

Wolfgang Meironke
Hömerichstr. 57
51643 Gummersbach
02261 - 22800



Teil 3
Zu unscheinbar um geschichtlich hervorzutreten?
Die Erinnerungskultur um Carl Rudolph Brommy von 1919-1933

Von Wolfgang Meironke
Überarbeitet Oktober 2016

Vorwort zu 3. Teil

Um Carl Rudolph Brommy war es im und nach dem 1. Weltkrieg ruhig geworden. Ein zerstörtes Land und ein gedemütigtes Volk mussten sich in der neuen politischen, wirtschaftlichen, sozialen und militärischen Welt den neuen Gegebenheiten, von den Siegern diktiert, stellen und neu orientieren.

Das Kaiserreich musste einer demokratischen Ordnung weichen, was vielen Menschen unheimlich und ungewohnt war da auch Demokraten erst einmal in ihre Position und Verantwortung herein wachsen müssen. Viele politische Kräfte versuchten in dieser unruhigen Phase Vorteile durch die unklare innen- und außenpolitische Situation für sich zu erlangen.

Das Militär war nach den Verhandlungen in Versailles uneins im weiteren Vorgehen, und wurde vom Sieger am langen Gängelband geführt, ohne zu sagen wohin der Weg der Streitkräfte gehen würde. Gerade die Marine hatte dies zu spüren bekommen als man einen großen Teil der besten und stärksten Schiffe, gegen jede internationale Regel, einem unbesiegten Land wegnahm und entführte, nach England natürlich.

Die Seestreitkräfte hatten durch die revolutionären Umbrüche in ihren Reihen einen enormen Verlust erlitten, was durch die Tätigkeiten von Freikorps mit Marinebeteiligung nicht besser wurde.

Die Sieger in Paris diktierten einen Frieden, der sehr destabilisierend im Inneren der jungen Deutschen Republik wurde, so dass dessen weiterer Entwicklung zu demokratischem Handeln und Wirken unklar und unsicher verlief.

Trotz dieser vielen Unklarheiten werden wir in der Weimarer Republik von 1919-1933 wieder auf Carl Rudolph Brommy treffen und hierbei einen Wandel dahingehend feststellen, dass neue Bereiche in der Erinnerungskultur hervortreten, die sich mit dem Leben und Wirken des ersten deutschen Admiral befassen werden.

Wolfgang Meironke im Oktober 2016

1918. Wieder hatte es eine „Revolution“ in Deutschland gegeben und viele Berufene und Unberufene fanden ihre Gründe dafür. Das Deutsche Kaiserreich musste weichen und wurde durch eine demokratische Ordnung ersetzt, die aber noch unsicher, unbeholfen und zögerlich agierte. Viele reaktionäre Kräfte versuchten in diese Phase Vorteile für sich zu gewinnen.

Das bisherige Selbstverständnis der „demokratischen Revolution von 1848“ wurde durch die Siege der „Reaktion“ schon 1849 als überflüssiger Fehlschlag, allenfalls als Vorgeschichte für die Entwicklung der Jahre 1866 und zur Reichsgründung 1871 angesehen. Diese nationalliberale- konservative Grundtendenz blieb über Jahre tonangebend im Deutschen Reich, die erst nach der zweite Revolution (Ende 1. WK) durch die Weimarer Republik, demokratisch-linksliberal, abgelöst wurde.

Die Marine war zu Beginn der Weimarer Republik in eine Situation gelangt, wo der die Geschäfte des Chefs der Admiralität wahrnehmende Konteradmiral Wilhelm Michaelis während einer Kommandeursbesprechung am 3. August 1920 feststellte:

„Kein größeres Bevölkerungsteil irgendwelcher Richtung hat zur Zeit das geringste Interesse an der Erhaltung und dem Wiederaufbau der Marine“.¹

In den „Erinnerungen“ von Admiral Alfred von Tirpitz (1849-1930), 1919 veröffentlicht, versucht dieser seine Arbeit für die Reichsmarine und deren Aufbau zu einer Institution von Weltgeltung zu rechtfertigen. Im ersten Satz seiner Erinnerungen stellte er fest:

¹ (Fußnote 69 S.44)

„Von der deutschen Flottenbegeisterung der 48er Revolution war in meinen Knabenjahren kaum mehr etwas zu spüren“.¹

Schon zu Beginn seiner Dienstzeit, unter der Ära Stosch, ist Tirpitz von der Situation hart getroffen, als er mit dem Torpedoboot „Blitz“ 1872 der Heringsflotte des Deutschen Reiches auf See Schutz vor niederländischen und britischen Fischern geben soll, die diese ständig bedrängen. Die deutschen Fischer fahren zum Teil unter niederländischer Flagge weil sie Angst haben, als Deutsche erkannt und von Niederländern oder auch von britischen Fangschiffen vertrieben zu werden.

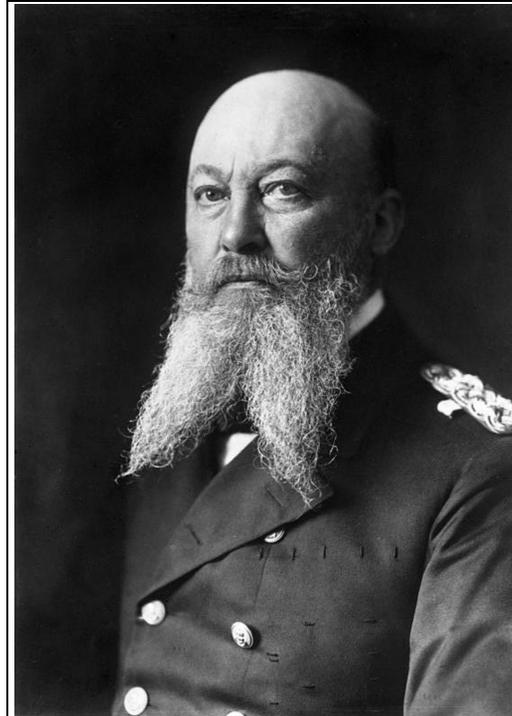
Tirpitz war von der „Entfremdung“ der Deutschen vom Meer, genauso wie von der Angst der Seeleute die Deutsche Reichsflagge auf der Hohen See zu führen, erschüttert. Er erinnerte an dieser Stelle, dass schon einmal die Drohung des Lord Palmerston bestanden hatte, ein Schiff mit deutscher Flagge als Pirat zu behandeln².

Das dürfe nicht wieder passieren dass sich deutsche Seeleute hinter einer fremden Flagge verstecken müssten! Dafür habe er, Tirpitz, gestanden und die Reichsmarine so stark werden lassen.

Da war sie wieder - die Geschichte mit der Piratenflagge - Lord Palmerston und Carl Rudolph Brommy - zu einer Zeit wo man es gar nicht erwartet hätte. Aber die Zeiten schienen sich in irgendeiner Weise zu wiederholen. Wie 1848 herrschte 1919 auch „Revolution“ in Deutschland mit denselben Vorzeichen! Monarchie gegen Demokratie!

Der Flaggenstreit und seine Geschichte

Ein Mosaiksteinchen in der Geschichte dieser Zeit stellt die Situation dar, das sich die verschiedenen politischen Gruppen der Sinnhaftigkeit von Farben und Symbolen mehr als bewusst waren und sich „hinter ihren Gesinnungsfarben“ stellten! Es begann der sogenannte Flaggenstreit!



Alfred von Tirpitz.

Er empfand die Situation, dass andere Staaten die deutsche Flagge nicht achteten, als würdelos für das Deutsche Reich. Das gedachte er mit einer starken Flotte zu ändern

¹ Tirpitz, Alfred v. Erinnerungen. .Seite 1 (Tirpitz meine bestimmt die preußische Komponente dieser Zeit, nicht die Flottenentwicklung der Reichsflotte unter Carl Rudolph Brommy!)

² Tirpitz, Alfred v. Erinnerungen. .Seite 13

Die historischen Wurzeln des Streits zwischen Schwarz-Rot-Gold, den Farben der deutschen Einigungsbewegung 1848, und Schwarz-Weiß-Rot, den Farben des Kaiserreiches reichen bis in die zweite Hälfte de 19. Jh. zurück.

Seit ca 1820 bis 1848 wurden die schwarz-rot-goldenen Farben durch das System Metternich bekämpft, blieben jedoch, als das Symbol der Sehnsucht nach nationaler Einheit im Untergrund präsent.



Im Ringen um die neuen demokratischen Farben Schwarz Rot Gold kam es zu Debatten und Auseinandersetzung auf der Strasse, über den Flaggenartikel der Verfassung in der Nationalversammlung oder die Flaggenverordnung Hindenburgs.

