

Wolfgang Meironke  
Hömerichstr. 57  
51643 Gummersbach  
02261 - 22800



Wolfgang Meironke

**Teil 4b**  
**Vom System des Dritten Reiches missbraucht.**  
**Die Erinnerungskultur um Carl Rudolph Brommy von 1933-1945**

Von Wolfgang Meironke  
Überarbeitet Dezember 2016

Vorwort zum Teil 4b

Nach der Bücherverbrennung durch die Nazis am 10. Mai 1933 auf dem Berliner Opernplatz, wurde bereits in den ersten Monaten nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten deutlich, dass die Vielfalt der Kunst und Kultur in Deutschland zu Ende war. Die am 22. September 1933 eingerichtete „Reichskulturkammer“ unter dem Vorsitz von Reichspropagandaminister Joseph Goebbels hatte für die Neuordnung des künstlerischen Schaffens zu sorgen. Nur wer arischer Abstammung war, durfte seinen Beruf weiter ausüben. Kunst und Kultur war in den Dienst des NS-Regimes und seiner Rassenideologie zu stellen. Die neue, nationalsozialistische deutsche Kunst sollte eine Kunst des nordisch-arischen Volks sein.

Die Filmzensur, die schon in der Weimarer Republik bestanden hatte, wurde fortgeführt und verschärft. So entschied ein „Reichsfilm dramaturg“<sup>1</sup>, dem alle Drehbücher, Manuskripte und Filmentwürfe noch vor Produktionsbeginn vorgelegt werden mussten, was überhaupt gezeigt werden durfte. Auch im Bereich der Bildung wurde auf arisches Gedanken- und Kulturgut geachtet.

---

<sup>1</sup> Dieses waren: Willi Krause (als Schriftsteller unter dem Namen *Peter Hagen* bekannt), seit Anfang Februar 1934, Hans-Jürgen Nierentz (1936–1937) Fritz Hippler und Carl-Dieter von Reichmeister (bis 1943) Kurt Frowein, Ewald von Demandowsky

Obwohl der Produktions- und Verleihsektor staatlich kontrolliert wurde fand das bei den Lichtspielhäusern nicht statt. Um die Effekte der Propaganda besonders beim jugendlichen Publikum als Massenerlebnis zu verstärken wurde das Ansehen von Spielfilmen und Wochenschauen in großen, vollbesetzten Kinosälen unterstützt. Der Hitler-Jugend wurden für die so genannten Jugendfilmstunden Kinosäle zur Verfügung gestellt und für den ländlichen Raum wurde mit Hilfe von Wanderkinos die nationalsozialistische Filmpropaganda in erheblichem Umfang „nahe gebracht“, die bis dahin noch nie Gelegenheit gehabt hatten, ein Kino zu besuchen.

Eines der obersten Gebote für alle Beschränkungen, was die Kultur betraf, war die von Adolf Hitler 1924 in seinem Buch „Mein Kampf“ beschworene „sittliche Staats- und Kulturidee“, die sich auf die „rassische Substanz“ des Volks und auf ein die Bildhauerei, Malerei, Architektur, Literatur, Musik und Film umfassendes, ästhetisch gestaltendes Schaffen gründen sollte.

Dementsprechend waren Bildung, Malerei, Bildhauerei, die Literatur, Film, Theater ja selbst die Musik diesem Diktat unterworfen. Auch die Person des ersten deutschen Admirals musste, wollte man über ihn berichten, diese Hürden nehmen. Hürden die seinem Andenken nach dem Krieg zunächst schaden sollten.

Wolfgang Meironke im Dezember. 2016

## Die Geschichte des stationäre Handelsschulschiff „Admiral Brommy“ ex „Navitka“ in Bremerhaven 1925-1943

Das stationäre Schulschiff „Admiral Brommy“ war ursprünglich 1918 als „Nawitka“, in den USA gebaut und war mit 3349 BRT vom Stapel gelaufen und in Dienst gestellt worden. Bereedert wurde das Schiff durch die National Shipbulding, Texas. 1922 bis 1923 lag es in Bremen wegen starker (See?)Schäden. Das Ein-Schrauben-Schiff, das aus Holz gebaut worden war, wurde es im August 1923 in Bremen zum Teil demontiert. 1925 wurde es von Norddeutschen Lloyd übernommen und von Bremen nach Bremerhaven geschleppt um es dort als stationäres Schulschiff zu verwenden. <sup>1</sup>



Die „Admiral Brommy“ ex „Nawitka“ als Schiffsjungenschulschiff im Hafen von Bremen. <sup>2</sup>

Es gab zu dieser Zeit keine vergleichbare Schulungseinrichtung einer Reederei im Deutschen Reich die sich erlaubte, für ihr fahrendes Personal solch ein Schulschiff zu betreiben. Zunächst wurde das Schiff in Bremerhaven im Bereich der Schleuse zum Kaiserhafen festgemacht um der Ausbildung von Besatzungen des Norddeutsche Lloyd zu dienen.

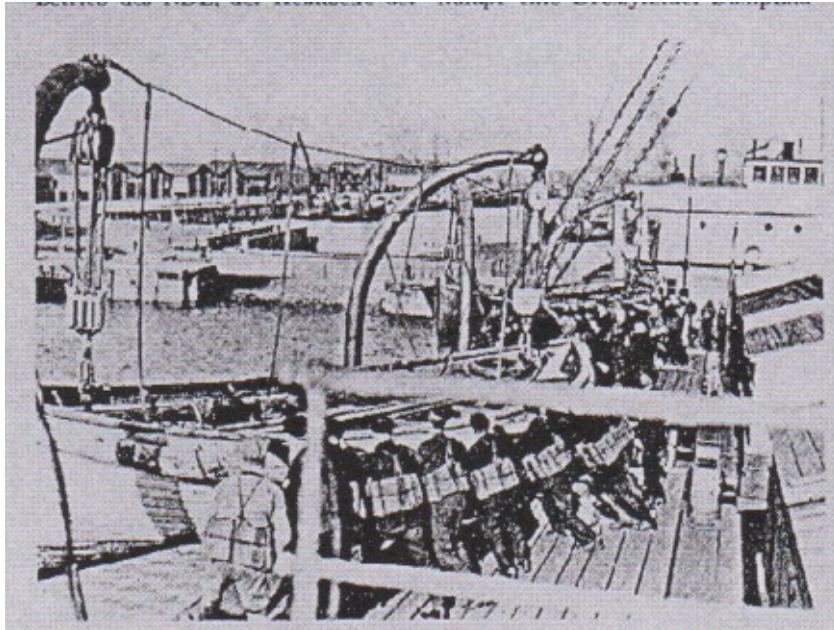
---

<sup>1</sup> Klaus Perschke Vor dem Mast – ein Nautiker erzählt vom Beginn seiner ...

<sup>2</sup> Bildquelle: Postkarte Internet.

Die Ausbildung wurde von alten und verdienten Kapitänen geleistet, die zum Teil Invaliden waren, und somit im Dienst der Reederei weiter in Lohn und Brot gehalten werden konnten. Hier wurde nun mit preußischer Disziplin alle Grundkenntnisse der Seemannschaft durch die erfahrenen Bootsleute vermittelt.

Für die Ausbildung der seemännischen Besatzung des NDL, die ab jetzt vorgeschrieben wurde, waren theoretische wie praktische Ausbildungsplätze



Ausbildung an einem David auf der „Admiral Brommy“<sup>1</sup>

vorhanden die in 14 tägigen Kursen durchlaufen wurden. Hierfür waren für die praktische Ausbildung drei verschiedene Davids an der Steuerbordseite und Mittschiffs Einrichtungen für die Bedienung von Lade- und Löscheinrichtungen vorhanden. Hier übten die Jungmänner, Halbmatrosen und Matrosen das Rüstzeug für ihre Laufbahnen.

Auch für die Verwaltungs- Bedienungs- und Küchenangestellten auf den Schiffen wurden Lehrgänge im Boots- und Sicherheitsdienst und im Feuerschutz angeboten. War so ein Lehrgang erfolgreich abgeschlossen, erhielten die Teilnehmer ein Zeugnis das eine Dauer von 2 Jahren hatte. Wollte man beim NDL weiter kommen, mußten diese Lehrgänge dann wiederholt werden.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Körtge Herbert: Ausbildung sollte möglichst praxisnah sein. In: Niederdeutsches Heimatblatt Nr. 548 August 1995 S. 1

<sup>2</sup> Körtge Herbert: Ausbildung sollte möglichst praxisnah sein. In: Niederdeutsches Heimatblatt Nr. 548 August 1995 S. 1

## Die „Admiral Brommy“ als Schulungsschiff unter der Verantwortung der „Reichsverkehrsgruppe Seefahrt“.

1938 wird das Schiff dann vom Reichsministerium übernommen, um es für die Seemannsausbildung der Zivilschiffahrt zu nutzen.

Die „Reichsverkehrsgruppe Seeschiffahrt“, eine Unterabteilung des Reichsverkehrsministeriums, war die Berufsvertretung der zivilen Seeleute im 3. Reich. Sie befasste sich u.a. mit der Organisation der Handelsflotte und auch mit der Ausbildung der Seeleute. So betrieb sie in Stettin den ehemaligen Eisbrecher „Preussen“, in Hamburg den Fünfmastgaffelschoner „Kapitän Hilgsdorf“, und **in Bremen den hölzernen Dampfer „Admiral Brommy“** zu Ausbildungszwecken für die zivile Schifffahrt<sup>2</sup>



Teilnehmer eines Lehrganges<sup>1</sup>

Zu diesem Zweck wurde das Schulungsschiff vom Überseehafen an ihren neuen Liegeplatz, dem Holzhafen (auf Geestemündener Gebiet) geschleppt.



Karte von Bremerhaven mit Lage des Holzhafen und dem angrenzenden Industriebereich.

Vorrangig für die Ausbildung der zivilen Schifffahrt sollte das Schiff nun für die nächste Zeit Verwendung finden. Auch die Marine- HJ wurde hier ausgebildet. Die Ausbildung war anspruchsvoller als in den meisten anderen Gruppen der HJ und befasste sich u.a. auch mit Himmelsnavigation und anderen seemännischen Bereichen.

Eines der Ziele der Marine HJ war sicherzustellen, dass jedes Mitglied einen Segelschein besitzt und zukünftig für den Dienst der Handelsflotte oder bei der Kriegsmarine verwendbar war.

Die Jungen zwischen 10 und 18 Jahren mussten einen enormen Zeitaufwand für die Mitgliedschaft einplanen. Hierbei mussten sie in ihrer Freizeit zwei- bis dreimal in der Woche, und pro Monat an zwei Sonntagen, Pflichtdienste zu

<sup>1</sup> Internet : Bild eBay

<sup>2</sup> Meyer Jürgen: Hamburgs Segelschiffe 1795-1945. S. 244f gibt „Admiral Brommy“ irrtümlich als Segelschiff an.

leisten. Sie hatten sich auf Prüfungen für Segelscheine, Führerschulungen und an Reichsseesportschulen vorzubereiten. Pflichtdienstfächer waren seemännische Ausbildung, Wehrrertüchtigung, Schwimmbildung. Zusätzlich auf freiwilliger Ebene eine Jugendfilmstunde, Versammlungen der HJ oder alle 14 Tage die Möglichkeit des Schiffmodellbaus.

Höhepunkt der Ausbildung war der jährliche Wettkampf im Rahmen der Reichsseesportwettkämpfe die als Mannschaftskämpfe ausgetragen wurden., da es diese Verbände der Marine HJ im ganzen Deutschen Reich gab.

Disziplinen waren Knoten und Belegen, Schulrudern und Seemännische Aufgaben, Wurfleinenwerfen, Winken und Wettrudern.<sup>1</sup>



Marine- HJ Teilnehmer bei der Arbeit an Seekarten



Das Abzeichen des Ausbildungsschiffes „Admiral Brommy“ in Bremerhaven.

Da der Krieg, und die ständige Luftbedrohung, keinen ordentlichen zivilen Lehrbetrieb mehr zuließen wurde das Schulschiff als solches 1941 aufgegeben.



Kuttersegeln durch Teilnehmer der Marine Hitler Jugend.

Zunächst verblieb das Schiff in Bremerhaven ohne Verwendung liegen um einer ungewissen und traurigen Zukunft entgegen zu sehen.

<sup>1</sup> Nauticus 1942 S. 256

## Die „Admiral Brommy“ im Bremer Holzhafen als Kriegsgefangenenschiff

Wegen des zusätzlichen Platzbedarfes des Kriegsgefangenenlagers des Stalag<sup>1</sup> XB Lagers in Sandbostel bei Bremervörde wurden Unterkünfte gesucht die in Hafennähe lagen, um die Kriegsgefangenen im Hafen einsetzen zu können.



Dieses Kriegsgefangenen-Arbeitskommando auf der „Admiral Brommy“ gehört zu den ersten in Bremerhaven, die immer noch im Holzhafen vor Anker lag. Es wuchs schnell auf mehrere hundert Gefangene an, die in verschiedenen Hafetrieben eingesetzt wurden.

Zunächst waren französische Kriegsgefangene auf dem Schiff einquartiert. Wegen der unmöglichen hygienischen Zustände an Bord, und Beschwerden gegen dem Kommandanten der die Gefangenen sehr brutal behandelte, war, nach mehreren Beschwerden des Internationalen Roten Kreuzes, die Gefangenen 1942 in einen Hafenschuppen verlegt wurden. Der brutale Kommandant, der sich sogar gegenüber der Delegation des Roten Kreuzes damit brüstete, Gefangene mit Faustschlägen ins Gesicht zu bestrafen, wurde jedoch zunächst nicht abgelöst.

Nach einigem Hin und Her und dem Druck des Internationalen Roten Kreuzes wurde der Kommandant ausgetauscht und auf die "Admiral Brommy" zogen nun ukrainische Zwangsarbeiter ein. Aus Platzmangel wurde ein weiterer Schuppen bezogen. Dieser war im Winter aber nur sehr schwer zu heizen.

<sup>1</sup> **Stalag**. Militärische Abkürzung für „**Stammlager**“. Bezeichnung für größere Kriegsgefangenenlager, in denen die Kriegsgefangenen registriert und von wo sie auf Arbeitskommandos verteilt wurden.



Das hölzerne Dampfschiff „Admiral Brommy“ als Wohnschiff für Kriegsgefangene, von einem Kriegsgefangenen gemahlt.

Es erfolgten dann Umbauten und der Schuppen erhielt Fenster. Die Situation im Bereich des „Kommando Admiral Brommy“ war wie für viele Kriegsgefangene immer eine Bedrohung ihrer körperlichen und geistigen Unversehrtheit, sehr oft auch ihres Lebens. Besonders den

Bedrohungen durch die Alliierten Luftangriffe waren sie weitgehend ungeschützt ausgesetzt da sie nicht in die Bunkeranlagen durften. Sie mussten im Lager bleiben und hoffen...

Während des Sommers 1943 war Bremen weitgehend von Bombenangriffen verschont geblieben, wogegen zum Winter die Angriffe wieder intensiver wurden. Am 13. Dezember 1943 erfolgte wieder so ein schwerer Angriff mit ca. 259 Bombern der großen Schaden anrichtete und viele Menschenleben forderte.

