

Wolfgang Meironke
Hömerichstr. 57
51643 Gummersbach
02261 - 22800



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

Von Wolfgang Meironke
Überarbeitet November 2016

Vorwort zum Teil 4a.

Bei der Betrachtung der Marinegeschichte nach dem 1. Weltkrieg, also während der Weimarer Republik, war Carl Rudolph Brommy vorwiegend im Bereich von Bremerhaven und Brake in Erscheinung getreten. Die Marine als Teilstreitkraft der Reichswehr, durch die Alliierten Gegner quasi auf eine Marine des 3. Ranges herabgestuft, hatte zu diesem Zeitpunkt mehr mit ihrem eigenen Selbstverständnis zu kämpfen und hatte wenig Neigung ihre eigene demokratische Geschichte zu reflektieren. Auf jeden Fall; Brommy spielte bei der Traditionspflege der Reichsmarine der Weimarer Republik keine Rolle.¹

Die Politik der Weimarer Republik konnten die verheerenden Auswirkungen des Friedensvertrages von Versailles nur akzeptieren ohne die Möglichkeit zu besitzen, den Schaden, den das deutsche Volk zu ertragen hatte, zu mildern. Die Folgen waren Armut, Ungerechtigkeiten durch die Siegermächte und Unmut in der Bevölkerung. Das war eines der Gründe, die es der NSDAP unter Hitler ermöglichten, Schritt für Schritt demokratische Parteien zu beseitigen. Politisch Unzufriedene, Arbeitslose, überzeugte Anhänger der Lehre Hitlers, das alles Übel für Deutschland durch das Judentum begründet war, konnte Hitler hinter sich vereinigen.

Als Adolf Hitler Anfang 1933 die politische Macht erhält² beginnt bald darauf wieder der Aufbau aller Waffengattungen. Im Rahmen dieser Aufbauarbeit

¹ So auch Kliem Eberhart: Erinnerungen an Admiral Rudolf Brommy. In: Jahrbuch 2014 Der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrt und Marinegeschichte e.V. S.93.

² Um überhaupt eine Kandidatur im Reichstag zu ermöglichen nahm Hitler im Februar 1932 die deutsche Staatsbürgerschaft an! Beck Joachim Blitz & Anker S. 27.

greifen die Nazis zu den bewährten alten militärische Vorbildern, unter denen auch Carl Rudolph Brommy zu finden sein wird. Im Rahmen dieser Erinnerungskampagnen werden durch die Verantwortlichen Politiker und Militärs aber weit mehr Maßnahmen ergriffen um durch die Idealisierung von Militärpersönlichkeiten die Massen für die Idee der Nazis und ihrer Ziele zu erreichen.

So werden Scharnhorst und Gneisenau als überragende militärische Persönlichkeiten genauso hervorgehoben wie die Marinepersönlichkeiten der Kaiserlichen Marine wie z.B. Graf Spee, Hipper oder Scheer. Sie werden zur Benennung von Schiffen und Kasernenanlagen verwendet. Auch Carl Rudolph Brommy als Admiral der „Ersten deutschen Flotte“ geriet in den Fokus der Militärs um sich seiner Leistung und seiner Tragik zu bedienen.

Wir werden die Vielfalt beachten, wo sein Wirken eine Erwähnung und seine Leistungen Anerkennung fanden. Ganz gleich ob in Zeitungsartikeln, Biographien, Theaterstücken oder der Benennung von Militäranlagen und Schiffen wurde seine herausragende Lebensleistung immer wieder mit der Feindschaft durch England instrumentalisiert. Ein Missbrauch, der dem Ansehen des ersten deutschen Admirals bis lange nach dem 2. Weltkrieg viel Schaden zuführen sollte!

Verfolgen wir nun der Reihe nach die verschiedenen Ebenen, in denen das Andenken des ersten deutschen Admiral Carl Rudolph Brommy zwischen 1933 und 1945 verwendet wurde. Hierbei handelte es sich um Tagesereignisse, zum Beispiel die Einweihung eines Denkmals, genauso wie um den Bau von militärischen Anlagen oder Schiffen. Nicht zu unterschlagen ist die Wirkung von Theaterstücken, Büchern und Artikeln, um auf eine Persönlichkeit aufmerksam zu machen. Da gerade Militärische Anlagen oder Schiffe eine lange „Verweildauer“ haben, werde ich die Darstellung zusammengefasst darstellen um so eine unübersichtlichen Zersplitterung der Ereignisse zu entgehen.

Beginnen wir mit Teil a der Rückschau, der sich mit militärischen Aspekten der Zeit zwischen 1933 und 1945 auseinandersetzt. Im Teil b werden wir uns dem kulturellen Gedenken um den ersten deutschen Admiral zuwenden.

Wolfgang Meironke im November 2016

Das Wiederfinden der militärischen Tradition durch das Dritte Reich!

In welcher Lage befand sich die Reichsmarine 1933?

Deutschland durfte nach dem Ersten Weltkrieg durch die Bestimmungen des Versailler Vertrages nur eine Flotte unterhalten, die für Küstenschutz reichte, nicht mehr und nicht weniger. Sie bekam vom 1. Januar 1921 an den Namen: **Reichsmarine**. Alle militärische Aufbauarbeit wurde nach der Übernahme durch die NSDAP unter den Bedingungen der Versailler Verträge weitergeführt. Einen „Ausbruchversuch“ aus der militärpolitischen Fesselung wurde am 15. November 1932 durch die „alte“ Reichsregierung eingeleitet und ein Flottenaufbauplan verabschiedet, der auch Flugzeuge, einen Flugzeugträger und U-Boote vorsah, also alles Waffen, die laut Versailler Vertrag für die deutschen Streitkräfte verboten waren. Hitler gab aber für diese Umsetzung zunächst keine Genehmigung da er die Briten, Franzosen und Amerikaner nicht provoziert wollte. **So die Lage nach der Übernahme der politischen Verantwortung durch die NSDAP.**

Die deutsche Marinetradition, zunächst stark beschädigt, war nach dem Bau des Ehrenmales in Laboe im Jahre 1927 neu belebt worden. Der erste moderne Kriegsschiffneubau, das Panzerschiff A „Deutschland“, war am 1. April 1933 in Dienst gestellt worden. Das neue Segelschulschiff, Ersatz für die gesunkene „Niobe“ war seit 1933 im Bau und soll auf den Namen „Gorch Fock“ getauft werden, einer un militärischen Peron! Auch wurde begonnen, im Militär wie in der Politik, sich nach Personen umzuschauen, die politisch für den Aufbau der Marine genutzt werden konnten.

Das Militär begann sich zu positionieren und suchte dafür nach vorzeigbaren Vorbildern die, allgemein in der Kaiserlichen Marine, spezielle aber in den Helden des 1. Weltkrieges zu finden waren. Aber die Vorbilder für die Marine wurden nicht nur dort gesucht und gefunden. Man ging tiefer in die Geschichte und fand bei der Begründung der Reichsmarine auch die Reichsflotte¹ der Jahre 1848-1852 einige Verbindungen, die geeignet schienen, herausgesellt zu werden. Hierzu wurden drei Bereiche dieser Reichsflotte aus dem Jahre 1848 in Anspruch genommen um die geschichtliche Verbindung zu der Reichsmarine, und späteren Kriegsmarine, herzustellen.

1) Politisch; in der oppositionellen Bewegung des Vormärz des Jahres 1848, als Gedankenträger eines gesamtdeutsch- nationalen Staates, den auch die NSDAP für sich in Anspruch nahm.