Der Artikel 3 der Weimarer Reichsverfassung vom 11. August 1919 regelte die offizielle Flaggenordnung der Republik:

*Artikel 3. Die Reichsfarben sind schwarz-rot-gold.
Die Handelsflagge ist schwarz-weiß-rot mit den Reichsfarben in der oberen inneren Ecke.²*

Vor diesem Hintergrund sind viele Geschehnisse dieser Zeit zu sehen, die sich dann in der Auseinandersetzung und geschichtlicher Betrachtung um „Demokratie“ „Reichsflotte“ „Schwarz Rot Gold“ und den ersten deutschen Admiral einer Reichsflotte, unter diesen Farben drehen.

Die Schritte zum Gedenken an Carl Rudolph Brommy als ersten Admiral einer deutschen Reichsflotte unter den Farben Schwarz Rot Gold in den Jahren 1848 bis 1853, hatten ja bereits vor der Jahrhundertwende, und unter Mitwirkung des Deutschen Kaisers, gute Wurzeln geschlagen, so dass sich mancher in Marinekreisen seiner Person erinnerte.

¹ Michael Steeger: Der Flaggenstreit der Weimarer Republik.

² Die Verfassung des Deutschen Reiches. Verlag der Reichsdruckerei Berlin (o.J.)

Die Ereignisse zum Ende des Ersten Weltkriegs und die Mitwirkung maritimer Kräfte in der Revolutionszeit hatten das Ansehen der Marine auf einen Tiefpunkt sinken lassen. Die Selbstversenkung der deutschen Hochseeflotte in Scapa Flow 1919 hatte zwar bewirkt dass ein Teil der Öffentlichkeit sich teilweise mit der Marine versöhnte, aber volles Vertrauen konnte sie zunächst nicht erreichen. Die Marineangehörigen schöpften aus dieser Tat, (Selbstversenkung ihrer ungeschlagenen Flotte und der Übernahme dieser Schiffe durch den Feind!) jenes Selbstvertrauen, das ihr durch die „Revolution in der Marine und durch die Marine“ genommen worden war.

Trotz der strengen Beschränkungen des Versailler Vertrages für deutsche Streitkräfte kam ein gänzlicher Verzicht auf eine eigene Marine nicht in Frage, da sich das Reich damit selber noch weiter geschwächt hätte.

Mit dem Wehrgesetz vom 23. März 1921 erfolgte die Umbenennung der Marinestreitkräfte in „Reichsmarine“, als eigenständiger Teil der Reichswehr, rückwirkend zum 1. Januar 1921.

Die bis 31. Dezember 1921 verwendete „Kriegsflagge“ des Kaiserreichs wurde abgelöst durch die „Flagge der Reichsmarine“: schwarz-weiß-rote Balken, in der Mitte ein eisernes Kreuz und im Lick (Ecke oben links) die schwarz-rot-goldenen Farben der Republik. Ein Farbenspiel als Kompromisslösung, das schon zu dieser Zeit den Keim von Uneinigkeit in sich trug.



Die Frage die gestellt wurde war die: woran orientieren, wenn alle überlieferten Werte nicht mehr galten, und die demokratischen Werte aus den Jahren 1848 verschüttet waren? Das galt für die Politik, für die Menschen auf der Strasse genauso wie für das Militär, das sich den „Kaiserlichen System“ gut untergeordnet hatte und mit „demokratischen Regeln“ nicht viel anfangen konnte, ihnen sogar feindlich gegenüberstand. Auch bei der Marine war das nicht anders, eventuell sogar noch extremer.

Die Suche nach Orientierung in der Geschichte...

Diese Orientierungslosigkeit schuf Kräfte, diese Hilflosigkeit für ihre politischen Ziele zu nutzen. Ganz gleich ob auf militärischen und zivilen Ebenen wurde versucht aus dem Unglück der Zeit eine Position zu finden, die durch die geschichtlichen Eckwerte eine Zukunft erlaubten. Verstärkt werden nun wieder

die Geschehnisse nach der „Franzosenzeit“ unter Napoleon besprochen, wie man sich aus dieser bedrängten Zeit neu gefunden hatte. Es blieb dann kein weiter Weg zu den demokratischen Anfängen der Jahre 1848 und 1849, die nun mehr und mehr zum Vorschein traten. Andere Kräfte versuchten den „nationalen Stolz“ zu bedienen, gegen jedwede demokratischen Tendenzen.

Durch den bekannten Marineautor Helmut Sprotte wurde 1923, zum 75. Jahrestag der ersten Reichsflotte 1848 mit den Farben Schwarz Rot Gold, in der immer noch sehr populärer Marinerundschauein Beitrag über die Organisation der 48er Reichsmarine veröffentlicht. Hierin wurde die 48er Flotten - und ihr Einheitsgedanken als „Zwillingsgeschwistern“ bezeichnet. Sprotte hob die Flotte hervor als ...

„ein Werk des gesamten Volkes (...) das „nahezu einstimmig Bewilligungsbeschluss (...) am 14. Juni 1848 geschaffen wurde“.¹

Im gleichen Heft wurde durch Sprotte „Die Grundlinien der preußisch-deutschen Marineverfassung (1835-1914)“ dargestellt. Wichtigste Aussagen in beiden Arbeiten sah in der Marine unter Konteradmiral Brommy 1849 bis 1853 ein Faktor der **„nationalen Eintracht“**²

Gegenüber den Vorkriegsjahren des 1. Weltkrieges hatten sich die Akzente zur Reichsflotte von 1848 unter den demokratischen Farben Schwarz-rot-gold verändert. War sie nach ihrem Ende 1853 durch Preußen belächelt worden, hatte die 48er Flotte durch den Wandel unter dem Kaiser Wilhelm II wenigstens ihre Anerkennung erhalten und an Ansehen gewonnen. Ohne dass den **Farben Schwarz-Rot-Gold** besonderen **Respekt gezollt** wurde.

Nun waren die demokratischen Farben Schwarz-Rot-Gold, nach dem verlorenen Krieg und der Neufindung, also dahingehend gestärkt worden, um eine „Deutsche Eintracht“, über alle Bevölkerungsschichten hinweg zu symbolisieren. Für die Angehörigen der Marine, ein Unding, die immer noch in ihrer „Sinnkrise“ unter den Farben „schwarz-weiß-rot“ steckte.

Die Schaffung des Notgeldes in Brake mit Motiven der ersten deutschen Flotte.

Erstmals, im ganz Kleinen, machte Admiral Brommy wieder auf sich aufmerksam als in Brake an der Weser Notgeld mit Motiven der Reichsflotte 1849-1853 verausgabt wurden! Wie in vielen Gegenden des Deutschen Reiches wurden diese Geldscheine mit geringem Geldwert mit regionalen Bezügen verausgabt um den kleinen regionalen und privaten Handel zu ermöglichen. So konnte die Region etwas für ihren Handel auf unterster Ebene leisten und gleichzeitig ihre Identität stärken.

¹ Frank Nägle: Die Karriere von 1848. Betrachtung zur ersten deutschen Bundesflotte im Wandel der Zeiten S. 32

² Helmut Sprotte: Die Organisation der ersten deutschen Reichsmarine In: MR 28 (1923) Heft 2/3 S. 69-73.

Zwei Besonderheiten sind auf diesen Geldscheinen zu bemerken. Der erste ist der 1.50 Mark Schein, auf dem das Grabmal Brommys zu sehen ist, wie es wenig später nach seiner Enthüllung zu sehen gewesen sein muss.

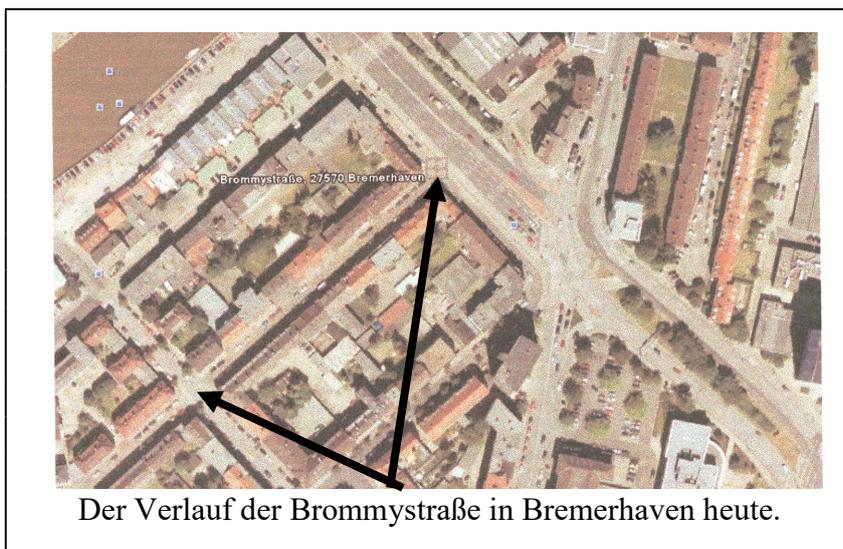
Der 25 Pf. Schein dagegen irritiert den Fachmann, steht dort doch das falsche Geburtsdatum 30. September 1804, anstatt des 10. September 1804!