Am 16.12.1943 <sup>1</sup>erfolgt ein weiterer sehr schwerer Angriff von 400 alliierten Bombern auf Bremen, in deren Folge 2396 Sprenggranaten und 4346 Brandbomben auf Bremens Stadtmitte und Hafenanlage niedergehen. Im Hafen sinken der finnische Dampfer „Vieta“ (1715 BRT), der deutsche Dampfer „Vulcan“ (599 BRT) und das **Wohnschiff „Admiral Brommy“**. Sieben weitere Schiffe werden zum Teil schwer beschädigt. <sup>2</sup>Über Opfer der Besatzung und der Gefangenen gibt es keine ausgewiesenen Zahlen. Offiziell waren fast 200 Schwer- und Leichtverwundete, und 112 Tote zu beklagen.

<sup>1</sup> Körtge, Herbert: Ausbildung sollte möglichst Praxisnah sein In: Niederdeutsches Heimatblatt Aug. 1956 gibt als Tag der Beschädigung durch Brandbomben den **18. September 1944** an.

<sup>2</sup> Marine-Doku-Zentrum



Die „Admiral Brommy“ soll, nach anderer Aussage, aber nach einem schweren Bombenangriff vom **11.9.1944** durch Brandbomben „nur“ schwer beschädigt, aber nicht gesunken sein, und wurde nach dem Krieg als „Umkleideschiff“ des



Das von einem französischen Kriegsgefangenen gemalte Bild der „Admiral Brommy“ in Bremen<sup>1</sup>

Technischen Betriebes verwendet. Ende der 40iger Jahre soll es dann, am Haken von zwei Schleppern, nach Holland geschleppt worden sein um dort abgewrackt zu werden.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Staatsarchiv Bremen. Kriegsgefangenenlager in Bremen 2005 wurde das ein Bild der „Admiral Brommy“ als Gefangenenschiff zufällig auf einem Pariser Trödelmarkt gefunden, gezeichnet von einem ehemaligen franz. Kriegsgefangenen. Heute ist es in Bremen zu besichtigen.

<sup>2</sup> **Körtge Herbert**: Ausbildung sollte möglichst praxisnah sein. In: Niederdeutsches Heimatblatt Nr. 548 August 1995 S. 1. Hierin wird der Luftangriff auf den 11.9.1944 gelegt. Von der „Dienstzeit“ der „Admiral Brommy“ als Kriegsgefangenen Schiff wird nicht berichtet.

## Die Errichtung des Brommy-Denkmal an der Breitestrasse 13 in Leipzig am 22 September 1939

Wie im vorigen Kapitel schon beschrieben hatte der Name Carl Rudolph Brommy als erster deutscher Admiral im „zivilen“ wie „militärischen“ Bereich einen beachtlichen Bekanntheitsgrad erreicht. Natürlich im Bereich der Weser, Bremen und Bremerhaven verstärkt, was durch die geschichtlichen Gegebenheiten nicht verwunderte. Einzig in seiner Geburtsstadt Leipzig scheint man von dem Sohn der Stadt nicht soviel zu halten, als das man ihm ein besonderes Augenmerk zukommen lassen würde. Die kleine Straße im Osten der Stadt musste reichen, den was hatte dieser gebürtige Leipziger den wirklich geschafft? Eine Flotte die man ihm wieder wegnahm und verkaufte, und revolutionär war sie auch noch! Leipzig hatte nach dem Krieg anderes zu tun als diesem Admiral zu gedenken. So musste der Anstoß zu einem Denkmal für den „Ersten deutschen Admiral“ in seinem Geburtsort von anderer Stelle in Bewegung gebracht werden!

Zwischen 1929 und 1931 war, noch unter den Bestimmungen des Versailler Vertrages, auf der Reichsmarinewerft Wilhelmshaven der Kleine Kreuzer „Leipzig“ gebaut worden. Die Leipzig-Klasse gehörte nach der Deutschland-Klasse zu den größten Neubauten der damaligen Reichsmarine.



Die Möglichkeit, dass Städte die Partnerschaft für das Schiff übernehmen das ihren Namen trägt, hat in Deutschland und der Welt eine sehr lange Tradition. So wurde auch zwischen Schiff und Stadt von Leipzig eine Partnerschaft vereinbart.

Spätestens seit Hitler 1933 an die Macht kam, und die Wehrhoheit Schritt um Schritt ausbaute, bekam auch die Marine einen Stellenwert, den viele, vorrangig an der Küste, so lange vermisst hatten. Zunächst scheint die Beziehung zwischen dem Schiff „Leipzig“ und der Stadt Leipzig spröde gewesen zu sein da es keine Unterlagen gibt die auf eine Verbindung hinweisen. Es sollten sieben Friedensjahre ins Land gehen, bis eine Delegation des Leichten Kreuzers erstmals im Jahre 1938 die Patenstadt Leipzig besuchen sollte.

Natürlich erinnerte man sich nun wieder an den ersten deutschen Admirals, aber was war von ihm in Leipzig vorzuweisen? Weder ein Denkmal noch ein Platz war nach ihm benannt worden, einzig eine kleine Nebenstraße, weit ab vom Stadtkern, erinnerte an ihn. Im Herbst 1937 hatte es eine Offizielle Kranzniederlegung der Reichsmarine am Grabmal des Admirals in Hammelwarden an der Weser gegeben, aber in Leipzig war nichts geschehen was an Carl Rudolph Brommy erinnerte. Der Entschluss, dass Leipzig Carl Rudolph Brommy ein Denkmal setzen sollte, kam nicht von einem Leipziger sondern anlässlich eines Marineballes von der Delegation der „Leipzig“, als 1938 diese Patenschaft gefeiert wurde.

Hier wurde von der Delegation der „Leipzig“ die Idee geboren, Carl Rudolph Brommy ein Denkmal zu setzen! Eine spontane Sammlung für das Denkmal während des Aufenthaltes der „Leipzig-Delegation“ sollte den Anfang bilden, wobei Art und Ort des Denkmals zu diesem Zeitpunkt keiner wirklich bestimmen konnte. Aber da Admiral Brommy seit einiger Zeit in vielen Artikeln von Zeitungen, Marinezeitschriften und Büchern hoch im Kurs stand, fast wie 40 Jahre zuvor in der Kaiserzeit als in Hammelwarden sein Gedenkstein geplant und geschaffen worden war, konnte auf dieser Welle der Popularität die Sammlung des RSD-Marinebundes durchgeführt werden.<sup>1</sup>

Auf Veranlassung des Kreisleiters der NSDAP von Leipzig, Wettengel, und Dr. Reinhold Hofmann aus Oberholz wurden nun die Planungen begonnen. Man entschloss sich ein Denkmal in unmittelbarer Nähe seines Geburtshauses, an der Breitestraße 13, zu errichten, das ja 1929 abgerissen worden war. Den Auftrag für das Denkmal hierfür erhielt der, zu dieser Zeit hoch betagte, 78jährige Leipziger Bildhauer Hans Zeisig (1863–1944). Die Hauptlast der Finanzmittel hierzu wurde vom Deutschen Marinebund getragen, deren Mitglieder in einer Sammelaktion hierfür den größten Teil der Gelder zur Verfügung stellten. Beachtenswert ist die geringe Zeit die zwischen der Idee und der Fertigstellung des Denkmals von gerade mal einem Jahr!

Die von langer Hand geplanten Feierlichkeiten zur Einweihung des Brommy-Denkmales werden durch die Spannungen mit Polen seit dem 1. September 1939

---

<sup>1</sup> Siehe Brommy in der Literatur

und den erfolgten Kriegserklärungen durch Großbritannien und Frankreich behindert aber nicht abgesagt.

Am 22. September 1939 treffen sich Vertreter der Stadt Leipzig, des Deutschen Reiches, der NSDAP, der Wehrmacht und zahlreiche Ehrenabordnungen vieler Vereine sowie zahlreich Leipziger Bürger in der Breitestraße um der Zeremonie der Einweihung beizuwohnen.



Entthüllung des Rudolf-Bromme-Denkmal  
durch Konteradmiral Hintzmann

Bildquelle<sup>1</sup>

Zur Einleitung der Veranstaltung wurde durch den Leipziger Oberbürgermeister Freyberg das Leben von Carl Rudolph Brommy nachgezeichnet. Sein schmachvoller Niedergang sei nun durch die NSDAP unter Adolf Hitler gesühnt, und der Gedanke Brommys in die Wirklichkeit umgesetzt worden. Als offizieller Vertreter des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Dr. h.c. Reader, und als Bundesführer des RSD Marinebundes hielt Konteradmiral Hintzmann eine Rede, die, genau wie die Vorredner, die erfolglosen Versuche von Brommy darstellten, die Marine vor ihrer Vernichtung zu retten. Nach der Rede wurde der Gedenkstein enthüllt.

Kreisleiter Wettengel, der zugleich als Volkstumsbeauftragter des Heimatwerkes Sachsen sprach, betonte, dass dieses Denkmal verpflichte, treu, zuversichtlich

<sup>1</sup> Leipziger Neusten Nachrichten vom 23.9.1939

und gläubig stark zu sein im Kampf um die Behauptung der deutschen Lebensrechte.

An den Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Großadmiral Dr. Raeder war vom Oberbürgermeister Staatsminister Feryberg und Kreisleiter Wettengel folgendes Telegramm gerichtet worden:

*„Die bei der Weihe des Gedenksteines für den ersten deutschen Admiral Brommy versammelten grüßen in unsagbarem Stolz und mit heißem Dank die junge und schon Ruhmgekrönte nationalsozialistische Kriegsmarine und ihren Oberbefehlshaber.“*

Die Antwort des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine:

*„Der bei der Weihe des Gedenksteins für Admiral Brommy Versammelten danke ich für die der deutschen Kriegsmarine und mir übersandten Grüße. Die deutsche Kriegsmarine wird stolz auf ihre Tradition ihre Pflicht tun. Heil Hitler! Großadmiral Raeder.“<sup>1</sup>*

Im Sieg-Heil auf den Führer ließ er die Feierstunde, die musikalisch Darbietungen des Musikkorps der Marine SA umrahmten, ausklingen.

Kranzniederlegungen fanden nicht statt. Die Kreisleitung, der Marinebund, der Reichskriegsbund und das Heimatwerk Sachsen, Volkstumsverband Leipziger Land, hatten statt dessen einen namhaften Betrag dem Deutschen Roten Kreuz überwiesen.

Der nachfolgende Zeitungsausschnitt der Leipziger Neusten Nachrichten vom Samstag 23.9.1939 stellt gut den damaligen Zeitgeist dar....

*Enthüllung des Brommy-Gedenksteinens  
Am 22.September 1939.*

*Vertreter der Partei, der Wehrmacht, des Staates und der Wirtschaft, Ehrenabordnungen und zahlreiche Leipziger hatten sich am Freitagnachmittag an dem schönen Schmuckplatz Breite Ecke Bernhard Straße eingefunden, um an der Enthüllung des Gedenksteins für den Admiral der ersten deutschen Flotte, Rudolf Brommy, teilzunehmen.*

*Oberbürgermeister Staatsminister Freyberg entbot ihnen den Willkommensgrü, der vor allem Konteradmiral z. V. Hintzmann, dem Bundesführer des RSD. Marinebundes galt, der als Vertreter des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine Großadmiral Dr. h.c. Raeder an dieser Feier teilnahm. In kurzen Sätzen ging der Oberbürgermeister auf die*

<sup>1</sup> Die vielen Grußadressen aufzuzeigen würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen.

*Berechtigung dieser Feier ein und schilderte Brommy als einen Mann, der sich schon vor 90 Jahren mit seinem jungen Unternehmen die Feindschaft Englands zugezogen habe, der, weit über seine Zeit hinausgewachsen, den politischen Kleingeist, den in Deutschland erst Adolf Hitler beseitigte, für sich überwunden und immer großdeutsch gedacht habe.*

*So stehe der in Leipzig geborene Brommy vor und als ein echter deutscher Mann und Held.*

*Der Oberbürgermeister dankte dem Kreisleiter und Dr. Reinhold Hofmann in Oberholz für die Anregung zu diesem Denkmal, sowie Bildhauer Zeisig für die Schöpfung.*

*Sein Dank galt weiter dem RSD. Marinebund, der eine namhafte Summe für die Errichtung beigetragen hat.*

*Konteradmiral z.V. Hintzmann charakterisierte den seemännischen Soldaten Brommy, seinen Lebensweg und sein Lebenswerk. Er schilderte den ersten Versuch, eine deutsche Seeflotte zu gründen, würdigte die Verdienste der deutschen Seemacht im Weltkrieg und die Gründe, aus denen schließlich auch sie habe scheitern müssen. Aus ihren Resten sei nun die neue deutsche Seemacht entstanden und heute seien alle Voraussetzungen gegeben, daß sie von ewigem Bestand sei. Das Volk habe gelernt, die See zu verstehen und dieses Verständnis solle auch dieser Gedenkstein immer tiefer in die deutschen Seelen tragen.*

*Deutschland habe eine gesunde, kräftige Wirtschaft, die wert sei geschützt zu werden, es sei innerlich so fest, nach außen auf dem Kontinent gedeckt und habe eine willensstarke Führung. sei die Flotte in wenigen Jahren wieder zu einem starken Instrument geworden, sie werde ihre Pflicht tun und einem feindlichen Vernichtungskampf werde bestimmt nicht zu Deutschlands Ungunsten ausgehen*

*. Unter den Klängen von „Stolz weht die Flagge“ fiel dann die Hülle von dem Gedenkstein, der Brommys Flaggschiff „Barbarossa“ zeigt.*

***„ In diesem Haus  
Breitestr. 13  
wurde am 10. Sept. 1904  
Rudolf Bromme  
geboren  
der Admiral  
der ersten deutschen Flotte***

Dem Denkmal wurde aber von dem Leipzigern als solches in den folgenden Jahren wenig Beachtung geschenkt, und so wurde es schon bald vergessen.

## Die Uraufführung des Schauspiel „Admiral Brommy“<sup>1</sup> von Heinrich Zerkaulen am 22. September 1939

Die Kulturzensur durch die NSDAP erforderte, dass alle Bühnenstücke durch den amtierenden Reichsfilmdramaturgen Hans-Jürgen Nierentz begutachtet und zugelassen wurden.

Nachdem bislang mehrere Biographien über Brommy erschienen waren, und 1931 der „Brommy“ in Brake ein gutes Echo an der Unterweser erfahren hatte, versucht sich der Dichter und Romanschreiber Heinrich Zerkaulen mit einem Bühnenstück der Lebensleistung Carl Rudolph Brommy zu nähern. Sein Interesse zu Brommy hatte Heinrich Zerkaulen, nach eigenen Angaben im „Vorwort“ zum Bühnenstück, während der Aufenthalte auf dem Segelschulschiff „Gorch Fock (I)“ erhalten, als er sich mit der Segelschiffgeschichte auseinandersetzte.