2) Maritim; in der Darstellung der Marine, die einzige „gesamtdeutsche militärische Einrichtung“ dieser Zeit von 1848-1852 gewesen zu sein.

¹ WM: Hier traten in der Geschichtsdarstellung nun zwei „Reichsmarinen“ auf, zu deren Unterscheidung man so verfuhr indem man die Reichsmarine der Jahre 1848-53 „Reichsflotte“ benannte, die Reichsmarine des 3. Reiches „Reichsmarine“ nannte.

3) Argumentativ; in den britischen Vorbehalte gegen eine deutsche Flotte (Piratenflagge 1849) als Gefahr für England.

Die Aufrüstung der Wehrmacht war Bestandteil der nationalsozialistischen Politik und für Hitler die wichtigste Voraussetzung für die Rückgewinnung der Vormachtstellung des Deutschen Reiches in Europa und der Welt. Mit dem „Gesetz für dem Aufbau der Wehrmacht“ am 16. März 1935 setzte Hitler seinen Willen das Deutsche Reich wehrfähig zu machen und als geachteter Partner anerkannt zu werden, in die Tat um. Im Zuge dieser Bestrebungen wurde die „Reichsmarine“ am 1. Juni 1935 in Kriegsmarine umbenannt und systematisch aufgebaut.

Nachfolgen werden wir:

- a) Die Geschichte der „Brommy“ Kaserne in Brake.
- b) Die Geschichte des Räumbot- Begleitschiffes „Brommy“
- c) Die Geschichte der beiden „Brommy“- Batterien in Finnland und Frankreich betrachten.

Die Geschichte der Admiral Brommy- Kaserne in Brake 1935 bis 1949

Seit 1935 beginnen auch an der Weser die ersten Gespräche auf militärpolitischer Ebene anzulaufen, um die Kriegsmarine auf- und auszubauen. Auch Brake hatte sich um einen Standort für einen Marinestützpunkt beworben, wissentlich, das auch 1848 der Aufschwung der Stadt auf die damalige Reichs- bzw. Bundesmarine beruhte.

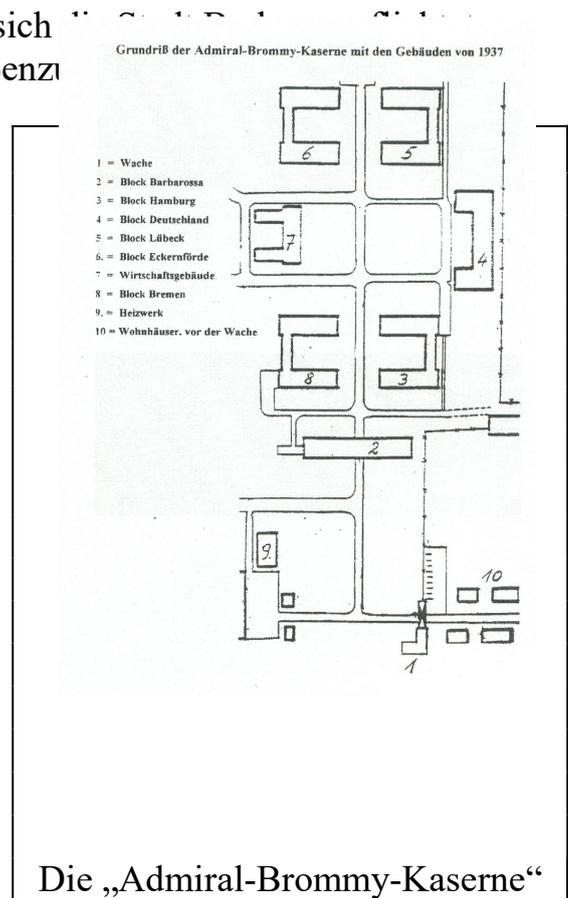
Die Verhandlungen verliefen in der Art, das sich die nötige Infrastruktur für die Kaserne (Straßen zu schaffen, die im Norden der Stadt, auf dem so genannten „Klippkanner- Groden“, aufgebaut werden sollte.¹

Die Straße zur Kaserne sollte eine Fahrbahnbreite erhalten, so dass zwei LKW sich im Gegenverkehr ungehindert passieren konnten. Diese sollte in der Verlängerung der Weserstraße zur Neustadtstraße gebaut werden. Hierbei mussten zur Überquerung des „Braker“ – und des „Klippkammer-Sieltief“ je eine Betonbrücke gebaut werden². Zusätzlich erklärte sich die Stadt Brake bereit, für immerhin 400.000 Reichsmark achtundvierzig Wohnungen für Unteroffiziere zu bauen.

Bereits ab 1. Mai 1936 begannen die Bauarbeiten der Kasernenanlage, deren Bauten auf 2.500 Pfähle aufgebaut wurden³.

Unter härtesten Bedingungen wurde ein Bau nach dem anderen auf dem schweren Marschboden aufgebaut.

Gleichzeitig mussten Verhandlungen mit den Betreibern der Bahn aufgenommen werden, um eine Bahnlinie stillzulegen, die mitten durch das geplante Militärgelände führte.



¹ In diesem Bereich sollen sich auch 1849-1853 die Militäranlagen der Marine befunden haben.

² Eine der Brücken erhielt den Namen „Brommy-Brücke“

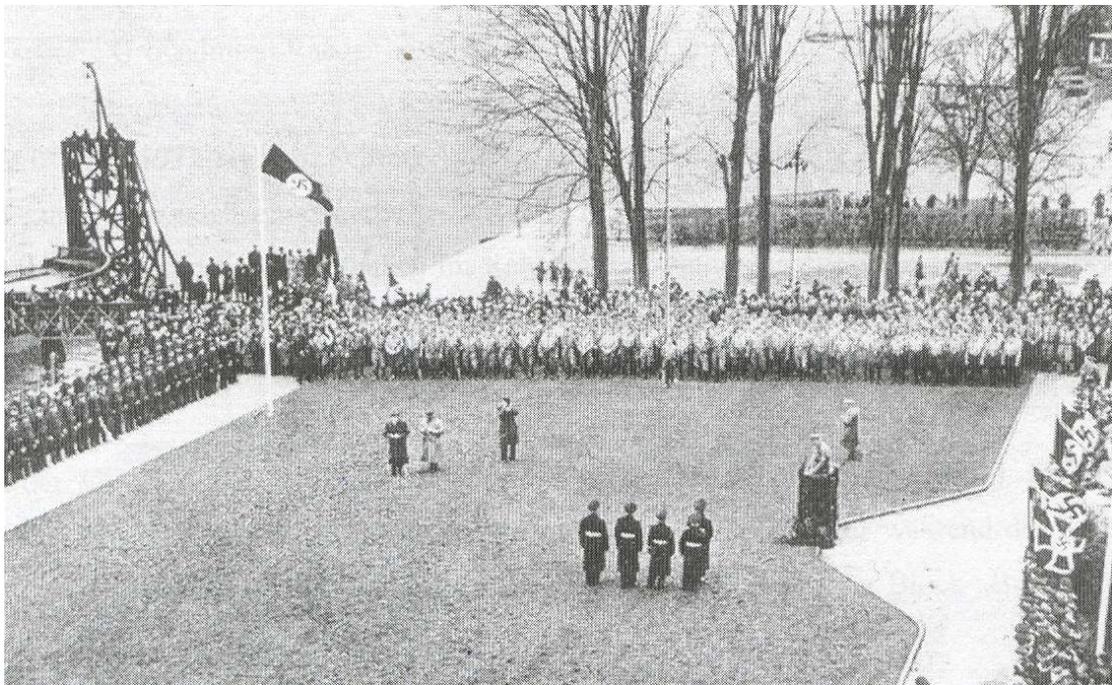
³ Die Eichenpfähle hatten eine Länge von 17 Metern und wurden mit Dampfrahmen ins Erdreich getrieben



Die „Brommy-Brücke“ in Brake im Bau. Im Hintergrund die Rohbauten für die Unteroffiziere der Kaserne.