Die Benennung der „Brommy-Strasse“ in Bremerhaven

Das Versailler- Diktat belastete die deutsche Nation über Gebühr und verlangte ihr viel ab. Das ehemals dominierende Militär musste in die dritte Reihe zurücktreten, und sich an diese Position erst einmal gewöhnen. Die Bevölkerung im Deutschen Reich hatte andere Probleme die das tägliche Leben betrafen, und trotzdem kam wieder eine kommunale Normalität zum Zuge, die zu dieser Zeit so ohne weiteres gar nicht vermutet wurde. Oder gerade deshalb!



Braker Notgeld nach dem 1. Wk. mit Motiven der ersten deutschen Flotte und Carl Rudolph Brommy.



Der Verlauf der Brommystraße in Bremerhaven heute.

Sehr wahrscheinlich im Rahmen kommunaler Umstrukturierungen wurden in den Städten Straßen umbenannt. So kam es in Bremerhaven im Jahre 1925 dabei im Bezirk von Geestemünde zur Benennung der „Brommy Strasse“¹ die bis heute Bestand hat. Diese Straße liegt

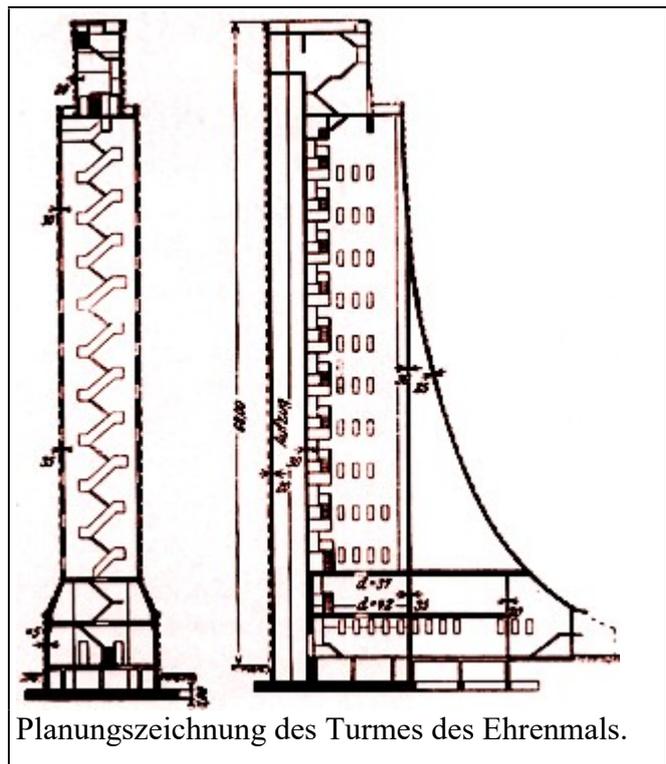
¹ Magistrat der Stadt Bremerhaven

in unmittelbarer Nähe der Lager in Geestemünde, die Brommy seinerzeit für die Marine angemietet hatte.

Beginn der Planungen für das Marineehrenmal in Kiel-Laboe

Im selben Jahr 1925 kam es zu einer beachtenswerten Bewegung, die durch den ehemaligen Obermaat Wilhelm Lammertz, Vorsitzender des Marinevereins „Graf Spee“ in Duisburg, in Gang gesetzt wurde. Er beantragte beim Abgeordnetentag des Deutschen Marinebundes 1925 in Erfurt die Errichtung einer würdigen Gedenkstätte zu Ehren der 34.836 auf See gebliebenen Kameraden. Da die Gemeinde Laboe dieses Marine-Ehrenmal ebenfalls begrüßte und ein Areal hierfür zur Verfügung stellte, wurden alle Möglichkeiten zur Umsetzung dieses Planes in die Wege geleitet. Trotz der Notlage konnte bereits nach kurzer Zeit, politisch wie wirtschaftlich der Weg für ein Mahnmal geebnet werden.

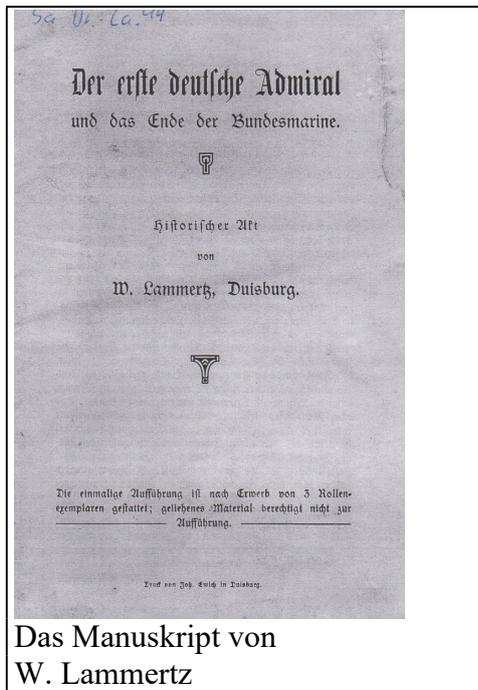
Die Sinngebung für dieses Mahnmal stand ganz unter dem Einfluss der Geschehnisse des Ersten Weltkriegs, der Niederlage Deutschlands und die von vielen Deutschen als Schmach empfundenen Bedingungen des Versailler Vertrages. Bereits im Jahre 1927 erfolgt die Grundsteinlegung in Laboe bei Kiel.



Eine der wichtigsten Grundlagen dieser Bewegung zur Erschaffung des Marinedenkmales ist der Blick auf die Geschichte, in diesem Fall der deutschen Marinegeschichte. Vor dem Hintergrund eines Friedensdiktats, als unbesiegte Nation, wurde der Blick in die Zukunft durch die wirtschaftliche und politische Lage fast unmöglich. Somit verblieb für die breite Masse nur der Blick zurück, um sich Orientierung zu holen, was gut und schlecht gewesen ist um aus dieser Erkenntnis das neue zu finden und anzustreben.

Das unbekannte Brommy- Schauspiel von Wilhelm Lammertz

Weitgehend unbekannt, und in keiner Quelle zu finden, ist der Umstand das Wilhelm Lammertz, der die Idee des Marinedenkmales so stark ins Leben gerufen hatte, das sehr wahrscheinlich erste Bühnenstücke über Brommy überhaupt geschrieben hat!¹



Das Manuskript von W. Lammertz

Das Manuskript im Format DIN A 5 mit dem Titel „Der erste deutsche Admiral“ und dem Untertitel „und das Ende der Bundesmarine“ umfasst 18 Seiten. Der „Historischer Akt“ von W. Lammertz, Duisburg erschien im Druck von Joh. Erich in Duisburg. Das Erscheinungsjahr ist unbekannt.

Im Einseitigen Vorwort wird die hilflose Lage der Handelsflotte 1848 hervorgehoben die durch Schaffung einer „nationalen Kriegsflotte“ unter Fregattenkapitän Brommy behoben wurde. Unter der von Damen selbstgestickten schwarz-rot-goldenen Flagge des Flaggschiffes „Barbarossa“ führte Brommy die Schiffe dem Feind vor Helgoland entgegen. Durch politische Uneinigkeit war es nicht möglich,

die Mittel zur Unterhaltung der Flotte aufzubringen, so dass der Traum von einer Seemacht verfrüht war. Preußen hatte, unter Prinz Adalbert von Preußen den bescheidenen Anfang einer Flotte gelegt, aus der sich die heutige Marine entwickelte.

Brommy, mit 25 Jahren bereits Fregattenkapitän, starb 1860 in St. Magnus bei Bremen. In Hammelwarden hat er seine letzte Ruhestadt gefunden und die Kriegsflagge der „Barbarossa“ bedeckt seine sterblichen Überreste. Unser Kaiser ehrte den Helden durch Aufstellen einer Bronzestatuette in der Marineschule zu Kiel.

