Teil 6
Die Erinnerungskultur um Carl Rudolph Brommy von 1956-1975
Der schwierige Umgang mit Tradition (in der Bundeswehr).

Stand 6.1.2022

Einleitung:

Deutschland 1949: die vier Besatzungszonen der Hauptsiegermächte, das freie Saarland und die gemäß dem Potsdamer Abkommen unter polnische und sowjetische Verwaltung gestellten Ostgebiete

Alle Alliierten waren 1945 (felsenfest?) überzeugt, dass ein Deutscher nie wieder die Möglichkeit erhalten dürfe eine Waffe zu führen. Die Durchführung, ja selbst das Gedankengut durch Deutsche in diese Richtung wurde durch die Alliierten unter Todesstrafe gestellt! Unabhängig vom Misstrauen der Alliierten untereinander: Stalin traute keinem seiner „Partner“, Englands Premier hatte schon zum Ende des Krieges die Meinung vertreten das er meinte mit Hitler das „falsche Schwein“ geschlachtet zu haben, der US-Präsident hatte zu Stalin ein größeres Vertrauen als gegenüber dem britischen Premier(!), und Frankreich wurde zunächst ganz außen vorgelassen, war sehr beleidigt und boykottierte alle Verhandlungen bis es etwas „Gleichberechtigung“ erreicht hatte! Unter solchen Umständen war eine „gedeiliche Zusammenarbeit“ unter den Siegermächten eher Wunschtraum als Realität, die spätestens mit Schaffung der NATO und des Warschauer Paktes auch offiziell ihr Ende gefunden hatte. Wie kamen nun das geteilte Deutschland, getrennt durch Wirtschaft und Militär, in die Position als „verlässliche Partner“ der jeweiligen Institution in Ost und West, wieder Waffen führen zu dürfen?

Die weitgehend unbekannten Schritte, die zum Beispiel gerade die Marine betrafen im Detail aufzuzeigen, ist weder der Raum noch das Thema das hier ansteht. Deshalb nur kurz angedeutet: Die wichtigsten Institutionen waren in Westdeutschland das **Naval Historical Team Bremerhaven, der Labour Service Unit (B) der US Navy ”** und Großbritanniens „**German Minesweeping Administration (GMSA)**.

Deutsche Minensuchboot im Einsatz der Alliierten.

Ihre überaus positiven Erfahrungen mit deutschen Zivil- und Militärpersonen waren das Fundament, seit 1945 bis zu diesem Zeitpunkt (1956), das eine (Wieder?) Bewaffnung im westlichen Wertesystem überhaupt erst ermöglichte.

Einer dieser Männer, die sich bei der Erlangung von Vertrauen und Zuverlässigkeit deutscher Marinesoldaten hervorgetan haben muß war auch der Korvettenkapitän Georg G.A. Willi Pinkepank der ab dem 9. September 1945 Flottillenchef der 1. Mienensuchflottille, auf "M 7", seit dem 28. November 1945 Flottillenchef der 2.Sperrbrecher Flottille, und vom 1. Januar 1946 in der Deutsche Minenräumdienstlinie, Cuxhaven (GMSA) tätig war.[1]

Als eine der Ergebnisse der politischen Lage 1949 war die, dass durch die „westlichen Militärgouverneure“ von den „Hohen Kommissaren“ abgelöst und im August 1949 der erste Deutsche Bundestag gewählt wurde. Das vordringlichste Ziel der unter Bundeskanzler Konrad Adenauer gebildeten Regierungskoalition war der weitere wirtschaftliche Aufbau der jungen Bundesrepublik, die spätestens durch den Ausbruch des Koreakrieges 1950 die Gefahr vor Augen sah, im Ringen um die nun als „Kalten Krieg“ bezeichneten Konfliktsituation unter die Räder zu kommen.

Sie mußten sich in irgendeiner Weise dazu erklären, auch mit eigenen militärischen Kräften die militärische Integrität des westlichen Bündnissystems sichern zu wollen. Hierzu wurde eine militärische Beteiligung in der Europäischen Verteidigungsgemeinschaft (EVG) angestrebt. Als dieses, wegen des Einspruchs Frankreichs nicht gelang wurde eine Mitgliedschaft in dem Nordatlantikpakt (NATO) eingeleitet. Die „Remilitarisierungspolitik“ führte zu einer heftigen Diskussion zwischen Regierung, Opposition und darüber hinaus durch alle Schichten der Bevölkerung, die durch die Medien im Für und Wider befeuert wurden.

Ein weiteres bedeutende Ereignis zu dieser Zeit waren die Vorkommnisse in der „Ostzone“ vom Jahre 1953, als durch das sowjetische Militär, in einem inneren Konflikt der Arbeite gegen die SED, mit Waffengewalt und Panzereinsatz gegen unbewaffnete Menschen vorgegangen wurde. Für viele in Westdeutschland, sich ausmahlend, wie es unter solch einer Diktatur bei einer „Wiedervereinigung“ aussehen könnte!

Wie ambivalent die politische Lage im Ringen der beiden Supermächte UdSSR und USA war, zeigen die Krisen 1956 an, in der die Bundesrepublik Deutschland eine eigene Verteidigungsarmee, aufstellt. In dieses Ränkespiel der Interessen geriet 1956 Ungarn, als dort russische Panzer für „Ordnung sorgten“ und im Nahe Osten die Suez-Krise in deren Folge Chruschtschow sogar mit dem Einsatz von Atomwaffen drohte, sollten die Westalliierten sich weiter militärisch am Suez-Kanal engagieren.

---

[1] **Dr. Douglas Peifer**, Air Command und Staff College . **Internationale Zeitschrift für Seegeschichte** Band 1 Nummer 1 April 2002 . Hierin der Einsatz geheimer Sondereinsätze in der Ostsee, die von deutschen Schnellbooten durchgeführt wurden um Agenten in der aus ihren Einsätzen zu holen.

In dieser sehr brisanten Phase der Weltpolitik begann in der Bundesrepublik Deutschland die Aufbauphase der Bundeswehr!

Veranstaltung am 12. November 1955.

Als am 12. November 1955 die ersten 101 freiwilligen Soldaten ihre Ernennungsurkunde erhielten begann eine neue Ära. Nach etwas mehr als zehn Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs stellte die Bundesrepublik mit Erlaubnis, und unter Kontrolle der Westalliierten, eine Armee auf. Ein Vorgang der im „Osten“ bereits im Geheimen durch sie SED und der UdSSR begonnen worden war, als dort stark bewaffnete paramilitärische „Polizeikräfte“ aufgebaut wurde, die über Panzer und Schiffe verfügten.