Wegen des schwierigen Geländes konnte die ursprüngliche Fertigstellung zum 1. Oktober 1936, also eine Bauzeit von 6 Monaten!!!, nicht eingehalten werden. Tatsächlich waren die Arbeiten nach 11 Monaten, zum 1. April 1937 abgeschlossen. Die Einweihungsfeier am 1. April 1937 fand im feierlichen

Rahmen an der Kaje in Brake statt.



Feierlicher Appell an der Braker Kaje am 1. April 1937

Unter Hinweis auf den Namensgeber der neuen Kaserne, Konteradmiral Carl Rudolph Brommy, wurde durch die Redner der Veranstaltung, die Brücke von der Vergangenheit zur Gegenwart geschlagen.

Danach marschierte das gesamte Vorkommando mit dem Musikkorps von Brake kommend, durch die neue „Admiral Brommy- Straße“ zur Kaserne.



Einmarsch des Vorkommandos durch das Stabsgebäude

Bereits am 4. April 1937, also vier Tage nach der feierlichen Übergabe, rücken die ersten Rekruten ein und werden erstmalig in Anwesenheit des 2. Admirals der Nordsee, Konteradmiral Schrader, am 11. Mai 1937 vereidigt.

In der Kaserne wurden in der Folgezeit die Matrosen und Unteroffiziere der 12. Schiffstammabteilung (12 SStA) auf den Dienst an Bord vorbereitet.

Noch während der Bauarbeiten an der Kaserne wurde auch die Grabstätte des ersten deutschen Admirals in Hammelwarden für Propagandaaufmärsche der NSDAP genutzt. So wurde am ungerunden 77. Todestag von Brommy, und schon am 6. Januar 1937, in Hammelwarden eine offizielle Kranzniederlegung durch die NSDAP durchgeführte. Teilnehmer waren vorrangig Mitglieder der Partei, eine Abordnung der Marine und hohe politische Würdenträger der Umgebung.

Ersten „größeren“ Besuch hatte die Kasernenanlage als der Oberbefehlshaber der Marine der 12. SStA am 9. August 1937 erstmals Brake einen Besuch abstattet. Ab nun wurde in der Kaserne über die Jahre hinweg eine unspektakuläre Ausbildung für die Soldaten der Marine betrieben.

Im April 1942 wurde die Tätigkeit der 12. SStA in der Admiral-Brommy-Kaserne in eine Schiffbaumaschinenausbildungsabteilung (SMA) geändert. Neuer Kdr der 2. SMA wurde ab April 1942 KzS (Ing.) Fiering. Ihm folgte ab März 1944 KzS (Ing.) Schild.

Während des Krieges blieb die Brommy- Kaserne weitgehend von Bombenangriffen verschont. Erst unmittelbar vor Ende des Weltkrieges, im

April 1945, wurden der Block „Bremen“ und Wirtschaftsgebäude bei einem Luftangriff beschädigt.

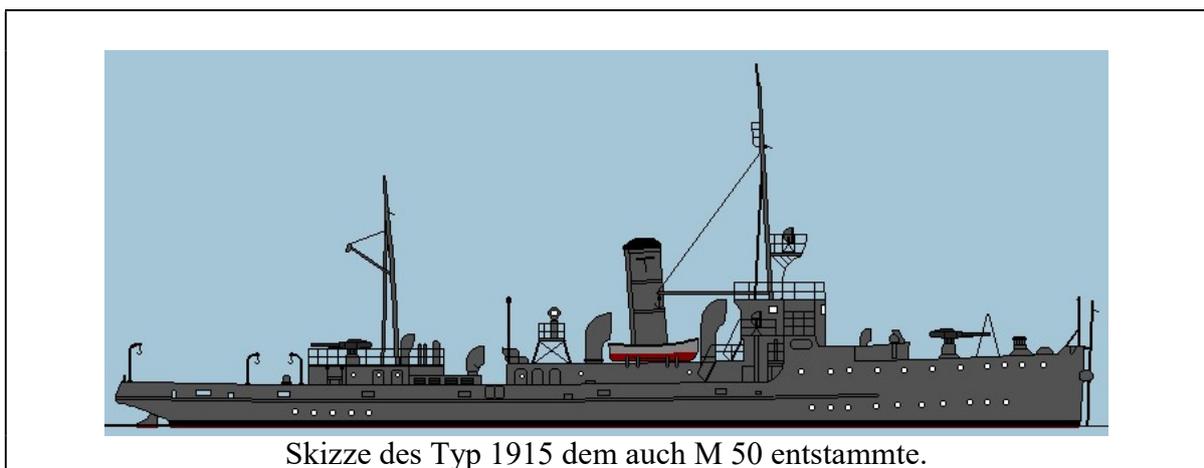
Über das militärische Ende der Kaserne 1945 gibt es keine Unterlagen. Fest steht das das Norddeutsche Gebiet von kanadischen Truppen erobert wurde und später den britischen Truppen Übergeben. Auch in der Chronik der Kaserne ist über dieses Kapitel leider nichts zu lesen.¹ Nachfolgend übernahmen die US-Truppen große Teile des Gebietes links und rechts der Wesermündungsgebietes bis nach Bremerhaven da sie dort ihren Hauptnachschubhafen für ihre Zone im besetzten Deutschland aufbaute.

Die Geschichte des ersten deutschen Kriegsschiffes mit dem Namen „Brommy“ 1937-1944

Obwohl schon der deutsche Kaiser viel von Brommy gehalten hatte, kam es in der Kaiserlichen Marine zu keiner Benennung eines Kriegsschiffes auf den Namen des ersten deutschen Admirals. Die Gründe mögen vorrangig in der Tatsache gelegen haben, dass Carl Rudolph Brommy „demokratisch“ war, die Marine aber „kaiserlich“. So kam es in der Nachfolgezeit, trotz der Sympathien des deutschen Kaisers Wilhelm II gegenüber Admiral Brommy zu keiner Schiffsbenennung.

Die Geschichte des Räumboot-Begleitschiffes „Brommy“:

Die Geschichte des Bootes beginnt mitten im 1. Weltkrieg. Das Minensuchboot M50 (Typ 15) lief am 19.8.1916 bei der Seebeckwerft, Geestemünde, v. St. und hatte wenig mehr als 500 BRT, eine Besatzung von ca. 45 Mann und eine Länge von 58,3 m. Die Bewaffnung bestand aus zunächst 8.8 Geschützen.



„M 50“ wurde für die Minenversuchskommission am 19.9.1916 erstmalig i.D. gestellt, und im Mai 1917 der I. Handelsschutzflottille in Swinemünde zugeteilt. Hier wurden von „M 50“ zwei Handelsschutzfahrten durchgeführt, um dann ab

¹ Alle Bilder aus: Horst Haß, Brake, Chronik der Admiral-Brommy-Kaserne Brake 1935-1997.

dem 1.6.1917 als Führerboot der Hilfsminensuchflottille in die Nordsee verwendet zu werden.