Das Bühnenstück hat als einzigen Ort der Handlung „Ein schlichtes Zimmer, einige Bücher- und Aktengestelle, zwei gewöhnliche Tische als Schreibtische, die sich am besten gegenüberstehen“ Als Personen treten in dem vierzehn Auftritten umfassenden Stück auf:

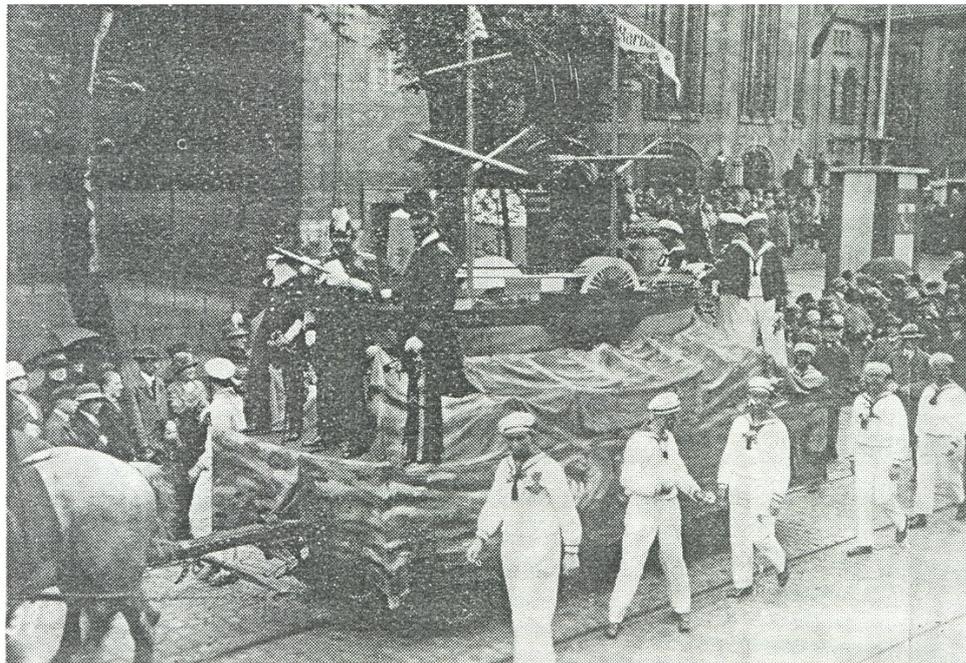
¹ Trotz intensiver Suche ist es dem Autor bislang nicht gelungen das Erscheinungsjahr des „Historischen Aktes“ herauszufinden.

„**Brommy**“, Admiral der Bundesflotte, „**Walter**“ Leutnant z.S. der Bundesmarine, „**Mark**“ Unterleutnant z.S. der Bundesmarine (Charakter temperamentvoll, feurig), „**Dr. Fischer**“, Staatsrat (alter Herr), „**Klas**“ Matrose.¹

Ob das Bühnenstück überhaupt aufgeführt worden ist bleibt unklar und bedarf weiterer Forschungen.

Die Jahrhundertfeierlichkeiten in Bremerhaven

Während in Kiel 1927 die Entstehung des Marine-Ehrenmahles beginnt, fällt in diese ereignisreiche Zeit auch die Jahrhundertfeier der Stadtrechte von Bremerhaven, bei der es zu mehreren Veranstaltungen kommt. Eine der Höhepunkte dieser Feierlichkeiten ist ein großer Straßenumzug mit vielen Kapellen, Darstellern und Motivwagen. Neben dem Bezug zum Meer und politischen Vorkommnissen seit der Gründung der Stadt, wird auch der Gründung der „Ersten Deutschen Flotte“ 1848 bis 1852 mit einem Wagen gedacht.



Der Motivwagen 14 mit Brommy und der „Barbarossa“

Der Motivwagen Nr. 14 des Festumzuges war der Ersten deutschen Flotte 1848 – 1853 und ihrem Admiral Carl Rudolph Brommy gewidmet. Der von zwei Pferden gezogene Wagen wurde von zehn „Matrose“ begleitet. Auf dem Wagen ein sehr großes Modell der „Barbarossa“ und Admiral Brommy und mehreren seiner Offiziere zu sehen. Es ist ein kleiner weiterer Schritt in dieser Unruhigen

¹ Unterlagen Leipzig. Als Zusatz auf dem Deckblatt „Die einmalige Aufführung ist nach dem Erwerb von 3 Rollenexemplaren gestattet; geliehenes Material berechtigt nicht zur Aufführung.“

Zeit, sich besonderer Ereignisse zu erinnern, die scheinbar der Vergessenheit anheim gefallen waren. Brommy und seine Flotte waren in Bremerhaven aber nicht in Vergessenheit geraten!

„Kinderspeisung gegen Panzerkreuzer „A“.

Erstmalig traten die Belange der jungen Reichsmarine in den öffentlichen Fokus ab 1928 auf, als wegen der Reichstagsdebatten um den Bau des „Panzerschiffes A, gerungen wurde, was durch die Linksparteien SPD und KPD scharf kritisiert wurde. Ihre Wahlkampfparole lautete: „Kinderspeisung statt Panzerkreuzer“.

Im gleichen Jahr 1928, zum 80. Jahrestag der Gründung der ersten Reichsflotte unter den Farben Schwarz Rot Gold, erscheinen in der Marine Rundschau (MR) wieder mehrere Artikel zur 48er Flotte. Mitten in der Planung des Panzerschiff-Projektes wurde, um für die Solidarität und „Aufbruchstimmung der Marine „ zu werben und diese zu unterstützen, auf die 48er Ideen zurückgegriffen. So wurde die Sinnhaftigkeit der „Deutsche Eintracht“ durch die Taufrede für preußische Kanonenboote von 1848 hervorgehoben oder durch Curt Freiherr von Maltzahn, einer der besten deutschen Experten seiner Zeit zu strategischen Fragen der königlich-preußischen Marine in der Zeit Bismarcks, die Lage der Marine beschrieben und erläutert. Wie 1923 (75 Jahr-Gedenken) wurde 1928 auch die Problematik der „Piratenflagge“ behandelt. Das Ende der 48er Flotte wird in der britischen Gegnerschaft begründet, wogegen zwischen der 48er Bundesflotte und der Kaiserlichen Reichsmarine keine Verbindung gesehen wurde.

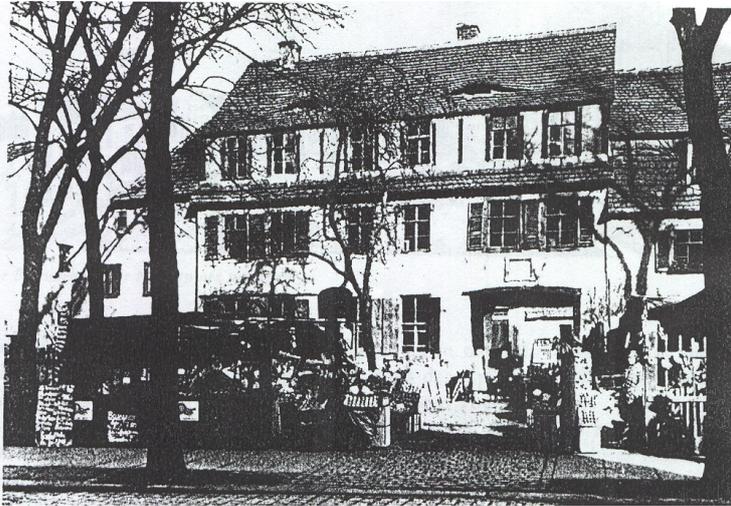
Die Marine steckte weiterhin in ihrer Sinnkrise als Admiral Erich Reader die Leitung der Marine übernahm. Er fand die gleiche Situation vor, als die Marine 1923 ihr 75. Jahrestag feierte. Damals war es die Verstrickung wegen der revolutionären Vorgänge in Kiel und Wilhelmshaven 1918 und nachfolgend die Beteiligung von Marineoffizieren am Kapp-Putsch. 1928 war es die Lohmann-Affäre¹, die in der Kritik stand und das Ansehen der Marine beschädigte. Die Aussage des Admirals zur Lage der Reichsmarine...

„So ausgezeichnet wie der Zustand der (...) Marine (...) heute ist, so habe ich leider feststellen müssen, dass durch die unselige Lohmann – Affäre (...) die Marine für fast jedermann, auch durchaus wohlgesinnte Kreise, ein rotes Tuch ist.“

Mit dieser Situation wird sie die Marineführung weiter beschäftigen müssen wogegen das Leben „auf dem Flachen Land“ weiter geht.