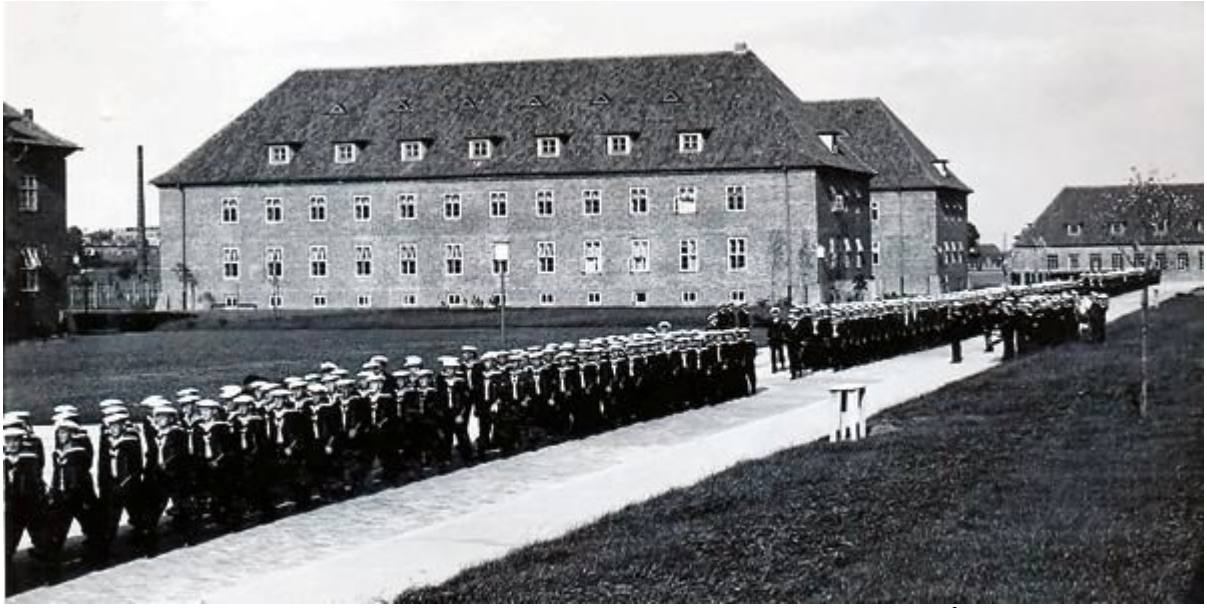
Am 16. Januar 1956 begrüßten Theodor Blank und Karl-Adolf Zenker die ersten 140 Freiwilligen der Marine und erklärten, dass dieser Tag der Beginn einer „**neuen“** Deutschen Marine bedeutete. Blank, Adenauer Sicherheitsberater und erster westdeutscher Verteidigungsminister, und Zenker, Leiter der Abteilung für Marineplanung in Blanks Abteilung, hatte diesen Tag geplant und vorbereitet seit 1950 bzw. 1951. Die Verantwortlichen konzentriert sich auf Verhandlungen auf höchster Ebene zwischen den Westalliierten und der Adenauer Regierung, über die Aktivitäten des Amtes Blank, über Bundestagsdebatten und zu den erweiterten Verhandlungen über die Rolle Deutschlands in der fehlgeschlagenen Europäischen Union, (der Verteidigungsgemeinschaft) und ihre spätere Integration in den Nordatlantikvertrag Organisation (NATO).

Die vielen Widerstände in der jungen Bundesrepublik beim Aufbau der Bundeswehr auf den verschiedensten Ebenen im Inneren und auch aus dem Ausland, sind nicht das Thema, aber sie gab es. Der Druck aus dem Osten war aber spätestens nach dem Korea-Krieg, für viele so überwältigend, zum Schutz der Bundesrepublik, die Bundeswehr aufzubauen und vorher der NATO beizutreten.

Nun wurde auch für die junge Bundeswehr wieder das Thema „Tradition“ wieder „auf das Schild gehoben“ spätestens dann als es galt Kasernen und Schiffe zu benennen!

Nachfolgend werden die einzelnen Bereiche die „Brommy“ betreffen kompakt dargestellt, So die Geschichte der Kaserne in Brake, das Schulschiff „Brommy“ usw.

Die Brommy-Kaserne 1956-1975



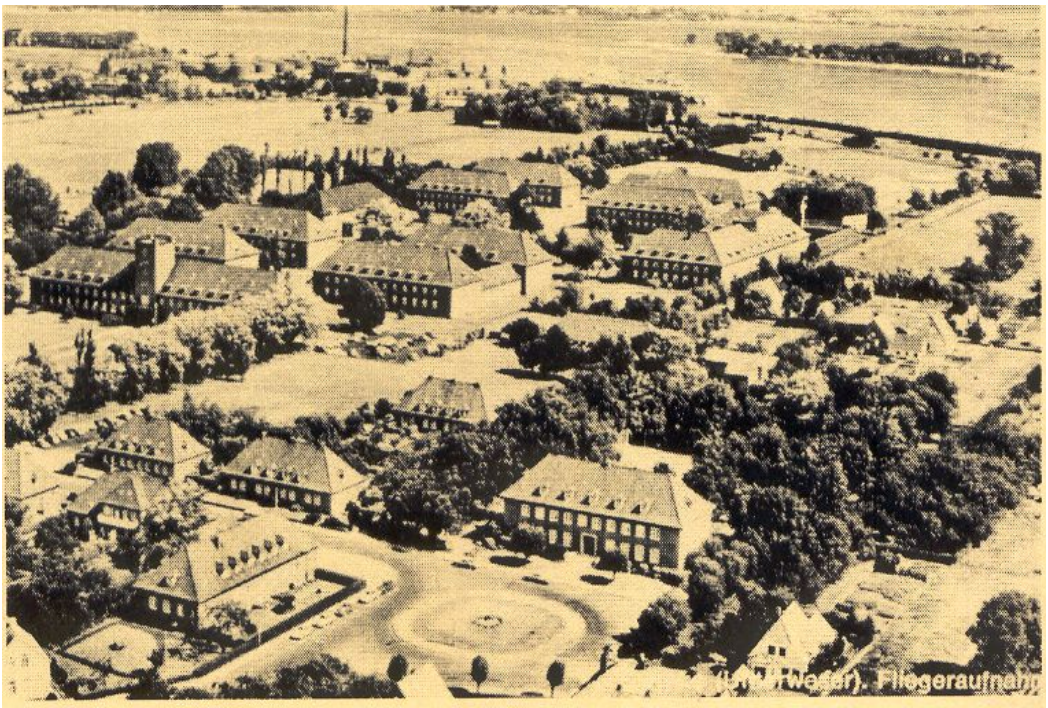
Die Admiral-Brommy-Kaserne in Brake wurde 1937 eingeweiht. [2]

Einleitung:
Als Grundlage der Ausbildung in der Marine der Bundeswehr wurde am 15. Juli 1956 ein Schiffsstammregiment in Wilhelmshaven aufgestellt und später nach Glückstadt an der Elbe verlegt. Am 15. Juli 1959 wurde es in Marineausbildungsregiment umbenannt. Dem Regiment waren vier Schiffsstammabteilungen (SStA) unterstellt, die am 15. Juli 1959 in 1.–4. Marineausbildungsbataillon (MAusbBtl) benannt wurden. Diesen Bataillonen oblag die militärische und seemännische Grundausbildung
Die Bundeswehr entschloss sich, aufgrund der guten Tradition der Marine in Brake, die Kaserne zu übernehmen. Beachtenswert hierbei war, dass die Bundeswehr den alten Namen der „Reichsmarine“ „Admiral Brommy-Kaserne“ übernahm! Ein Vorgang der fast einzigartig war.

Mit dem Aufstellungsbefehl Nr.4 (Marine) wurde am 03. April 1956 in Eckernförde die 4. Schiffsstammabteilung aufgestellt. Ein Teil dieser Einheiten sollten nach Brake verlegt werden. Im selben Jahr begannen deshalb die ersten Schritte die zivilen Nutzungen in der ehemaligen „Brommy Kaserne“ zu beenden und dem Militär wieder verfügbar zu machen.

Das Marineausbildungsbataillon 4 wurde am 3. April 1956 als 4. Schiffsstammabteilung in Eckernförde aufgestellt und unterstand zunächst direkt dem Kommando der Marineausbildung. Im Dezember 1957 verlegte es nach Brake an der Unterweser.

[2] Bild: Archiv **Klaus Kirsch** 1 / 3, Der Braker Chronist hat viel Wissenswertes über die Stadt zusammengetragen. So zur Geschichte Admiral-Brommy-Kaserne hat er Infos und alte Postkarten gesammelt.

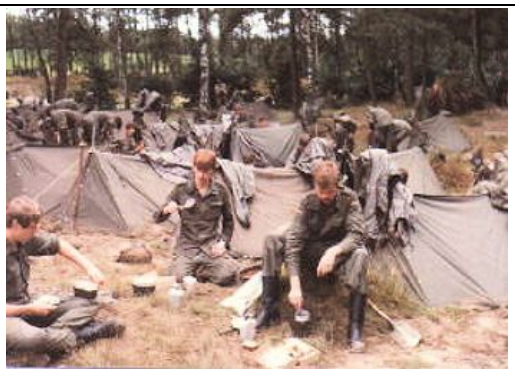


Ohne große äußerlichen baulichen Veränderungen die „Admiral Brommy-Kaserne“ nach der Übernahme unter gleichem(!) Namen durch die Bundeswehr 1956

Die Brommy-Kaserne mit Blick vom Stabsgebäude aus.

