

NIEDERDEUTSCHES HEIMATBLATT

Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern
Heimatbund an Elb- und Wesermündung e. V.

Mai 1977
Nr. 329



Brommy und sein Flaggschiff „Barbarossa“

„Capitän Brommy ist ein prächtiger Mann und ich freue mich, seine Bekanntschaft gemacht zu haben“, so schrieb der bekannte Reiseschriftsteller Friedrich Gerstäcker am 19. März 1849 in sein Tagebuch. Gerstäcker hatte den damaligen Fregattenkapitän und späteren Admiral in Brake an Bord seines soeben aus England erworbenen künftigen Flaggschiffs besucht. Und daß Brommy ein belesener Mann war, bezeugte gesprächsweise die Kenntnis der Werke von Gerstäcker, die er schon in Griechenland erworben hatte. Da Brommy zuvor in amerikanischen Marinediensten gestanden hatte, dürfte er Gerstäckers Schilderungen aus Nordamerika besonders kritisch gelesen haben.

Am 27. Mai 1977 eröffnet das Deutsche Schiffahrtsmuseum die Sammlung „Deutsche Marine“. Die aus Schiffsmodellen und Bildern, Originalteilen von Schiffen und sonstigen Erinnerungstücken neu aufgebaute Sammlung umfaßt den Zeitraum von der ab 1849 in Bremerhaven stationierten Ersten Deutschen Bundesflotte unter Admiral Brommy bis zur Bundesmarine. Über die Brommy-Marine ist an dieser Stelle auch schon früher berichtet worden, und unvergessen seien dabei die früheren biographischen Arbeiten über den Admiral von Dr. Benno Eide Siebs.

Das Schiffahrtsmuseum sieht das Zustandekommen der neuen Sammlung unter wesentlicher Beteiligung der Bundesmarine, des Kuratoriums Deutsches Schiffahrtsmuseum, der Werften AG Weser, Bremen, und Blohm & Voß, Hamburg, des Kunstsammlers Dr. Bernartz, Köln, und vieler Privatleute als seinen Beitrag zur Feier des 150jährigen Stadtjubiläums an.

Die Morgensterner wollen mit den Aufsätzen dieser Ausgabe zu neuen Forschungen anregen und zur Bekanntgabe weiterer Schriftstücke und Bilder in Privatbesitz auffordern, damit eines Tages ein lückenloses Bild von den Anfängen deutscher Marineentwicklung gezeichnet werden kann, wobei sich das Deutsche Schiffahrtsmuseum als Sammelpunkt und zentrale Forschungsstelle anbietet.

Schlechttriem

Schließlich war er selbst schriftstellerisch hervorgetreten, und zwar u. a. mit einem Standardwerk über die Marine, dessen Herausgabe — neben seinen praktischen Marineerfahrungen in griechischen und amerikanischen Diensten — die Berufung durch die Frankfurter Bundesversammlung zum Commodore und Seezeugmeister und zuletzt zum Contre-Admiral bewirkt hat. Brommy's Bildnis zeigt die beige-fügte Lithographie, daneben existieren Ölgemälde in Bremen und Brake.

Das Aussehen seines vor Bremerhaven ankernden Flaggschiffs mit der Unterschrift „Barbarossa“, erste deutsche Kriegs-Dampf-Fregatte, hat der Bremer Zeichner Johann Conrad Hardegen 1849 in einem mit großer Genauigkeit gezeichneten und lithographierten Bild dokumentiert. Von der

ersten und letzten Gefechtsberührung mit einem dänischen Flottenverband am 4. Juni 1849 berichten bald darauf wenigstens zwei der in hoher Auflage verbreiteten Neuruppiner Bilderbogen, der Bildzeitung des 19. Jahrhunderts. Gegen Ende des gleichen Jahres erschien dann noch in der bekanntesten Illustrierten Deutschlands, der in Leipzig jeden Sonnabend zum vierteljährlichen Preis von zwei Talern erscheinenden Illustrierten Zeitung ein ausführlicher Bericht über eine Besichtigung der deutschen Kriegsflotte in Bremerhaven. Als Illustration diente ein Holzschnitt mit den ersten vier größeren Einheiten der Bundesflotte vor Bremerhaven.

Der Reporter der Illustrierten war nicht unerfahren in Marinedingen und mit dem englischen Seewesen bereits langjährig vertraut. Kurz zuvor hatte er noch in Bremerhaven die amerikanische Fregatte „St. Lawrence“ besichtigt, die immerhin 500 Mann Besatzung hatte und hinsichtlich ihrer Einrichtungen für die damalige Zeit wohl ein Wunder an Perfektion war. Seine Vorstellungen hinsichtlich des Zustandes an Bord der ersten deutschen Kriegsdampfschiffe waren nicht gerade hochgeschraubt. Er erwartete nach den in Deutschland umlaufenden Gerüchten „schülerhafte Anfänge“ und staunte um so mehr über die erstklassige Ordnung an Bord, die gute Ausrüstung und die tadellose Haltung der Besatzung. Kapitän King führte den Reporter persönlich, der überrascht feststellte, daß keine seiner vielen Fragen „wie es sonst wohl bei den Engländern der Fall ist“, den Führer ungeduldig machte. Brommy hatte für den Aufbau der Flotte drei englische, zwei belgische und einen amerikanischen Marineoffizier angeworben, um deren Erfahrungen zu nutzen. Kapitän King hatte eine mehr als zwanzigjäh-

rige Praxis auf englischen Handelsschiffen. Sein Sohn diente als zweiter Leutnant auf der kleineren Dampfkorvette „Hamburg“, die im Gegensatz zu den meisten Dampfschiffen Brommys aus Amerika und England im Jahre 1842 als Handelsschiff bei Wencke in Bremen vom Stapel lief. Das Flaggschiff „Barbarossa“ wurde 1840 in England erbaut und hatte eine Dampfmaschine von 450 PS, die mit ihren vier großen Dampfkesseln von der Sohle des unteren Decks bis zur Bedachung des obersten auftrug. Das mächtige Maschinengebäude nahm fast ein Drittel des rd. 65 m langen Schiffsrumpfes ein. Es vermittelte mit seinen schönen Ornamenten von unten den Anblick einer gotischen Kapelle, wozu die bronzierten gußeisernen Bögen der umlaufenden Galerie wohl wesentlich beigetragen haben. In der Staatskajüte erfolgte eine Einladung zum Portwein. „Dieser hatte bereits mehrere Male, wie der Schiffskommandant selbst, die Linie passiert.“ 180 Mann waren an Bord, die im kriegerischen Einsatz noch um zwanzig verstärkt wurden. Bewaffnet war der Dampfer unter Segeln mit neun schweren Geschützen, darunter zwei Bombenkanonen, zwei langen 54pfündigen und fünf halblangen 18-Pfündern. Die Geschütze waren sauber mit der Hand poliert, glänzend lackiert und mit Perkussionseinrichtung unter spiegelheller Messingbedeckung versehen. Kapitän King führte das Flaggschiff bis zum 18. März 1850. Dann übernahm der Belgier Leutnant 1. Klasse Oscar Ducolombier die „Barbarossa“, und sein 1. Offizier wurde der bisherige Hülfs-offizier Raschen.