¹ Die Lohmannaffäre: Die Aufdeckung eines geheimen Aufrüstungsprogramms für die Marine führte 1927, neben der Entlassung von Walter Lohmann, zum Rücktritt des Reichswehrministers Otto Geßler am 19. Januar 1928 und zur Entlassung des Chefs der Reichsmarine, Hans Zenker, am 30. September 1928. Anfang 1923 wurde Kapitän zur See Walter Lohmann, seit 1920 Leiter der Seetransportabteilung der Marine, die Verwaltung „schwarzer Kassen“ der Marine übertragen worden. Er hatte große Erfahrungen in den internationalen Geschäften und das volle Vertrauen von Marinechef Admiral Paul Behncke erworben. Lohmann selbst wurde 1927 bei gekürzter Pension in den Ruhestand versetzt, aber nie strafrechtlich belangt, denn das Risiko einer Aufdeckung der wahren Hintergründe wäre zu groß gewesen. Lohmann starb völlig verarmt drei Jahre später an einem Herzschlag.

Der Abriss von Brommys Geburtshaus in Anger 1928.



Brommy Geburtshaus, sehr wahrscheinlich nach dem 1. Ersten Weltkrieg aufgenommen.

Wir verlassen die Marine mit ihren Problemen im Jahre 1928 und wenden uns nach Leipzig- Anger aus gegebenem Anlass. War der erste deutsche Admiral und seine Flotte in Marinekreisen weiterhin ein Thema, das man zu nutzen gedachte, während in Anger, seinem Geburtsort, sein Geburtshaus abgerissen wurde

Der Grund des Abrisses

war eine großräumig Änderung des Straßenverlaufes innerhalb von Anger.

Dieser Abbruch des Hauses wurde von der Leipziger Bevölkerung so gar nicht registriert, obwohl es, und das muss verwundern, doch Fotos vom Abriss gibt. Aber, und da muss man den Leipzigern wohl recht geben, es waren die täglichen Ereignisse in der Politik und im täglichen Leben, die wahrlich wichtiger waren als der Abriss eines Hauses.

Bedauerlicher Weise wurde das Gedenkschild über der Toreinfahrt nicht so gesichert, dass es erhalten blieb.

Jedenfalls gibt es keine Quelle, wo es nach dem Abriss verblieben ist. Das Gedenkschild ist bis zum heutigen Tag nicht wieder aufgetaucht! Zu diesem Zeitpunkt schien der Ort als Gedächtnis für den ersten deutschen Admiral der Deutschen verloren gegangen zu sein.



Das Dach des Vorderhauses ist bereits abgetragen, wenig später ist das Geburtshaus des ersten deutschen Admirals verschwunden, ohne dass etwas daran erinnert. Die Erinnerungstafel bleibt bis heute verschollen.

Die Anlegung des Brommy-Weges in Lesum

Schien Carl Rudolph Brommy in seiner Heimatstadt Leipzig/Anger der Vergessenheit anheim gefallen zu sein, so begannen sich in Oldenburg, genauer gesagt in Lesum und Brake, die Menschen wieder mit ihrem wohl

prominentesten Gast der Region zu beschäftigen, was die Reichsflotten-Motive auf dem Notgeld in Brake nach dem Krieg schon angedeutet hatten.

Lesum, und hier der Stadtteil St. Magnus, war der letzte Wohnort und Sterbeort von Carl Rudolph Brommy geworden. Von hier aus begann die letzte Reise des ersten deutschen Admirals, als sein Sarg auf dem Dampfer „Magnet“ nach Brake, und von dort zum Hammelwardener Friedhof gebracht wurde.

Durch die Verantwortlichen der Ortschaft wurde 1929 der Uferweg an der Lesum, an dessen Ufer das Grundstück des Admirals grenzte, in Admiral Brommy-Weg benannt. Von welcher Person diese Aktivitäten zur Namensgebung veranlasst hat ist unklar. Heute wird der „Brommy-Weg“ der Stadt Bremen zugeordnet und nicht Lesum oder St. Magnus!



Das Wohnhaus des Admirals in St. Magnus. Gut zu erkennen der Anbau zum Fluss Lesum hin, um in dieser Sauna seine Arthritis, unter der Brommy stark litt, zu lindern.¹

Als ein weiterer Ort des Erinnerns wurde 1929 in Brake die Errichtung eines Heimatmuseums geplant, das auch über eine Abteilung für Schiffahrtsgeschichte verfügen sollte. Inwieweit dabei auch dem Gedenken an Brommy geplant war ist unbelegt. Konkrete Überlegungen für ein Schiffahrtsmuseum mussten aber aus finanziellen Gründen weit zurückgestellt, und sollte erst 25 Jahre später wieder ernsthaft in Erwägung gezogen werden.²

¹ Bildquelle „An der Lesum“

² Unterlagen Brake

Betrachtungen im Bücher und Zeitschriftenwald 1929

Das Jahrzehnt wird, was die Marinegeschichte betrifft, auch weiterhin immer wieder mit kleinen Sequenzen der Geschichte der 48er Marine durchwoben, wobei zu bemerken ist, dass es vorwiegend um das Entstehen der Reichsflotte unter Konteradmiral Brommy geht. Ansatzpunkte für die Veröffentlichungen sind entweder der 80. Jahrestag des Seegefechtes 1849 vor Helgoland, als Aufhänger für den Blick auf die Reichsmarine dieser Zeit, oder der zum Gedenken an 10 Jahre Versailles und die Auswirkungen auf die Marine. Veröffentlicht werden Bücher, Erinnerungsblätter oder Artikel in Zeitungen.

In der renommierten „Marine Rundschau“ wird 1929 durch einen Enkel des damals zeitweise unter Brommy gedienten Kapitän Donner, Konteradmiral Peter Donner, „Vom Erwachen der ersten deutschen Flottengedanken vor 80 Jahren“ gedacht. Als Hauptauslöser dieses maritimen Gedanken wird die Schutzlosigkeit des Handels seit vielen hunderten von Jahren angesehen. Das zu beenden wurde in der Geschichte immer wieder thematisiert, aber nie ernsthaft in Angriff genommen. Erst als sich das „kleine“ Dänemark erdreistete die Küsten von Ost- und Nordsee zu blockieren reagierte man. Hierbei waren es die politisch-revolutionären Umbrüche dieser Zeit (1848), die den Gedanken einer Flotte für das neu zu bildende „Reich“ hinaufspülten, und ihr den Weg bahnten. Prinz Adalbert veröffentlichte seine „Denkschrift“ und Kapitän Brommy, aus Griechenland kommend, organisierte und baute die erste „Reichsmarine“ dann auf.

„...jedenfalls begann Brommy sein dornenvolles Amt von vorneherein schon mit den größten Widerwärtigkeiten, vor allem auf finanziellen Gebiet. Es ist außerordentlich, was dieser tatkräftige Mann trotzdem geleistet hat.

Die Darstellung endet...

„...So hoffe ich gezeigt zu haben, wie sehr erst das bittere Gefühl der Ohnmacht, erst der kriegerische Druck eines verhältnismäßig schwachen, aber seegebietenden Feindes aus unklaren Wollen den Anfang zur Tat werden ließ.¹

Auch der 1926 erstmalig erscheinende „Illustrierte Beobachter“ nimmt sich des Themas Reichsflotte und dem 125. Geburtstages von Carl Rudolph Brommy an. In der 36. Folge unter der Überschrift: . Der erste deutsche Admiral. zum 125 Geburtstag von Rudolf Bromme. Das schmachliche Ende der schwarz-rot-goldenen Reichsflotte.

Diese Zeitschrift, von der NSDAP herausgegeben, beschäftigt sich hier erstmals mit dem „Ersten deutschen Admiral“ und wird ihn nachfolgend viele Male für

¹ Donner Peter: Vom Erwachen des deutschen Flottengedankens vor 80 Jahren. In: Marinerundschau 1929

ihre Geschichtsverdrehenden Darstellungen missbrauchen, wobei gerade Großbritannien und die Geschichte um die schwarz-rot-goldene „Piratenflagge“ immer und immer wieder genutzt wird um Großbritannien als Gegner einer deutschen Seerüstung hinzustellen.