Am 1 September des Jahres rückte ein erstes Vorkommando unter KptLt Erding zunächst in die freigemachten Blöcke „Eckernförde“ und „Deutschland“ ein. Unterstellt war die Einheit der Marineunteroffiziersschule.

Bereits am 2. Dezember 1957 zogen zwei Kompanien der 4. SStA in die Blöcke ein.



Li. Angehörige einer Schiffsstammabteilung beim Exerzieren etwa 1957
Re. Grundausbildung eines Lehrganges in Brake.

Ein besonderer Tag für die MAubBtl 4 war die Übergabe der Truppenfahne, die im feierlichen Rahmen aus der Hand des Inspekteurs der Marine an der MUS in Plön dem Verband übergeben wurde.

Inspekteur der Marine
Viceadmiral Friedrich Ruge.

Als das Bataillon zu 4 Kompanien ausgebaut worden war erhielt die Brommy Kaserne am 14. August 1960 erstmals „großen“ Besuch vom damaligen Inspekteur der Marine, Viceadmiral Friedrich Ruge.

Der ersten „scharfen Einsatz“ der Soldaten der Brommy- Kaserne sollten nicht eine militärischer, sondern ein „ziviler“ werden, als der damalige Innensenator von Hamburg Helmut Schmidt, während der Sturmflut am 16. und. 17. Februar 1962 um militärische Unterstützung bat. Im Rahmen dieser großen Hilfsaktion wurden das gesamte Bataillon für Rettungseinsätze, zum Deichschutz und zu Instandhaltungsmaßnahmen im Bereich des Jadebusen und der Unterweser eingesetzt

Die Bundeswehr im Deicheinsatz an der Weser bei der Sturmflut 1962.

Auch an vielen Kreuzungen standen Soldaten oder Polizisten um den Verkehr zu regeln da alles was Hilfe brachte Vorfahrt hatte. Zudem mußten gegen die Zuschauer dieser Kataststrophe vorgegangen werden die den Verkehr stark behinderten.

Wenig später zog als dritte Einheit, im Juli 1962, die Marinefernmeldegruppe (FmGrp mot) in den Block „Eckernförde“ der Brommy Kaserne ein.
Besuch des Inspekteurs der Marine Zenker am 2. August 1962 (MaubBtl 4).

Über die Verbindungen der Führungsebene der Bundeswehr zur Stadt Brake und dem Umland ist wenig bekannt, da es weitgehend reibungslos verlief und im Bemühen bestand, das beide Seiten von einem gedeihlichen Umgang nur profitieren konnten. Gerade der Hochwassereinsatz 1962 hatte diese Verbindung noch intensiviert. Als es dann zur Brandbekämpfung des Bataillons am 23. und 24. Dezember 1963 bis nach Neujahr kam, weil im Braker Hafen ein Schuppen mit Zucker und Getreide im Großbrand geraten war, konnten die Soldaten der Brommy-Kaserne wieder wertvolle Hilfe leisteten.

Durch den "Tunnel" des Stabsgebäudes sind tausende Rekruten in die Kaserne marschiert.

Besuch des Inspekteurs der Marine Zenker am 9. August 1964 (MAubBtl 4).

Links, der Block "Bremen". Rechts die Offiziers- und Unteroffiziersmesse

Ein Höhepunkt für die Rekruten war die Vereidigung, die jeweils im I. und IV. Quartal auf dem Exerzierplatz der Kaserne stattfand.

Im Februar 1966 wurden die Soldaten der Brommy Kaserne erneut im „Schneeeinsatz“ gefordert. Auch hier bewiesen die Soldaten der Marineeinheit aus Brake, wie auch andere Einheiten der Jungen Bundeswehr, ihre Einsatzbereitschaft. Durch diese aufopferungsvollen Tätigkeiten entstand zur Bevölkerung von Brake und dem Umland eine immer bessere Bindung.

Eine besondere Bindeglied der Freundschaft der Stadt Brake zu ihren Soldaten bildete das „Caffee Admiral Brommy“ das seit der Übernahme von Estera und Leisor Herschkopf im Jahre 1963, bis zum Ende der Kaserne, ein wichtiger und kultureller Treffpunkt Junger Menschen aus der Umgebung und der Stadt Brake, und den Soldaten der „Brommy-Kaserne“ sein sollte.

Eine sehr alte Aufnahme von dem späteren Cafe „Admiral Brommy“

Die FmGrp (mot) verliess die Brommy Kaserne im Oktober 1966 wieder, so das Platz geschaffen wurde um eine 5. Kompanie der Ausbildungskompanie einzurichten. Da die Stadt Brake ihren Wirtschaftsbereich erweiterte, musste der von der Marine genutzte Bootshafen aus dem Binnenhafenbereich verlegt werden. Neuer Standort des Bootshafen sollte an der Weser zwischen der Fähre Brake und der Fettraffinerie werden.

Am 31. August 1967 erhält das Marineausbildungsbataillon4 (MaubBtl 4) einen erneuter Besuch des Inspekteurs der Marine Karl Zenke in Brake.

Admiral Karl Zenke

Erneut zeichnen sich Veränderungen in Brake an, als im Oktober 1967 auch der Stab des „Trossschiffverband“, zwischenzeitlich in „Versorgungsflotille“ umbenannt, den Standort Brake verlässt. Die gesamte Verlegung ist im März 1968 abgeschlossen.

Durch die Reduzierung des Grundwehrdienstes von 18 auf 15 Monate wurde auch die Ausbildung in den Marine auf eine neue Ebene gestellt. Aus dem 4. Marineausbildungsbataillon wurde ab 01. Januar 1973 die Technische Marineschule II – Lehrgruppe Grundausbildung (TMS II – LehrGrp GA). Sie unterstand nun der Technische Marineschule II in Bremerhaven. Die Ausbildung von einer reine militärischen, wurde auf eine kombinierte militärisch-fachlichen Grundausbildung umgestellt. Schwerpunkt war die Ausbildung der Verwendungen:

- Dampftechnik (Verwendungsreihe 41),
- Motorentechnik (VR 42)
- Elektrotechnik (VR 43).

Wappen der der TMS - LehrGrp GA Brake

Durchschnittlich wurden nun ca. 2400 Rekruten jährlich ausgebildet. Es erfolgten Um- und Neubauten in der Kasernenanlage der Brommy-Kaserne, so z.B.: Unterrichtsgebäude (1973), Betreuungsgebäude (1974),

Da die Geschichte der Kaserne noch nicht beendet, aber das Ende des Berichtszeitraum (1956-1974) erreichte ist, unterbrechen wir hier die Darstellung, sehen aber die Planungen für die Kfz-Pflegehalle und Sportstätten, und werden in der nächsten Folge darüber berichten.

Die Schulfregatte „Brommy“ ex brit. „Eggesford“ 1959-1979

Die ersten Waffensysteme die die junge Bundesmarine erhielt waren alte ausgemusterte Schiffe der USA und Großbritannien, die in Reserve lagen. Im November 1957 wurden mehrere alte britische Zerstörer, unter ihnen die „Eggesford“, von der Bundesrepublik Deutschland angekauft um sie einer Grundüberholung und Umbau in Pembroke-Doc zu unterziehen.

MHS Eggesford (Hunt-Klasse L15

Es ist dem gebürtigen LeipzigerAdmiral Ruge zu verdanken, dass die ersten Schulschiffe Namen bekamen, die eine Tradition für die Bundeswehr über Namen bedeutender Persönlichkeiten der deutschen Militärgeschichte vom 17. Jahrhundert bis zum Ersten Weltkrieg identifizierte, und als Namen (Kl. 138) „Brommy-Klasse“ erhielt. Das waren die Fregatten „Brommy“ (Carl Rugolph Brommy 1804-1860), „Raule“ (Bejamin Raule 1634-1707), „Gneisenau“ (Neidhardt Gneisenau“ 1760-1831), Scharnhorst“ (Gerhard von Scharnhorst 1755-1813), „Graf Spee“(Maximilian Reichsgraf von Spee1861-1914) „Scheer“ (Reinhard 1863-1928), und „Hipper“ (Franz von 1863-1932).