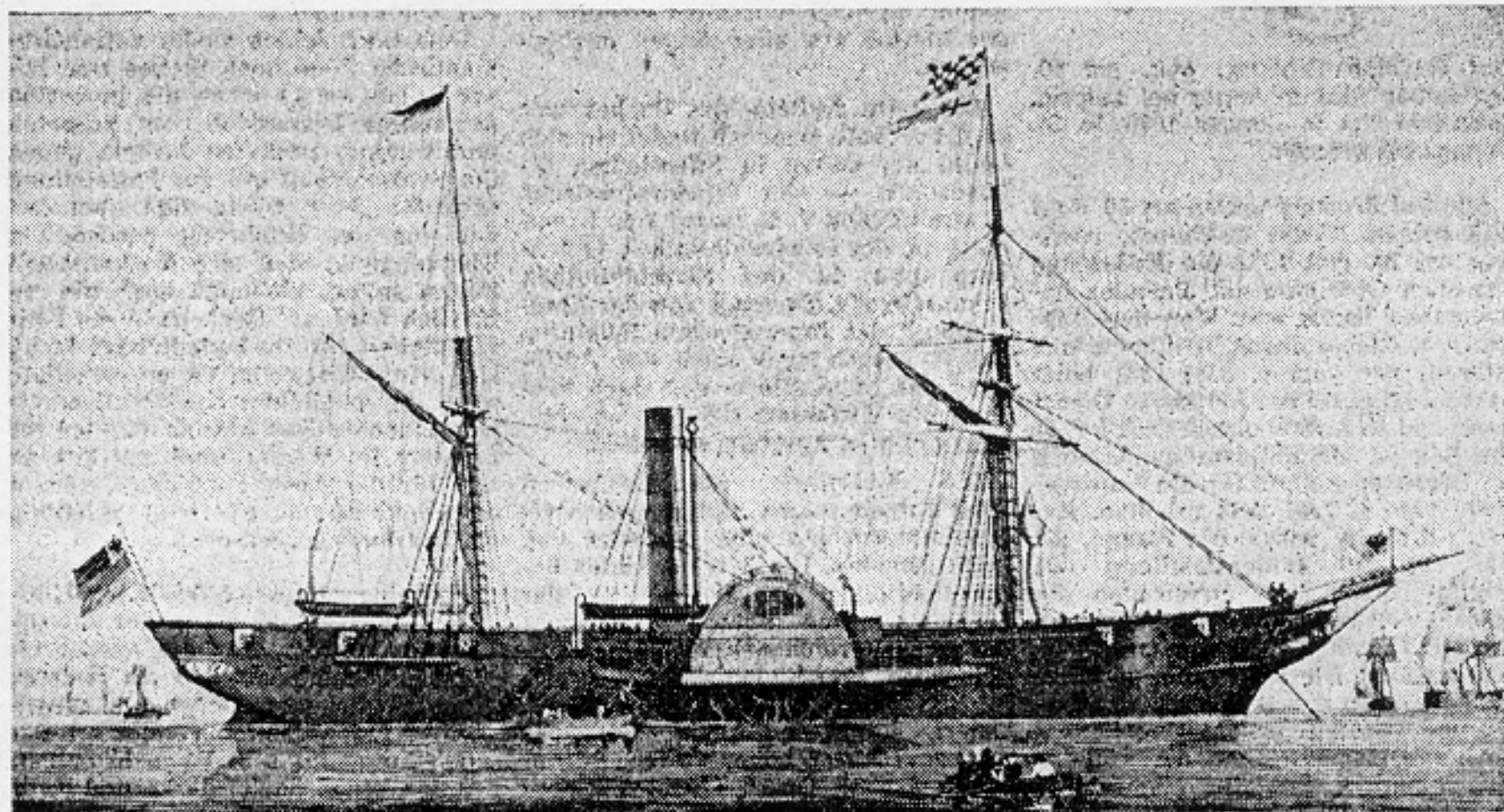
In dem von Korvettenkapitän King vor Blexen aufgesetzten Protokoll vom 18. März 1850 heißt es u. a. „Gleich nach Vollzug der Übergabe wurde die Admiralsflagge gestrichen

und an Bord der Reichsdampffregatte „Hansa“ gehißt.“ Rudolph Brommy, seit dem 23. Nov. 1849 Contre-Admiral, stieg also auf die größere und modernere „Hansa“ um, deren Kommando wiederum der bewährte King übernahm. In der „Beschreibung der zu veräußernden Deutschen Flottenschiffe“ von Hannibal Fischer von 1852 wird die „Hansa“ an erster Stelle genannt. Die als Bark getakelte Dampffregatte wurde 1847/48 in New York erbaut, hatte zwei Maschinen mit 750 PS; das Unterwasserschiff war 1849 in Liverpool mit Muntzmetall beschlagen worden. Für das Verkaufsangebot wurde der Wert des für 260 Mann voll ausgestatteten Schiffes auf 300 000 Preußische Taler geschätzt.

Das vorherige Flaggschiff „Barbarossa“ kam übrigens nicht in die Versteigerungsmasse, sondern wurde nach einem Beschluß der Bundesversammlung vom 5. April 1851 mit der Fregatte „Eckernförde“ der Preußischen Marine übergeben, die Commodore Schröder vertrat. In der Preußischen und der späteren Kaiserlichen Marine hat das Schiff zunächst als Wachtschiff vor Danzig und später als schwimmende Kaserne in Kiel bis 1880 überlebt. Dann diente es als Ziel bei einer Torpedoübung und brachte schließlich als Wrack noch einen Erlös von 6000 Mark.

Von dem Leben an Bord der „Barbarossa“ zur Brommy-Zeit sind bislang keine schriftlichen Unterlagen aufgetaucht. Das letzte Besatzungsmitglied, der Bootsmann Jürgen Boomgarden, überlebte im ostfriesischen Greetsiel bis zum Jahre 1911. Nach längerem Nachdenken erinnerten sich kürzlich auf Befragen noch einige alte Einwohner, die in der Nähe des malerischen Sielhafens in der Sonne saßen, an ihn: Das was de

Fortsetzung Seite 2



Flaggschiff „Barbarossa“ vor Bremerhaven, Lithographie von C. Hardegen, 1849



Medaille zur Eröffnung der Sammlung „Deutsche Marine“ am 27. 5. 1977.

Fortsetzung von Seite 1

ruge (der rauhe) Jörn, der die Kanonen noch mit der Lunte anzündete... Noch länger überdauerte die Galfionsfigur mit der Darstellung Kaiser Barbarossas, die erst seit 1945 nach der teilweisen Zerstörung und Auslagerung der Schätze des Berliner Museums für Meereskunde verschollen ist.