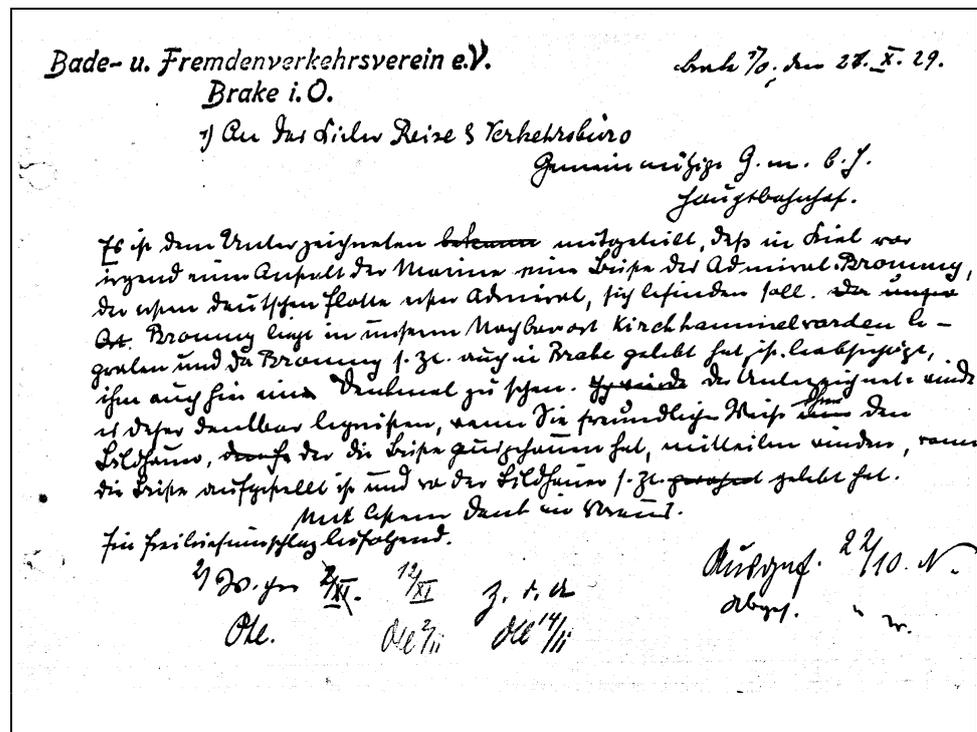
Der Versuch eine Brommy- Büste in Brake aufzustellen

Sehr wahrscheinlich im Vorfeld der Feierlichkeiten zum 75. Jahrestag der Erhebung zur Stadt Brake im Jahre 1931 wurden Vorbereitungen in die Wege geleitet dieses Fest im würdigen Rahmen, und auch auf Bezug von Admiral Carl Rudolph Brommy, zu feiern. Hatte doch sein Entschluss, einen Teil seiner Flotte in Brake ausrüsten zu lassen und hier ein Winterquartier einzurichten, erheblichen Anteil am Aufschwung des Dorfes zur Stadt geleistet.

Bremerhaven hatte vor Jahren bei ihrem Gründungsdenken schon bewiesen, das das Gedenken an Brommy nicht in Vergessenheit geraten war. Dem wollte Brake nicht nachstehen. So warfen große Ereignisse ihre Schatten voraus, von denen aber nicht alle umgesetzt werden konnten.

Durch den Marineverein „Brommy“ und weiteren Bürgern wurden Gespräche geführt, ob dem ersten deutschen Admiral in seiner Wirkungsstätte Brake kein Denkmal gesetzt werden könnte. Aus diesem Grunde beginnt der Bade- und Fremdenverkehrsverein e.V. Brake die Initiative zur Herstellung einer Brommy-Büste zu ergreifen. Die in Kiel vermutete Brommy-Büste soll sehr gelungen sein, so dass man zunächst einmal versucht deren Künstler zu ermitteln.

Bereits am 27. Oktober 1929 wird ein Schreiben an das Kieler Reise- und Verkehrsbüro abgeschickt, mit der Bitte um Informationen zur Büste und dessen Künstler zu erhalten.



¹ Unterlagen des Museum Brake XV/13 Schriftwechsel m.d. Bildhauer Kraus 1929 über Schaffung einer Brommy-Büste.

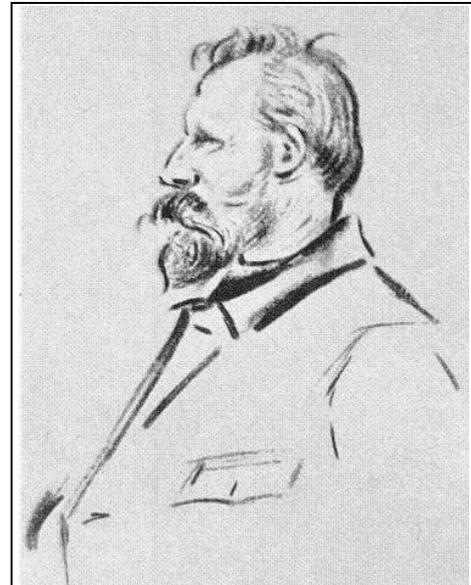
Aus Kiel kommt bereits am 31. Oktober die Antwort, das die Brommy- Büste nicht mehr in Kiel sonder in der Marineakademie in Flensburg Mürwik ist. Diese Tatsache wird in einem weiteren Schreiben des Kieler Verkehrsverein e.V. vom 6. November 1929 nach Brake bestätigt.

Auf Anfrage bei der Marineschule in Flensburg Mürwik wurde mitgeteilt das die Büste mit „A. Kraus 1904“ gekennzeichnet ist.

In Brake begannen nun schnell Recherchen über den Bildhauer A. Kraus, der ein sehr bekannter und vielgefragter Bildhauer war und zu dieser Zeit in Berlin Grunewald lebte.

Vom Regierungsrat Ohlenbusch geht am 13. November 1929 ein Schreiben an August Kraus ab, mit der Bitte um Benachrichtigung, ob der Künstler ein Brommy- Büste auch für die Stadt Brake erstellen könnte.

Professor August Kraus, Antwortet bereits am 16. November wie folgt:



Bildhauer und Professor August Kraus, nach einer Zeichnung seines Freundes Zille.

*Herrn Regierungsbaurat Ohlenbusch
Brake*

Sehr geehrter Herr Baurat!

Auf Ihre gefällige Anfrage vom 13. ds Mts. Teile ich Ihnen mit, dass ich sehr gerne eine Brommy- Büste für die Stadt Brake schaffen würde. Über die Kosten, sowie über die zu wählende Größe und das zu verwendende Material kann erst etwas gesagt werden, wenn ich den Ort für die Aufstellung gesehen habe.

Vielleicht haben Sie die Freundlichkeit mir mitzuteilen welche Mittel für die Herstellung der Büste und Postament zur Verfügung stehen. Ich bin gerne bereit nach Brake zu kommen und meinen Rat für die Aufstellung zur Verfügung zu stellen und einen Preis abzugeben. In den meisten Fällen empfiehlt sich für eine Aufstellung im Freien eine Übergröße zu wählen.

Ihre gefl. Weiteren Nachrichten gern erwartend bin ich

Mit vorzüglicher Hochachtung

Ihr Ergebener

Kraus

Wie schnell die Post schon zu dieser Zeit war zeigt der Umstand, dass Baurat Ohlenbusch bereits den Brief des Berliner Künstlers am 18. November 1929 beantworten kann.

Brake den 18. Novbr. 1929

Sehr geehrter Herr Professor!

*Mit dem verbindlichsten Dank für Ihre freundlichen Zeilen vom 16.d. Mts. muß ich Ihnen zu meinem lebhaften Bedauern mitteilen, daß wir z. Zt. über irgend welche Mittel noch nicht verfügen. Wenn ich an Sie mit der Bitte heran getreten bin, mir die Kosten für die Anfertigung einer Brommybüste aufzugeben, so geschah es aus der Erwägung heraus, ob überhaupt die Mittel durch Sammlung oder sonst wie aufzubringen wir in der Lage sind. Ein in unserer kleinen Stadt von 7000 Einwohnern existierender Brommy- Verein, der sich aus Leuten zusammensetzt, die bei der Marine gedient bzw. zur See gefahren sind, beschäftigt sich schon lange mit dem Gedanken, ein kleines Denkmal zu setzen. Diesen Plan habe ich mit aufgenommen weil der Ausbau eines nach meiner Ansicht günstigen Planes, der hart an dem 600 m breiten Weserstrom liegt, in Aussicht steht. Die Mittel zum Ausbau dieses Platzes sind mir von einem alten Braker, der in Amerika lebt, im Spätsommer, als er hier zu Besuch war, in Aussicht gestellt. Der Plan zu dem Ausbau dieses Platzes, den ich in der Anlage "zur gefl. Einsicht" beifüge, geht diese Tage an den vorgenannten Herrn ab und ich hoffe diese Tage daß ich das Geld als dann bald zu! Verfügung habe. Die Brommy-Büste habe ich für den im Lageplan angekreuzten Platz vorgesehen, wo bis jetzt ein bereits vorhandener und vor etlichen Jahrein gestifteter Kadelader vorgesehen ist. Nach meiner Ansicht müßte die Höhe des Sockels 2 m betragen worauf die Büste zu stellen kommt. Mit Rücksicht auf die vorgehaltenen Verhältnisse würde ich Ihnen außerordentlich dankbar sein mir annähernd die Kosten aufgeben könnten. Ist es möglich für die Büste bayrischen Muschelkalk zu verwenden? Indem ich mich der angenehmen Hoffnung hingebe, daß es Ihnen, sehr verehrter Herr Professor, möglich sein wird, mir die Kosten überschläglich anzugeben, bin ich mit den wiederholten Ausdruck vorzüglichster Hochachtung
Ihr ergebenster
Reg. Baurat*

*An
Prof. August Krause
Bildhauer
Berlin Grunewald
Ronzelstr. 7*

Nach diesem Brief scheint es zu keinen weiteren Kontakten zwischen Professor August Krause und Brake gekommen zu sein, da in Brake wohl die Mittel für die Schaffung der Brommy-Büste gefehlt haben dürften.