Schon bald war das Kommando bestimmt, das die Bauaufsicht während der Herrichtung des britischen Zerstörers „L 15“ ("Hunt-Klasse") des 2. Weltkrieges in ein Schulfregatte „F 218“ der jungen Bundeswehr zu begleiten und zu beaufsichtigen hatte. 12 Soldaten wurden ab dem 1. Mai 1958 vom BMvG nach Pembroke Dock beordert, um mit folgenden Personen Bauaufsicht zu betreiben. KL Niemeyer - STO - OB Pagel - Unterstützung STO - OB Brehm - Funker - B Dollinski - Maschine (Kessel) - B Schubert - Waffen - OMt Neumann - Maschine (Turbine) - OMt Huber - Decksdienst - G Fischer - Motoren - G Radke - Schreibdienst - G Schnabbe - Maschine - G v. Selasinski - Maschine - G Walter - Maschine

Technische Daten

Typ: Schulfregatten, Klasse 138. Erbaut in Großbritannien als Geleitzerstörer der HUNT III-Klasse nach Entwürfen ab 1938/40, gemäß Kriegsbauergänzungsprogramm. Stahlbau (XIV Abteilungen) Seitenhöhe 5,26 m , aktive Schlingerdämpfungsanlage. Nach Umbau: ABC – Schutz. Vermessung

Maschinenanlage: Zwei Satz Parsons-Getriebeturbinen je 9500 PS/7000 kW, 380 u/min/Welle. Zwei Admiralitäts-Wasserrohrkessel mit natürlichem Umlauf und Überhitzerteil (Betriebsdruck 21 atü. Dampftemperatur 350°C, Dampfleistung 43 t/h). E-Anlage: Zwei Turbogeneratoren je 60 kW. Nach Umbau: Zwei Dieselgeneratoren je 180 PS/132 kW. Zwei vierflügelige Schrauben. Ein Ruder.

Das auf Reede liegendes eingemottetes Schiff lag bereit für eine Werftliegezeit von ca. ½ Jahr, woraus dann 1 Jahr wurde. Es wurden in Höhe der Wasserlinie sämtliche Außenhautplatten ebenso wie der Schornstein erneuert, der Mast überholt Das vordere Geschütz, der Pompom-Torpedosatz und die Wabo-Werfer entfernt. In Inneren des Schiffes kam es zu diverse Umbauten um für die späteren Schulungen des Unterwasserwaffen-Personals achtern ein Schulungsraum einzurichten. Das als Fregatte geführte Schiff war nun einsatzbereit. In Pembroke erfolgt die Übernahme zwecks Überführung am 14. April 1959 als EGGESFORD. Nach Probefahrten und Restarbeiten ging die Heimreise am 28. April über Portland-Weymouth weiter mit einer reibungslose Ankunft in Bremerhaven. Nach einigen Tagen Fahrt zum Standort Flensburg.

14. Mai 1959 mit dem Namen BROMMY (F 218) als Schulschiff für die Marineunterwasserwaffenschule in Flensburg in Dienst gestellt

Die Indienststellung als „Brommy“ (F 218) erfolgte am 14. Mai 1959 als Schulschiff für die Marineunterwasserwaffenschule. Im Kriegsfall sollte die

Schulfregatte „Brommy“ dann als U-Bootjäger ein gesetzt werden, und hatte demensprechend unter den Rumpf die benötigte Ausrüstung angebracht.[3]

Das Bordleben war für die Besatzung gewöhnungsbedürftig. Wasser zum Duschen gibt es nur im Hafen, die Toiletten haben „Western“-Türen, bei der Grundausbildung begnügt man sich mit dem bekannten „Donnerbalken“. Zu acht leben die Mannschaften in einem Raum, schlafen, essen, haben dort Freizeit und sogar Unterricht. Das Schiff wurde mit einer Besatzung von knapp 100 Personen in der Unterwasserwaffenschule in Flensburg eingesetzt. Später wurden auf der Fregatte Offiziersanwärter ausgebildet, die Besatzungsstärke war dabei auf bis zu 140 Marinesoldaten angestiegen.[4]

Der Ärmelaufnäher für die Uniform der Besatzung hatte dasselbe Aussehen wie das Bugwappen der „Brommy“ die das Aussehen der alten Kriegs-Flagge der Bundesmarine 1848 hatte.

Hinsichtlich des fachlichen Erfahrungsaustausches waren Fahrten nach Den Helder (Holland) öfter im Programm. Die Kadettenausbildung, verbunden mit 3 Auslandsreisen, die rund um England, Frankreich, Spanien, Portugal, Italien, Griechenland, Kreta und Malta führten, gehörte ebenso dazu. Navigationsbelehrungsfahrten für die Marineschule Mürwik, die weitestgehend nachts absolviert wurden, fanden ebenfalls wiederholt statt. In der Ferienzeit der Marineschule bekam das Schiff zur eigenen Ausbildung eine längere Nordlandreise in die norwegische Fjorde. Ferner wurden im Kattegat mit modernsten Torpedos Versuche durchgeführt.

Die Schulfregatte „Brommy“ (F 218) ex „Erggesford“

[3] **Hans-Jürgen Brieger:** Vom Zerstörer zur Schulfregatte „Brommy“ In: Nordbayrische Nachrichten.
[4] .Quelle: https://www.shz.de/730951 ©2021

Die achtere Doppellafette (10,2 cm) blieb als letztes Geschütz von allen in England gekauften Fregatten auf der „Brommy“ erhalten. Die noch eingelagerte Munition für dieses Kaliber wurde für die Artillerieschule in Holtenau zur Ausbildung der Ari-Leitoffiziere im Ostsee-Schießgebiet auf Schleppscheiben etwa in 3 Wochen verschossen.

Männer der Besatzung der Schulfregatte Brommy in Porto, Portugal. 1961

1961 hatte eine Reise mit Brommy um Schottland/England nach Sevilla/Spanien begonnen die wieder viele neue Eindrücke brachte, aber vorranging dem „Flaggezeigen“ bei den Nato-Partnern galt und auf bilateraler Ebene die Verbindung der Besatzungen zum Ausland aufzeigen sollten, da auf „gutes Benehmen“ und gutes Auftreten an Bord und an Land geachtet wurde.

Als die Flutkatastrophe 1962 über Norddeutschland hereinbrach, befand sich die Brommy und die Raule auf dem Weg zu einer Auslandsreise in den Atlantik und brachte die Brommy in arge Bedrängnis. Reisebeginn war am 08.Januar 1962 von der Ostsee aus. Reiseziel das Mittelmeer bis nach Saloniki. Schon seit Einlaufen in die Nordsee verschlechterte sich das Wetter. Im Kanal, auf Höhe von Dover kam die Brommy in einen sehr starken Sturm, der ihr bald zum Verhängnis geworden wäre. Im Kesselraum 2 gingen, durch die starken Erschütterungen im Schiff ständig die Wasserstandsgläser zu Bruch. Die Reserven waren bald aufgebraucht so dass der Kessel abgesetzt (gelöscht) werden musste. Mit nur noch einem Kessel konnte die Fahrt gegen den Sturm und Wellengang nicht mehr lange gehalten werden. Wir machten Fahrt achteraus in Richtung Calais. Die Funker hatten viel zu tun, zumal sämtliche Militär-Funkstellen an der Küste und auch viele andere ausländische Funkstellen und auch Norddeich Radio ausgefallen waren.

Li.Nördliche Einfahrt nach Dover, Molenkopf von Dover

Das Schiff musste Dover als Nothafen anlaufen. Lotsenunterstützung wurde wegen der zu hohen See abgelehnt.

Bei See querab und unglaubliche Krängung hielt die Brommy diesen Belastungen stand was bewies was für ein gutes Seegehendes Schiff die Fregatte war. Als der Molenkopf von Dover passiert werden konnte war, waren Schiff und Besatzung erst einmal gerettet und es wurde Anker geworfen! Doch ging die See höher und schlug über den Molenkopf - der Anker hielt nicht mehr und die Fregatte wurden auf die gegenüberliegende Mole gedrückt. Nur einige Meter vor der Mole konnten wir Meter für Meter voraus fahren, kollidierten wegen zu geringer Ruderwirkung aber mit einem portugiesischen Tanker. Mit diesem konnten aber schließlich Leinenverbindung herstellen werden und die Rettung war nun endgültig gelungen.