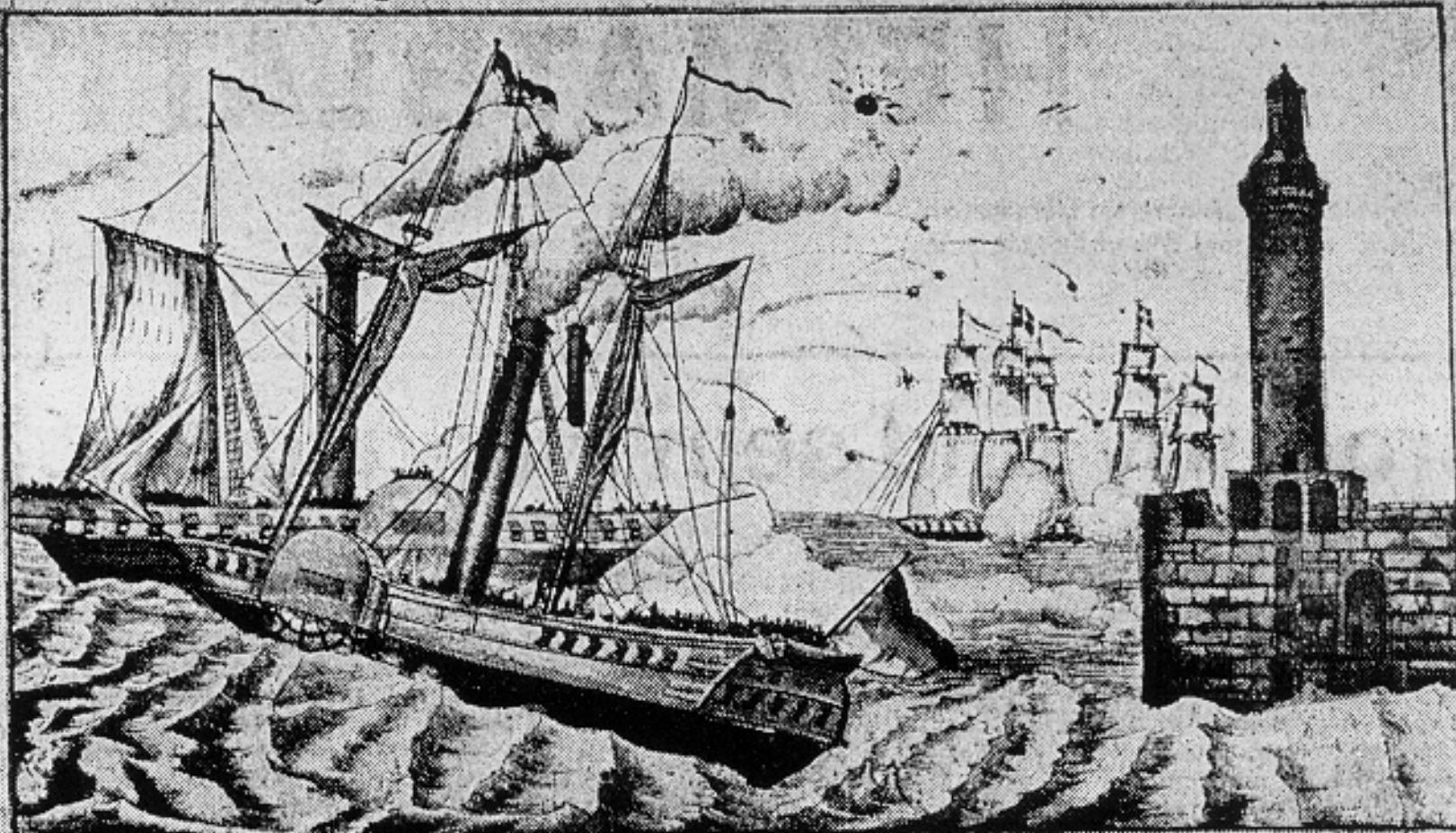
*R. Brommy
Admiral*

Karl Rudolph Brommy, geb. am 10. September 1804 in Anger bei Leipzig, gestorben am 9. Januar 1860 in St. Magnus bei Bremen.

Admiral Brommy mußte am 30. Juni 1853 seinen Dienst quittieren, nachdem am 29. Juli 1852 die Entlassung von allen Offizieren und Beamten beschlossene Sache war. Von dem Matrosen 1. Classe Jacob Woltmann aus Bremen, der vom 1. Mai 1851 beim Arsenal-Magazin der Marine in Dienst stand und sich stets untadelhaft betragen hat, ist ein Entlassungsschreiben der Seezeugmeisterei für die Nordseeküste vom 1. Mai 1853 erhalten. Rudolph Brommy wurde die Flagge, die ihm bei der Indienststellung des Schiffes von Braker Jungfrauen geschenkt wurde, 1860 mit in sein Grab auf dem Friedhof in Kirchhammelwarden gegeben. Die Bundesmarine ehrte das Andenken dieses aufrechten Mannes und vorbildlichen Marineoffiziers durch die Umbenennung der vorherigen britischen Fregatte „Eggesford“ in „Brommy“ im Jahre 1957.

Schlechtriem

Das merkwürdige Jahr 1849. — Eine neue Bilderzeitung. 69tes Bild.



Das Seegefecht bei Helgoland zwischen dem dänischen und deutschen Geschwader am 1. Juni.

Am 1. Juni 1849 fand das merkwürdige Seegefecht bei Helgoland statt, welches in der Geschichte der Marine eine wichtige Rolle spielt. Die deutsche Flotte unter dem Kommando von Admiral Brommy trat der dänischen Flotte entgegen. Das Gefecht dauerte von früh bis spät und endete mit einem deutschen Sieg. Die dänische Flotte wurde in die Flucht getrieben und mehrere Schiffe wurden zerstört. Die deutsche Flotte blieb unverwundet und kehrte in den Hafen zurück. Das Gefecht bei Helgoland ist ein wichtiges Ereignis in der Geschichte der Marine und hat die Entwicklung der Seekriegsführung beeinflusst.

Rudolph Brommy: Die Marine

Im selben Jahr, in dem in der Frankfurter Paulskirche die Nationalversammlung zusammentrat und unter anderem die Schaffung einer Deutschen Bundesflotte beschloß, erschien im Verlag des königlichen Hofbuchhändlers Alexander Duncker in Berlin eine Schrift mit dem kurzen Titel „Die Marine“. Verfasser war Karl Rudolph Brommy, der sich mit dieser 232 Seiten starken Darlegung als glänzender Theoretiker einer modernen Marine auswies, aber auch zeigte, daß er mit Organisationsformen und Geschichte fremder Marinen vertraut war. Durch diese Schrift hat Brommy seine Befähigung zu einer führenden Position in der Marine vor aller Augen nachgewiesen.

Die erste Auflage des Buches war bald verkauft; dennoch findet sie sich heute nur selten in öffentlichen Bibliotheken — der Niedersächsische Zentralkatalog z. B. nennt nur Exemplare in der Landesbibliothek Oldenburg und in der Stadtbibliothek Braunschweig. Es zeugt von der Tragfähigkeit des Brommyschen Entwurfs, daß das Buch auch nach der Auflösung der Bundesflotte und nach dem Tode des Verfassers (1860) in bearbeiteter Form herausgegeben wurde.