Die 75 Jahrfeier zur Stadtgründung von Brake...

Trotz der sehr angespannten wirtschaftlichen Lage in norddeutschen Raum, hervorgerufen durch die Weltwirtschaftskrise und durch die politischen Ereignisse in Deutschland, halten die Verantwortlichen Organisatoren an ihren Planungen fest, die 75 Jahrfeier zur Stadtgründung von Brake ,1856-1931, gebührend zu feiern. Wichtigstes Gebot der Zeit war; es sollte etwas Besonderes, es sollte festlich sein, es sollte aber nicht viel Geld kosten!

Man hatte in Brake 1849 verhältnismäßig schnell erkannt, das durch die Marine ein Aufschwung in dem Gebiet zu verzeichnen war, konnte die Stadt nach dem Niedergang der Flotte nicht vom Aufschwung in späterer Zeit davon profitieren, da Preußen in Heppens ihren späteren großen Marinestützpunkt Wilhelmshaven einrichtete. Brake, eigentlich ein Dorf an der Weser, das im südlichen Bereich zum Kirchspiel Hammelwarden und im Norden zum Kirchspiel Golzwarden gehört, hatte die Stadtrechte dann 1856 erhalten, woran die ehemalige Flotte unter Carl Rudolph Brommy nicht unerheblich beteiligt war.

Brake entwickelte sich langsam aber stetig weiter, ohne das es durch die Auswirkungen des 1. Weltkrieges wesentliche Rückschläge zu verzeichnen hatte. Trotzdem machten die Auswirkungen der schweren wirtschaftlichen Lage des Deutschen Reiches auch vor dem Wesergebiet nicht halt.

... und das Bühnenstück „Admiral Brommy - der ersten deutschen Flotte Admiral“ von Alma Rogge

Trotz dieser schweren Zeit, oder gerade deshalb, beschloss der Bürgermeister von Brake, Dr. Winter, ein Freilichtspiel mit dem Hauptthema um die erste deutsche Flotte, Brake und Carl Rudolph Brommy aufführen zu lassen.

Die in Norddeutschland bekannte und hochgeschätzte Dichterin Dr. Alma Rogge¹ erhielt hierzu den Auftrag. Die nötigen Hintergründe der historischen Vorgänge 1848 verschaffte ihr der Oberlehrer Behrends. Titel des Schauspiel „Rudolf Brommy – der ersten deutschen Flotte Admiral“ Durch die Dichterin

¹ (Alma Rogge, geb. 24.7.1894 in Brunswarden/Rodenkirchen, Tochter des Marschenbauern August Rogge, besuchte zunächst eine einklassige Dorfschule und später die Bürgerschule Rodenkirchen. Mit 17 Jahren (1911) besuchte sie ein Internat in Bad Kreuznach, wo sie ihre ersten Gedichte schrieb. Im 1. Weltkrieg schrieb sie ihr erstes Bühnenstück (Up de Freete) und ihr Abitur als Extern in Delmenhorst. Danach studierte Alma Rogge in Hamburg Literatur, Kunstgeschichte und Niederdeutsch. Ihre Doktorarbeit hatte den Titel: „Das Problem der dramatischen Gestaltung im deutschen Lustspiel“ 1926 promovierte sie und arbeitete anschließend im Bremer Schüneverlag als Volontärin. In diese nachfolgende, sehr erfolgreiche Zeit ihrer Tätigkeit fällt die Inszenierung des „Heimat- Festspieles“ um Brommy und seine Marine.

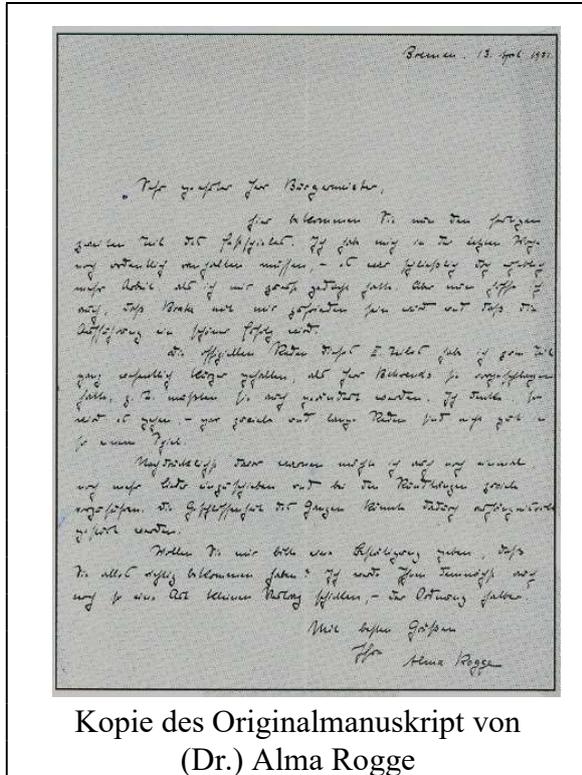
wird ein Bühnenstück so geplant, das sich vorwiegend mit dem Marinegeschehen um 1849-1853 im Bereich von Brake befasst.

Die Dichterin gedachte, die Theateraufführung derart zu gestalten dass neben den geschichtlichen Vorgängen, vor allen Dingen die Kultur der Zeit fest mit eingebunden werden sollte. Hierbei kommt es ihr besonders auf die kulturellen Gegebenheiten der Oberweser, der Musik und dem Tanz, genauso wie der Mundart an. Darum wurden für das Stück die Tanzeinlagen nach historischem Vorbild durch Musikdirektor Thomas einstudiert. Das Stück sollte von Laien gespielt werden, vorwiegend vom

Heimatverein, da es zu dieser Zeit noch keine Theatergruppe in Brake gab.



Alma Rogge



Kopie des Originalmanuskript von (Dr.) Alma Rogge

Das Bühnenstück hat siebzehn Sprechrollen, aber weitere siebzig Rollen für Statisten. Zwangsläufig wurden Mitspieler gesucht und gefunden.

Das Stück selber befasst sich mit den Gegebenheiten der Revolutionsjahre 1848 bis 1853 im Allgemeinen, und den Vorkommnissen um die Schiffe der deutschen Flotte die in Brake ihr Quartier erhalten hatten. Hauptperson ist deren Oberkommandierender Carl Rudolph Brommy, der später die Braker Bürgerin Hascheline Auguste Caroline Gross heiratet.

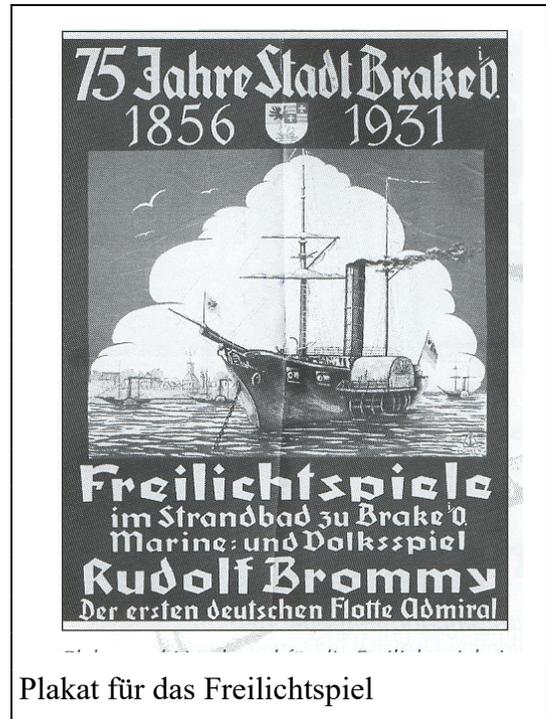
Die Vorbereitungen zum Bühnenstück begann Mitte April 1931, nachdem

Alma Rogge die handschriftlichen Manuskripte des 1. und 2. Teiles abgeliefert hatte. Das ganze Stück, koordiniert von Th. Görlich vom Oldenburger Landestheater, wurde mit großer Ernsthaftigkeit einstudiert.