Der Schaden war erheblich: Ein Loch in der Bordwand, Schergang und Kutter eingedrückt, Relingstützen verbogen, Schanzkleid der 10,2 eingedrückt und ein Spantenriss im Turbinenraum. Freigabe des Schiffes nach Abflauen des Sturmes durch den Hafenkapitän von Dover. Die Fregatte lief die Werft von Portsmouth zwecks Reparatur an.

Die *Raule* die Weiterfahrt über Brest, Gibraltar, Messina und Piräus allein durchführte, ehe sie vor Saloniki wieder mit dem Schwesterschiff „Brommy“ zusammentraf. Gemeinsam liefen beide Fregatten dann über Malta, Gibraltar und Brest bis zum 17. März 1963 zurück nach Flensburg.

Raule und Brommy vor Flensburg

Es folgten zwei Werftliegezeiten in New Castle und eine Generalüberholung bei HDW in Hamburg im Herbst 1965. Die „Brommy“ sollte für besondere Aufgaben neu hergerichtet werden. Dieser Plan wurde jedoch wieder verworfen. Der Zulauf neuer Schiffe stand bevor so dass die Zeit in der aktiven Flotte gezählt waren. Mit 24 kn lief die Brommy von HDW Hamburg nach Wilhelmshaven. Sie sollte als aktive Einheit nie wieder in See stechen.
Außerdienststellung der Brommy am 30. April 1965. Die Besatzung wurde zu anderen Kommandos versetzt.

Ab 8. Dezember 1965 Aufliegen der Fregatte im Marinearsenal Wilhelmshaven. Aussonderung geplant am 20. Dezember 1967 (die offizielle Genehmigung dafür erfolgte erst mit dem 10. April 1970!). Zwischen 1971 und 1972 erfolgt der Umbau zum Zielschiff im Marinearsenal Wilhelmshaven.

Die zum Zielschiff umgebaute „Brommy“
Die „Brommy“ als Zielschiff in Wilhelmshaven, wo sie für die Schießen präpariert wurde.

Ab 29. Februar 1972 wurde die „Brommy“ als Zielschiff zur Verfügung des BWB gestellt und mehrfach mit Schlepper in die Biskaya als Ziel für Schnellboote der Klasse 148 im Juni/Juli 1973 verbracht.

Hiermit beenden wir zunächst die Darstellung, um uns im nächsten Teil 7 mit dem Ende der „Brommy“ zu beschäftigen.

Museen mit dem Bezug zu Brommy

Vorwort: Wenden wir uns nun einem Bereich zu, der sich mit dem Andenken von Brommy auf der Ebene von Museen beschäftigt. Hier sind unterschiedliche Gründe voranzustellen die zum einen die Museen überhaupt endstehen ließen und dann die Übernahme des Gedenkens zur „Ersten Deutschen Flotte 1848“ und „Brommy“ als ersten deutschen Admiral zum Inhalt hatten.

Das Focke-Museum in Bremen.

Das **Focke-Museum** hat eine bewegte wie interessante Geschichte, an verschiedenen Orten der Stadt Bremen. Johann Focke (1848–1922), Vater des späteren Luftfahrt- und Hubschrauberpioniers Henrich Focke, stellte seine seit 1880 begonnene stadtgeschichtliche Sammlung, im Jahr 1900 dem „Historisches Museum“ im Katharinenklosters, zur Verfügung. Dieses „Historische Museum“ hat sich seit Anbeginn der Sicherung der Bestände der Reichs/Bundesflotte 1848-1853 gewidmet. In den Unterlagen des Jahrbuch der Bremischen Sammlung III.Jahrg. 1. Halbjahr 1910 beschreibt Johann Focke, in dem Beitrag „Reliquien von der ersten deutschen Flotte“ diese Bemühungen und deren Sachstand.

Zu dieser Zeit, seit 1905 war die Sammlung vorübergehend in einen Anbau des Bremer Doms und wenig später, 1913, in den Barockbau eines ehemaligen Altenheimes in die Großenstraße gelangt. 1918, anlässlich des 70.Geburtstag von Johann Focke, wurde das „Historische Museum“ in „Focke-Museum für bremische Altertümer“ umbenannt.

Den „Reliquien von der ersten deutschen Flotte“ ist zu entnehmen, der Erstes Teil der maritimen Sammlung war ein „unansehnliches Halbmodell“, das ursprünglich der „Historischen Gesellschaft“ übergeben worden war. Diese gab es weiter an das Gewerbemuseum, das aber auch nichts mit dem Modell anfangen konnte und des dem „Historischen Museum“ weiterreichte.

Werftmodell „Cora“. Später „Der königliche Ernst August“

Bei der Reinigung des Modells wurde eine Inschrift vorgefunden: „The German States Corvette Cora 6 Guns“. Es war ein Werftmodell der in England gebauten „Cora“, die später „Der königliche Ernst August“.

1901 wurde dem Historischen Museum die Heckverzierung der Dampfkorvette „Großherzog von Oldenburg“ ex „Inca“ aus Bremerhaven geschenkt. Diese besteht aus dem holzgeschnitzten oldenburgischen Wappen.

Schulschiff „Deutschland“

1903 Erwarb das Museum ein schlichtes Segelschiffmodell das mit einfachen Mitteln hergestellt worden war. Grund der Weitergabe des Herstellers (?) war Platzmangel. Bei der Reinigung des Modell wurde am Heck der übermalte Schriftzug **„Deutschland“** entdeckt. Durch ein Zeitungsinserat aufmerksam geworden, meldete sich ein ehemaliger Matrose der Flotte (aus Rablinghausen) und bestätigte die Vermutung, das

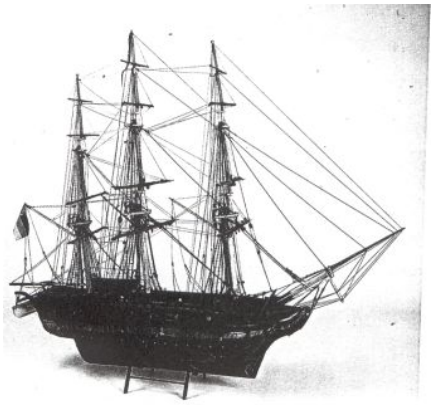
dies Modell die Segelfregatte „Deutschland“ war. Nur sollte ein Teil der Aufbauten fehlen, die Takelage dagegen stimmte.

Modell eines Ruderkanonenbootes der Reichsmatine

Wenig später wurde dem Museum ein Schiffsmodell angeboten, das ein französischer Fischerlogger gewesen sein sollte und seinen langjährigen Platz in einem dunklen Treppenhaus, als Geschenk, ins historische Museum finden sollte. Bei der Restaurierung entpuppte sich, die als französische Flagge vermutet, zusammengerollt um das Tauwerk, als deutsche Reichskriegsflagge. Die Luggertakelung ließ nun zu das es sich um ein Modell der Ruderkanonenboote, Liegeplatz in Vegesack bei Bremen, handelte.

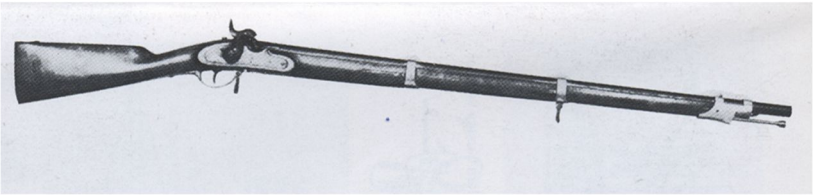
Porträt von Carl Rudolph Brommy

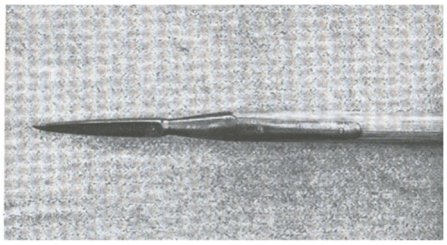
Als nächstes Erwarb das Museum ein Ölgemälde mit dem Porträt von Carl Rudolph Brommy in Admiralsuniform. Es stammt aus dem Privatbesitz des Bremerhavener Consul Buermann, mit dem der Admiral befreundet gewesen sei soll. Die Erben überließen das Bild dem Historischen Museum.