Heinrich Zerkaulen, ein linientreuer Nazi, hatte keine Mühe seine Theateridee über den „Reichsadmiral Brommy“ zur Ausführung zu bringen. So begannen in mehreren deutschen Theatern die Proben zu einem Stück, das nach den Wünschen der Planer am Tag der Einweihung des Brommy-Denkmales in Leipzig zur Uraufführung kommen sollte. Am gleichen Tag der feierlichen Enthüllung des Bromme-Denkmales in Leipzig kommt es in Leipzig und mehreren anderen Theatern des Deutschen Reiches zu Uraufführungen eines Bühnenstückes, das das Leben von Brommy 1848 bis 1852 zum Inhalt hat.<sup>2</sup>



**Heinrich Zerkaulen** Geb. 2.3.1892 in Bonn. Gest. 13.2.1954 Hofgeismar. Sohn eines Schuhmachers. Abitur in Pharmazie. Kriegsfreiwilliger im 1. Wk, schwere Kriegsverletzung. Ab 1916 Schriftstellerisch in Düsseldorf und Essen (Fuellitonredakteur) tätig. Ab 1923 als Leiter der Städtischen Ausstellungswesen für Dresden beschäftigt. Ab 1931 freier Schriftsteller, und ab 1933 als

<sup>1</sup> Einen außerordentlichen Dank an Herrn Dipl. Germ. Claus Uhrlich, Leipzig, von dem ich sehr viel über Carl Rudolph Brommy in seiner heimatlichen Umgebung erfahren habe. Im speziellen hier die Überlassung des Skriptes für das Schauspiel „Admiral Brommy“ von H. Zerkaulen.

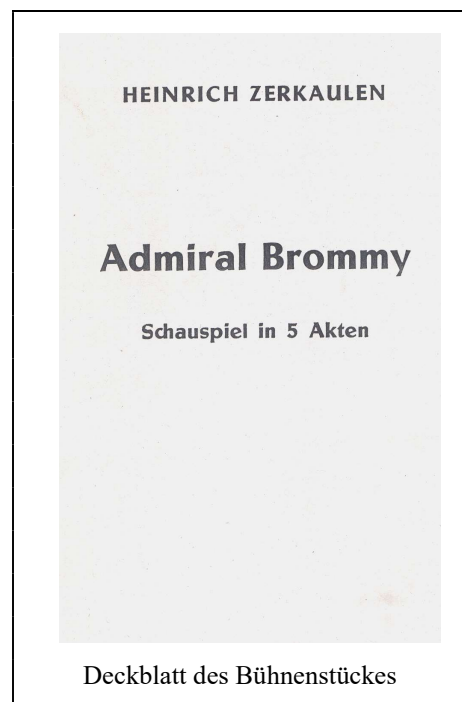
<sup>2</sup> Bekannt sind neben Leipzig auch Bremen, Halle, Dresden und Mannheim. 1941 wurde es in Detmold gespielt.

Regimetreuer Autor der Nazis gefördert<sup>1</sup>. In diesem Zusammenhang entstand auch das Bühnenstück „Admiral Brommy“ in den Jahren 1938-39.

Er befasst sich in diesem Bühnenstück mit der Geschichte des ersten deutschen Admirals und dessen tragische Geschichte, die er nun in der Lesart der Nationalsozialisten in Szene setzt.

Inhalt des Stückes ist die Schaffung der Reichsflotte unter Carl Rudolph Brommy und die Zerstörung durch die britischen Interessen zur See, die keine deutsche Flotte duldet, und die Flagge Schwarz Rot Gold als Piratenflagge betrachtete. Brommy wird als Träger der Reichsidee für ein geeintes Deutschland hervorgehoben.

Die Personen des Theaterstückes und ihre Darsteller in Leipzig sind:<sup>2</sup>



**Arnold Duckwitz**, Minister für Handel und Marine  
**Marie**, seine Frau  
**Schneider**, Legationsrat  
**Rudolf Bromme**, genannt Brommy, Admiral  
**Hansen**, Leutnant 1. Klasse  
**Holtermann**, Leutnant 2. Klasse  
**Siebold**, Seejunker  
**v. Hederich**, pr.Oberst  
**Groß**, Reeder  
**Karoline**, seine Tochter  
**Lorenz**, Schiffbaumeister  
**Peter Siedewasser**, genannt Tampino, Matrose.

Hans Jungbauer.  
Karla Holm  
Georg Hebig  
Hans Finor  
Hans J. Recknitz  
Gerhard Becker  
Franz Winkler  
Richard Knorr  
Friedrich Maurer  
Agnes Fink  
Ernst Rottluff  
Horst Beilke

### **Erster Akt (Arbeitszimmer des Minister Duckwitz in Frankfurt)**

Stellt die Ankunft von Brommy in Frankfurt dar; Brommy (ist 44 Jahre alt, ein Soldat und Mensch, berserkerhaftes Temperament. Brommy in Zivil, später nur noch in Uniform) erhält von Duckwitz Information über Hamburger Flottille, die personell im schlechten Zustand ist (Meuterei). Legationsrat Schneider (Ablehnend einer deutschen Flotte gegenüber) Die Deutsche Flagge nicht international bekannt gegeben. (Duckwitz) Die Flotte muss schnell aufgebaut werden, ehe die Begeisterung dafür schwindet. Da in Bremen Revolution

<sup>1</sup> Heinrich Zerkaulen erarbeitete über in der Zeit zwischen 1912 und 1951 77 Romane, Erzählungen, Lyrik und Dramen, wovon 37 Arbeiten zwischen 1933 und 1944 geschrieben wurden.

<sup>2</sup> Lt. Manuskript des Stückes.



herrscht reist die Frau von Minister Duckwitz, in Begleitung einer Kommission aus Bremen, in Frankfurt an, in Begleitung von Karoline Gross, die der Ministerfamilie in Brake Gastrecht gibt. Der Minister empfängt die Bremer Kommission. Vorhang.

**Teilnehmer**<sup>1</sup>; Tampino ,Brommy, Duckwitz, , Schneider, Marie, Karoline.

### **Zweiter Akt (Brommys Zimmer im Haus des Reeders Gross zu Brake)**

Brommy (in Uniform) ungeduldig wegen der Ankunft der überfälligen Acadia. Karolin umsorgt den spröden Brommy. Der Aufbau der Flotte leidet unter Finanzproblemen. Schneider stellt die Flotte gegenüber Brommy, wegen der Finanzprobleme, in Frage. Der Streit um die „Eckernförde“ ist Thema ebenso wie die Meldung dass die „Acadia“ mit Havarie vor Terschelling wohl verloren ist. Anweisung von Brommy: Die „Eckernförde“ bleibt entweder unter der Flagge Schwarz-Rot-Gold oder wird vernichtet! Vorhang.

**Teilnehmer**; Brommy, Tampino, Karoline, Hansen, Lorenz, Schneider, Holtermann.

### **Dritter Akt (Kajüte von Brommy auf dem Flaggschiff „Barbarossa“)**

Auf dem Flaggschiff unmittelbar vor der ersten Erkundungsfahrt des deutschen Geschwaders im Mai 1949 in die Nordsee. Eine Überprüfungscommission aus Frankfurt mit Duckwitz ist angesagt. Gerücht das Großbritannien die deutsche Kriegsschiffe- unter den Farben „Schwarz-Rot-Gold als Piraten behandeln will. Brommy macht seine Planungen zur Erkundungsfahrt auf der Weser in Richtung Helgoland. Die Schiffe verlassen Bremerhaven zur Erkundungsfahrt, was der Legationsrat Schneider versucht zu verhindern, Brommy aber ignoriert und mit seinen Schiffen ausläuft. Vorhang

**Teilnehmer**; Matrosen (die singen und das Schiff reinigen), Tampino, Siebold, Hansen, Holtermann, Schneider, Brommy, Duckwitz.

### **Vierte Akt (Salon im Hause des Ministers Duckwitz in Bremen.)**

Karoline gesteht ihrem Vater die Liebe zu Kapitän Brommy, der ist dagegen. Diskussion von Offizieren (Hansen, Holtermann) über den Abbruch des Gefechtes vor Helgoland nach dem Schuss von der brit. Insel. (Feigheit vor dem Feind?!) Gespräch (Duckwitz und v. Hederich, pr. Oberst) über die Anlehnung der Kaiserkrone durch Preußen und den Interessenkonflikt zwischen Preußen und Österreich wegen des Deutschen Reiches. Akute Regierungskrise und den Willen von Duckwitz sein Ministeramt niederzulegen. Brommy erhält die Ernennung zum Admiral durch Schneiders. Brommy bestätigt seinen Willen für den Erhalt der Marine zu kämpfen. Vorhang

**Teilnehmer**; Tampino, Groß, Karoline, Schneider, Brommy, Siebold, Marie, Holtermann, Hansen, v. Hederich.

### **Fünfter Akt (Kajüte von Brommy auf dem Flaggschiff „Barbarossa“)**

---

<sup>1</sup> Der Reihenfolge nach wie die Schauspieler die Bühne betreten.

Gespräche an Bord der „Barbarossa“ am Tag der Übergabe der „Barbarossa“ und „Eckernförde“ an Preußen.

Groß und Tampino unterhalten sich über Brommy und machen sich sorgen wegen der Übergabe der Schiffe an Preußen. Peinliches Übergabegespräch zwischen Legationsrat Schneider und Brommy über Kleinigkeiten in der Inventarliste. Das preußische Übernahmekontingent läuft an Bord der „Amazone“ in Bremerhaven ein. Als die preußische Flagge an Bord der „Barbarossa“ gehisst wird, salutiert Brommy unter Deck mit dem Säbel. Vorhang.

**Teilnehmer;** Tampino, Groß, Brommy, Schneider, Siebold, Duckwitz.

Über die Kritiken des Bühnenstückes ist nichts in den Quellen zu erfahren, obwohl in mehreren bekannten Städten gespielt wurde. Der Autor selber, er hatte sich 1939 als Freiwilliger gemeldet und war nicht angenommen worden, begab sich als Dichterleser zur Truppenbetreuung an die Front.

Weiterhin schreibt er Bücher, quasi als Ergänzung zu seinem Bühnenstück „Brommy“, 1940, einen Brommy-Roman mit dem Titel „Narren von gestern-Helden von heute“ (Siehe Literatur über Brommy).

Als der Weltkrieg beendet ist belegen die Alliierten Heinrich Zerkaulen, wegen seiner „Linientreue“ und Uneinsichtigkeit einem verbrecherischen System gedient und dieses unterstützt zu haben, zunächst mit Hausarrest. Es folgt eine Beschlagnahme seines Dresdener Hauses und eine halbjährige Internierung.<sup>2</sup>



Bühnenbild 5. Akt „Admiral Brommy“ vor dem Hintergrund des doppelköpfigen Reichsadler. Hans Finor (li) als Brommy und Hans Jungbauer (re) als Duckwitz.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Aus dem Theaterbeihft, Leipzig.

<sup>2</sup> Wegen seiner NS-Vergangenheit, und seinen Unvermögen sich den neuen politischen Gegebenheiten anzupassen, gelingt es Heinrich Zerkaulen nicht mehr literarisch weiter zu arbeiten. Er stirbt, in geistiger Umnachtung in Hofgeismar am 13. Februar 1954.

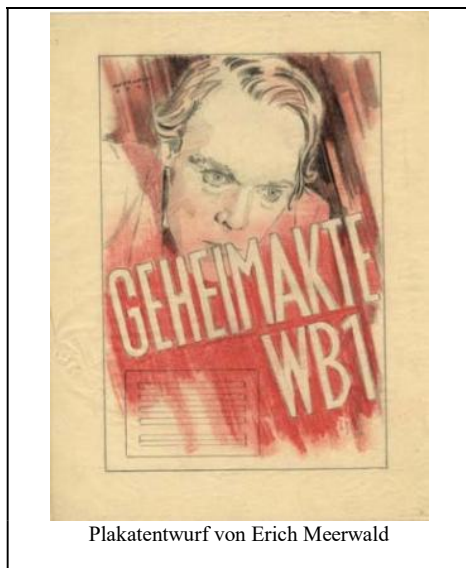
## Der UFA-Film GEHEIMAKTE WB1 1941-1942

Die Film-Propaganda im Dritten Reich war ein wichtiges Detail zur Machtförderung und Machterhaltung des Systems. Polarisierung, Idealisierung und das Hinführen zur Darstellung von radikalen Feindbildern im Sinne der NS Ideologie waren die Haupttriebfedern für Film und Theater dieser Zeit genauso wie das Darstellen einer „heilen deutschen Welt“, quasi als Kontrastprogramm.

Ziel vieler Filme waren vermeidliche Gegner der deutschen Lebensweise, die das deutsche Volk bedrohten. Das waren das Kapital das durch Juden verwaltet wurde und von Mächten wie Russland, England oder Frankreich unterstützt wurden und Deutschlands Bestand und die arische Rasse bedrohten. In diesen zum Teil wild konstruierten Propagandafilmen kamen die geschichtlichen Hintergründe selten zu ihrem Recht und wurden den machtpolitischen Wunschträumen der politischen Vorgaben gnadenlos geopfert.

Zu solch geschichtlich verdrehten Darstellung wurde auch die Person des ersten deutschen Admirals, Carl Rudolph Brommy missbraucht, als es um die Darstellung des Baues des ersten Tauchbootes durch Wilhelm Bauer während des Schleswig Holsteinischen Krieges 1848-1852 ging.

Ziel dieses Filmes war es die U-Bootwaffe zu glorifizieren, die seit ihrer Entstehung immer mit der Gegnerschaft des britischen Militärs zu kämpfen hatte.



Plakatentwurf von Erich Meerwald

„Geheimakte WB1“

**Nazi-Propagandafilm** 1941-1942

**Deutsche Erstaufführung:** 03.02.1942

**Länge:** 2590m

**Laufzeit** 95min

**Regie:** Herbert Selpin

**Drehbuch:** Curt Johannes

**Produktion:** Bavaria-Filmkunst GmbH,  
München

**Dreharbeiten:** 26.07.1941 bis Oktober 1941:

**Drehorte:** Chiemsee, Umgebung von Putbus  
(Rügen)

Das Drehbuch basierte auf einem Szenarium von Curt J. Braun und Franz Weichenmayr; deren Vorlage wiederum der 1940 erschienene Roman „Der eiserne Seehund“ von Hans Arthur Thies war.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Siehe Bücher und Berichte.... 1933-1945

Dargestellte Personen	Darsteller
Wilhelm Bauer	Alexander Golling
Admiral Brommy	Herbert Hübner
Vater Hösly	Wilhelm P. Krüger
Schiffsbauer Karl Hösly	Günther Lüders
Werftmeister Schultze	Willi Rose
König Maximilian	Gustav Waldau
Vorsitzender des Gerichts	Justus Paris
Großfürst Konstantin	Richard Häußler
Russischer Intrigant Trotzky	Andrews Engelmann
General	Walter Holten

### Die Handlung des Films:

Die Spielhandlung beginnt 1849. Der Unteroffizier Wilhelm Bauer (Alexander Golling) ist mit einem bayerischen Kontingent in Schleswig-Holstein eingesetzt, das von Dänemark angegriffen wird. Da die Küste blockiert ist, versucht Bauer, eine dänische Fregatte mit einer Mine zu sprengen, wird aber von



Bauer in seiner Werkstatt

„deutschen“ Soldaten daran gehindert und vor ein Militärgericht gestellt. Grund: Er hat ohne Auftrag und ohne Erlaubnis die Einzelaktion gegen die blockierende dänische Flotte unternommen. Doch der dem Gericht vorsitzende General hat Verständnis für das Verhalten des jungen Soldaten und ist zudem äußerst interessiert an Bauers Plänen, ein Boot zu konstruieren, mit dem man unbemerkt Sprengsätze an feindlichen Schiffen anbringen kann.

