

NON NISI DIGNO

FREIMAUERLOGE »MINERVA ZU DEN DREI PALMEN« I.O. LEIPZIG, NR. 7



Karl Rudolf Brommy und Laurenz Hannibal Fischer – zwei Gegner und zwei Brüder

Zeichnung von Br. Bastian Salier zur Tempelarbeit im I. Grad der Loge Minerva zu den drei Palmen im Orient Leipzig am 6. Dezember 2005

Ehrwürdiger Meister, würdige und geliebte Brüder!

Vielleicht war es ja gerade seine Herkunft vom platten Lande, ohne jegliche Anbindung an allzu große Gewässer, die ihn zur Seefahrt brachten. Geboren 1804 in Anger, heute zur Stadt Leipzig gehörend, erhielt Karl Rudolph Bromme, dessen Eltern früh verstarben, von seinem Vormund die Einwilligung, Seemann zu werden. Da war Bromme gerade 14 Jahre alt. Der junge Mann lernte sein Handwerk auf der Navigationschule in Hamburg, heuerte alsbald auf der Brigg „Heinrich“ an und unternahm mit ihr seine erste Schiffsreise. Weil er kurze Zeit später auf verschiedenen US-amerikanischen Segelschiffen fuhr, änderte er seinen Nachnamen in die englische Aussprache und hieß ab sofort Brommy.

Es folgten Jahre in chilenischen und brasilianischen Diensten, bis er schließlich eine große Karriere in der griechischen Kriegsmarine begann und mit 24 Jahren bereits als Fregattenkapitän an Kämpfen im Golf von Arta teilnahm. In den Wirren der Machtkämpfe um die Unabhängigkeit Griechenlands und die darauf folgenden Bürgerkriege, kehrte Brommy nach Sachsen zurück, wo er bereits mit 28 Jahren seine Autobiographie verfasste, die unter dem Titel „Skizzen aus dem Leben eines Seemanns“ in Meißen erschien. Im gleichen Jahr, 1832, kehrte er jedoch wieder zurück nach Griechenland, nachdem Prinz Otto von Wittelsbach, König Otto I. von Griechenland geworden war. Brommy wurde erneut Kapitän verschiedener Kriegsschiffe, Hafenkommendant von Piräus und Leiter der von ihm mitbegründeten Marineschule in Piräus.

Am 14. Juni 1848 wurde auf Beschluss der Frankfurter Nationalversammlung eine deutsche Bundesflotte gegründet. Die Bemühungen der Revolutionäre von 1848, einen deutschen Nationalstaat zu schaffen, führten zu diesem Schritt. Aus Bundesmitteln und verschiedenen freiwilligen Beträgen wurden einige Kriegsschiffe finanziert.

Karl Rudolph Brommy, der sich bereits drei Jahre zuvor um die Übernahme der preußischen Flotte erfolglos beworben hatte, bot seine Hilfe beim Aufbau der deutschen Marine an und wurde über einige leitende Positionen schließlich 1849 zum Konteradmiral und damit zum Oberbefehlshaber bestellt.

Nachdem Dänemark aus dem Deutschen Bund ausgetreten war, hatte König Friedrich VII. am 19. April 1848 Deutschland den Handelskrieg erklärt, um seinen Forderungen im deutsch-dänischen Erbfolgestreit um den Besitz von Schleswig, Holstein und Lauenburg Nachdruck zu verleihen. Ohne eigene Marine wäre Deutschland bei einer Blockade der Nordseeküste durch die Dänen machtlos gewesen.

Die angeschafften Schiffe, viele von ihnen heruntergekommen und vorher als Frachtsegler oder Postdampfer im Einsatz, mussten erst kampftauglich gemacht werden. Auch die Rekrutierung einer fähigen Mannschaft soll sich, den Berichten Brommys zufolge, schwierig gestaltet haben, da niemand freiwillig in den Krieg ziehen wollte. Bereits nach kurzer Zeit kam es zur ersten Begegnung mit dem Feind, bei der die Deutschen eine Fregatte mit 46 Kanonen erbeuteten. Am 4. Juli 1849 standen sich die deutsche und die dänische Flotte zum letzten und entscheidenden "Seegefecht um Helgoland" gegenüber. Nach einem kurzen Schusswechsel griffen die Engländer in die Schlacht ein, weil sie sich bedroht fühlten und nicht einsehen wollten, warum eine vollkommen neue selbsternannte Seemacht sich erdreistete, die Nordsee zu befahren.

Auf Helgoland, zu dieser Zeit im Besitz der britischen Krone, hatten die Engländer eine alte Kanone stationiert. In Ermangelung von wirksamen Geschossen sei sie mit Erdklumpen bestückt worden, erzählt die Legende. Die fliegenden Rasenstücke beendeten die kriegerische Auseinandersetzung. Brommy ließ das Feuer einstellen und ordnete den Rückzug an, woraufhin sich der erfahrene General großem Hohn und Spott ausgesetzt sah. Da es nach dem Scheitern der Nationalversammlung praktisch keine deutsche Regierung mehr gab, schrieben die Briten in einer Note an den Hamburger Senat, dieser möge die fremden Schiffe mit der unbekanntenen Flagge als die seinigen anzeigen, da man sich sonst genötigt sehe, sie wie Piraten zu behandeln. Später wurde in Berlin ein Friedensvertrag zwischen Dänemark und Deutschland unterzeichnet.