Nach dem 1. WK wurde „M50“ zur Minensuche unter Alliiertes Aufsicht bis zur a.D. am 4.8.1920 im Einsatz gehalten. Am 15.8.1920 wieder i.D. gestellt fand es als Führerboot der 8. Halbflottille Verwendung, um nach über einem Jahr am 28.9.1921 erneut a.D. gestellt zu werden.

Über 10 Jahre mussten nun vergehen ehe wieder Bedarf für die ehemaligen Minensucher bestehen sollte.

Im Rahmen der Marineaufbauarbeit durch Hitler 1933, wurde das Marineprogramm der Weimarer Republik stark forciert und u.a. auch die 2. Minensuchflottille aufgebaut.

Insgesamt wurden 34 Schiffe des Typ 15 von der Reichsmarine übernommen. „M 50„ wurde (mit weiteren 7 ehemaligen Minensuchbooten des 1. WK) mit 500 Nummern

versehen und am 2.10.1933 als „M 550“ i.D. gestellt. Am 1. Juni 1935 verlor die Teilstreitkraft der Marine ihren mit viel kaiserlichem Staub behafteten Namen „Reichsmarine“, und wurde in „Kriegsmarine“ umbenannt. Ab dem 1.10.1935 erhielt die Flottille die Bezeichnung „1. Gleitbootflottille“, die aber bereits am 1.4.1936 wieder a.D. gestellt wurde.

Außer „M 550“ wurden alle Boote verlängert, da der Kriegsmarine für die Formierung ihrer Geschwader noch Tender und Begleitschiffe fehlten. „M 550“ wurde als Räumboot-Begleitschiff vorgesehen und durch Verfügung des OKM vom 26.11.1937 in „**Brommy**“ umbenannt. Die in Dienst Stellung als „Brommy“ erfolgte am 19.2.1938 für die 1. R-Flottille.

Am 21.9.1938 übernahm „Zichten“ (ex M 538 ex M 138) diese Aufgabe in der 1. R- Flottille und „Brommy“ wurde der Ausbildungsabteilung der 2. R-Flottille zugewiesen. Nun fungierte „Brommy“ ab November 1938 als Begleitschiff der aktiven Flotte in der Nordsee, das zu Kriegsbeginn 1939 auch ihr Operationsgebiet wurde. Ab nun stand besonders das Suchen von Minen im deutschen Küstenvorfeld im Vordergrund. Zu diesem Zeitpunkt verfügte die 2.

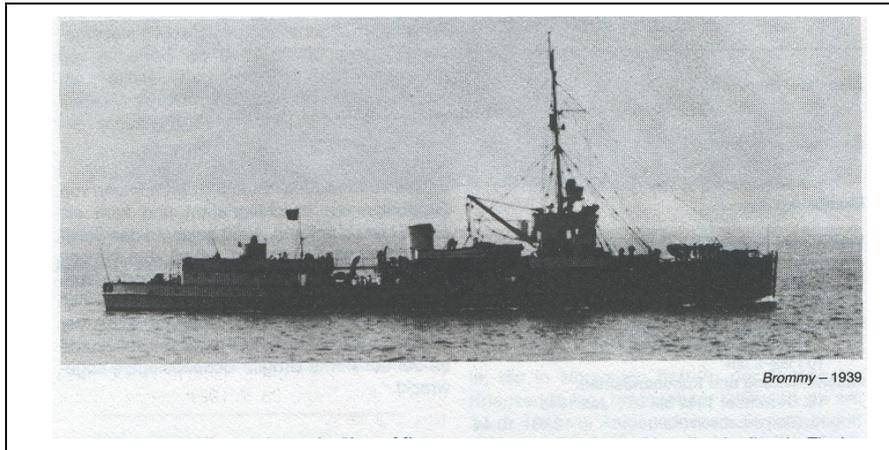


Ein Minensuchboot des Typ 15 aus dem 1. Wk aus dessen Baureihe M 50 stammt.¹

¹ Minensuchboot der der Kaiserlichen Marine Typs 15 vor Anker, 19. Juni 1918

R- Flottille über 23 Räumboote und dem Begleitschiff „Brommy“ ex R 550, ex R 50.

Einen ersten herausragenden Höhepunkt erlebte die Besatzung der „Brommy“ im April 1940, als sie im Verband der Kriegsschiffgruppe 10 am Unternehmen „Weserübung“, an der Besetzung von Norwegen teilnahm. Ziel waren die Einsatzhäfen von Fanö, Esbjerg und Nordby. Unter der Führung des Kommodore Ruge auf dem Führungsboot „Königin Louise“ bestand der



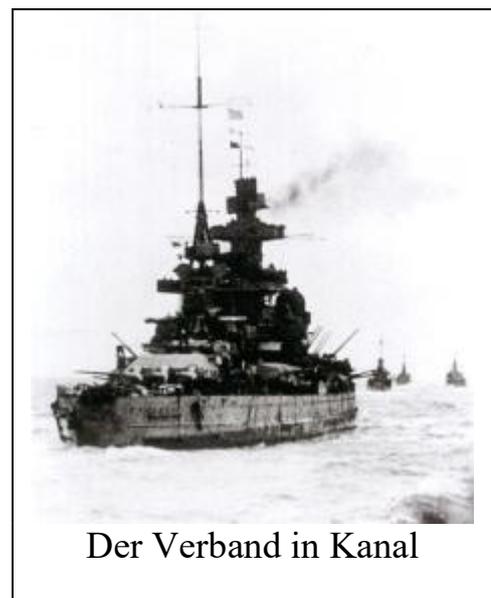
Verband aus vier Minensuchbooten (M 4, M 20, M 48 und M 102), zwei Fischdampfern und den Booten der 2. R. Flottille. Einziger Verlust der Gruppe, war M 20 das in der Narwabucht von russischen

Flugzeugen versenkt wurde.¹ Die Flottille verblieb danach nur kurz in Norwegen und verlegte bald über Holland weiter an die französische Küste.

Boulogne sur Mer wurde nun der Heimathafen der 2. R-Flottille. Von hier aus verrichteten sie als „Arbeitspferde zur See“ den schwierigen Dienst des Räumens von Mienen vor den Einfahrten der Häfen und den Fahrwegen vor der französischen Küste, wobei zwei besondere Einsätze erwähnenswert waren.

Zunächst die Rückführung der schwerer Einheiten „Scharnhorst“, „Gneisenau“ und „Prinz Eugen“ durch den Englischen Kanal im Frühjahr des Jahres 1942 nach Deutschland, „Operation Cerberus“.

Nach wochenlangen streng Geheim durchgeführten Minensucharbeiten durch die 1., 2., 4., 5. und 12. M-Flottille. und der 2., 3. und 4. R-Flottille, sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, um die drei deutschen Großkampfschiffe von Brest nach der Nordsee verlegen zu können.



¹ Lexikon der Wehrmacht sagt 12. Minensuchflottille (M 1202-M1208).

In der Nacht zum 12. Februar 1942 verlassen die Schlachtschiffe *Scharnhorst*, *Gneisenau* und der Schwere Kreuzer *Prinz Eugen* Brest, ohne dass der Gegner etwas davon mitbekommt, obwohl viele britische Kräfte bereit stehen, jeglichen Ausbruchversuch in den Atlantik sofort zu melden. Hauptsächlich von Zerstörern gesichert kann der Verband lange in See stehen ehe die britische See- und Luftmacht versucht den Durchbruch zu verhindern. Einen wesentlichen Teil des Erfolges trägt an diesem Tag die Luftwaffe, die den Verband erfolgreich gegen alle Angriffe aus der Luft verteidigen kann.