Durch die Beobachtung eines Seehundes beim Tauchen und Wiederauftauchen kommt Bauer auf die Idee, ein U-Boot zu bauen. Durch Admiral Brommy (Herbert Hübner) erhält Wilhelm Bauer einen Unterstützer seiner Pläne. Nachdem Bauer die Konstruktionspläne fertig hat, der Vater eines alten Freundes, der Kieler Karl Hösly ist Werftbesitzer, entsteht dort das erste Bauer-Modell. Der Konstrukteur findet auch in dem



Brommy (li) und Bauer (re) im Gespräch über die Möglichkeit der Konstruktion

Werftmeister Paul Schultze einen weiteren Unterstützer. Eine Idee des Admiral Brommys nutzend, dass man von Bord eines Tauchbootes den Feind unter Beschuss setzen können, will Bauer das Tauchboot angriffsfähig machen.

Durch einen Sabotageakt der englischen Armee havariert das Boot jedoch bei seiner ersten längeren Tauchfahrt und geht auf Grund. Nur knapp können sich Bauer und die anderen Besatzungsmitglieder retten. Nach Kriegsende kehrt Bauer nach Bayern zurück, wo er durch König Maximilian Unterstützung erhält.



Bauers Mitstreiter betätigen die Treträder um zur ersten Tauchfahrt auszulaufen.

Bei weiteren Versuchen auf dem Starnberger See zeigt sich der in Bayern weilende russische Großfürst Konstantin so begeistert von Bauers Unternehmungen, dass er ihm anbietet, seine Forschungen zu finanzieren, ohne dass dies zu Verpflichtungen Bauers führen würde.

Bauer geht auf dieses Angebot ein und kommt in Russland mit seiner Erfindung



Bauer in seinem Tauchboot.

gut voran. Eines Tages erscheint ein „deutscher“ Gesandter der ihm verkündet, dass das Boot nun in Deutschland gebaut werden könne. Doch der Großfürst will Bauer nun nicht gehen lassen und verbietet ihm die Ausreise. Daraufhin bricht Bauer mit seinen Helfern unter Einsatz des Unterwassermörser mit dem U-Boot aus Kronstadt aus.

Vor der Küste wird das Tauchboot mit Bauer Von Admiral Bronny an Bord des deutschen Flaggschiff der deutschen Flotte aufgenommen und das U-Boot in russischen Küstengewässern versenkt, da es ja russisches Eigentum ist.

Am Filmende stehen sich der Admiral und der Erfinder auf der Brücke von Brommys Flaggschiff gleichberechtigt gegenüber und verkünden die Schaffung einer starken deutschen Flotte.

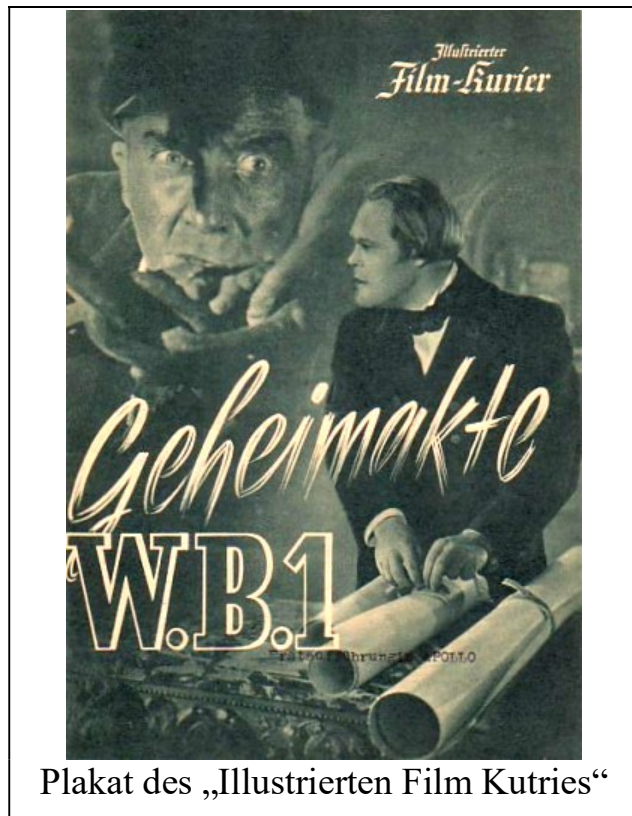
Ende des Filmes!

Der Film bedient sich eigenwilliger geschichtlicher Konstruktionen, was aber offenbar der Propagandawirkung geschuldet wurde. Goebbels war von dem „pathetischen“ Werk sehr angetan. Die historischen Unkorrektheiten waren für die NSDAP offenbar genauso unwichtig wie die Tatsache dass sich Bauers und Brommys Wege nie gekreuzt hatten. Die Figur Brommys ist entscheidend für die dramaturgische Position im Film. Admiral Brommy ist der Förderer der Reichsidee und Ideengeber des Genies und greift zweimal schicksalhaft in Bauers Leben ein. Zunächst fördert er Bauers Idee des Tauchbootes für die

Schleswig-Holsteinische Marine um am Schluss Bauer und seine Besatzung mit seinem deutschen Flaggschiff vor den russischen Verfolgern zu retten.<sup>1</sup>

Mit gut 2,24 Mill. Reichsmark Produktionskosten lag der Film deutlich über dem Durchschnitt der üblichen Propagandafilme, was auf die kostspieligen Außenaufnahmen vor allem am Chiemsee zurück zu führen sein dürfte, wo Bauers Tauchversuche im Kieler Hafen dargestellt wurden.

Die Uraufführung des Films am 23. Januar 1942 im Münchner UFA-Palast wurde mit großem Aufwand betrieben. Musikabteilungen von Hitlerjugend und Waffen-SS eröffneten die Veranstaltung. Gauleiter und Staatsminister Adolf Wagner war ebenso anwesend wie der Münchner Oberbürgermeister und Reichsleiter Karl Fiehler, begleitet von Angehörigen der NSDAP, Regierungsbehörden und der Wehrmacht. Der Film machte laut dem „Film-Kurier“, der seinerzeit meinungsbildenden Filmzeitschrift, einen „starken“ Eindruck auf das Publikum.



Plakat des „Illustrierten Film Kutries“

„Geheimakte W.B.1“ erhielt die Prädikate „Staatspolitisch wertvoll“, „Künstlerisch wertvoll“ und „Jugendwert“.

Das „Prädikate“ zu dieser Zeit keine Garantie für die Arbeit oder Wohlwollen der NSDAP waren, musste der Regisseur Selpin schon wenig später am eigenen Leibe erfahren. Während der nächsten Dreharbeiten zum Film „Titanic“, im Sommer 1942, wurde Herbert Selpin vom Drehbuchautor Zerlett-Olfenius wegen negativer Äußerungen über die Wehrmacht denunziert und auf Betreiben Goebbels von der Gestapo inhaftiert.

---

<sup>1</sup> Brommy ist nie wieder einem Millionenpublikum so nahe gebracht werden worden, wie in diesem Propagandafilm.

Dazu Goebbels in seiner Tagebucheintragung vom 31. Juli 1942: „Ich sehe mich veranlasst, den Filmregisseur Selpin dem Volksgericht überstellen zu lassen. Er hat sich unqualifizierbare Ausfälle gegen die deutsche Wehrmacht und gegen die allgemeine Kriegführung zu schulden kommen lassen. Er wird wahrscheinlich zu einer hohen Zuchthausstrafe verurteilt werden<sup>1</sup>



Herbert Selpin \*  
29. Mai 1902 in Berlin; † 1. August  
1942 Berlin

Herbert Selpin erhängte sich noch in der Nacht nach der Festnahme am 1. August 1942 in seiner Zelle!<sup>2</sup>

### **Bücher und Artikel über die Reichsmarine unter Konteradmiral Carl Rudolph Brommy zwischen 1933 und 1945**

Die Vielfalt an Büchern und Artikeln die sich zwischen 1933 und 1945 mit der preußisch-deutschen Marinegeschichte, im Besonderen aber mit der Deutschen Flotte 1848 bis 1853 und Carl Rudolph Brommy als ersten deutschen Admiral befassen ist schon bemerkenswert. Es geht dabei über die allgemeine Geschichtsdarstellung weiter zu wirtschaftlichen wie militärpolitischen Aspekten, Einzeldarstellungen von Ereignissen oder Personen dieser Zeit, bis hin zu Romanen.

Herausragend ist auf jeden Fall, und deshalb in diese Zeit einzustufen, das es nie wieder soviel Veröffentlichungen von Büchern und Artikeln der verschiedensten Art über die 48er Marine und Admiral Carl Rudolph Brommy veröffentlicht wurden wie zwischen 1933 und 1945.

Bücher oder Artikel über einen geschichtlichen Zeitabschnitt, über Personen und Vorkommnisse und ihre Ursprünge zu verfassen haben naturgemäß eine längere „Vorlaufzeit“ bis zu ihrer Veröffentlichung! Somit werden auch die Artikel oder Bücher, die ab 1933 veröffentlicht wurden, schon in der Zeit der Weimarer

---

<sup>1</sup> Wiechmann Gerhard Oldenburg „Admiral Brommy“, zitiert nach Möller, S. 424.

<sup>2</sup> Quelle: „Titanic“ Film 1942. Der Regisseur Herbert Selpin wurde während der Dreharbeiten zum Film „Titanic“ am 31. Juli 1942 verhaftet, nachdem er sich im privaten Kreis beim Abendessen kritisch über die Wehrmacht und den Krieg geäußert hatte. Der Drehbuchautor Walter Zerlett-Olfenius hatte ihn denunziert. Er wurde am 1. Oktober in seiner Zelle im Polizeipräsidium Alexanderplatz mit den Hosenträgern erhängt aufgefunden. Ob es sich um einen wirklichen Selbstmord oder einen Mord der Gestapo gehandelt hat, konnte nie aufgeklärt werden. Goebbels schrieb in sein Tagebuch dazu: 1. August 1942: „Selpin hat sich in seiner Zelle umgebracht. Er kam zu der Entscheidung, die das Gericht auch gefällt hätte.“

Republik ihren Ursprung haben. Ihre Veröffentlichung ab dem Jahre 1933 war entweder zufällig oder entsprach dem Zeitgeist. In den Folgejahren wurden viele Bücher und noch mehr Artikel in Fachzeitschriften oder der Tagespresse über deutsche Marinegeschichte im Allgemeinen, über die Geschichte der Deutschen Marine 1848, die Schiffe oder über die Personen des Admiral Brommy veröffentlicht.

Sich diesem Themenbereich dieser Zeit 1933 bis 1945 zu nähern, bedarf es in der heutigen Zeit der besonderen Reflektion auf die Titel und die Verfasser. Einen großen Teil der Unterlagen hat der Autor selber gesichtet und für seine Arbeit über Carl Rudolph Brommy verwertet.

Wie auch schon in der Marinedarstellung unmittelbar nach dem I. Weltkrieg ist auch hier wieder vereinzelt festzustellen, dass verschiedene Autoren Carl Rudolph Brommy bei der Darstellung der Marinegeschichte 1848 völlig ausklammern. Der Autor versucht im Folgenden sich dem Inhalt, wie auch den Autoren soweit zu nähern, um die Gründe der Herausgabe zu ermitteln.

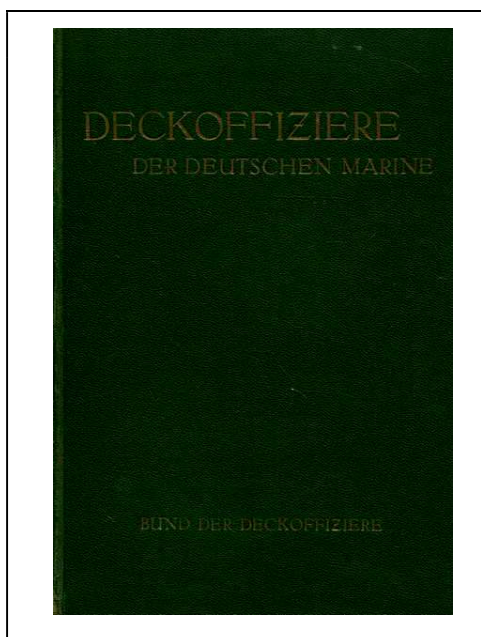
**Alfred Gustav Nagel**, 1901 geboren, ist Herausgeber der „Kieler Nachrichten“ Er beschäftigt sich mit der Geschichte von Kriegsschiffen und ihrer Zeit. So bringt er nach dem 1. WK mehrere Bücher über Schiffe und ihre Schicksale heraus. 1933 das Buch „**Vier Kriegsschiffe „Deutschland“**“, das sich als erstes Schiff mit dem Schulschiff

„Deutschland“ der „Brommy-Flotte“ 1848-1853 und deren Schicksal befasst. Hierin wird die Geschichte des Schiffes dargestellt wie es durch den Hamburger Reeder Godeffroy für die „Hamburger Flottille“ bereit gestellt, und später vom Deutschen Reich als Schulschiff übernommen wird.

1937 veröffentlicht er in der Marinerundschau wieder einen Artikel über die Marine des Revolutionsjahres 1848 bei der Darstellung „**Deutsche Kriegsschiffnamen. Viermal „Elbe“ 1848 bis zur Gegenwart**“. Es folgen bis zum Beginn des 2. Weltkrieges noch mehrere Bücher über Schiffe die auch in der Wehrmacht beheimatet sind.







Im selben Jahr (1933) erscheint vom Bund der Deckoffiziere das Buch: „**Deckoffiziere der Deutschen Marine. Ihre Geschichte 1848-1933 im Selbstverlag bei E.S. Mittler & Sohn Berlin**“ Das Buch hat 220 Seiten

Wegen der Debatte um die Abschaffung der Ebene der Deckoffiziere an Bord der Kriegsschiffe seit 1927 begann eine sehr rege Debatte die zum Erscheinen dieses Buches führte.

Im Anfangsteil widmet sich das Buch den Marinen 1848 und stellt besonders die Offiziersausbildung in der Marine unter Brommy heraus. Brommy, der seit seiner Tätigkeit in der griechischen Marine gerade

der Disziplin und der Ausbildung seiner Unteroffiziere und Offiziere große Aufmerksamkeit und Beachtung schenkte wird dafür gewürdigt. Durch ihre wichtigen und tragenden Aufgaben für die Aufrechterhaltung der Dienstpflichten für ein funktionierendes Innenleben einer Schiffsgemeinschaft tragen Unteroffiziere eine hohe Verantwortung. Hervorgehoben wird die genaue Dienstbeschreibung durch Brommy in seinem Buch „Die Marine“<sup>1</sup> die natürlich von Brommy in „seiner“ Marine auch so gehandhabt wurde und von den Nachfolgemarkinen weitgehend übernommen wurden.<sup>2</sup>

Ein Teil der unter Brommy gedienten Bootsleute, Meister (Zimmerleute), Konstabler (Feuerwerker), und Obermaschinenisten, preußische Untertanen sowieso, traten in die preußische Marine über.<sup>3</sup> An mehreren Stellen wird in den Einzeldarstellungen immer wieder auf die Leistung des Personals der „Brommy-Marine“ verwiesen wie z.B. im Kapitel über die Maschinenisten, die Besoldung oder die Uniformierung.