Die Bibliothek des Deutschen Schifffahrtsmuseums erhielt vom Morgenstern-Museum eine Ausgabe von 1865: Brommy, Die Marine. Unter Berücksichtigung der Fortschritte der Gegenwart und unter Hinzufügung der in Österreich gebräuchlichen italienischen Terminologie neu bearbeitet von Heinrich von Littrow, K. K. Österr. Fregatten-Capitän, Commandeur und Ritter hoher Orden. Berlin: Duncker 1865. Durch Littrows Hinzufügungen ist der Umfang auf 312 Seiten angewachsen, doch hat sich der

Charakter des Werkes dadurch nur unwesentlich geändert. Wie weit Brommy in seiner Darstellung den Bogen spannt, zeigt ein Blick auf die Überschriften der zwölf Hauptkapitel: I. Das Meer (einschl. nautische Instrumente); II. Die Schiffsbaukunst; III. Der Schiffskörper; IV. Die Zurüstung oder die Takelliste; V. Die Ausrüstung; VI. Der Seemann — Der Seeflieger — Leben zur See — Schiffsbewegungen und Seekrankheit; VII. Die Bemannung; VIII. Das Arsenal oder die Kriegswerft; IX. Der Dienst im Hafen und auf der Rhede; X. Der Dienst zur See; XI. Die Seeschlacht; XII. Die Rückkehr.

Dem Buch fehlen weder nationalromantische Töne noch Stellen von leiser Komik — so wenn die immerhin achtseitige Diskussion von probaten und weniger probaten Mitteln gegen die Seekrankheit mit der Feststellung schließt: „Man tröste sich aber mit der aus der Erfahrung geschöpften Überzeugung, daß die Seekrankheit höchst selten, vielleicht auch nie gefährlich wird...“ Doch nicht die Notwendigkeit für ein bedeutendes Land, sich eine Kriegsmarine zu schaffen, noch die möglichen Organisationsformen einer solchen Marine standen für Brommy im Vordergrund, sondern er will für die Ausbildung der Seeleute das theoretische Rüstzeug schaffen, ein Lehrbuch schreiben:

„In keiner anderen öffentlichen Laufbahn ist es mehr als in der Kriegsmarine nötig, dass die ausgebildete Bildung mit den am meisten geschätzten moralischen und physischen Eigenschaften vereint sei. Begeisterung für sein Fach, Kühnheit, fester Wille, Seelenstärke und Kaltblütigkeit, die sich auch im Augenblicke der höchsten Gefahr nicht

verleugnet, müssen im Charakter des wahren Seemanns vereint sein. Möglichst umfassend müssen seine theoretischen Kenntnisse sein; denn obschon es nicht unumgänglich notwendig ist, dass er ein Schiff zu konstruieren verstehe, so muss er doch die Eigentümlichkeiten, die Formen, den Gebrauch aller Theile kennen, aus denen es zusammengesetzt ist, um allenfalls Reparaturen und dergl. überwachen zu können. Mittels dieser Kenntniss seines Schiffes und durch Anwendung der Gesetze der Mechanik und Astronomie erlernt er die Steuernaukunde, das Zu- und Abrüsten, erhebt sich zum Studium des Manövers, der Evolutionen und der Seetaktik und wird endlich in den Stand gesetzt, sein Schiff mit Sicherheit nach allen Welttheilen zu führen, der Flagge und sich selbst Ehre zu machen.“ (S. 179/180)

An dieser umfassenden Ausbildung hatte es in Deutschland gemangelt, und auch bei der Aufstellung der Bundesflotte gab es Personalsorgen. Um so berechtigter war für Brommy die Forderung:

„Kenntnisse, theoretische und praktische, werden aber das Erforderniss jeder Zeit sein, und die Zukunft unserer deutschen Seemacht wird auf guten Schulen und häufiger Übung zur See beruhen. Für diese Bildung spare man somit keine Summen; Schiffe wird man im Falle der Noth immer kaufen können, aber Seeleute, erfahrene, geschulte Seeleute, die muss man heranzubilden, um sie für den Fall der Noth zu besitzen.“ (S. 261/262)

Dr. Uwe Schnall

Dr. Hannibal Fischer versteigerte die Flotte

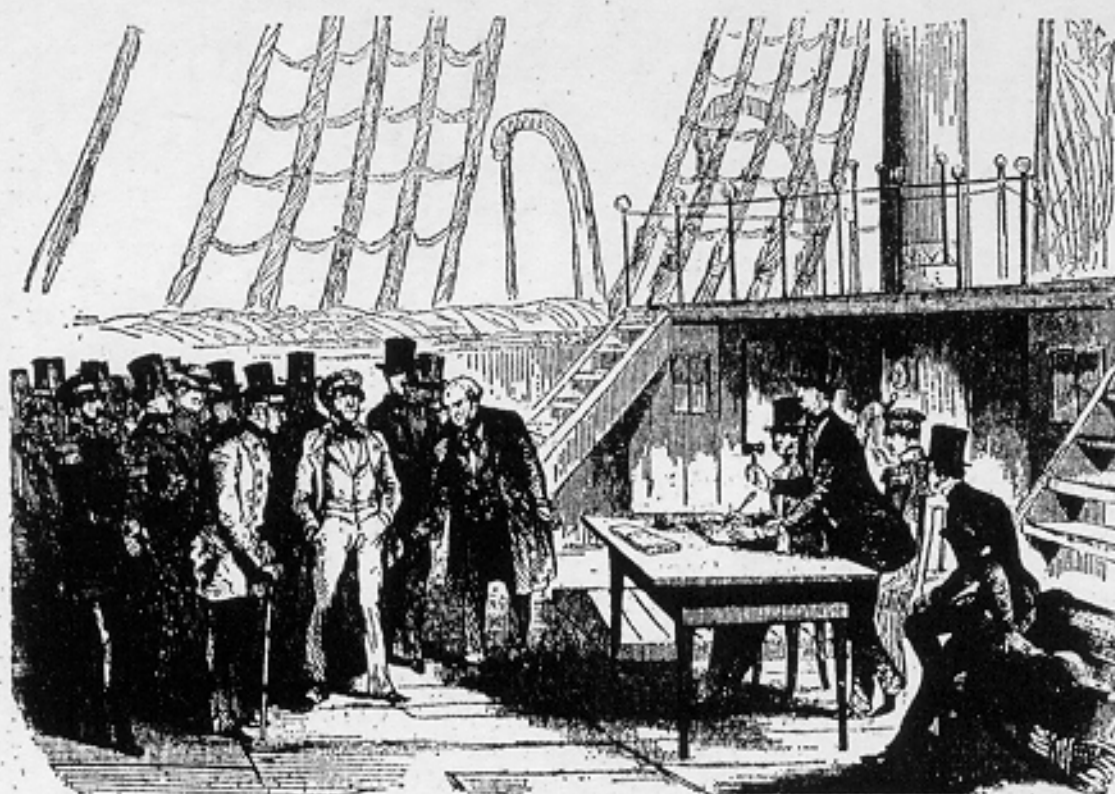
Dr. Lorenz Hannibal Fischer hat an der Unterweser vor 125 Jahren, nämlich 1852/1853, als Bundeskommissar im Auftrag des Frankfurter Bundestages die Auflösung der in der deutschen demokratischen Revolution 1848/1849 geschaffenen ersten deutschen Flotte betrieben. Bezeichnend ist nur, daß Fischer wegen dieser Tätigkeit von den Zeitgenossen kaum getadelt worden ist, während er nach der Gründung des Nationalvereins, also nach 1859, jahrzehntelang gleichsam Symbol wurde für die Beseitigung demokratischer Institutionen durch die Reaktion, die die in der Geschichte einzig dastehende Ungeheuerlichkeit veranlaßte, daß ein Volk seine eben erst gegründete Kriegsflotte auf öffentlichem Markt versteigern ließ. Die Polemik im Bismarck-Reich geißelte ihn weitgehend als „Flottenfischer“, als „Flottenvertilger“, als „Totengräber“, der die erste deutsche Flotte „verhammerte“, der ein Lump und Abenteurer gewesen sein mußte, weil er seine Hände mit einer solch abscheulichen Tat beflecken konnte. Diese Legenden halten sorgfältiger Nachprüfung nicht stand. Während der Zeit der Flottenauflösung ist Fischer in der deutschen Presse kaum angegriffen worden; man bescheinigte ihm anfangs sogar außerordentliche Geschäftstüchtigkeit und Pfllichteifer, allerdings auch einen gewissen Mangel an diplomatischem Geschick bei der Behandlung mit den zu entlassenden Offizieren. In der Übernahme des Bundestagsauftrags, die Flotte aufzulösen, hat niemand etwas Ehrenrühriges gesehen. Selbstredend hat die Flottenauflösung in dem Hauptstützpunkt, dem jungen Bremerhaven, vornehmlich aus wirtschaftlichen Gründen erheblichen Widerstand erzeugt, den auch Hannibal Fischer zu spüren bekam.