Auch die Flottillen der Minensucher- und Räumverbände stehen in dieser Nacht und am Tag im Einsatz um den Weg, der nun festgelegt ist, nochmals nach Minen abzusuchen und zu beseitigen. Im Einsatzbereich der 2.R- Flottille wird der Seeweg so gesichert, dass der wertvolle Verband ohne Minenkontakt passieren kann. Trotz der wochenlangen Minensuche erhalten *Scharnhorst* zwei, *Gneisenau* auf Höhe der holländischen Küste einen Minentreffer, können jedoch mit eigener Kraft Wilhelmshaven bzw. die Elbe-Mündung erreichen. Die wochenlangen Einsatzfahrten der Besatzung der „Brommy“ und der anderen Einheiten hatten diesen Erfolg erst möglich gemacht!

Noch im selben Jahr, im Herbst des Jahres 1942, bahnt sich wieder eine groß angelegte Verlegung durch den Kanal an.

Im Herbst 1938 charterte die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 die *Schwabenland*, ein ziviles



Katapultschiff, für die Südpol-Expedition unter Kapitän Alfred Ritscher an.¹

Gerade von dieser geheimnisumwitterten Expedition zurückgekehrt wurde das



Die „Schwabenland“ in der Antarktis 1939.

Schiff am 12. Oktober 1939 von der Luftwaffe beschlagnahmt und nach Kriegsbeginn zunächst an der französischen Atlantikküste zur Unterstützung der Seeaufklärung genutzt.

Heimathafen des Flugzeug-Schleuderschiffes an der französischen Küste sollte für lange Zeit Le Havre werden, von wo die Flugzeuge zu Erkundungsflügen eingesetzt

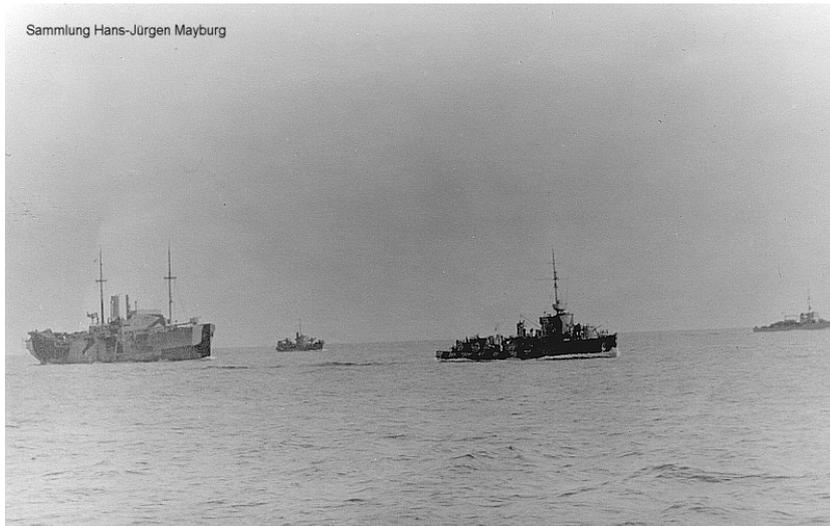
wurden. Da das Schiff aber zuviel Treibstoff verbrauchte sollte es, auch wegen der Bedrohungslage über Kiel nach Norwegen verlegt werden, wo es dringender für die Fernaufklärung gebraucht wurde.

Obwohl seit Anfang Januar 1942 geplant zog sich die tatsächliche Verlegung bis Ende Juli 1942 hin. Wieder wurde im Vorfeld des Unternehmens durch die R-Flottillen ein großer Teil der geplanten Wegstrecke nach Minen abgesucht. Bei diesem Durchbruchunternehmen mussten die kleinen Minensuch- und Räumboote den Schutz des wertvollen Schiffes aber selber stemmen da keine Zerstörer für dieses Unternehmen zur Verfügung standen.

Zunächst verlegt die „Schwabenland“ im Schutz der 2. Minensuchflottille am 5. August 1942 von Le Havre nach Boulogne sur Mer, um am darauffolgenden Tag, den 7. August, im Rahmen des besonders stark gesicherten Geleites Nr. 2322, weiter in die Nordsee zu verlegen.

Wegen der zu erwartenden starken Bedrohung durch britische See- und Luftverbände wurde ein besonders starkes Geleit aufgebaut. Neben den beiden oben genannten Tendern nahmen von der 2. R-Flottille zwei Räumboote, von der 12. R-Flottille acht Räumboote, von der 8. M-Flottille 5 M-Boote, und von der 15. V-Flottille drei, und von der 18. V-Flottille vier Vorpostenboote teil. Der Verband ging am 7. August um 23.00 Uhr von Boulogne sur Mer aus in See. Bereits um 1.00 Uhr des 8. August erfolgt der erste massive Angriff durch britische Schnellboote, wobei eines der gegnerischen Schiffe versenkt wurde.

¹ Internet: Deutsche Antarktis- Expedition 1938-39.



Links im Bild die „Schwabenland“ während der Überführung am 7. August 1942 im Kanal¹

Schon 70 Minuten später, um 2.13h, erfolgt der nächste britische Schnellbootangriff, der ebenfalls erfolgreich abgewehrt werden kann. Diesmal werden zwei britische Schnellboote versenkt. Nach nochmals einer Stunde, um 3.15 h, erfolgt der dritte Angriff von Schnellbooten, wo

wieder eins der gegnerischen Boote versenkt werden kann, ohne an den deutschen Konvoi heran zu kommen. Das Geleit läuft ohne Verluste in Vlissingen ein.²

Nun muss der Geleitschutz am nächsten Tag den gefährvollen Weg nach Boulogne sur Mer erneut zurücklegen. Über Verluste auf deutscher Seite ist nichts bekannt geworden und die Besatzung der „Brommy“ verrichtete weiter ihren schweren Dienst an der französischen Atlantikküste um den deutschen Schiffen und U-Boote eine sichere Aus- und Einfahrt zu den Häfen an der französischen Atlantikküste zu gewähren.

In der nachfolgenden Zeit steht die „Brommy“ weiterhin im Einsatz. So soll zum Beispiel ein R-Boot Verband aus 6 Booten in Boulogne von 2 englischen Bombern angegriffen worden sein. Die Besatzung der „Brommy“ hatte dabei einen Toten, ihren Rudergänger, zu beklagen.

Das Ende der Räumbootes „Brommy“ am 16. Juni 1944

Zur Unterstützung der Alliierten Invasion an der Atlantikküste vom 6. Juli 1944 kommen 3467 schwere Bombern, 5409 Jäger, 1645 mittlere, leichte wie auch Torpedo-Bomber und 2316 Transportflugzeugen und Lastensegler zum Einsatz!

Die Einsatzmöglichkeiten Deutschlands zu dieser Zeit sind erschreckend gering! Am 6. Juni 1944 standen in diesem Bereich der deutschen Luftwaffe 39 veralteten Junkers Ju 88 (ZG 1) und 119 Me 109 Jagdflugzeuge (ca. 50%) der JG 2 und JG 26 zu Verfügung!