Modell der „Eckernförde“

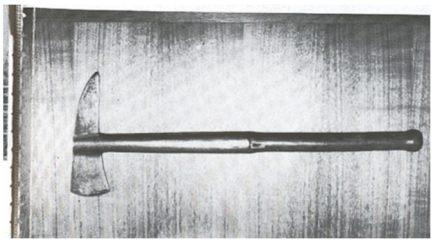
Weitaus aufwendiger und mit erheblichen Kosten verbunden, konnte das gut gebaute Modell der „Gefion“, immerhin 1,30m lang, erworben werden. Vorbesitzer war Händler aus Bremerhaven. Das Modell soll wohl in Eckernförde entstanden sein, während der Liegezeit dort 1849-1850.

Als weiteres erhielt das Historische Museum durch Ankauf und Schenkung weitere wichtige Stücke der Reichsflotte. Säbel, Piken, Enterbeile, Uniformteile, den Revolver Brommys(?) und ein Portrait von Arnold Duckwitz als Minister in Frankfurt.





Pieke der Reichsflotte



Enterbeil derReichsflotte

Der Erwerb des 4 m langen Modell „Erzherzog Johann“ dagegen war „nur“ der Handelsdampfer „Germania“ der Firma Fritsch.

1909 gelang der Erwerb der Radkastenverzierung des 2. Flaggschiff von Admiral Brommy, der „Hansa“. Nachdem das Schiff 1852 von der Handelsfirma W.A. Fritze & Co angekauft worden war wurde die Radzier der Reichsfregatte entfernt und durch das der eigenen Firma ersetzt. Der damalige Kapitän Kapitän Ludwig Geerken, er führte das Schiff 1853-1858, erwarb eine der Radzieen und brachte das gut 2.20. Breite Holzteil über dem Eingang seines Gartenhauses an. Als der Pavillon wegen einer Verbreiterung der Straße abgerissen werden musste, vermachten die Erben des Kapitän die Radzier dem Historischen Museum. Im Jahre 1910 umfasste die Sammlung ca 50 Exponate der verschiedensten Arten, die mit der Reichsflotte 1848-1853 im Zusammenhang standen.

In der nachfolgenden Zeit wurden die Geschicke seit 1924 bis 1953 von Ernst Grohe wesentlich bestimmt. Nach dem Umzug in die Großenstrasse, 1927, wurde eine neu konzipierte Sammlungen vorgestellt, die neben einem stadtgeschichtlichen Rundgang auch in den stilgeschichtlich-kunsthandwerklichen Abteilungen regionale Akzente setzte. 1931 kamen Artefakte aus eigenen Ausgrabungen von Ernst Grohe hinzu. Wenige Tage nach Kriegsbeginn mußte das Museum schließen, dessen Bestände dann ausgelagert wurden. Tatsächlich, das Gebäude wurde bei einem Bombenangriff völlig zerstört und brannte aus.

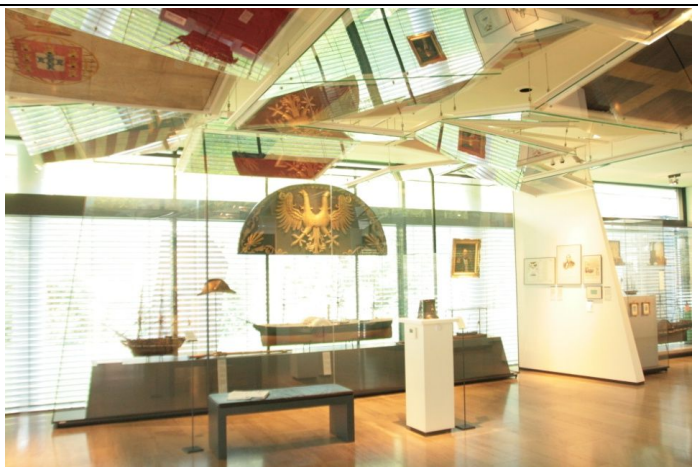


Bild des Verfassers.

Welchen Stellenwert Focke-Museum in der Museumslandschaft inne hatte zeigt der Umstand an nach dem Neuanfang 1953 im Hauptgebäude eines Gutes aus dem 18.Jahrhundert 1959 der Grundstein für den ersten Neubau eines Landesmuseums nach dem Zweite Weltkrieg in der Bundesrepublik gelegt wurde. Während dieser Zeit gelang es immer wieder die Bestände der „Ersten Deutschen Flotte unter Carl Rudolph Brommy“ zu vervollständigen und Zeitgemäß darzustellen, wie ich bei meinem letzten Besuch 2018 mit viel Freude festgestellt habe.

Die Geschichte des „Historischen Museum Bremerhaven“ (Ehemals Morgensternmuseum)

Ein weiteres Museum das auch eine lange Geschichte, und sich einen guten Namen gemacht hatte, eröffnete am 6. Februar 1961 neue Ausstellungsräume in der Kaistraße5–6 am Yachthafen, in einem früheren Kaufhaus von Bremerhaven. Das Museum gliederte sich seit dieser Zeit in drei Bereiche: eine vorgeschichtliche Abteilung, eine schifffahrtsgeschichtliche Abteilung und eine volkskundliche Abteilung. In den 1960er Jahren baute Gerd Schlechtriem die schifffahrtsgeschichtliche Sammlung systematisch weiter aus und hier kommt dann die Geschichte der Reichsflotte 1848 bis 1853 in die Ausstellung. Schon bis zu diesem Zeitpunkt hatte die Sammlung eine bewegte Vergangenheit.

Die Wurzeln hat das Museum Ende des 19. Jahrhunderts, als die „Männer vom Morgenstern“,[5] dem „Heimatbund an Elb- und Wesermündung“ ihre vorgeschichtliche Sammlung in Lehe bei Bremerhaven in einem Haus in der Hafenstraße 6 zusammentrugen, und sie öffentlich ausstellte. 1910 wurde die Wiedereröffnung als „Städtisches Morgenstern-Museum“ gefeiert. Die Sammlungen wurden in Fachkreise für ihre Leistungen mehrfach gelobt, und mußten, zu deren Schutz vor Luftangriffen 1942 ausgelagert werden. Das Museumsgebäude wurde tatsächlich 1944 bei den Luftangriffen auf Wesermünde zerstört. 1945/46 wurde die Sammlung im Marschenhaus im Stadtteil Speckenbüttel neu geordnet wobei ein Brand im Jahr 1946 wichtige Bestände vernichtete!

Modell der „Washington“

Bereits seit 1949 konnten die restlichen Bestände in provisorischen Räumen im Bremerhavener Stadthaus IV wieder der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Seit 1950 um einzelne Ausstellungsstücke aus den Bereichen Seefahrt, Schiffbau, Hafenwirtschaft und Fischfang erweitert werden, die

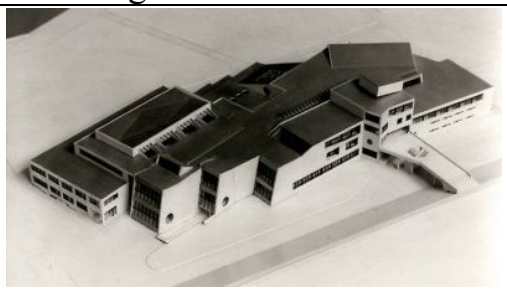
[5] Der Vereinsname ging auf die Burg „Morgenstern“ zurück, die der Erzbischof von Bremen bei Weddewarden, dem Tagungsort des Heimatvereins, im Mittelalter hatte erbauen lassen.

zuerst 1951 in einer Sonderausstellung gezeigt wurden. Durch weitere Ergänzungen gelang in den Folgejahren der Aufbau einer Schifffahrtsabteilung. Am 6. Februar 1961 eröffnete das Museum neue Ausstellungsräume in der Kaistraße 5–6 am Yachthafen in einem früheren Kaufhaus. In den 1960er Jahren baute Gerd Schlechtriem die schifffahrtsgeschichtliche Sammlung systematisch weiter aus wo bestimmt auch viele seiner eigenen Exponate ihr Zuhause fanden. Hier nun wurde auch der 48er Flotte und Brommy gedacht. Zu Beginn der 1970er Jahre musste die bedeutende Sammlung zur Schifffahrtsgeschichte sowie weitere stadtgeschichtliche Bestände an das neugegründete Deutsche Schiffahrtsmuseum abgegeben werden!