Lorenz Hannibal Fischer war am 7. 4. 1784 in Hildburghausen geboren. Er wurde nach dem Jurastudium in Göttingen zunächst Advokat in seiner Vaterstadt, 1811 Landschaftssyndikus, 1812 Regierungsassessor und dann Landrat. 1825 trat er in den Dienst des Fürsten Leiningen und 1831 in den großherzoglich-oldenburgischen Staatsdienst ein. Seiner politischen Gesinnung nach gehörte er zu den Verehrern Metternichs, war also als ständisch-altkonservativ anzusehen. Als oldenburgischer Regierungspräsident in der Grafschaft Birkenfeld an der Mosel wurde der mittlerweile zum Geheimen Staatsrat Ernannte 1848 im Verlauf der Revolution vom Volke genötigt, diesen Posten aufzugeben. — Nachdem der Bundestag in Frankfurt am 2. April 1852 die Aufgabe der Flotte beschlossen hatte, wurde Dr. Lorenz Hannibal Fischer auf Vorschlag des dortigen oldenburgischen Gesandten am 7. 4. mit dem Kommissorium betraut. Weil Fischer glaubte, das Schiffsmaterial würde aus Mangel an Interessenten wahrscheinlich bei Auktionen unter Wert verkauft werden, versuchte er auf einer Rundreise in die norddeutschen Hauptstädte die Regierungen von seinem Plan zu überzeugen, zwei Kriegskorvetten als Wachtschiffe in Weser und Elbe zu legen und den Rest der Flotte unentgeltlich oder gegen geringen Preis unter Österreich und Preußen aufzuteilen. Doch scheiterte Fischer mit diesem Vorhaben, so daß er sich vom 2. Mai 1852 an in Bremerhaven, in Brake und in Vegesack an die Auflösung der Flotte machte. Für die Schiffe ließen sich in der Tat nur schlecht Käufer finden, obwohl die Versteigerungsanzeigen in allen Erdteilen verbreitet wurden. Als Gründe für den Mangel an Nachfrage nannte Fischer: a) Zum bestimmungsgemäßen Gebrauche für Kriegsschiffe findet sich kein Bedürfnis. b) Als Fracht- und Transportschiffe gebracht es den Dampf-

schiffen an Raum. c) Paketschiffe sind äußerst selten gesucht. d) Die Schiffe unterliegen zur Hälfte dem zerstörenden Einfluß der Trockenfäule. e) Die besseren Schiffe sind alt und erfordern ansehnliche Reparaturen.

Die in vier Jahren mit einem Kostenaufwand von ca. 8 Millionen Gulden aufgebaute Flotte konnte 1852/1853 nur noch mit ca. 1,6 Millionen Gulden versteigert werden. Hier sei der Augenzeugenbericht über die Auktion der Segelfregatte „Deutsch-

gitimierter sich durch Vorlesung seines Kommissarii und forderte dann den Herrn Dr. Tottens auf, mit dem Verkauf der Fregatte „Deutschland“ im Wege des Aufschlags zu verfahren. Und bald hörten wir denn auch die erhebenden Worte: „Niemand mehr als 9200 Taler? Zum ersten, zum anderen, zum dritten.“ Klapp, fiel der Hammer, und Kapitän Eugen Laun aus Bremen war Eigentümer des Schiffes, unter Vorbehalt höherer Genehmigung.“



Versteigerung der Segelfregatte „Deutschland“ in Brake am 18. August 1852. Holzschnitt aus der Illustrierten Zeitung

land“ am 18. August 1852 in Brake wiedergegeben: „Heute war der Tag, den Herr Hannibal Fischer für den Anfang des gänzlichen Ausverkaufs des Lagers von deutschen Kriegsschiffen festgesetzt hatte, und sollte die Fregatte „Deutschland“ den Reigen eröffnen. Schlag 12 Uhr betrat also Herr Fischer in Begleitung des Notars Dr. Tottens aus Bremerhaven das Verdeck, wo sich einige Käufer und viele Neugierige eingefunden hatten, leiteten den würdigen Akt durch eine passende und wohlgesetzte Rede ein, le-

Am 16. Juli 1853 wurde Dr. Fischer als Bundeskommissar entlassen und die restlichen Abwicklungsgeschäfte wurden einem Hauptmann Weber übertragen. Im Oktober 1853 erst, also längst nach Fischers Abgang, wurde die Auflösung der ersten deutschen Flotte mit der Versteigerung eines Sarges beendet. — Fischer trat noch 1853 als Geheimer Rat an die Spitze eines reaktionären Ministeriums in Lippe-Deilmold, wo er bis 1855 blieb. Unstet blieb er auch im Alter: erst lebte er in Leipzig, dann in Halle,

München, Freiburg und schließlich in Rödelheim bei Frankfurt, wo er hochbetagt am 8. 8. 1868 gestorben ist.