Die volkstümlichen Lieder und Tänze stammten von Julius Behrens, Musik, nach alten Weisen, wurden von Musikdirektor Carl Thoms bearbeitet und die Tänze von der Tanzlehrerin Thea Toms einstudiert.

Die Planung in Brake sahen für die feierliche Uraufführung des Stückes „Rudolf Brommy – Der ersten deutschen Flotte Admiral“ zum 21. Juli 1931 zunächst einen Umzug durch die Stadt Brake und am Abend dann die Uraufführung des Freilichtspiels am Strandbad vor.

Und so geschah es auch: Die Stadt wurde geschmückt, Kutschen und Fußfolk organisiert und so begannen die Feierlichkeiten zum 75jährigen Stadtjubiläum am 21. Juli 1931 planungsgemäß.



Plakat für das Freilichtspiel



Die Autorin des Festspiels Alma Rogge im offenen Wagen beim Festzug.

Während sich der Festzug durch Brake bewegt beginnen die letzten Vorbereitungen am Strandbad um die Uraufführung den Erfolg werden zu lassen den sich alle Beteiligten Laienschauspieler und Verantwortlichen so erhoffen.



Das Bühnenbild des Freilichtspiels 1931

Die Uraufführung des Stückes, vor gut eintausend Zuschauern, war ein voller Erfolg und wurde mit dem Absingen der neuen deutschen Nationalhymne, dem Deutschlandlied, beendet.

Dieser Erfolg veranlasste Karl Butje schon am Tag der Uraufführung Stimmen und Menschen zu sammeln um auf dieser Grundlage des Brommy-Festspiels den Heimatverein zu stärken. Am selben Abend hatten sich fast 50 Personen gemeldet die Mitglied werden wollten. Am 5. November desselben Jahres kam es zur Besprechung über eine Bühnengründung, der diese am 23. Februar 1932 folgte.¹

In der Tagespresse an der Oberweser, ganz gleich ob in der Weserzeitung, den Bremer Nachrichten, dem Weserboten oder dem Volksblatt, wurde dem Volksstück von Frau Dr. Alma Rogge eine sehr gute Kritik gegeben, ebenso wie den Beteiligten Schauspielern, Sängern und Tänzern des Stückes.

Im Volksblatt aus Nr. 142A. 22. Juni 1931 ist zu lesen...

„Ein Heimatspiel im Strandbad Brake.“ Durch das Volksblatt wird hervorgehoben, dass Brommy im Januar 1849 in Frankfurt am Main in die Technische Kommission eintrat und Anfang März als Reichskommissar an die Weser geschickt wurde. Das Bühnenstück, das als Erfolg gewertet wurde, wurde kurz dargestellt.

¹ Alle Daten entnommen aus dem Begleitheft zum Bühnenstück „Brommy Die Freiheit der Meere“ Freilichttheater in der Seehafenstadt Brake 1998.

Der Weserbote Nr. 143 vom 22.6.1931.

Das Fazit des Weserboten über „Das Festspiel auf dem Harrier Sande“. Das zum 75 Stadtjubiläum aufgeführte Bühnenstück „Rudolf Brommy, der ersten deutschen Flotte Admiral“ war ein voller Erfolg.

Die Bremer Nachrichten (Juni 1931) schreiben...

In dieser Zeitschrift wurde eine kurze aber positive Darstellung des „Freilichtspiel in Brake“ gegeben. Hierbei die positive Darstellung des gelungenen Stückes in Verbindung mit den tänzerischen Einlagen besonders hervorgehoben, ohne auf das geschichtliche Geschehen und den Inhalt des Stück selber einzugehen.

In der Weserzeitung Nr. 361 (Juni 1931) ist zu lesen...

Die Weserzeitung urteilt über die „Freilichtspiele in Brake“. Die „große“ Zeit von Brake war während der Revolution 1848 und die Anwesenheit der Reichsflotte von Brommy in Brake. Das Stück von Alma Rogge spielt in dieser Zeit und in Brake mit dem Hauptgewicht des Hafenlebens von Brake und der Flotte. Die Kritik der Veranstaltung durchweg gut.

Die Anbringung der Gedenktafel am Wohnhaus in Brake

Ein weiteres Ereignis, heute nicht mehr so in der Erinnerung verhaftet, war eine weitere Veranstaltung im Rahmen der Feierlichkeiten zur Stadtgründung vor 75 Jahren in Brake. **Am 13. September 1931** wurde am ehemaligen Wohnhaus von Brommy und seiner Frau Caroline, Mitteldeichstr. 5, eine Gedenktafel angebracht, die auf diesen Umstand verwies.

Hier wohnte 1851-1853 Rudolf Brommy Der ersten deutschen Flotte Admiral.
--

Die Enthüllung der Tafel wurde von Marineoberpfarrer Rönneberger durchgeführt. Neben der Presse wurde die Veranstaltung vom Rundfunk übertragen. Eine Abordnung der Marine aus Wilhelmshaven begleitete die Veranstaltung. Sprecher auf der Feier waren als der Vorsitzende des Braker Marinevereins und ein Vertreter des Marinebundes, die die besonderen Verdienste des Admirals für die Flotte und für Brake hervorhoben¹.

¹ Bild und Text aus: Folter, Walter: Brake in alten Ansichten Bild 73



Rede des Marineoberpfarrers Roenneberger
1931 vor Brommys Wohnhaus in Brake¹

Wie vom Geburtshaus von Carl Rudolph Brommy verschwindet auch dieses Haus später mehr oder weniger „klanglos“ und auch die Erinnerungstafel war lange Zeit „verschwunden“.²

In diesem Jahr (1931) durch Veit Valentin eine der umfangreichsten Darstellungen der Deutschen Revolution 1848 /1849 herausgegeben.³ Die Flotte, das „*Schmerzskind der Revolution*“, habe den Reichsgedanken auf liberal-demokratischer Grundlage symbolisiert und als Ausdruck einer erhofften politischen und sozialen Neuordnung Deutschlands sei ihr Ende mit der Gegenrevolution auch endgültig besiegelt gewesen.⁴ Valentin, mit seinem Blick auf die 48er Marinegründung... „...*die „Flottenbewegung“* habe „*ihren Anfang*“ von „*der schleswig-holsteinischen Sache*“ und habe zu einem „*der stärksten nationalen Impulse des Revolutionsjahres*“ 1848 geführt.⁵

Die politischen Ereignisse der Folgejahre 1932 und 1933 lassen wenig Raum für die Geschichte der 48 Flotte und Ihrem ersten deutschen Admiral.

¹ Uhlrich Leipzig

² Im Zuge der Deichbefestigung wurden mehrere Häuser abgerissen, darunter auch das Haus in dem Brommy zeitweise mit seiner Frau Caroline gewohnt hatte. Der Erinnerungsstein aus dem Jahr 1931 war lange verschollen, und wurde später, auf dem ehemaligen Baugrundstück, auf dem „Gesicht liegend“, wieder gefunden. Heute steht er, zwar auf der falschen Seite der Mitteldeichstraße, wieder auf der Höhe des ehemaligen Gebäudes aufgestellt.

³ Frank Nägle: Die Karriere von 1848. Betrachtung zur ersten deutschen Bundesflotte im Wandel der Zeiten. S. 23 Veith Valentin, Geschichte der deutschen Revolution von 1848-1849 in 2 Bänden 1930/31

⁴ Valentin, Veit: Geschichte der deutschen Revolution 1848-1849, 2 Bde., Berlin 1930-1931

⁵ Frank Nägle: Die Karriere von 1848. Betrachtung zur ersten deutschen Bundesflotte im Wandel der Zeiten. . Fußnote 15. Valentin Geschichte Bd. 1 S. 268f. Valentin erwähnt C.R.Brommy mit keinem Wort.

Zusammenfassung:

Die militärpolitischen Gegebenheiten während der Weimarer Republik ließen die Geschichte der Flotte unter Carl Rudolph Brommy nur im geringen Maße hervortreten, so bei Erwähnungen im militärischen Schriftgut. Mehr Aufmerksamkeit wurde ihm nur im außermilitärischen Bereich, im Zivilen, geschenkt, durch Brennungen von Straßen bei Veranstaltungen oder durch Bühnenstücke. Herausragend hierbei war Norddeutschland mit Brake und Bremerhaven.

Im Teil vier werden wir genauer die Umstände beleuchten wie Admiral Brommy zu Ehren kam, die seinem Gedenken sehr schädlich werden sollte.

Vom System des Dritten Reiches missbraucht.

Die Erinnerungskultur um Carl Rudolph Brommy von 1933-1945