Deutsches Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven 1971-1975

Bereits 1935 gab es die Anregung des Schifffahrtshistorikers Otto Höver, der seit 1932 Leiter der Stadtbibliothek war, ein Schifffahrtsmuseum einzurichten. Fritz Lücke, der Leiter des Instituts für Seefischerei, unterstützte diese Idee mit Leidenschaft. Zur Feier des 50-jährigen Bestehens der deutschen Hochseefischerei solle 1936 eine besondere Ausstellung von Fischdampfermodellen entstehen, die als Grundlage für ein Schiffahrtsmuseum dienen sollte. Bürgermeister Wilhelm Richter hoffe, später an die Verwirklichung des Planes gehen zu können, da der nun beginnende Krieg jegliche Gedanken niederwarfen.

Im Oktober 1962 wurde bei Ausbaggerungsarbeiten in einem Bremer Hafenbecken vor dem Bremer Ortsteil Rablinghausen ein archäologisch Schiffsfund aus dem 14. Jahrhundert gemacht. Die „Bremer Kogge“. Um das Schiff zu erhalten bildeten sich zwei Vereine: Der Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum e.V. und das Kuratorium zur Förderung des Deutschen Schiffahrtsmuseums e.V. Beide Vereine trieben die Gründung des Deutschen Schifffahrtsmuseums voran, wie auch bürgerliches Engagement die Triebkraft für die Gründung des Museums war, das nun entstehen sollte. Im Sommer 1965 förderte das Taucherglockenschiffes Carl Straat, bei einer erneuten Suche, insgesamt über 2.000 Einzelteile des Schiffes zu Tage. Diese wurden ebenfalls in Wasser eingelagert, um einem weiteren Zerfall vorzubeugen. Man vermaß und katalogisierte alle Teile.



Von November 1969 bis 1972/1975 wurde der Museumsbau für das Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven als nationale Einrichtung geplant und errichtet. Die Gesamtkosten betrugen bis zur Eröffnung 23 Millionen DM.

Bereits 1971 begann die wissenschaftliche Forschungsarbeit am DSM. 1972 wurde in der inzwischen

fertiggestellten Koggenhalle mit der Wiederherstellung und anschließenden Konservierung der Bremer Kogge begonnen.

Bundespräsident Walter Scheel bei der Eröffnung des Deutschen Schifffahrtsmuseum.

Am 5. September 1975, nach der Ausstellungsgestaltung, wurde das DSM der Öffentlichkeit durch den damaligen Bundespräsidenten Walter Scheel durch Läuten einer Schiffsglocke übergeben.[6] Das DSM soll als zentrale Stelle für alle künftigen geschichtlichen Forschungen im Bereich der Schifffahrtsgeschichte dienen. Angeknüpft werden soll hierbei an die Tradition des Museum für Meereskunde in Berlin, das zum Ende des 2. Weltkrieges zerstört, und die Überreste weit zerstreut wurden.

Das „Schiffahrtsmuseum der Oldenburgischen Weserhäfen“, in Brake und das Andenken zu Carl Rudolph Brommy

Bereits 1929 wurde in Brake die Errichtung eines Heimatmuseums geplant, dass über eine Abteilung für Schifffahrtsgeschichte verfügen sollte. Konkrete Überlegungen für ein Schifffahrtsmuseum entstanden jedoch erst um 1955 anlässlich des bevorstehenden 100-jährigen Jubiläums zur Stadtgründung von 1856. Anlässlich der 1959 durchgeführten Feierlichkeiten zum hundertjährigen Stadtrecht von Brake wurde das Gebäude für eine umfangreiche Ausstellung genutzt. Die Idee zur Schaffung eines Schifffahrtsmuseums für den Bereich der Unterweser war geboren und wurde sofort konsequent umgesetzt.
Parallel dazu gab es in Elsfleth Überlegungen, ebenfalls ein Schifffahrtsmuseum einzurichten. Als sich die Realisierung des Museums in Brake abzeichnete, verzichtete Elsfleth auf die Gründung eines eigenen Museums, um eine Aufsplitterung der Erinnerungskultur auf der oldenburgischen Unterweserseite zu vermeiden.[7] Brake richtet in dem 1846 erbauten „Telegraphen“ ein Schifffahrtsmuseum ein.

Die Einweihungsfeier für das Schifffahrtsmuseum der oldenburgischen Unterweserhäfen fand in der Turnhalle in der Haasenstraße am 24. April 1960 in Brake statt. Anschließend wurde das Museum im Braker Telegraph eröffnet. In den ersten zehn Jahren ruhte die Arbeit im Museum wesentlich auf den Schultern des Museumswärters Friedrich Heidemann, der auch Führungen veranstaltete und auch Hausmeisters war. Das besondere war der Umstand, das er ein anerkannter Bauer von Buddelschiffen war.[8]

Zur Geschichte des Telegraphen:

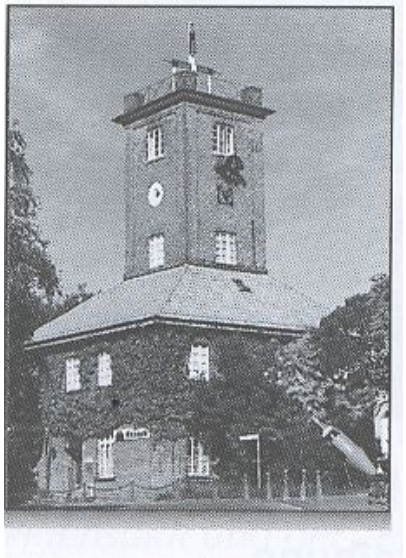
---

[6] Die drei Gründungsdirektoren des Museums waren Detlev Ellmers (1971–2002) (geschäftsführend), Gert Schlechtriem (zuvor Direktor des Morgensternmuseums) und Wolf-Dieter Hoheisel (technischer Direktor

[7] Unterlagen Brake

[8]

Den Auftrag für die optische Telegraphenlinie erteilte der oldenburgische Großherzog Peter Friedrich August. Als das Gebäude 1846 fertig gestellt worden war diente es hauptsächlich zur Nachrichtenübermittlung zwischen der Stadt Bremen und der Enklave Bremerhaven. Die Stationen auf der Weserlinie waren: Ausgehend vom Tonnenhof in Bremerhaven, über den Holzturm in Dedesdorf) weiter über den Backsteinbau in Brake, dann nach Elsfleth, Rekum, Signalturm in Vorbrock, der Kirche in Vegesack, dem Adelenstift Oslebshausen) und auf dem Haus Domshof in Bremen. Die ebenfalls 1846 eingerichtete Querverbindung zur Elbe von Bremerhaven aus ging dann über Elmlohe, Bederkesa, nach Lamstedt wo sie bei Hechthausen auf die Elblinie traf.



Das Telegraphengebäude von Brake aus dem Jahre 1846 dient bis heute als Schifffahrtmuseum.

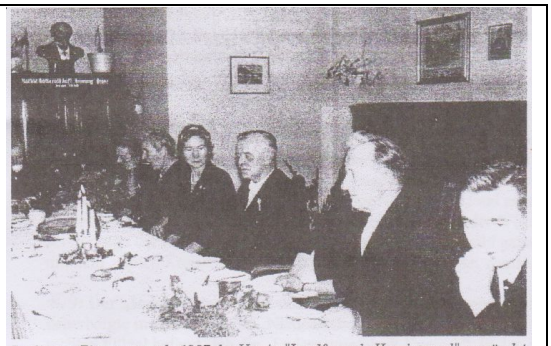
Über diese Optischen Signale wurde zum Beispiel die Ankunft von Schiffen weitergeleitet. Zur Zeit der Brommy-Flotte in Brake war dieser noch in Betrieb. Wenig später aber wurde er überflüssig, da die Erfindung der elektromagnitische Telegraphie von Siemens sicherer und vor allen Dingen unabhängig von der Sicht erfolgen konnte. Das Gebäude verlor seinen Sinn und wurde nachfolgen für die Feuerwehr, zeitweise auch als Gefängnis, genutzt.