Zweifelloos ist Fischer als konservativ-reaktionärer Mann nie ein Freund der Flotte gewesen. Schließlich lag der Flottengedanke um die Mitte des vorigen Jahrhunderts den meisten Konservativen fern, weil damit eng verknüpft war der Aufschwung von Handel und Industrie, von Liberalismus und Demokratie. Als zu Beginn der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts Fischer häufig als der große Buhmann angegriffen wurde, wandte sich der alte Mann hilflos nach den damaligen preußischen Ministerpräsidenten Otto v. Bismarck, der 1852 als preußischer Bundestagsgesandter in Frankfurt auch sich nicht eben stark für den Erhalt der deutschen Flotte eingesetzt hatte. Und selbst Bismarck, Fischers „freundlich gesinnter Gönner“, versicherte den ehemaligen Bundeskommissar der Fortdauer seiner freundschaftlichen Gesinnung im politischen wie im Privatleben. HEH



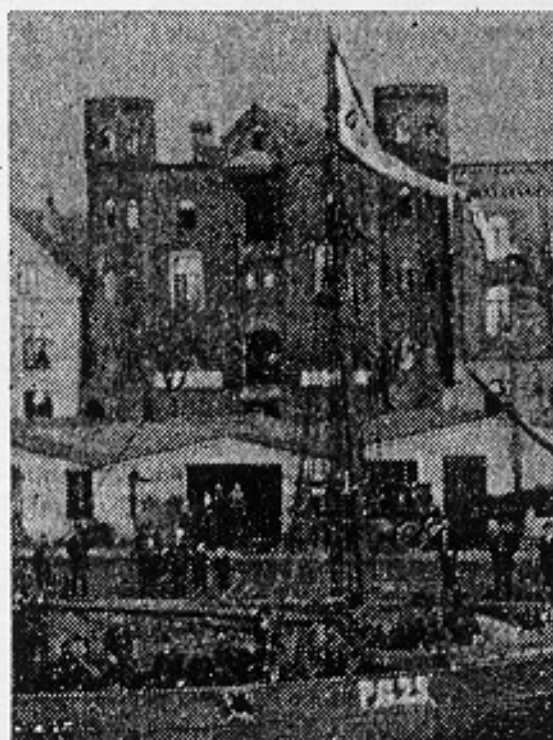
Dr. Hannibal Fischer an seinem 78. Geburtstag am 7. April 1861.

Die Seezeugmeisterei

Der Name „Seezeugmeisterei“ ist eine Ableitung von der beim Feldheer bestehenden „Feldzeugmeisterei“. Um allen politischen Schwierigkeiten aus dem Weg zu gehen, entschied man sich bei der Namensgebung für den Zusatz: „für die Nordsee“, die allgemeine Meinung, es hieß „der Nordsee“, ist falsch. Aufgrund eines Beschlusses der Frankfurter Nationalversammlung (auf Anraten des Handelsministers Duckwitz) wurde Ende Dezember 1848 Bremerhaven zum vorläufigen Arsenalplatz für eine aufzubauende Flotte bestellt. Auf Veranlassung von Bürgermeister Smidt wurde der Erbauer des Hafens, van Ronzelen, nach Frankfurt beordert, um zusätzliche „zweckdienliche“ Erläuterungen geben zu können.

Am 25. 1. 1849 teilte der Handelsminister und Vorsitzender der Marinekommission Duckwitz dem Bremer Senat mit, Bremerhaven sei nunmehr als Sammelplatz für eine größere Anzahl Dampfschiffe bestimmt, die armiert und bemannt werden sollten. Gleichzeitig erging die Anfrage, wo man am besten 20—30 Schiffsladungen Kohle, per Adresse Schwoon & Co., sowie Geschütze, Bomben, Kugeln, Pulver, andere Waffen und Schiffsgerät lagern könne. Aus eigener Ortskenntnis heraus schlug Duckwitz den Exerzierplatz des Forts am Alten Hafen als Kohlenplatz vor.

Für den späteren Admiral Brommy, zunächst noch Korvettenkapitän, be-



Das Magazin der Seezeugmeisterei am Geestemünder Deich, davor die später errichteten Versteigerungshallen der Hochseefischerei und ein Fischdampfer im Ausschnitt von 1888.

gann jetzt eine Zeit angefüllt mit fast unlöslichen Aufgaben. Brommy mußte nicht nur die Marine aufstellen, er übernahm zwangsläufig auch die Leitung der Marineverwaltung. Die auftretenden Schwierigkeiten beim Aufbau der Seezeugmeisterei waren sehr groß. So standen Brommy zum Bei-

spiel für 24 mühsam angeworbene Marinesoldaten zuerst nur 6 Gewehre zur Verfügung, die beim Exerzieren weitergegeben werden mußten. Die in England gekauften Schiffe „Britannia“ und „Acadia“ konnten nicht, wie ursprünglich geplant, in einem englischen Hafen armiert werden, sondern mußten als Handelschiffe überführt werden. Die Armierung und Ausrüstung wurde mit einem anderen Schiff nachgeführt. Ausgerechnet dieses Schiff strandete, mußte nach England zurückkehren und kam erst nach ausgeführter Reparatur in Bremerhaven an. Dies sind nur zwei Beispiele aufgetretener Schwierigkeiten, die Liste ließe sich beliebig fortsetzen. Hervorragend bleibt die Leistung von Brommy: Insgesamt hat er 3 Fregatten, 6 Korvetten, 2 Segelfregatten und 26 Kanonenboote armiert, ausgerüstet und in Dienst gestellt; die gesamte Marineverwaltung (Seezeugmeisterei) hat er praktisch aus dem Boden gestampft, komplett mit Verwaltung, Intendantur, Arsenal, Sanitäts- und Bildungswesen, alles in dem Zeitraum vom 25. 1. 1849 bis 1. 12. 1849. Die Seezeugmeisterei wurde bis zum 18. 4. 1850 direkt von Brommy geleitet. Am 19. 4. 1850 übernahm ein Hauptmann Ludwig Weber die Leitung der Seezeugmeisterei. Chef der Verwaltung wurde der preußische Intendanturrat Bernau. Die Gesamtleitung blieb weiterhin in Brommys Händen.

K. W. Bubelach

Auch als Handelsschiffe machten sie Geschichte

Einige Radkorvetten der ersten deutschen Bundesflotte sind als Handelsschiffe weit bedeutender gewesen, als sie es während ihres kurzen Kriegsschiffdaseins waren. Es scheint daher reizvoll, hier die teilweise recht bunten Lebensläufe dieser hölzernen Rad-dampfer nachzuzeichnen.

„Barbarossa“ und „Erzherzog Johann“ waren die ersten Schiffe der englischen Cunard Line, die den ersten Liniendienst mit Dampfern über den Nordatlantik einrichtete und die bis heute die berühmteste Passagierschiffsreederei der Welt geblieben ist. In den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts hatten einige kleinere Dampfer bewiesen, daß eine Atlantiküberquerung mit Dampfschiffen möglich war. Die britische Admiralität wurde hellhörig und forderte im November 1838 britische Schiffsfahrtskreise auf, Angebote für einen von der Regierung zu subventionierenden fahrplanmäßigen Postdampferdienst von England nach den USA einzureichen. Samuel Cunards Projekt war am überzeugendsten, er bekam den Zuschlag. Sofort bestellte er auf britischen Werften vier hölzerne Rad-dampfer und eröffnete 1840 den regelmäßigen Atlantikdienst mit 14-täglichen Abfahrten.