Die Stellung des Deckoffiziers, wie sie von Brommy gestaltet worden war, mit hohem Ansehen und hoher Verantwortung, war durch die „Kaiserliche“ Marine erheblich zurückgefahren worden, was das Ansehen betraf, da die subalternen Offiziere dieses nicht mehr zuließen!

---

<sup>1</sup> Deckoffiziere der Deutschen Marine. Ihre Geschichte 1848-1933 S. 9f. Brommy C.R. „Die Marine“ S.

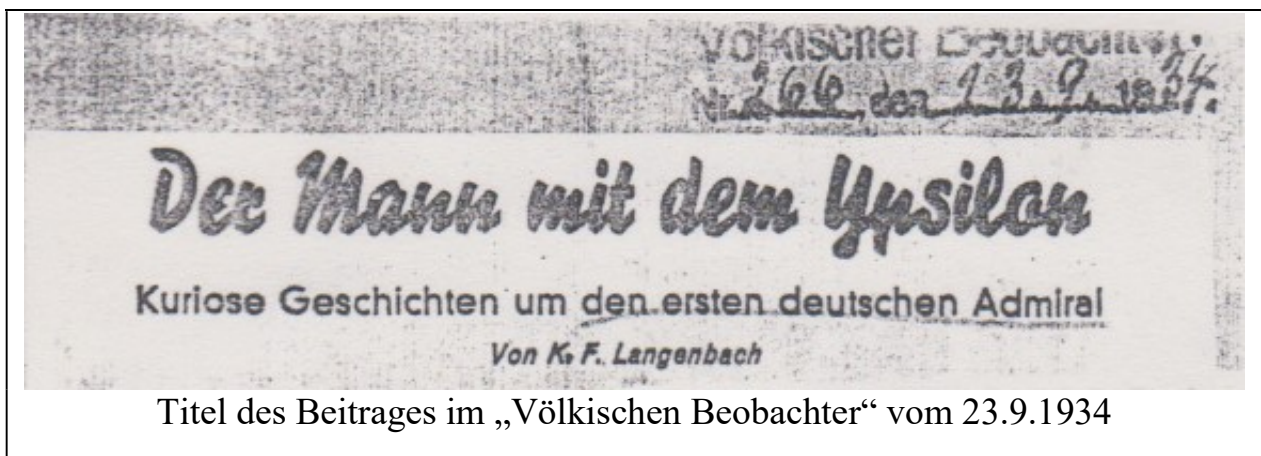
<sup>2</sup> Ein Umstand der wenig behandelt wird, da die preußische Sichtweise der Geschichte dieses Thema gerne übergeht.

<sup>3</sup> Ein großer Teil auch in die österreichische Marine, was wenig erwähnt wird.

Ganz im Gegensatz zu dem Buch über die Deckoffiziere, der Artikel von K.F. Langenbach im Völkischer Beobachter Nr. 266, vom 13. September 1934.



1934 schreibt **K. F. Langenbach** einen ersten Artikel über die Person von Carl Rudolph Brommy! Titel des Artikels: „**Der Mann mit dem Ypsilon**“. Untertitel: „**Kuriose Geschichten um den ersten deutschen Admiral**“<sup>1</sup>



Titel des Beitrages im „Völkischen Beobachter“ vom 23.9.1934

Was der Autor mit der Veröffentlichung bezweckt ist unklar, da die Darstellung der 48er Flotte und Carl Rudolph Brommy unrichtig, verzerrend, und lächerlich machend ist! Es stimmt praktisch nichts in diesem Artikel! So soll gegen die dänische Blockade vor Hamburg geplant gewesen sein, diese mit Booten und Wasserspritzen zu bekämpfen. So soll Wilhelm Jordan, „Sänger des Nibelungenliedes, Mitglied des deutschen Parlamentes und Marinerrates“ allein durch eine „Seereise nach Helgoland“ befähigt gewesen sein die Marine aufzubauen, so böse Zungen“. Die Kriegshandlungen 1848 und 1849 werden auf die Eroberung der „Christian VIII“ durch den „Seesieg preußischer „Strandkanonen““ und auf das „Gefecht vor Helgoland“ reduziert. Das Gefecht vor Helgoland wurde durch den Abschuss „des Grasbüschel von Helgoland“ beendet, und mit der Drohung, die Flagge „Schwarz Rot Gold“ als Piratenflagge zu behandeln, hoch sterilisiert. Selbst die Beerdigung, nach der der Admiral „sang und klanglos“ beerdigt wurde, wird falsch dargestellt.

<sup>1</sup> Unterlage im Besitz des Autors. (Dok:ZA 1)

## Hugo Waldeyer-Hartz : „Männer und Bilder deutscher Seefahrt

Ein genaueres Bild der 48er Marine wird durch Hugo Waldeyer-Hartz vermittelt.

Hugo Waldeyer-Hartz, in Kiel geboren, ging zur Kaiserlichen Marine und wurde in der Reichsmarine Kapitän zur See. 1930 wurde er pensioniert. Zuletzt war er Oberbibliothekar und Hauptvorstand der Bücherei des Reichswehrministeriums. Seit 1916 befasst er sich der Seeoffizier mit Veröffentlichung von Romanen, Erzählungen und Seekriegshandlungen, von Kriegsschiffe und Marinepersönlichkeiten.



Hugo von Waldeyer-Hartz

Als Kapitän z.S. a.D veröffentlicht er u.a. in der Marinerundschaue mehrfach Artikel, so 1931 einen Artikel über die Geschichte der Schiffjungen, die auch unter Kapitän Brommy einer besonderen Beobachtung standen. 1933 erschien eine Darstellung in der Marinerundschaue von Admiral Brommy im Rahmen von Themenbereich „**Männer und Bilder deutscher Seefahrt**“. Wenig später ein weiterer Artikel in der Buchreihe „Die deutsche Soldatenkunde“ über „Die Flotte 1848“. <sup>1</sup> Im Großen und Ganzen wird die Geschichte der „Der ersten deutschen Flotte“ und die Person von Carl Rudolph Brommy sachgerecht dargestellt.

## Leitfaden für den Dienstunterricht in der Kriegsmarine 1935

Auf der Grundlage des Gesetzes für den Aufbau der Wehrmacht vom 16. März 1935 wurde die Reichsmarine im Juni des Jahres in Kriegsmarine umbenannt. Aus der vormaligen Marineleitung ging das neue Oberkommando der Kriegsmarine (OKM) hervor. Der Chef der Marineleitung erhielt die neue Bezeichnung: Oberbefehlshaber der Kriegsmarine (OBdM).

Die Marine, konservativ und den politischen und gesellschaftlichen Gehabe der NSDAP abgetan und skeptisch gegenüber, übernahm nicht ohne wenn und aber alle Gebräuche und Vorgaben. So kam es im Jahre 1935, also zwei Jahre nach der Machtergreifung, zur Einführung eines Leitfadens für den Dienstunterricht in der Kriegsmarine. Herausgegeben vom Reichskriegsministerium – Oberkommando der Kriegsmarine.

---

<sup>1</sup> Einige Schriften von Hugo v. Waldeyer-Hartz wurden 1946 in der Sowjetischen Besatzungs- Zone in die Liste der auszusondernden Literatur aufgenommen. 1948 folgten sechs weitere Bücher. In der DDR wurden 1953 vier weitere Werke in die Liste aufgenommen.



Die Unterrichte über die Geschichte der deutschen Marine sprechen im 3. Reich, bei der Erinnerungskultur gegenüber der 48er Marine, vom „Versuch zur Gründung einer deutschen Marine“, wegen der dänischen Blockade. In den Unterrichten wird die Leistung von Pr. A.v.Pr., Duckwitz und Brommy gewürdigt, denen man anrechnet, dass sie wenigstens eine kleine Reichsmarine schufen. Natürlich auch die politischen Querelen mit Russland und England nach dem Gefecht vor Helgoland im Jahre 1849 mit der Drohung die Kriegsflagge als Piratenflagge zu behandeln.<sup>2</sup>

**Hermann Entholt; Arnold Duckwitz und die deutsche Flotte.** In: Der Schlüssel 4 Bremen 1936.

Hermann Entholt wurde am 9. Dezember 1870 in Bremen geboren und starb am 23. September 1957 in Bremen, wo er als Historiker, Pädagoge und Archivdirektor in Bremen tätig war. Er besuchte das Gymnasium in Bremen. Nachfolgend studierte er Geschichte und Neuere Sprachen an den Universitäten Leipzig, Tübingen und Straßburg; 1896 promovierte er. 1913 erhielt er den Professorentitel. 1914 wurde Entholt Senatssekretär und Leiter des Bremer Staatsarchivs. Nach seiner Zeit als Reserveoffizier im Ersten Weltkrieg führte er wieder das Staatsarchiv und wurde 1936 pensioniert.

Entholt befasste sich in seinen Arbeiten stets mit der Bremer Geschichte, zu Lande und zu Wasser.

Unmittelbar nach seiner Pensionierung veröffentlichte Hermann Entholt die Arbeit „**Arnold Duckwitz und die deutsche Flotte**“ In diesem Beitrag wird vorrangig die Bremer Situation zur Flotte und die Zusammenarbeit zwischen Duckwitz und Carl Rudolph Brommy dargestellt, die immer sehr gut war.

Hoch betagt veröffentlichte Entholt 1951 den Titel: *Die Bremische Revolution von 1848*, die aber nur wenig die Geschichte der Deutschen Flotte streiften.

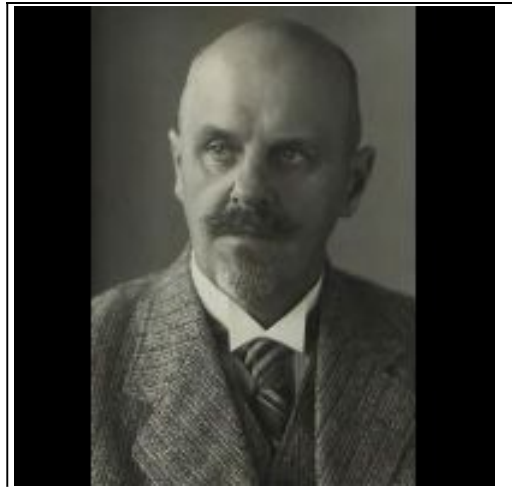
<sup>1</sup> Zu beachten ist der amtliche Adler der Weimarer Republik dieser Ausgabe von 1935!

<sup>2</sup> Leitfaden für den Dienstunterricht in der Kriegsmarine. Hrsg vom Reichskriegsministerium – Oberkommando der Kriegsmarine Heft 3, S. 115f, 156. Berlin 1936.

**Otto Altenburg** „Die Anfänge der preußischen Kriegsmarine in Stettin“ .  
Verlag Dr. Karl Moninger. Karlsruhe i.B.

**Otto Altenburg** Geb. 5. August 1873 in Scholwin bei Stettin; Gest. 17.  
Dezember 1950 in Greifswald, deutscher  
Historiker und Gymnasialprofessor.

Otto Paul Erich Altenburg besuchte das  
König-Wilhelm-Gymnasium in Stettin  
und studierte ab 1893 in Halle, Göttingen  
und Greifswald. Ab 1900 unterrichtete  
Altenburg am Marienstiftsgymnasium in  
Stettin, ein Jahr später am Königlichen  
Pädagogium in Putbus. Danach ging er an  
das Stadtgymnasium in Stettin, wo er  
1914 zum Gymnasialprofessor ernannt  
wurde. Otto Altenburg war Mitglied der  
Gesellschaft für Pommersche Geschichte  
und Altertumskunde und war von 1930 bis 1933 deren Vorsitzender. Er  
veröffentlichte eine Vielzahl regionalgeschichtlicher Aufsätze in Zeitschriften  
und Zeitungen



**Otto Altenburg**

1936 veröffentlichte **Otto Altenburg** das **Buch „Die Anfänge der preußischen Kriegsmarine in Stettin“**. Verlag Dr. Karl Moninger. Karlsruhe i.B.  
In diesem Buch mit über fast 90 Seiten wird vorrangig die preußische  
Marinegeschichte seit Friedrich I bis 1866 dargestellt die im festen Bezug zu  
Stettin stehen. In dieser Arbeit wird C.R. Brommy mit keinem Wort erwähnt,  
nur in einem Satz, das die Flotte „unter den Hammer“ kam und Preußen die  
„Barbarossa“ und „Eckernförde“ erwarb. Diese „preußische“ Sichtweise wurde  
durch die Nazis in keiner Weise unterbunden, da er regional für die  
Seeinteressen und einem machtvollen Staat sprach der sich seinen Weg zum  
Meer erkämpfen musste.

Auch **Reinhold Gadow**, veröffentlicht in diesem Jahr (1936) ein Buch mit dem  
Titel: „**Geschichte der deutschen Marine**“. Verlag Moritz Diesterweg,  
Frankfurt a. Main.

In diesem wird die deutsche Marinegeschichte durch ein Geleitwort von  
Großadmiral Reader als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine so dargestellt, das  
nur durch eine kraftvolle Marine der Wiederaufbau des Vaterlandes gelingen  
kann. Auch in dieser Darstellung, der Zeit von 1848, wird nur Preußen erwähnt.  
Es kommt weder eine Bundesflotte, eine Reichsflotte oder ein Carl Rudolph  
Brommy vor. Weder eine Flagge Schwarz-rot-gold noch eine „Piratenflagge“.

**Häussler, Hans-Joachim: „Das Ende der ersten deutschen Flotte“.** Ein Beitrag zur Geschichte der Zollvereinskrise 1852. Bei Junker und Dünhauptverlag Berlin 1937.

Auf 140 Seiten wird in diesem Buch das Schicksal der Flotte vor dem Hintergrund der politischen Gegensätze 1848-1852 dargestellt.

**Sie ist eine der wichtigsten Unterlagen über die Hintergründe der politischen Zerstörung der Nordseeflotte ab 1850-1852!**

Hier wird deutlich wie Brommy unter den politischen Zänkereien litt, die den Auf- und Ausbau seiner Marine systematisch zerstörten. Der Autor versucht die in der Marineliteratur des vergangenen Jahrhunderts ständig wiederholten (preußischen) Behauptungen zu widerlegen Österreich, Hannover, Oldenburg und Bayern hätten alleinige Schuld am Vernichtungswerk gegen die Nordseeflotte. H-J Häussler versucht anhand von Archivunterlagen auch Preußens Mitschuld zu untermauern. Auch wird versucht das schlechte Bild des Bundeskommissars Hannibal Fischer dahin gerade zu rücken, das er ein unfähiger Kauz war. Die über viele Jahre betriebene Hetze gegen Fischer entbehrt jeglicher Berechtigung. Als Bürokrat hat er sein bestes gegeben in einem ihm unbekanntem Sachbereich seine Aufgabe zu erfüllen. Die feindschaftliche Beziehung zwischen Brommy und Fischer ist unrichtig, genauso wie von den Autoren immer unterschlagen wird, dass Fischer versucht die Flotte zu erhalten, was ihm natürlich von Preußen und anderen Staaten streng untersagt wurde!