In dem 1960 eingerichteten Schifffahrtsmuseum werden nun die umfangreiche Geschichte der Stadt und der Umgebung dargestellt. Auf insgesamt sieben Stockwerken finden die wertvollen Dokumente der Schifffahrtsgeschichte des oldenburgischen Unterweserraums ihren Platz. Schiffsportraits, Schiffsmodelle, Gallionsfiguren, Seekarten, nautische Instrumente und Reisemitbringsel sind sehenswerte Zeugen einer längst vergangenen Zeit und lassen die Erinnerung an die Epoche der Windjammerkapitäne wieder lebendig werden.

Hier wohnte Admiral Brommy von 1851-1853[9]

1965 [10] Im Zuge der Deichbefestigung von Brake wurden mehrere Häuser am alten Deich abgerissen, darunter auch das Haus in dem Carl Rudolph Brommy zeitweise mit seiner Frau Caroline gewohnt hatte, nachdem er seine Dienstwohnung als Admiral 1853 in Bremerhaven räumen mußte. Der Erinnerungsstein aus dem Jahr 1931, der über der Tür angebracht worden war, ging bei den Abrissarbeiten über lange Jahre verloren. [11]

Der „Brommy-Stein“[12]



In diesem Zimmer wurde 1967 der Verein "Inselfreunde Harriersand" gegründet

Bild [13]

Derweil tagte die Marinekameradschaft „Brommy“ regelmäßig im „Brommyzimmer“[14] des Restaurants des Central-Theaters in Brake ohne das hierüber besonderes zu berichten wäre. Überhaupt ist die Geschichte dieser Marinekameradschaft wenig belegt. Nur „mal so Nebenbei“ taucht Brommy im Hintergrund wieder auf. So zur Gründung des Vereins „Inselfreunde Harrissand“ am 29. Oktober 1967. Auf dem Bild gut zu sehen im Hintergrund die bekannte Brommy- Büste die in Brake von der Marinekameradschaft „Brommy“, weiterhin gehegt und gepflegt wurde.

Weitgehend unspektakulär wurde 1973 in Bremen des ersten Deutschen Admirals gedacht. Ihre Straßenbahnen wurden nach berühmten und bekannten Persönlichkeiten der Region in Norddeutschland benannt.

1973 Bremer Straßenbahn Nr. 507 „Admiral Brommy“

---

[9] Bild in: Kehrwieder
[10] Hans Wiechmann Brake
[11] Er wurde später von Hans Wiechmann auf dem ehemaligen Baugrundstück, auf dem „Gesicht liegend“, wieder gefunden. Heute ist er, zwar auf der falschen Seite der Mitteldeichstraße, wieder auf der Höhe des ehemaligen Gebäudes aufgestellt.
[12] Foto des Verfassers.
[13] Hans Wiechmann Brake

[14] Hans Wiechmann Brake

Die Fa. Wegmann & Co aus Kassel lieferten 1973 neue Straßenbahnwagen des Typ GT4d an die Stadt Bremen aus. Die Fahrzeuge führten die Nr 500-511, wobei alle Namen berühmter Persönlichkeiten des Umlandes erhielten. Die Nr. 507 den Namen des ersten deutschen Admirals erhielt.

Die Gelenkwagen haben eine Länge vom 17,55m, eine Breite von 2,30m und eine Höhe von 3,07 m in denen 138 Menschen Platz fanden.

Die meißten Triebwagen wurden nach gut 30 Jahren außer Dienst gestellt und nach Rumänien verkauft. Ein kleiner Teil ging in das Hannoversche Straßenbahnmuseum (2 Einheiten), andere gingen in die Reserve oder wurden zu Sonderzüge (z.B. Partyzug) umgebaut.

Gedanken zur Tradition der Bundeswehr1975

Bis zu diesem Zeitpunkt (1975) hatte die Bundeswehr ihre eigene Geschichte fast 20 Jahre selber gestaltet, ohne sich ernsthaft darüber Gedanken zu machen, wann die hergebrachte Tradition beendet und die „Eigne Tradition der Bundeswehr“ beginnt! Fünf Jahre nach Beginn des Aufbaus hatte es die erste Diskussion um „Tradition“ in und außerhalb der Bundeswehr gegeben die weitgefächert war. Wo lagen die Schwerpunkte einer modernen demokratischen Armee und wie sollte mit „Tradition“ so umgegangen werden, so dass sie auch einer Überprüfung der Vergangenheit und dem Blick in die Zukunft gerecht wurde.

Friedrich Oskar Ruge hatte, als er gefragt wurde, ob er eine demokratisch legitimierte Marine mitgestalten wolle zugestimmt im Wissen, das er bereits in der kaiserlichen, der der Weimarer Republik und letztlich in der der 3. Reiches gedient hatte. Als Teilnehmer des US-Naval Historical Teams und Mitautor der Himmeroder Denkschrift gehörte er zu den Gründungsvätern der Bundeswehr und war einer der wichtigsten Gestalter der Teilstreitkraft Bundesmarine. Ein wichtiger Traditionsansatz; er distanzierte sich klar von den beiden Großadmiralen Erich Raeder und Karl Dönitz als Soldaten des 3. Reiches“, die er als nicht traditionswürdig für die Bundeswehr ansah, wogegen er zum gescheiterten Attentat vom 20. Juli 1944 selten eine Stellung bezog!

Kranzniederlegungen, hier am Grab von
Carl Rudolph Brommy in Hammelwarden Brake.

Welche soldatischen Traditionen sind durch Überlieferung in der langjährigen militärischen Geschichte soldatische so wichtig, dass sie für alle Armeen ein tragendes Fundament bilden können. Die soldatischen Tugenden sind eine Entwicklung in der Gemeinschaft der Kameradschaft einer Truppe, die durch das Vorleben durch Vorgesetzten Halt und Zuversicht im Handeln geben sollen. Ihre Eckpunkte sind: Ehrlichkeit, Mut, Gehorsam, und Treue als grundlegende Feiler, die als Stütze für alle Unbilden, die Grundlage soldatischen Handeln bilden. Gerade Carl Rudolph Brommy hat in seinem Leben die vorgenannten Tugenden vorgelebt und mit Leben gefüllt.

Diese soldatischen Tugenden, durch die Benennung von Kasernen, Anlagen oder Schiffe ein „Gesicht“ zu geben, war über viele Jahrhunderte ein gerne geübtes Ritual. So auch als die Bundeswehr gegründet wurde, waren die Namen traditionswürdiger Personen die Grundlage ihrer Benennung. Heute haben die meisten Schiffe der Bundesmarine, und auch viel Kasernen an Land keinen Traditionsbezug mehr! Warum?

Städte- oder Flussnamen müssen für das Unvermögen und die Angst der Verantwortlichen in Militär und Politik herhalten, weil eine Angst herrscht, Personen zu benennen die in irgendeiner Weise, auch wenn sie nur in den Verdacht geraten könnten, „Überprüfungen“ jedweder Art nicht bestehen zu können. Es ist beschämend für mich als Soldat, von mir Mut im Handeln eingefordert wird, dieses nicht auch nur ansatzweise bei den führenden militärischen Vorgesetzten und Politik zu erkennen ist!

Die vielen Ansätze zur Diskussion hierzu sprengen den Rahmen, aber hier muß wieder ein Blick auf die Leistungen des ersten deutschen Admirals verwiesen werden dessen Lebensleistung so groß gewesen war. Es wäre wünschenswert das es wieder zu der Vergabe des Namen „Brommy“ für Kaserne und Schiff kommen könnte!

Ausblick:
Welche Spuren Carl Rudolph Brommy in der Zeit von 1975 ab hinterlassen hat, werde ich Ihnen, wenn Sie mögen, in Teil 7

Die Wiederentdeckung
Die Erinnerungskultur um Carl Rudolph Brommy von 1975- heute

darzustellen versuchen.

Wolfgang Meironke, Historiker der Bromme-Gesellschaft.