¹ Bildquelle Internet „Schwabenland“

² Christian Grams. Luftwaffe-zur-See.de

Nachfolgend versuchen die verschiedenen Kleinkampfverbände der Marine, Zerstörer, Schnellboote und U-Boote, gegen die Invasionstruppen zu agieren.

Um die Kampfgruppen der Alliierten vor Angriffen von See her zu schützen begannen von England aus wenig später massive punktuellen Bombenangriffe auf die deutschen Stellungen an der französischen Küste in unmittelbarer Nähe der Landungsstände.



Teile des Hafens nach dem Angriff. Gut zu erkennen die versenkten Schiffe und die Bombeneinschläge in den Gebäuden und der Hafenanlage.¹

Nachdem in der Nacht vom 14. auf den 15. Juli Le Havre mit schweren Bombern angegriffen worden war (38 versenkte deutsche Kriegsschiffe), wird in der Nacht vom 15. auf den 16. Juni 1944 ein schwerer Luftangriff auf Boulogne sur Mer ein geflogen, um die alliierten Seestreitkräfte zu entlasten.

In dieser Nacht greifen insgesamt 297 Lancaster, Halifax und

Mosquitos der Bombergruppen 1, 4,5,6 und 8 der RAF die französische Hafenstadt an. Fast alle im Hafen liegenden Schiffe der Kriegsmarine werden dabei versenkt oder stark beschädigt.

Unter ihnen auch die R-Begleitschiffe „Von der Groeben“, „Brommy“, „Von der Lippe“ und weitere sechs Räumboote, drei Minensucher, zwei Vorpostenboote, zwei Artilleriefährprame, drei Schlepper, fünf Hafenschutzboote, insgesamt also 23 Schiff der Kriegsmarine. Weitere Boote



Der Hafen von Boulogne am 25.9.1944²

¹ Bildquelle Battlefieldsww2.com

² Bildquelle: wlb- Stuttgart.de. Hier gut zu erkennen, das die Hafenanlagen weitgehend von militärischen Schiffen verlassen war und die versenkten Schiffe bereits weitgehend entfernt worden waren.

werden beschädigt. Über Tote und Verletzte auf der „Brommy“ und den weiteren Schiffen ist im Detail nicht bekannt.¹

Die Marine Artillerie Abteilungen mit dem Namen „Brommy“ 1939-1944

Nach jetzigem Stand der Forschung gab es im 2. Weltkrieg zwei deutsche Batterien mit der Bezeichnung „Brommy“. Eine Marine Küsten Batterie, die 1/517 in Finnland, Kap Kamanow, die von Dez. 1941 bis 1944 im Einsatz gestanden haben soll, und eine Marine Küsten Batterie, die an der französischen Atlantikküste im Bereich der Hafenzufahrt von Cherbourg gestanden hat.

Bei Kriegsbeginn bestanden die Marine-Artillerie-Abteilungen I Kiel, III Swinemünde, V Pillau und VII Memel im Ostseebereich, II Wilhelmshaven, IV Cuxhaven und VI Emden im Nordseebereich. Artillerie und Flak waren in ihnen vereinigt,

1) Die Stellung „Brommy“ bei Kap Kamanow, Dez. 1941 bis 1944

Wenden wir uns zunächst der finnischen Batterie zu die nachweislich von Lt. d.R. Kurt Sensenhauer geführt wurde, der die Marine-Küsten-Batterie 1/517 auf Kap Romanov / Finnland bis zu seinem Tod im Jahre 1943 geführt hat. Die Batterie bestand aus 4 X 15 cm Seezielkanonen auf Lafette C28. Sie war zum Schutz des Nordmeeres auf finnischem Gebiet aufgebaut worden zum Schutz vor russischen Angriffen.

Die Quellenlage ist etwas verschwommen da sich um den Batterieführer Lt. Sensenhauer einige Legenden gebildet haben, die immer und immer wieder auftauchen und verwirrende Darstellungen wiedergeben.²

Der Bau der Batterie 1/517 am Kap Romanow begann im Dezember 1941, der Batteriechef Olt. Sensenhauer konnte die vier modernen 15 cm SK C/28 aber erst im September 1942 feuerbereit melden.³ Alle diese Geschütze standen ebenso wie die einzelne französische 15,5 cm Kanone 416(f), als Leuchtgeschütz und leichte Flak, in offenen Bettungen. Den benötigten Strom für die Geschützsteuerung erzeugte ein Schiffsdiesel.⁴

¹ Die 2. Räumbootflottille wurde danach 1945 in der Ostsee neu aufgebaut.

² Das betrifft vorrangig den angeblichen Einsatz einer Marinesondertruppe zu Kriegsbeginn auf der Westernplatte, nach der Lt. Sensenhauer für diesen Einsatz das EK1 erhalten haben soll. Verschiedene offizielle Stellen aber dementieren, dass ein Lt. Sensenhauer im Einsatz war, dementsprechend auch kein EK1 erhalten haben kann!

³ Diese Angaben zu Sensenhauer und seiner Batterie stehen im Gegensatz zu anderen Aussagen (Marine-Artillerie-Abteilung 513, die dann in die der 517 aufgegangen sein soll. Hierbei wird diese Batterie (513 und 517) sehr oft in Klammern (Brommy) genannt.

⁴ Rudi Rolf, Der Atlantikwall; Michael Schmeelke, Alarm Küste S. 44; Wilhelm von Harnier, Artillerie im Küstenkampf.

Wenn es in den verschiedenen Quellen zur Benennung der MAA 1/ 517 Kap Romanov kommt wird sehr häufig in Klammern 6/ 513 MKB² „Brommy“ Memel-Ostsee angegeben. Die MBK 6/ 513 wurde im September 1940 im Bereich Kirkenes aufgebaut, wobei die 6/ Batterie wohl bei Vardö eingesetzt worden war (inoffizieller Namen „Brommy“). Im Juli 1943 gab die Marineabteilung 513 vier Batterien (1., 5-7) an die Marineabteilung 517 ab.³

In der folgenden Zeit stand die 1./ 517 Batterie im Ständigen Gefecht mit russischen Batterien, die mehrmals schwere Treffer der russischen Gegner einstecken mußten. Bei einem dieser russischen Artillerieangriffen wurde Lt. Sensenhauer 1943 durch Granatsplitter am Kopf so schwer verletzt, das er wenig später daran verstarb.

Kartenausschnitt der Stellung Sensenhauer 1./ 517 in Finnland¹



E in 15 cm Geschütz auf einer offenen C 28 Bettung im Küstenvorfeld.

Das gesamte Gebiet von Kap Romanow musste 1944 im Rahmen des russischen Angriffes auf dieses Gebiet verlassen werden, nachdem die Stellungen durch die deutschen Bestzungen zerstört worden waren. Danach kommt es in

Nordeuropa zu keinem weiteren Verweis auf eine „Brommy“ Batterie.

¹ Internett: Sensenhauer, MAA 1./517

² MAA Marine Artillerie Abteilung. Ihr unterstanden die MKB = Marine Küsten Batterie.

³ Internet: Marine-Artillerie Abteilung Part II (500-Y) Feldgrau .com

2) Die Batterieanlage „Brommy“ im Rahmen des Atlantikwalles, gebaut an der nördlichen Hafenanlage von Cherbourg.