Die 1135 BRT große „Britannia“ (die spätere „Barbarossa“) lief am 5. Februar 1840 vom Stapel und ging am 4. Juli auf ihre Jungferreise von Liverpool über Halifax nach Boston. Ihr Schwesterschiff „Acadia“ (später „Erzherzog Johann“), im April vom Stapel gelaufen, folgte am 4. August. Die Dampfer liefen mit ihren 1500 PS starken Maschinen rund neun Knoten; mit dieser heute lächerlich anmutenden Geschwindigkeit trug sich die „Britannia“ als erster Transatlantikdampfer in die Liste der schnellsten Schiffe auf dieser Route ein. Mit ihrer ersten Überfahrt, die sie in zwölf Tagen und zehn Stunden schaffte, begann sozusagen die Geschichte des „Blauen Bandes“. Diese ersten Cunard-Dampfer führten nur die erste Passagierklasse, in der 15 Fahrgäste nach damaligen Begriffen komfortabel untergebracht werden konnten. Nachdem beide Schiffe fast neun Jahre ohne ernststen Zwischenfall den Atlantik befahren hatten — nur „Britannia“ war am 14. September 1847 bei Cape Race gestrandet, konnte aber ohne große Beschädigung abgebracht werden —, ersetzte die Cunard Line ihre Pionierdampfer durch schnellere und größere Neubauten. 40 Atlantiküberquerungen hatte die „Britannia“ gemacht, als sie am 12. März 1849 von Liverpool zur Weser auslief, um an die Bundesflotte übergeben zu werden. Schwester

„Acadia“ war schon am 9. März von Liverpool abgedampft, erreichte die Weser jedoch erst später als „Britannia“, da sie am 12. März auf Terschelling gestrandet war und erst geborgen werden mußte.

Da die wehrhafte Zeit der beiden Dampfer nicht Thema dieses Beitrags ist, kann ich mich auf die Bemerkung beschränken, daß „Barbarossa“ ex „Britannia“ 1880 als Zielschiff der Kaiserlichen Marine endete, während ihr Schwesterschiff „Erzherzog Johann“ überhaupt nie offiziell als Kriegsschiff in Dienst gestellt wurde. Für dieses ruhmlose Intermezzo wurde sie jedoch 1853 reichlich entschädigt, als sie als erstes Schiff in die lange Liste der Bremer Atlantikdampfer eingeschrieben wurde. Vorangegangen war die Gründung der ersten Bremer Dampferreederei für den Überseeverkehr durch die Firmen W. A. Fritze & Co. und K. Lehmkuhl im Jahr 1853. Die Gründer hatten sehr aufmerksam das Auf und Ab des New-York-Bremerhaven-Dienstes der amerikanischen Ocean Steam Navigation Company verfolgt und sahen das Ende dieses unter einem unglücklichen Stern stehenden Unternehmens voraus. Um weiterhin eine Dampferverbindung zwischen Bremen und der Neuen Welt zu gewährleisten, kaufte man am 16. März 1853 zwei Schiffe der ehemaligen Bundesflotte, und zwar „Erzherzog Johann“ und „Hansa“, die zu Passagierdampfern umgebaut wurden. Das erstgenannte Schiff, jetzt in „Germania“ umbenannt, haben wir schon als „Acadia“ kennengelernt. Auch die „Hansa“ war vor ihrer Kriegsschiffzeit ein Nordatlantik-Liner gewesen, die erste Trägerin eines heute weltberühmten Schiffsnamens: „United States“. Sie war am 20. August 1847 in New York vom Stapel gelaufen und ging am 8. April 1848 auf Jungferreise New York—Liverpool, wo sie nach vierzehn Tagen als erster US-Dampfer (von der „Savannah“ von 1819 einmal abgesehen) eintraf. Das Schiff hatte Einrichtungen für 10 Passagiere I. Klasse und für 50 in der II. Klasse. Mit 1800 PS lief der Raddampfer 10 Knoten. Danach setzte die Black Ball Line ihren Dampfer im New-York—Southampton—Le-Havre-Dienst ein, ehe er nach insgesamt vier Atlantik-Rundreisen am 17. Februar 1849 an die Bundesflotte verkauft wurde. Die US-Behörden hatten offenbar etwas gegen diesen Verkauf, denn sie gestatteten dem Schiff erst am 31. Mai die Ausreise nach Liverpool, wo es in „Hansa“ umbenannt wurde. Am 18. August 1849 traf es in Geestemünde ein. 1853 kaufte dann — wie gesagt — die neue Bremer Reederei die Schiffe.

Die „Germania“ trat die erste Reise von Bremerhaven nach New York am 2. August 1853 an, die „Hansa“ folgte am 30. August. Leider wurden beide Reisen zu herben Enttäuschungen für die Reeder und ihre Geschäftsfreunde. Statt normalerweise rund 14 Tage brauchten die Dampfer 24 bzw. 21 Tage für die Überfahrt. Maschinenschwierigkeiten waren der Grund. Obwohl man drüber der neuen Linie durchaus freundlich gegenüberstand — die US-Behörden boten ihr sogar den Postkontrakt nach Bremen an —, betrieben die Bremer den Dienst unverständlicherweise fast lustlos. Bis Oktober 1854 hatten die Schiffe nur je vier Rundreisen gemacht. Jetzt legte man sie erneut für die Winterzeit auf. Bereitwillig vercharterte man die Dampfer im März 1855 als Transporter für den Krimkrieg an die Briten, wo sie als Transporter No 206 („Hansa“) und No 207 („Germania“) bis Kriegsende Dienst taten. Im Juli 1856 kehrten sie an die Weser zurück und — wurden aufgelegt. Zwar ging „Hansa“ am 9. April 1857 noch einmal auf eine New-York-Rundreise, das war jedoch die letzte der Firmen Fritze und Lehmkuhl. Als die britische East India Company 1857 wegen des Aufstands in Indien dringend Transporter brauchte, witterten die Bremer erneut ein gutes Chartergeschäft und schickten im Oktober beide Dampfer nach Southampton. Die Engländer charterten auch die „Hansa“, fanden aber keinen Gefallen an der „Germania“, die daraufhin an einen Mr. Marks in Greenwich verkauft und in London abgewrackt wurde.

Die „Hansa“ wechselte nach Ablauf der Charter 1858 noch einmal den Besitzer. Als „Indian Empire“ ging sie an die britische Galway Line. Am 19. Juni machte sie ihre erste Reise für die neuen Eigner von Galway nach New York. Es folgte eine zweite New-York-Reise, ehe das Schiff auf anderen Routen der Reederei eingesetzt wurde. Ein Brand beschädigte den mittlerweile 24 Jahre alten Dampfer so erheblich, daß er am 24. Juli 1861 in Deptford bei London aufgelegt wurde. Hier rottete der hölzerne Rumpf fünf Jahre lang vor sich hin, ehe er am 4. Mai 1866 lecksprang und sank.

Bei weitem nicht so berühmte Handelsschiffe wie die drei vorgenannten Dampfer waren einige weitere Radkorvetten. Immerhin waren aber unter ihnen Schiffe, die für die deutsche Dampfschiffahrt und den deutschen Schiffbau historische Bedeutung haben, weshalb auch sie hier kurz erwähnt seien.