Das Schicksal der ersten deutschen Flotte war symptomatisch für die Bemühungen der 1848er-Revolutionäre um die Bildung eines Nationalstaates. Aus Geldnot und wegen der fehlenden Anerkennung einer gesamtdeutschen Marine durch die anderen Seemächte, beschloss der Bundestag am 2. April 1852 die Wiederauflösung der Flotte. Weite Kreise bedauerten diesen Schritt außerordentlich, wurde an ihm doch die gesamte Misere besonders deutlich.

Der frühere oldenburgische Regierungspräsident Laurenz Hannibal Fischer, ein glühender Gegner des 48er Vormärz und aller demokratischer Bestrebungen, der von der Bevölkerung Oldenburgs mit Gewalt aus dem Amt gedrängt werden musste und seitdem als Privatmann in Jena lebte, erhielt 1852 einen neuen Karriere-schub. Wurde er doch zum Bundeskommissar für die Auflösung der deutschen Flotte ernannt.

Der Unmut der Bevölkerung konnte sich wunderbar an seiner Person festmachen. Ausgerechnet dieser „versteckte Fürstenhund“ und „Reaktionär reinsten Wassers“ – was noch die nobelsten Beschimpfungen waren – wurde als Totengräber der deutschen Nationalstaatsidee engagiert. Immerhin: seine ärgsten politischen Feinde hatten ihn bei der Nationalversammlung für dieses Amt vorgeschlagen, um ihn für alle Zeiten unmöglich zu machen.

Doch Fischer fühlte sich geehrt und begriff erst später, dass er das Opfer einer ausgewachsenen Intrige geworden war. Der Auftrag kam gelegen, einerseits finanziell und andererseits war es ihm ein Bedürfnis. Die Art und Weise, mit der Fischer die unpopuläre Aufgabe des Flottenverkaufs ausführte, erhitzte die Gemüter umso mehr. Er entließ die gesamte Mannschaft und versteigerte sechs Dampfkorvetten, die Segelfregatte "Deutschland" und 27 Kanonenboote weit unter ihrem eigentlichen Wert.

Die offenen Anfeindungen gegen Fischer nahmen teilweise brutale Züge an. In seiner Autobiographie berichtet er, wie ihm der Zutritt zu Restaurants, in denen er speisen wollte, verweigert wurde. Ehemalige Marineangehörige randalierten vor seinem Hotelzimmer, um ihn zu verjagen. Szenen, die er bereits aus seiner früheren politischen Arbeit kannte.

Laurenz Hannibal Fischer war später noch in weitere politische Affären verwickelt, die ihm den Nimbus einbrachten, einer der umtriebigsten Staatsmänner mit einer der erstaunlichsten Karrieren seiner Zeit zu sein.

Seine letzten Lebensjahre verbrachte Fischer unter anderem in Leipzig und Halle. Er starb am 8. August 1868 in Rödelheim bei Frankfurt a. M.

Admiral Brommy war nach der Auflösung seiner Flotte in den Dienst der österreichischen Marine getreten, die in der Adria lag. Im Jahre 1858 starb er an seiner Gicht.

Er war Mitglied der Leipziger Loge "Apollo". Und er stand in der Bruderkette mit Laurenz Hannibal Fischer, der 1811 in die Loge „Karl zum Rautenkranz“ in Hildburghausen aufgenommen worden war. Während seines Aufenthaltes in Birkenfeld stiftete er 1837 die St. Johannisloge "Zur Pflichttreue" im Orient Birkenfeld, der er auch als Meister vom Stuhl vorstand.

Ein anderer Bruder, ebenfalls aufgenommen in der Loge „Karl zum Rautenkranz“, nämlich der Dichter Friedrich Rückert, schrieb später, verärgert über den Flottenskandal in seinen "Kampfliedern für Schleswig-Holstein":

"O Hannibal, verrufner Fischer, Mein Hildburghausen schämt sich deiner..."

Man könnte diese Geschichte als ein Gleichnis ansehen und darüber nachdenken, was die Bruderkette denn eigentlich bedeutet. Sie ist doch zuerst einmal ein Verbund von Menschen, die vielleicht unterschiedlicher nicht sein könnten.

Aber sie sollte das Nachdenken in uns befördern. Denn jede Tat, die von einem ihrer Glieder ausgeht, bringt sie in Bewegung. Und wenn wir uns bei allem, was wir tun, selbst immer wieder in Frage stellen; und wenn wir zumindest versuchen, immer mal wieder darüber nachzudenken, wie wir bei unserem Handeln den anderen Brüdern in der Kette eigentlich begegnen wollen; wenn wir nur das tun, dann wird die Kette halten.

Ehrwürdiger Meister, meine Zeichnung ist beendet!