Eine sachliche Wiedergabe der Geschehnisse um die Zerstörung der Flotte. Zu Brommy führt der Autor aus „Wenn die erste deutsche Flotte trotz aller Schwierigkeiten erreicht hat, wenn Zucht und Ordnung unter diesem bunt zusammen gewürfelten Mannschaft erhalten werden konnte, obwohl die Aussichten für eine Erhaltung der Flotte mehr und mehr dahinschwanden, so ist einzig und allein Brommys Verdienst.“

Das letzte Kapitel endet wie folgt:

*„Wir heute (1937)<sup>1</sup> stehen wiederum am Beginn eines deutschen Versuchs, den uns gebührenden Platz in der Welt zu erwerben. Ein Teil dessen ist der wieder belebte Gedanke deutscher Seegelung. Die neu gebaute Flotte schützt Deutschlands Küsten und den Handel. (...) Das aber gibt uns Hoffnung auf ein glückliches Gelingen und darauf, daß dieser dritten deutschen Flotte ein Ende auf dem Auktionshammer oder bei Scapa Flow erspart wird.“*

**Lehment, Joachim: Kriegsmarine und politische Führung.** Junkers & Dünhaupt, Berlin 1937.

Joachim Lehnert, stark an die Nazi-Politik angelehnt, hat auf 126 Seiten gerade einmal im II. Kapitel „Die Anfänge der Deutschen Marine“ (S. 20-34)<sup>2</sup> dargestellt. Hier werden der „...Volksbewegung von 1848...“ 14 Zeilen

---

<sup>1</sup> Zahl in Klammer gesetzt vom Autor.

<sup>2</sup> Hier wird die Zeit vom Heiligen Römischen Reich Deutscher Nationen bis 1888 (!) dargestellt.

gewidmet, in der die Initiative von Kiel und Stralsund ausging, eine deutsche Reichsmarine als Schöpfung der Frankfurter Paulskirchen- Regierung zu schaffen. „...für die „Reichsflotte“, zu der das Reich fehlte....“ und das übrig gebliebene Chaos endete in jener Versteigerung zu deren Leitung Dr. Hannibal Fischer von der Bundesversammlung berufen worden war (1952). Soviel zu Flotte von Carl Rudolph Brommy.

In der Darstellung der zweiten „demokratischen Zeit“, nach dem Weltkrieg, im Kapitel V. „Die Lehren des Krieges für die Marine der ersten Machkriegszeit“ (S. 80-89) beginnt der Autor mit den Worten

*„In dieser Zeit fehlte jegliche Befehlsgewalt, jede Disziplin und Ordnung.....“* die erst durch

*„Die Kriegsmarine nach der wehrpolitischen Revolution des Nationalsozialismus“* (Kapitel VI. Seite 90-96) erreicht wird!

Im letzten Abschnitt der Zusammenfassung belegt der Autor seine These vom Zusammenspiel zwischen „Kriegsmarine und politische Führung“ mit den Worten...

*„Die Stärkste Garantie aber dafür, daß Wehrmacht und politische Führung in Zukunft nicht auseinanderklaffen können, liegt darin, daß der Führer selbst Soldat ist, und daß auf sein Geheiß überall das Verständnis für das politische u n d das militärische Leben als einer besonders wichtigen Seite der Politik im deutschen Volke geweckt wird.....“*

**Bernhard Zebrowski** (\* 11. Februar 1900 in Hamburg; † 12. Oktober 1962 in Berlin). Deutscher Journalist, Schriftsteller und Übersetzer. Er arbeitete als Redakteur u. a. bei der Vossischen Zeitung. Er schrieb Romane, Erzählungen und Dramen.

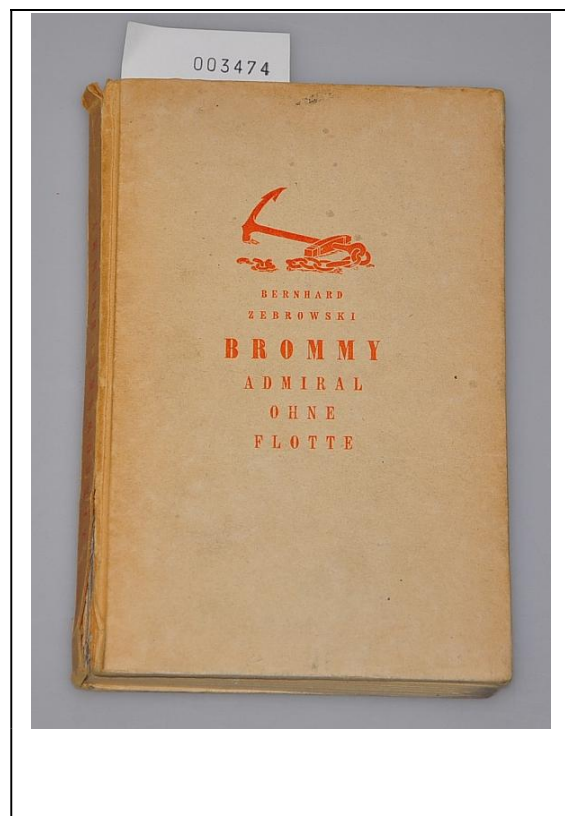
Sein zweiter Roman befasste sich mit dem ersten deutschen Admiral.

**Brommy, Admiral ohne Flotte.**

Die erste Reichsmarine von 1848.

164 Seiten. Zwei Auflagen. 1937 und 1943! Verlag: Paul Neff Verlag o. J., Berlin/Wien

Der Verfasser konnte bislang keine Information zu dem Roman erhalten.



**1938, die Entstehung der Reichsflotte jährt sich zum 90. mal!  
War in der Marinerundschau der Kaiserlichen Zeit regelmäßig runder  
„Geburtstage“ der (preußischen) Marine gedacht worden, ist in diesem  
Jahr kein Artikel über die 48er Flotte oder Admiral Brommy zu finden!**

**1938 Eilhard Eilers (1910- 1945) Rudolf Brommy In: Sächsische Lebensbilder  
Bd.2 (Keine Information zu der Unterlage) <sup>1</sup>**

**Eilers, Eilhart: Rudolf Brommy. Der Admiral der ersten deutschen Flotte.  
Verlag Heimatwerk Sachsen, Dresden 1939.**

**Eines der wichtigsten Unterlagen für die Bearbeitung der Geschichte der  
Flotte 1848 und Brommy in dieser Zeit überhaupt!** Hier werden Fakten  
dargestellt und keine antibritischen Kampagnen gefahren. Obwohl die Arbeit  
nur 70 Seiten stark ist kann sie als eine der wichtigsten und unverfälschten  
Arbeiten angesehen werden.

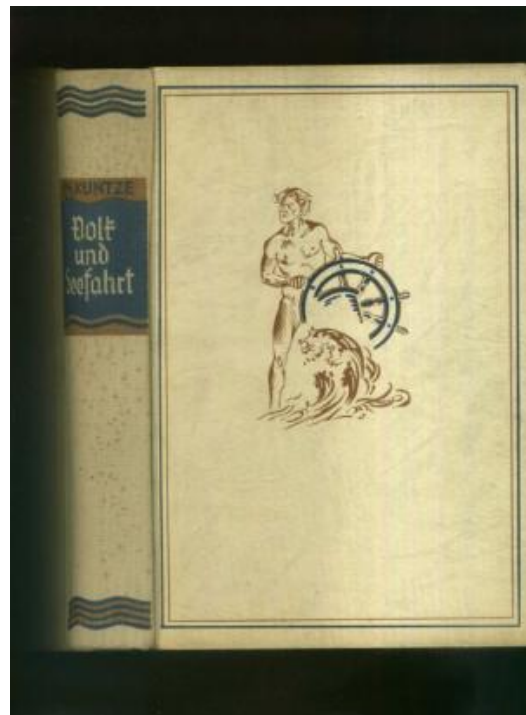
**Kunze, Paul H.: Volk und Seefahrt. Verlag von Georg Dollheimer. Leipzig  
1939.**

Der aktive Korvettenkapitän Kunze zeigt aus 364 Seiten die gesamten Facetten  
der Seefahrt. Über Entstehung des Meeres, seiner Bewegung in Strömung, Ebbe  
und Flut, seiner Zusammensetzung und seiner Kraft durch Wind und Wasser.  
Über das Leben vom und mit dem Meer  
und über die Seevölker. Hier auf der  
Seite 88 erstmals ein Satz der den  
Grundgedanken der NSDAP offenlegt.

***„Wir Deutschen sind ein Volk ohne  
Raum. Das Meer aber steht uns stets  
zu freien Betätigung offen. ....“***

Im Kapitel „Die deutsche Seefahrt im  
Krieg und Frieden (Vorzeit bis zum  
Weltkrieg) S. 125-179 wird durch den  
Korvettenkapitän über die Reichsmarine  
geschrieben

***„...Über die erste deutsche  
Reichsflotte des Seezeugmeisters  
Brommy von 1848 schrieb eine  
englische Zeitung „... wie das  
Reich nur ein Gespenst eines Reiches war, so war die Flotte nur ein  
Gespenst einer Flotte.“ Sie verschwand deshalb auch widerstandslos,  
nachdem Lord Palmerston über die Schiffe unter schwarz-rot-goldenen***



<sup>1</sup> WM. In Anbetracht der nachfolgenden Bewertung wird immer noch versucht die Quelle zu sichten, um  
Vergleiche ziehen zu können



***Flagge erklärt hatte, daß“ dieselbe der Gefahr ausgesetzt sind, als Piraten behandelt zu werden“.***

Nachfolgend werden die Geschehnisse des 1. WK, genauso wie internationale und nationale Seemannsbräuche dargestellt

Bei der bildlichen Darstellung wird als herausragende Persönlichkeiten der Große Kurfürst, Prinz Adalbert, Admiral Tegetthoff Großadmiral Tirpitz und weitere sieben zum Teil aktive Seeoffiziere abgebildet. Den Schluss macht der Dichter Gorch Fock, gefallen in der Schlacht am Skagerrak.

Gegen Ende des Buches wird dem „Seemann des Großdeutschen Reiches“ ein eigenes Kapitel gewidmet in dem dargestellt wird, dass deutsche Seeleute immer wieder in ausländischen Häfen (mit der Faust) für die Ehre der Reichsflagge einstehen! Der letzte Satz stellen den Geist des Buches sehr deutlich dar:

***„...Denn schon vor der Machtergreifung hatte der Führer in seinem Buche „Mein Kampf“ mahnend geschrieben: „Deutschland wird entweder Weltmacht oder überhaupt nicht sein!“***

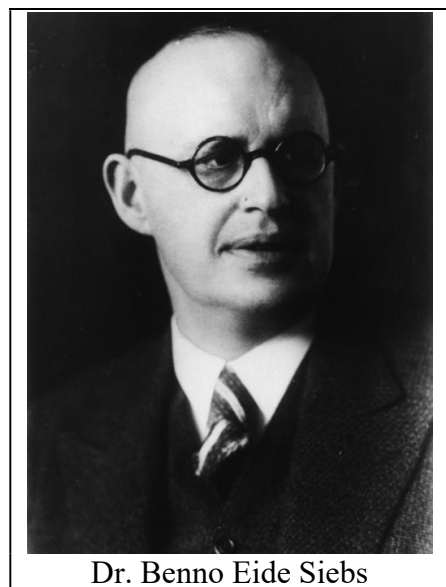
**Schmack, Kurt: J.C.Godeffroy & Sohn. Kaufleute zu Hamburg.** Brasch & Co ,Hamburg 1939. (Diese Arbeit konnte der Verfasser bislang nicht einsehen, obwohl es bestimmt wichtige Details zur Schaffung der „Hamburger Flottille“ beinhalten könnte.)

**Szymanski, Hans: Brandenburg-Preußen zur See 1605 - 1815.** Ein Beitrag zur Frühgeschichte der deutschen Marine. Koehler & Amelang Verlag, Leipzig 1939. In diesem Buch wird sehr ausführlich die maritimen Bestrebungen in Preußen vor dem Aufbau des Deutschen Bundes dargestellt, die zwar immer nur kleine und privat Schiffe verzeichnet die von den Regierungen für Kriegszwecke gemietet worden waren. Für die Geschichtsdarstellung der preußischen Marine von sehr großem Wert.

**Benno Eide Siebs** (Geb. 14. September 1891 in Geestemünde; Gest. 25. Januar 1977 in Bremerhaven). Jurist, Beamter und Heimatschriftsteller.

Siebs forschte im Bereich der Heimatgeschichte und war in verschiedenen Heimatvereinen aktiv. Er schrieb eine Reihe heimatkundlicher Schriften. Von 1952 bis 1969 war er Vorsitzender (ab 1969 Ehrensitzender) des Heimatbundes der Männer vom Morgenstern, welcher zu den wichtigsten heimatkundlichen Vereinigungen von Bremen und Niedersachsen gehört.

Als preußischer Beamter war er an verschiedenen



Dr. Benno Eide Siebs

Orten im Verwaltungs- und Justizdienst als Dezernent, Referent und Abteilungsleiter tätig. Über den Kreises Weener in Ostfriesland und den Kreises Land Hadeln war er seit 1933 in Königsberg und seit 1939 als Oberregierungsrat in Magdeburg tätig.

Während dieser Zeit verfasste er für die „Niedersächsischen Lebensbilder“ die Darstellung von „Karl Rudolf Brommy“ in Bd.1. Auf den Seiten 28 bis 40 gelingt ihm eine sachliche Wiedergabe der wichtigsten Geschehnisse und Leistungen durch Brommy. Einige Details werden erwähnt die sonst untergehen, so das eine selbstgestickte Flagge durch Brake und Oldenburg für die „Barbarossa“ **und „Erzherzog Johann“** übergeben wurde.<sup>1</sup>

1940 bringt **A. Lindemann** einen Roman über Admiral Brommy und seine Flotte heraus. Titel: **Deutschlands erster Admiral**  
A. Lindemann war gebürtig aus Moringen und Redakteur der Göttinger Zeitung.

In dem historischer Roman wird, entgegen der normalen Schreibweise, die Hauptperson grundsätzlich mit „Bromme“ angesprochen. Es beginnt mit dem Eintreffen in Frankfurt und zieht sich bis Seite 168 hin wo Bromme nur „diplomatisch“ bei höfischen oder diplomatischen Begebenheiten in Deutschland oder Österreich auftritt.