Im Juni 1940 wurde in Cherbourg mit dem Bau von mehreren Küstenverteidigungsanlagen begonnen und drei Batterien aufgestellt, die dann dem Marine-Artillerie-Regiment 26 unterstellt wurden. Das Regiment gliederte sich in die Marine Artillerie Abteilungen 260 für den Bereich Cherbourg, Marine Artillerie Abteilungen 262 für den Bereich Brest und der Marine Artillerie Abteilungen 264 für den Bereich Lorient. Personell wurde die Einheit wohl in Memel aufgebaut und dann nach Frankreich verlegt.

Dem Artilleriekommandeur 260, Cherbourg, unterstanden die:

Batterie Hamburg (West) in Fermanville (4 x 24-cm)

Batterie York (West) in Querqueville (4 x 17-cm)

Batterie Brommy (West) bei Les Caplains (4 x 15-cm)¹

Molenbatterie Cherbourg (4 x 9,5-cm)



15 cm Sk C 28 in offener Bettung

Die Bauarbeiten an der Marine-Küsten-Batterie begannen Anfang September 1940 auf dem Gelände der alten französischen Batterie Les Capelains. Das 94 m über dem Meeresspiegel gelegene Gelände, nördlich der Stadt gelegen, war geradezu ideal um den Hafen von Cherbourg sowie dessen Zufahrtswege zu schützen. Bereits am 10. September 1940 wurden die

drei veralteten franz. 16,7 cm Geschütze demontiert, unmittelbar darauf begannen Einheiten der Marine-Bau-Bataillone 311 und 313 die ersten Geschützplattformen zu betonieren. Nur drei Wochen später wurden vier moderne 15 cm S.K.C/28 Kanonen installiert. Diese standen aber im offenen Gelände.

In den folgenden Monaten wurde die veraltete Infrastruktur der ehemaligen franz. Batterie modernisiert, unter anderem wurden neue Unterkünfte für die Geschützbedienungen errichtet.

Eines der Hauptbedrohungen dieser Zeit waren die ständigen Angriffe der britischen Bomber, die vom nahen britischen Festland ein und das andere Mal die Stellungen um Cherbourg angriffen.

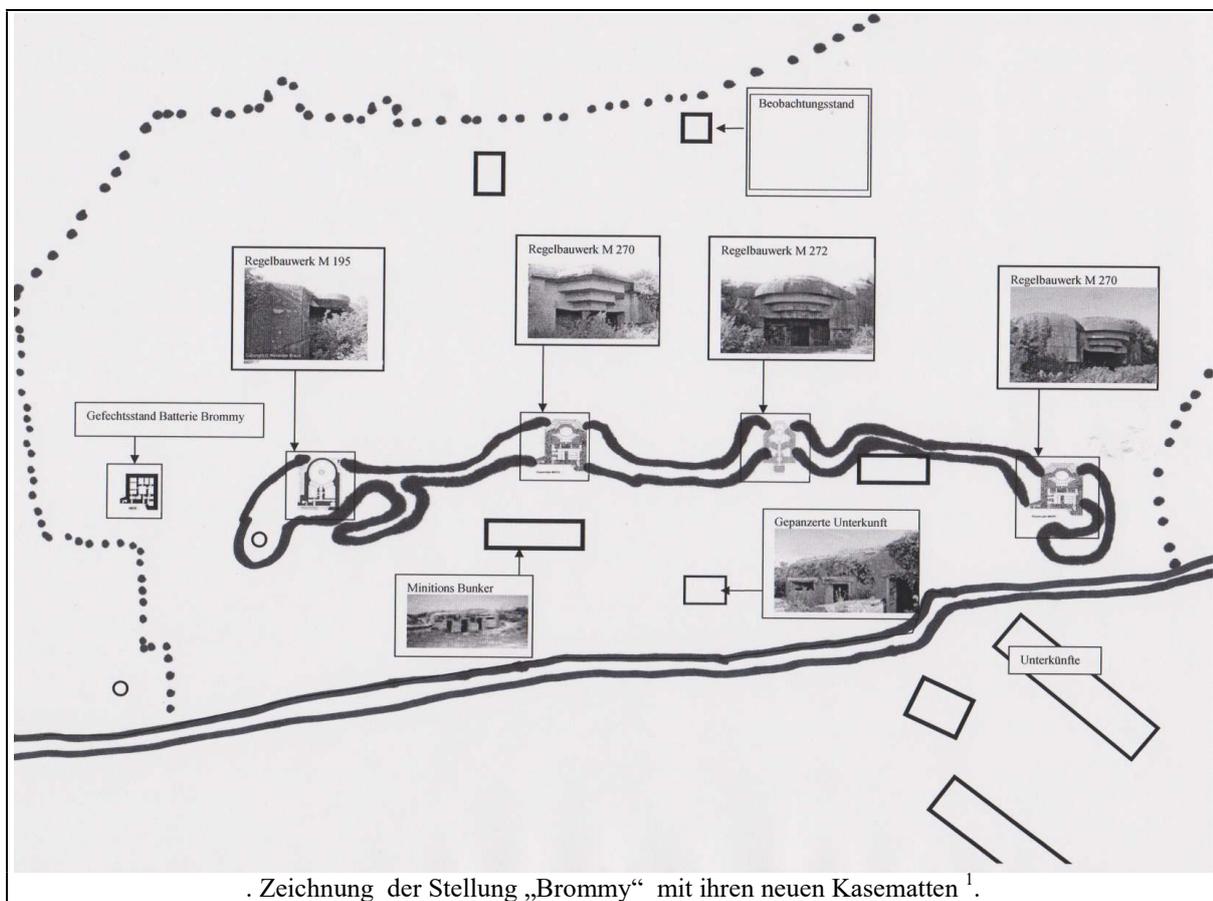
¹ 4. Batterie Marine-Artillerie-Abteilung 260, Brommy-Batterie. Die Batterie hatte die Feldposten-Nr. 45789.

Seit der Invasion in Dieppe im August 1942 waren man in Deutschland davon überzeugt, dass die Alliierten bei ihrer nächsten Landungsinitiative versuchen werden, einen Hafen einzunehmen, um möglichst rasch Soldaten, Material und die notwendigen Versorgungsstrukturen an Land zu setzen. Deshalb wurden sämtliche bedeutenden Häfen der Westküste Europas in wahre Festungen, bestückt mit großkalibrigen Kanonen verwandelt, um eine eventuelle Invasionsflotte zurückzustoßen.

Bis August 1943 wurden dann, bis auf den Bau eines Leitstandes bzw. Peilstandes sowie der Installation eines 1,5 m Durchmesser Scheinwerfers, an der Batterie keine weiteren nennenswerten Veränderungen vorgenommen.

Im September 1943 legte die Organisation Todt ein Minengürtel mit 2.800 Minen rund um das Batteriegelände. Um auch gegen die zunehmenden Überflüge durch feindliche Aufklärungs- und Kampfflugzeuge besser geschützt zu sein, wurden zwei 4 cm bzw. drei 2 cm Flak in Stellung gebracht.

Ab Dezember 1943 wurde mit dem Bau von vier Kasematten (1 x Regelbautyp M272, 2 x M270 und 1 x M195) begonnen, die im Mai 1944 fertig gestellt waren. Somit gestand für die Besatzungen ein besserer Schutz vor Bomben.



¹ W. Meironke Zeichnung 2016

Kurz vor der Invasion wurde die Bewaffnung der Batterie durch eine Alarmflakbatterie (vier 7,5 cm Flak), die nur durch Sandsäcke geschützt wurde sowie durch zwei 7,62 cm Feldkanonen russischer Bauart ergänzt.