Eine der ältesten deutschen Dampferreedereien war die Hanseatische

Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg, die ihre Dampfer hauptsächlich zwischen Hamburg und den britischen Häfen Hull und Newcastle verkehren ließ. Für diese Dienste waren auch die Neubauten „Hamburg“ und „Leeds“ bestimmt, deren Aufträge an deutsche Werften vergeben wurden und die dem deutschen Schiffbau wertvolle Erfahrungen ermöglichten. In Bremen bei Wencke lief am 6. April 1841 die „Hamburg“ vom Stapel, während die „Leeds“ am 2. Juni 1842 bei J. Marbs in St. Pauli/Altona getauft wurde. Am 16. April 1846 kaufte die Hanseatische den 1844 gebauten britischen Dampfer „Robert Napier“, der ohne Namensänderung in Fahrt kam.

Für die sogenannte Hamburger Flottille erwarb die Hamburger Admiralität am 23. Juni 1848 die drei Schiffe und übergab sie am 15. Oktober an die Bundesflotte. „Leeds“ und „Robert Napier“ hießen jetzt „Bremen“ und „Lübeck“, während die „Hamburg“ ihren Namen behielt. Nach dem unrühmlichen Ende der Flotte kaufte die britische General Steam Navigation Company am 15. Dezember 1852 diese drei Schiffe und brachte sie 1853 unter den Namen „Denmark“ („Hamburg“), „Hanover“ („Bremen“) und „Newcastle“ („Lübeck“) in Fahrt. Gleichzeitig erwarb die General Steam drei weitere Bundesflotten-Raddampfer. Diese waren 1849/50 in Bristol für die Bundesflotte gebaut worden, mit Rücksicht auf die britische Neutralität unter Tarnnamen. Es handelte sich um die Radkorvetten „Der Königliche Ernst August“ (Tarnname „Cora“), „Großherzog von Oldenburg“ („Inca“) und „Frankfurt“ („Cazique“), die bei der Londoner Reederei in dieser Reihenfolge jetzt „Edinburgh“, „Belgium“ und „Holland“ hießen. Die Namen der Schiffe lassen ihr Fahrtgebiet erkennen, nordeuropäische Häfen, zwischen denen die Dampfer verkehrten, bis sie nach einigen Jahren veraltet ausgemustert wurden.

Ich möchte zum Schluß den Satz zitieren, mit dem das zum 100jährigen Bestehen der General Steam Navigation Company 1924 erschienene Buch „A Century of Sea Trading 1824—1924“ den Ankauf dieser Schiffe erwähnt: „In the same year, the General Steam Navigation Company purchased from the Germanic Confederation six steamships, complete with guns and stores, being the entire German navy.“ Übersetzt: Im selben Jahr kaufte die General Steam Navigation Company vom Deutschen Bund sechs Dampfer, komplett mit Geschützen und Ausrüstung — die gesamte deutsche Marine. Arnold Kludas

Umschau

Grundlegendes Werk über die deutsche Marinemalerei jetzt erschienen

Ein bisher stiefmütterlich behandeltes Gebiet der deutschen Kunstgeschichte, die Marinemalerei, hat in diesem Prachtband, der allein fast zweihundert, größtenteils farbige und ganzseitige Bildtafeln aufweist, erstmalig eine ziemlich umfassende Darstellung erfahren. Sicherlich konnte und sollte damit keine Vollständigkeit erreicht werden. Der Verfasser Hans Jürgen Hansen, Kunsthistoriker mit Kapitänspatent, von dem bereits eine Reihe anderer schiffahrtsgeschichtlicher Werke in mehreren Sprachen vorliegt, stammt aus der Seestadt Bremerhaven. In seinem neuen Bildband, der selbstredend nur eine Auswahl eines reichhaltigen Materials präsentiert, breitet er zunächst in informativen Kapiteln auf fast fünfzig Textseiten die Entwicklung der deutschen Marinemalerei vom Mittelalter bis

zum Expressionismus aus. Dabei wird Marinemalerei keineswegs eng nur als Flottenmalerei definiert, zu der man gemeinhin nur Historienbilder von Seeschlachten und Schilderungen von Flottenparaden rechnet. Vielmehr zählt der Autor dazu auch „die als maritime Veduten zu bezeichnenden, topographisch getreuen Ansichten von Küsten, Häfen und Flußmündungen, ferner die Schiffsporträts, populär oft Kapitänsbilder genannte individuelle Abbildungen einzelner Schiffe, dann die maritimen Genrebilder: Szenen vom Schiffs- und Hafenbetrieb, vom Strandleben, vom Alltag der Seeleute, Lotsen und Fischer an Bord und an Land. Und schließlich gehören zur Marinemalerei die im engeren Sinne von der Kunstwissenschaft und vom Kunsthandel als Marinen oder Seestücke klassifizierten Gemälde, die mehr oder weniger stimmungsvollen Meeres- und Uferlandschaften mit oder ohne Schiffsdarstellungen“. Die in mühseliger Spürbarkeit herausgefundenen interessanten biographi-

schen Angaben über mehr als dreihundert Künstler sowie Werknachsweise runden den Textteil dieses glanzvollen Buches ab, das jetzt auch als Nachschlagewerk unschätzbare Dienste leisten wird. Laut Vorwort von Dr. D. Ellmers, dem geschäftsführenden Direktor des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven, ist damit „eine solide Basis geschaffen, die nun für jede weitere Bearbeitung und Erforschung als unerläßliches Hilfsmittel bereitsteht.“ HEH

Der Umschlag zeigt das 1850 entstandene und heute der Kunsthalle Hamburg gehörende Gemälde „Explosion des dänischen Linienschiffes „Christian VIII.“ bei Eckernförde“ des Hamburger Marinemalers Hermann Rudolph Hardorff (1816—1907). Ein anderes dänisches Kriegsschiff, die Segelfregatte „Gefion“ wurde im nämlichen Gefecht bei Eckernförde am 5. April 1849 erobert und unter dem Namen „Eckernförde“ in die erste deutsche Flotte eingegliedert. Sie konnte zwar erst im April 1850 nach Bremer-

haven gebracht werden. Von dem preußisch-deutschen Historiker Treitschke (1834—1896) stammt übrigens eine fast vorgesehene genaue Schilderung dieses Gefechts. Sein Vater hatte daran als sächsischer Oberst und Berater des jungen Herzogs Ernst II. von Sachsen-Coburg-Gotha teilgenommen.

Hans Jürgen Hansen: Deutsche Marinemalerei. Verlag Gerhard Stalling AG, Oldenburg und Hamburg. 240 Seiten. 98 Mark.

Das „Niederdeutsche Heimatblatt“ erscheint monatlich als Beilage der Nordsee-Zeitung/Nordwestdeutsche Zeitung. Es kann gesondert bezogen werden zum Preis von jährlich DM 6,—. Druck und Verlag: Nordwestdeutscher Verlag Ditzien & Co., Bremerhaven, Hafenstraße 140 (Postscheckkonto Hamburg 136 96). Redaktionsausschuß: Bernd Behrens, Klaus Dobers, Heinrich Egon Hansen, Dr. Rudolf Lembcke und Dr. Burchard Scheper. Anschrift für alle und Beiträge an Dr. Burchard Scheper, Magistrat der Stadt Bremerhaven, Stadtarchiv, 2850 Bremerhaven, Postfach 21 03 60.