Erstmals auf See ist Bromme ab 1849 um nach England zu fahren und Schiffe zu erwerben. Nun erst tritt Bromme. als Kommandant seiner Flotte in Erscheinung mit dem Problem der Besatzungsproblemen und dem Aufbau der Seezeugmeisterei. Auf acht Seiten wird unspektakulär das Seegefecht von Helgoland dargestellt um anschließend Bromme wieder in das höfische Intrigenspiel einzubetten und Preußen als Retter der Flottenidee darzustellen. 403 Seiten

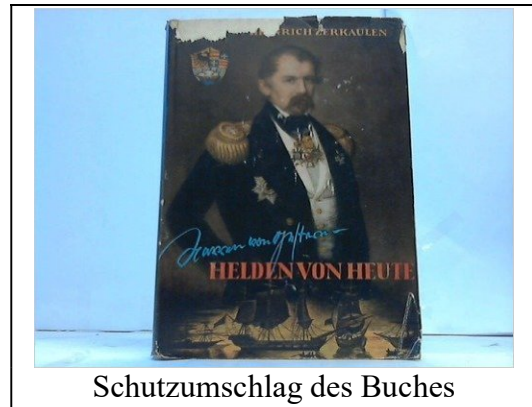
Im selben Jahr bringt auch **Heinrich Zerkaulen** seinen Roman „**Narren von gestern - Helden von heute**“ heraus, das in: Die Heimatbücherei Berlin 1940 erscheint.

---

1

Zerkaulens stark ausgeprägter Nationalismus konnte sich ab 1933 voll entfalten, zunächst in dem Drama *Jugend von Langemarck* (Leipzig 1933), das die in blindem Gehorsam gefallenen Freiwilligen des Ersten Weltkriegs heroisierte und damit eines der meistgespielten Stücke der NS-Zeit wurde.“<sup>1</sup>

Der Autor hatte ja schon im Jahr zuvor das Bühnenstück über Brommy herausgebracht und bei der NSDAP-Führung Lob und Anerkennung erhalten. Auch im Bühnenstück von Zerkaulen war die alles überragende Hinwendung zu den Ideen der Nazis mit ihrem übersteigerten Nationalen Siegeswillen überdeutlich geworden. Göbbels war überzeugt



Schutzumschlag des Buches

Admiral Brommy für seine weiteren Ziele gut verwenden zu können, so dass der Roman von Heinrich Zerkaulen auch ein Erfolg für das System werden würde.

Haupthandlungsort der Erzählung ist der Ort Brake mit dem Reeder Erhard Groß und seinem Umfeld. Groß sieht die Handelsbelange durch die dänische Blockade gefährdet und unterstützt den Aufbau einer deutschen Flotte. Durch Minister Duckwitz kommt Kapitän Brommy ins Haus des Reeders wo er sich oft aufhält. Die Kriegshandlungen, das Gefecht vor Eckernförde und Helgoland werden dargestellt. Überhaupt ist das Flottenleben, die Organisation und die finanziellen Belange, mit denen sich Brommy auseinandersetzen musste im Vordergrund der Erzählung.

In dem Roman kommt der Autor auf Seite 153 „auf den Punkt“ seiner Darstellung!

*„... Brommy konnte das nicht. Brommy war Soldat. Brommy gehörte zu den Narren, die mehr leisten mußten, als von ihnen verlangt wurde. Nur Narren machen sich das Leben schwer. Nur Narren überlassen das bisschen Menschenglück, übersahen eine Karoline Groß, rannten lieber einer Idee nach, der schon ein Arnold Duckwitz als sichtbares Beispiel zum Opfer gefallen war“ ...*

*Nur die Narren griffen nach den Sterne, vom Wahn besessen, sie könnten die Sterne des Himmels zur Erde hinabreißen. Aber zwischen erde und Himmel schwang Gottes mächtige Stimme. Die Schatten beteten zu Gott, er möchte sie gnädig weiterhin satt machen. Sie versprachen Gott, ihn dafür zu speisen bis in alle Ewigkeit.*

*Brommy rechnete zu den Narren, die vom Gattsein nicht satt wurden, die mit Gott rangen, anstatt vor ihm auf den Knien zu liegen, die das Leben nicht leben, weil sie leben mußten. Brommy bildete sich ein, seinem Leben*

<sup>1</sup> Hans Sarkowicz, Alf Mentzer: *Literatur in Nazi-Deutschland. Ein biografisches Lexikon*. Europa-Verlag, Hamburg 2000, zitiert nach Klee, *Kulturlexikon*, S. 680.

*einen Sinn geben zu sollen. Er war Soldat des Herzens und des Willens. Er war Deutscher, der an seiner Liebe zu Deutschland verbrannte. Armer Narr Brommy, der glaubte, er sei dazu berufen, das für Deutschland zu tun, was die Deutschen nicht taten! Der Narr Brommy hatte sich in sich selber verstrickt. Nun stand das Gesetz des Handelns über ihn. Für Brommy bedeutete es Gnade.....“<sup>1</sup>*

Ohne den Bogen von der Vergangenheit in die Gegenwart des Jahres 1940 zu schlagen endet das Buch mit der Beerdigung des Admirals.

Insgesamt wird von Heinrich Zerkaulen versucht, durch das Verwenden von Texten aus Originaldokumenten dieser Zeit, authentisch zu wirken so das die „Helden von heute“ wohl nicht Gefahr laufen sollen, wie es die „Narren von Gestern“ gemacht hatten, sich vor England zu ducken!

**Heinrich Zerkaulen**, veröffentlicht auch in Köhlers Flotten-Kalender 1941 eine einseitige Erinnerung, „Brommy- der erste Admiral der deutschen Flotte“.

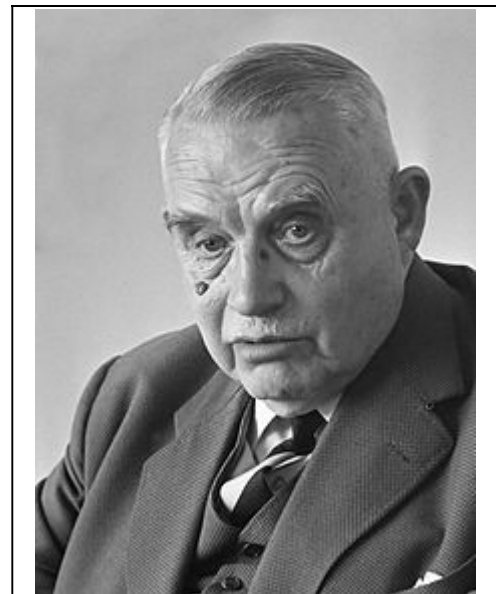
**Wilhelm Prüser**, (Geb. 18. März 1892 in Bremen; Gest. 27. August 1974 in Bremen) war Historiker und Direktor des Staatsarchivs Bremen.

Im Zweiten Weltkrieg diente er seit 1940 in Bremen als Offizier, zuletzt als Hauptmann und leitete auch zusätzlich das Staatsarchiv. Wilh. Prüser verfasste eine Vielzahl von Büchern, Schriften, Aufsätze zur bremischen Geschichte und zur allgemeinen Wirtschaftsgeschichte.

1940 bringt Wilhelm Prüser in der Bremer Zeitschrift „Der Schlüssel“ eine Abhandlung über das deutsch-britische Verhältnis zur See heraus. Der Aufsatz „Der Schuß von Helgoland. England und die erste deutsche Flotte“ Geschrieben im **Andenken des 80.**

**Todestag von Admiral Carl Rudolph Brommy**, beginnt mit den Worten....

*„Englands einst seebeherrschende Flotte hat an der deutschen ihren Meister gefunden. Die Welt hält den Atem an, auf den Lippen die erstaunte Frage, wie solches möglich sei. ....Die deutsche Flotte kann diese Schläge austeilten, weil hinter ihr die bis zum Letzten zusammengefasste Kraft des jetzt außen und innen völlig geeinten Volkes steht.“*



Wilhelm Prüser (1969)

<sup>1</sup> Narren von gestern, Helden von heute. S. 153f.

Der Aufsatz gibt die bekannten Handlungen der britischen Regierung wieder die hier auf die von Bremen reduziert sind. W. Prüser stellt besonders die britische Vorgehensweise in den Mittelpunkt seiner Darstellung, sich nach dem „Schuß von Helgoland“ am 4. Juni 1848 zunächst nicht an die Zentralgewalt zu wenden. Stattdessen an die untergeordneten Regierungen der Nordseeküste Bremen und Hamburg, da es britischen Regierung so in den Kram passte....

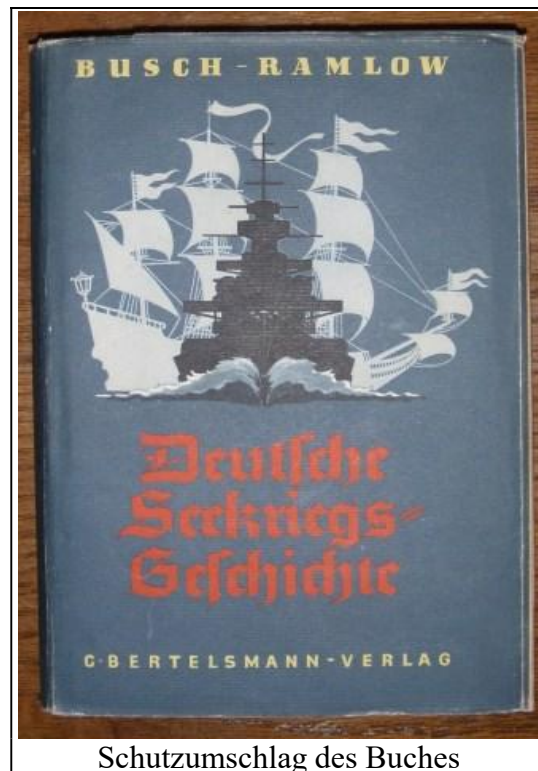
*„ Die Preußische Regierung habe erklärt, daß die deutsche Zentralgewalt de facto aufgelöst sei; wenn aber keine der in Deutschland bestehende Einzelregierung die Schiffe also ihr eigen anerkennt, werde man diese als Piraten behandeln“*

Der Vortrag endet mit den Worten...

*„(...) Der Warnschuß von Helgoland hätte ganz Deutschland damals zeigen müssen, wessen es sich England zu versehen hatte, nicht nur zu jener Zeit, sondern immerdar. Das Reich ist doch gekommen (...) Wer will uns hindern, sie als gerechte Vergeltung auch für die Schmach aufzufassen, die man vor neunzig Jahren der ersten deutschen Flotte angetan?“<sup>1</sup>*

**Fritz Otto Busch /Gerhard Ramlow** bringen 1940 die „**Deutsche Seekriegsgeschichte**“ heraus in dem auch der Reichsflotte gedacht wird. Hierin wird von der Paulskirche ausgehend die Geschichte deutsches Seemachtstreben beschrieben. Auch hier ist die Ursache für die Auflösung der Bundesflotte wegen der britische Ablehnung erklärt.

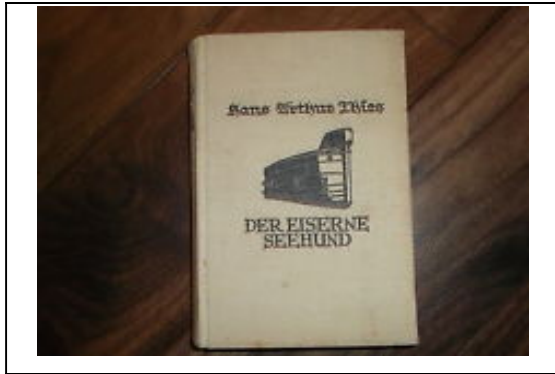
Kurz die Darstellungen der verschiedenen Flotten 1848. Preußische-, Schleswig-Holsteinische- österreichische- und der Bundesflotte. Auf den Seiten 290-310 werden in Einzeldarstellungen des Gefechtes vor Eckernförde vom 5. April 1848 und dem Seegefecht vom 4. Juni 1849 vor Helgoland beschrieben, wobei Brommy hier bereits als „Admiral“ dargestellt wird! Keine Erwähnung der „Piratenflagge“ und der diplomatischen Einwände durch Großbritannien. Insgesamt wird natürlich den Geschehnissen des 1 Weltkrieges und den militärischen Leistungen der Marine Respekt gezollt mit dem ständigen Hinweis, das Englands Seeinteressen der Feind aller deutschen Bemühungen sind,



<sup>1</sup> Prüser, Friedrich: In: Der Schlüssel 5. Jg. 1. Heft 1940 S. 9-11.

sich auf See zu behaupten. **Das Buch mit fast 900 Seiten Kriegsgeschichtliche Darstellung erhält große Resonanz so das es in 3 Jahren zu vier Auflagen kommt!**

**Thies, Hans Artur:** Der Eiserne Hund, Wilhelm Bauers der Erfinder des Ubootes. Knorr & Hirth, München 1940.



Im Jahr 1940 bringt Arthur Thies sein Buch „Der eiserne Seehund“ . Wilhelm Bauer, der Erfinder des U-Bootes. Tat, Schicksal und Abenteuer. Auch in diesem Buch, das Romanartig verfasst ist, wird durch die Verwendung von Originalbildern der beteiligten Personen und des Brandtauchers versucht möglichst authentisch zu wirken. Das Buch erlebte bis 1943 vier Auflagen

mit insgesamt 60.000 Ausgaben.

Es dient wenig später als Vorlage zu dem Film „Geheimakte WB 41“

**Schoepf Meta:** „Blockade“ Ein Historischer Roman. Düsseldorf 1941

Durch die in Norddeutschland sehr populäre Schriftstellerin Meta Schoepf (1868-1939) wird zu Beginn des Ersten Weltkrieges der erste Roman (Blockade) über die Zeit der Flottengründung 1848 bis 1852 und die Auswirkungen der dänischen Blockade der Nord- und Ostsee herausgebracht<sup>1</sup>. Beleuchtet wird in diesem Roman die Situation der Hamburger Seefahrt, deren Bevölkerung unter der Blockade stark litt.



Meta Schoepf

Diese Beseitigung der Blockade durch Amiral 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.

<sup>1</sup> Siehe Teil 2 dieser Reihe.

Meta Schoepp verließ Deutschland im April 1923 und reiste in die USA. In New York veröffentlichte sie den englischsprachigen Roman *Scrapped*. Anfang der 1930er-Jahre kehrte sie nach Deutschland zurück und wohnte in Hamburg. Durch die Nazis wurde sie als „Halbjüdin“ eingeordnet und mit Schreibverbot belegt. Trotz dieser Beschränkung, unter der Meta Schoepp stark litt, wurde ihr im Sommer 1938 eine eingeschränkte „Sondergenehmigung nur als Marineschriftstellerin“ erteilt.

1939 starb sie durch Suizid.

**1941 erschien eine Neuauflage ihres Buches „Blockade“ Im Jahr 1944 erscheint die 3. Auflage!**

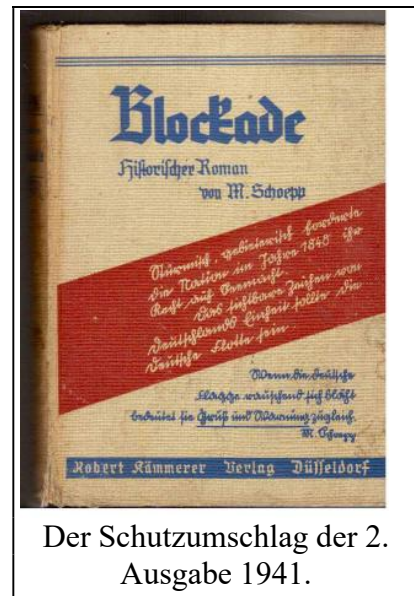
**Seeoffizier J. Schmitz. Marinerundschau 1941.**

Im Jahr 1941 wendet sich der aktive Seeoffizier J. Schmitz in der Marinerundschau Jg. 46 im Heft 10 auf den Seiten 689-697 eindeutig dem „Reichsadmiral Brommy“ zu und scheint eine Fülle von Informationen besessen zu haben. Das Manuskript, das von Schmitz in der Marinerundschau vorgestellt wird, soll ca. 600 Seiten umfassen und Recherchen aus Athen, Greenwich, Kopenhagen, dem Reichs- und Landesarchiven beinhalten. Es deutet hohes Insiderwissen über Brommy an, und mit großen Erwartungen wurde auf das Erscheinen des Buches gewartet.