Zum Landesinneren hin wird die Festung durch zwei Verteidigungsgürtel gegen Landangriffe geschützt. Einen ersten, etwa zehn Kilometer langen, halbkreisförmigen Verteidigungsgürtel, einen zweiten Verteidigungsgürtel direkt vor den Toren der Stadt.

Seit sich die Kriegslage 1943 zu ändern begann, wurde es auch für die Soldaten des Atlantikwalls immer klarer das es nur eine Frage der Zeit sein würde, wann französisch besetztes Gebiet durch die Alliierten angegriffen würde.

Indes, der Gegner handelte nicht wie vermutet, indem er versuchte vorhandene, aber stark gesicherte Häfen anzugreifen, oder der engsten Stelle bei Callais, sondern er mied diese ausdrücklich und landete an flachen und gut zugänglichen Küstenabschnitten die von den Deutschen nicht mit großkalibrigen Waffen verteidigt würden.

Im Rahmen der nun beginnenden Kämpfe, Hitler hatte Cherbourg im Frühjahr 1944 zur Festung erklärt, wurde das Gebiet schon bald von weit überlegenen US- Truppen abgeschnitten und wurde nicht, wie vermut von See her angegriffen, sondern von Land aus. Diese Sicherungsanlagen waren natürlich nicht so stark ausgelegt und mussten sich nun stark ausgerüsteten amerikanischen Truppen entgegenstellen. Durch alliierte Flugzeuge wurden schon wenig später über das Gebiet von Cherbourg Flugblätter abgeworfen die zur Kapitulation aufriefen.



¹ Internet: Normandie 1944. Kampf um Cherbourg

Die Truppen waren angewiesen bis zur letzten Patrone und letzten Mann zu kämpfen da deutsche Truppen herbeieilen würden, was aber letztlich aber nicht gelang.

Hauptproblem für die Stellungen waren die britischen und US-Flugzeuge die zu hunderten, aufgeteilt in immerwährenden Angriffswellen, die deutschen Stellungen angriffen. So griffen am 22. Juni 11 Gruppen leichter und mittlerer Bomber der 9th US Army Air Force (insgesamt 387 Flugzeuge) in mehreren Wellen insgesamt 11 definierte Ziele an. An diesem 22. Juni gingen drei Infanterie-Divisionen des US VII Corps ab 14:00 zum Angriff auf die Stellungen der Landfront Cherbourg über. Trotz zum Teil erbitterter Gegenwehr der deutschen Verbände gelang es den US-Einheiten, den äußeren Stellungsring der deutschen Verteidigungsfront an allen Angriffspunkten zu durchstoßen.

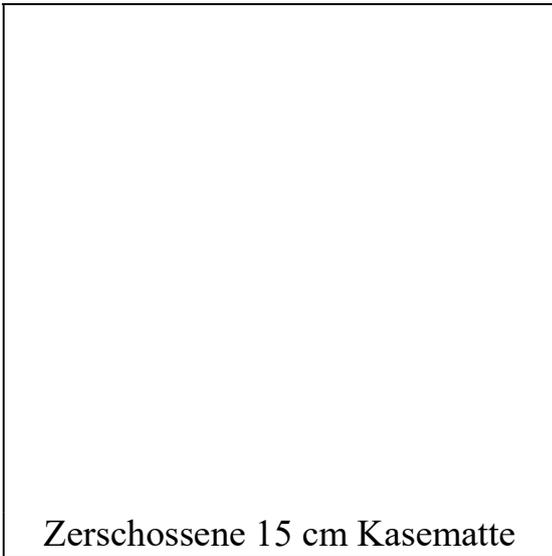
Die deutschen Truppen um Cherbourg kämpften lange ohne jede Aussicht auf Erfolg da sie total abgeschnitten waren so auch die „Brommy- Batterie.

Am Abend des 24. Juni war das 12th US-Infantry Regiment unter Colonel Luckett bis zu dem nur wenige Hundert Meter südlich der Brommy Batterie gelegenen Tourlaville vorgedrungen, ein Angriff stand nun unmittelbar bevor. Nachdem am Morgen des 25. Juni ein Schwarm P-47 Thunderbolt Jagdbomber insgesamt 13 Bomben auf die Batterie abgeworfen hatte, näherte sich das 1st Bn. 12th IR, vorsichtig entlang der Route des Couplets (heutige D 120) dem Batteriegelände. Da die Amerikaner auf einer Kasematte eine weiße Fahnen ausgemacht hatten, gingen diese davon aus, dass sich die gesamte Garnison ergeben wollte und rückte, ohne Deckung zu nehmen, näher¹. Die Deutschen eröffneten mit mehreren Mörsern und 2 cm Flakgeschützen das Feuer, das sechs Amerikaner schwer verwundete. Mit Unterstützung der Panzer des 70th Tank Bataillon drangen die Amerikaner daraufhin in das Batteriegelände vor. Trotz der Überlegenheit der US-Truppen konnte die „Brommy- Batterie erst nach



¹ Unklar bleibt auf welcher der vier Kasematten die weiße Fahne befunden haben soll.

mehrständigem harten Kampf eingenommen werden, 400 Mann der Batterie gerieten in Gefangenschaft.

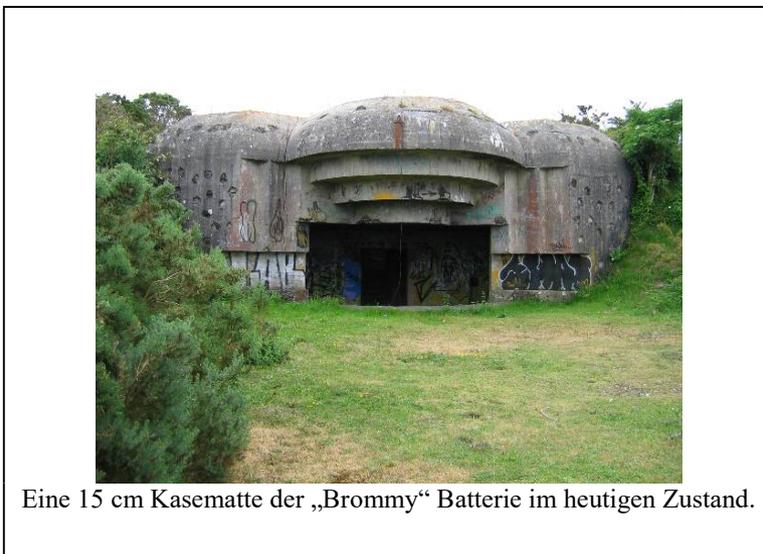


In höchster Eile wurde nun die auf Cherbourg zulaufende Naval Taskforce 129 unter Rear-Admiral Morton Deyo informiert, dass die Batterie Brommy in amerikanischer Hand war und daher kein Beschuss von See erfolgen sollte, um weitere amerikanische Opfer durch „Freundliches Feuer“ zu vermeiden.

Welche Verluste die Batterie „Brommy“ im Abwehrkampf zu beklagen hatte sind nicht zu erfahren gewesen.

Nachfolgend wurden alle Batterie und Versorgungseinrichtungen der Marine und des Heeres überwältigt oder ergaben sich den weit überlegenen amerikanischen Kräften.

Die Festung Cherbourg ergaben sich am 26. Juni, also einen Tag nach der Einnahme der Brommy-Batterie, den US-Truppen.



Bis in die heutige Zeit sind noch viele der von den Deutschen aufgebauten Festungswerke um Cherbourg zu besichtigen.