Nach dieser Information in der Marinerundschau gibt es keine weiteren Informationen zu dem geplanten Buch. Es gibt weder weitere Veröffentlichung des Autors, noch konnte seine Identität klar festgestellt werden. Einzig das J. Schmidt auf Helgoland gedient hat wird in dem Artikel erwähnt.

**Wolflast, Wilhelm: Der Ruf des Meeres. . Deutsche Seefahrer in 15 Jahrhunderten** Verlag Dr. M. Mathiesen Berlin 1942. Einzeldarstellung berühmter Persönlichkeiten der deutschen Marinegeschichte.

Auf 202 Seiten versucht W. Wolflast (Fritz Otto Busch) die Geschichte der „Deutschen“ und das Meer näher zu bringen. Das Vorwort beginnt:



Der Schutzumschlag der 2. Ausgabe 1941.

*„An den deutschen Küsten heult der Seewind, er kommt von der Ferne.....So ruft er ...schon zur Zeit der Völkerwanderung, zur Zeit der Wikinger. Und die Deutschen, die Germanen gehorchten ihm! Viele der Besten und Tapfersten sollen in diesem Buche wieder lebendig werden....“*

Der Autor beginnt seine Erzählungen mit den Wikingern, geht über die Zeit der Hanse, über unbekannt deutsche Eroberer in Amerika (**Ambrosius Ehinger** + 1533 in Venezuela), über die maritimen Unternehmungen des **Großen Kurfürsten** unter der Flagge mit dem roten Adler. Ebenso wird dem Admiral **Berend Jacobsen Karpfanger**, Kapitän des hamburgischen Konvoischiffes *Wappen von Hamburg* gedacht. Dann

wird **Joachim Christian Nettelbeck** gedacht, der als preußischer Kapitän später bei der Verteidigung Kolbergs im Jahre 1807 Berühmtheit erlangte.

*„Er starb hoch betagt 1824. und 24 Jahre nach deinem Tode schien sich das erfüllen zu sollen, wonach er sich gesehnt hatte: Deutschland erhielt seine erste Reichskriegsflotte“.*

In der Nachfolgenden Darstellung über **Admiral Brommy** beginnt dieses mit der Darstellung im britischen Außenministerium unter Lord Palmerston der die Nachricht erhält, das deutsche Seestreitkräfte unter einem Kapitän Brommy , früher in griechischen Diensten, eventuell gegen Dänemark operieren wollen und dieser Brommy eine deutsche Seemacht aufbauen will. Palmerston ist schockiert.

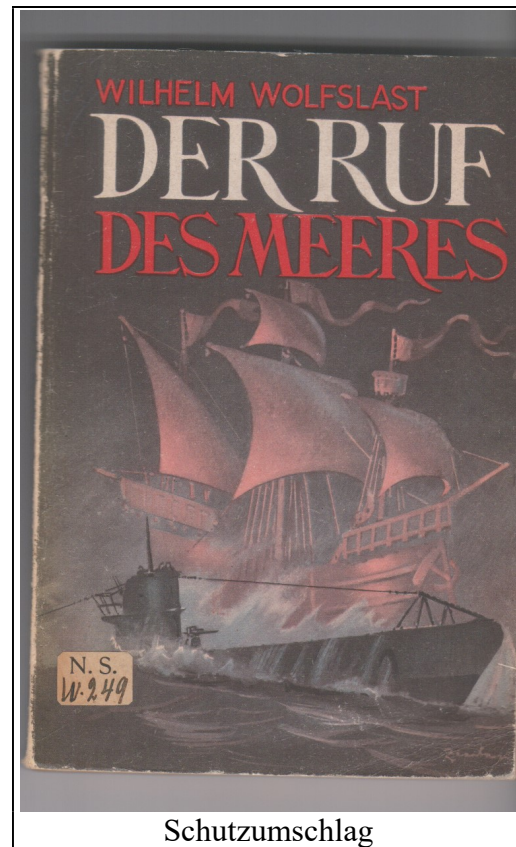
*„Allein der Gedanke daran beleidigt ihn. Vielleicht gar unter dieser neuen Reichsflagge, die wir gar nicht anerkannt haben. Nein.....“*

Nachfolgend wird das Seegefecht kurz beschrieben mit der Darstellung an Bord der *Barbarossa*“ nach dem Kanonenschuss von Helgoland aus.

*„ Einen Augenblick lang erwägt Brommy, ob er den Kampf trotzdem fortsetzen soll – die „Valkyren“ ist seine sichrere Beute.*

*Aber: er ist Soldat. Er hat einen Eid geschworen. Er muß gehorchen. In Karl Rudolf Brommy verbricht etwas. Seine Lebensfreude, s Lebensmut. Von diesem Tage an ist er ein anderer.....“*

*„ ....Als er starb war er ohne Hoffnung auf ein neues Auferstehen des gesamtdeutschen Seemachtsgedankens. Aber schon waren neue Kräfte am Werk, Deutschland zur See Ehre, Ruhm und Macht zu verschaffen.*



Schutzumschlag



Wilhelm Wolfslast war in Wirklichkeit ein Pseudonym von Fritz Otto Busch.<sup>1</sup> Fritz Otto Busch engagierte sich stark in der nationalsozialistischen Bewegung und war schon zu Anfang der Weimarer Republik propagandistisch tätig. Nach 1933 entwickelte sich Busch zu einem der meistgelesenen Propagandaautoren für den Marinebereich. Seine Werke erschienen in Verlagen, die sich dem Nationalsozialismus verschrieben hatten.



Fritz Otto Busch,  
alias Wilhelm Wolfslast

Busch wurde nach der Machtergreifung 1933 mit dem Hauptschriftleiterposten der Propaganda – Zeitschrift *Die Reichsmarine* beauftragt. Als die Reichsmarine am 1. Juni 1935 in Kriegsmarine umbenannt wurde, erfolgte die Umbenennung in *Kriegsmarine – Deutsche Marine-Zeitung*.

Busch blieb bis zum Ende der Zeitschrift im Jahre 1944 der Hauptschriftleiter.<sup>2</sup>

Die Kriegslage ließ erkennbar keine weiteren Veröffentlichungen privater Marineautoren nach 1942 mehr zu, so dass hier die Quellen versiegten. Selbst die „amtlichen“ Veröffentlichungen in „Die Kriegsmarine“, „Marinerundschau“ oder „Nauticus“ wurden stark zurückgefahren oder ganz eingestellt.

Die oben dargestellte Marineliteratur in der Zeit zwischen 1933 und 1945 macht deutlich das es zwei Gruppen von Autoren gab. Eine sehr große Gruppe von Autoren die sich **nicht** manipulieren ließ und Geschichte so schrieb wie sie in Archiven zu lesen war. Die andere Gruppe von Autoren, die Geschichte so verdrehten, wie sie für die politischen Ziele benötigt wurde.

#### **Zusammenfassung des Teil 4 a und 4 b.**

Das Ende 1945 war schrecklich für alle die es miterleben mussten! Die Wucht der Verachtung, der Vergeltung und des Hasses durch alle Alliierte traf Deutschland mit voller Härte!

Die angesprochenen Schiffe, Straßen und Objekte mit dem Bezug auf Carl Rudolph Brommy als ersten deutschen Admiral haben den Krieg zum großen Teil gar nicht oder mit Beschädigungen überstanden. Der Verfasser konnte den Verlust an Menschenleben bei diesen Angriffen nicht ermitteln.

<sup>1</sup> Fritz Otto Busch /Gerhard Ramlow bringen 1940 die „Deutsche Seekriegsgeschichte“ heraus. Siehe dort.

<sup>2</sup> Unter dem Pseudonym Wilhelm Wolfslast verfasste F.O. Busch über 50 Titel!

Die Schiffe mit dem Namen „Brommy“ hatten den Krieg nicht überstanden und waren an der Atlantikküste oder in Bremerhaven versenkt oder zerbombt worden, ohne dass die Verluste an Menschen bekannt sind.

Auch die beiden Artillerie-Stellungen mit dem Namen „Brommy“ überleben den Krieg nicht und wurden in Norwegen entweder aufgelöst oder waren in Frankreich durch US-Truppen niedergekämpft wurden.

Von den **Brommy- Straßen und der Brommy- Brücke in Berlin** ist zum Ende des Krieges folgendes verzeichnet. Die Brommy- Strassen in Norddeutschland (Bremerhaven, Oldenburg, Brake) wurden unterschiedlich in Mitleidenschaft gezogen. Während in **Oldenburg** nur wenig Industrie vorhanden war, galten Angriffe nur der Bahnlinie nach Norden hin, so dass die Brommy- Strasse unbeschädigt blieb. Ganz anders für den Bereich **Bremerhaven** der mehrmals angegriffen wurde. Am 18. September 1944 schickte das RAF Bomber Command 206 Avro Lancaster und 7 de Havilland Mosquitos an die Wesermündung. Abends zerstörten innerhalb von 20 Minuten 480 Sprengbomben, 420.000 Stabbrandbomben und 31 Luftminen das Zentrum und Geestemünde fast vollständig. Der Stadtteil Wesermünde-Mitte war zu 97 Prozent, Geestemünde zu 75 Prozent und Lehe zu 12 Prozent zerstört. 618 Personen verloren ihr Leben, 1.903 wurden verletzt und 30.000 obdachlos. Die „Brommy- Straße lag in Schutt und Asche. Die RAF verlor zwei Flugzeuge.<sup>1</sup>

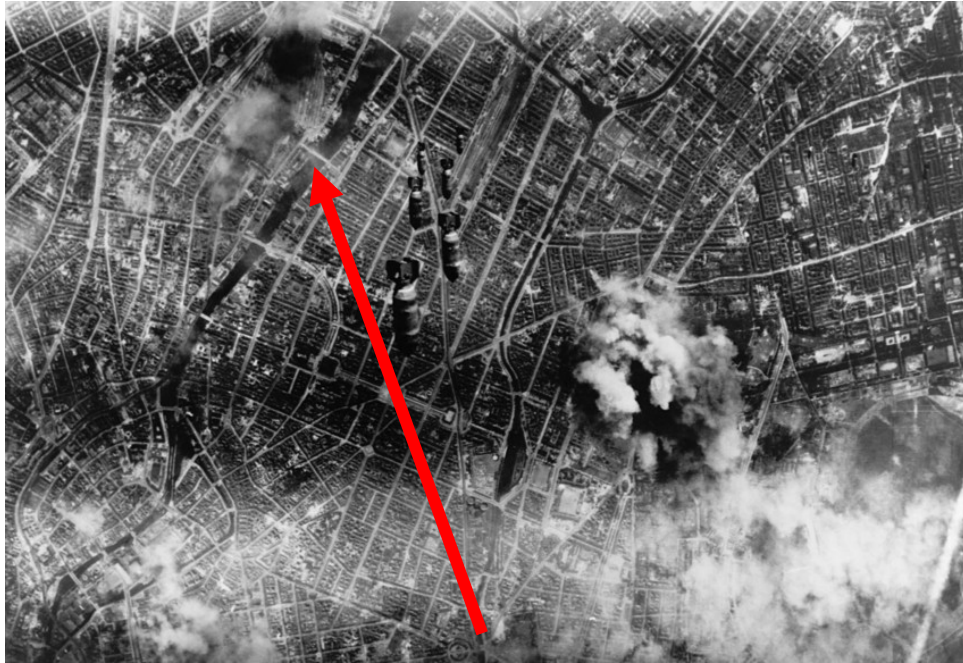
Auch **Brake** wurde wenig durch große Bomberverbände bedrängt. Die Brommy- Kaserne wurde im April 1945 bombardiert, hatte aber wenig Treffer und Verluste zu beklagen.

Trotz der vielen Luftangriffe auf **Kiel**, insgesamt 90 Angriffe, bleibt die Brommy- Strasse weitgehend unbeschädigt. Erst bei einem Tagesangriff am 30.8.1944 von 15 bis 17 Uhr durch 637 B-17-Bombern gegen die U-Boot-Basis und die Schiffswerft in Kiel wurden die Wohngebiete von Kiel schwer in Mitleidenschaft gezogen, so auch die Brommy- Straße. Die gut 1 Kilometer lange Strasse mit ihren drei bis viergeschossigen Wohnhäusern wurde sehr stark zerstört und es waren viele zivile Opfer zu beklagen.

Von den insgesamt 363 Luftangriffen gegen **Berlin** galten 310 der Stadt selbst. Dabei wurden 45.517 Tonnen Bomben abgeworfen. Die Stadtmitte und die Randbezirke waren ein unübersichtliches Trümmerfeld in dem auch die Brommy- Strasse lag.

---

<sup>1</sup> Wikipedia: Luftangriffe auf die Wesermündung.



Die noch unzerstörte „Brommy-Brücke“ während eines Luftangriffs am 21. Juni 1944.

Die bis dahin unzerstörte Brommy- Brücke in Berlin über die Spree wird von deutschen Truppen gegen Ende des Krieges vor den heranrückenden sowjetischen Truppen gesprengt um deren weiteres Vordringen zu behindern.

**Auf kultureller Ebene** erlebt Carl Rudolph Brommy eine unerwartete „Widergeburt“. Neben einer wahren Flut von Artikel und Büchern, kommt es zu Theateraufführungen in mehreren Städten, zu zwei Filmen und vier Romanen mit dem Bezug auf Brommy und seiner Flotte.

Nie wieder, nach seinem Tode 1860, war Carl Rudolph Brommy als erster deutscher Admiral so viel dargestellt wie zu der Zeit zwischen 1933 und 1945. Zu erwähnen ist der Umstand das zwei Kulturschaffende Personen, die sich auch mit Brommy und seiner Zeit beschäftigt haben, durch das System der Nazis in den Selbstmord getrieben wurden!<sup>1</sup> Diese besondere Darstellung des ersten deutschen Admiral in der Literatur, in der Benennung von Schiffen und Stellungen veranlassten die Alliierten einen besonderen Blick auch auf diesen Mann zu lenken, wie auf alle Nazigrößen auch! Welche Wirkung das nach dem Ende des 2. Weltkrieges für die Darstellung von Carl Rudolph Brommy haben sollte, werden wir im nachfolgenden Kapitel erfahren.

Es folgt:

## Teil 5 „Verfolgt und fast beseitigt“ Die Erinnerungskultur um Carl Rudolph Brommy von 1945-1956

Ihr Brommy- Freund Wolfgang Meironke.

---

<sup>1</sup> Es ist eines der großen „Unbekannten“ Zahlen, die dieses Schicksal gewählt haben, ohne jemals genannt oder erwähnt zu werden.