

Die Mittelmeertonne wiegt schwerer

Deutsche U-Boote verändern die seestrategische Lage im Mittelmeer

dnb. Berlin, 18. April. 42

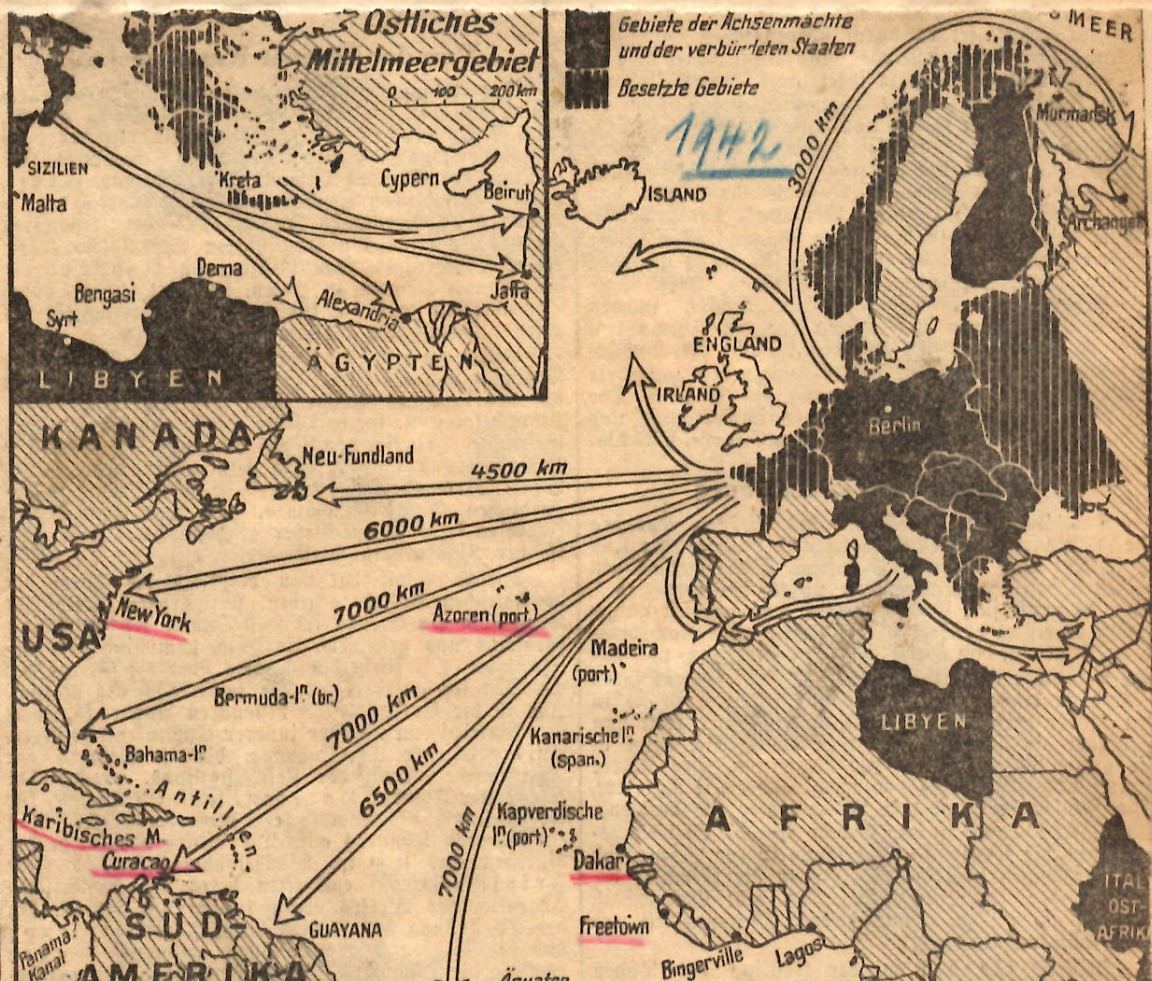
Die deutsche Unterseebootwaffe, die soeben einen neuen Erfolg gegen den britischen Nachschubverkehr zur afrikanischen Front melden konnte, hat die ersten Unterseeboote, wie das Oberkommando der Wehrmacht mitteilt, vor sechs Monaten in das Mittelmeer geschickt. Dieser Einsatz erfolgte in erster Linie zur Unterstützung der Kriegsführung Deutschlands und Italiens in Afrika. Die Hauptaufgabe war daher der Angriff auf britische Kriegsschiffe, um die feindlichen Sicherungstreitkräfte zu schwächen und den eigenen Nachschub für die Panzerarmee Afrika gegen Bedrohungen zu sichern. Hand in Hand mit dieser Hauptaufgabe ging die Störung des britischen Nachschubverkehrs nach Tobruk und kleineren Küstenplätzen.

In diesen sechs Monaten haben unsere Unterseeboote in wirksamer Durchführung ihrer doppelten Aufgabe so beträchtliche Erfolge erzielt, daß die seestrategische Lage im Mittelmeer verändert ist. Die britische Mittelmeerflotte verlor viele große und kleine Einheiten, die feindlichen Transporte wurden laufend gestört, und der eigene Nachschub nach Afrika konnte unter wesentlich verbesserten Bedingungen durchgeführt werden. Im Zusammenwirken mit der italienischen Kriegsmarine haben unsere U-Boote im ständigen Einsatz laufend die Kämpfe der Luftstreitkräfte der Achse und die Niederhaltung der Inselbefestigung Malta unterstützt.

Im Kampf gegen britische Kriegsschiffe versenkten unsere Unterseeboote im Mittelmeer das Schlachtschiff „Barham“, den Flugzeugträger „Ark Royal“, drei Kreuzer, darunter „Galatea“, einen Kreuzer vom „Leander“-Typ und einen weiteren, der von der britischen Admiralität als „Kajab“ zugegeben wurde, sieben Zerstörer, darunter mindestens zwei von der „Jervis“-Klasse, vier Torpeden- oder Kanonenboote sowie fünf Bewacher oder U-Boot-Jäger. Durch Torpedotreffer schwer beschädigt wurde das Schlachtschiff „Malaya“, das

durch Reparaturen für mehrere Monate ausfiel. Torpediert wurden ferner ein Kreuzer und sieben Zerstörer, die, soweit sie nicht untergingen, ebenfalls für längere Zeit außer Gefecht gesetzt wurden.

Für den Angriff gegen den Nachschubverkehr des Feindes nach Tobruk und vorübergehend nach Bengasi standen unsere Unterseeboote vor schwierigen Aufgaben und fanden gegenüber der Atlantikschlacht nenartige Verhältnisse vor. Schon die Enge des Seeraumes bedingt einen schnellen Ablauf der Kampfhandlungen. Starke feindliche Luftüberwachung von der Küste her erfordert taktische Einfühlung in überraschende Situationen, Entschlußkraft, Einsatzbereitschaft und Können. Im Vergleich zur Atlantikschlacht handelt es sich bei dem Küstennachschub um kleinere, stark gefährdete Geleitzüge und um Einzelschiffe, denen die Vorteile kurzer Küstenfahrten zugute kommen. Neben ihrer Hauptaufgabe, der Bekämpfung feindlicher Kriegsschiffe, haben unsere Unterseeboote aus dem britischen Nachschubverkehr 20 Transporter mit zusammen 83 500 MT, und sechs Küstenleger versenkt. Ferner wurden 10 Handelsschiffe beschädigt. Die Größe dieses Erfolges drückt sich nicht in so hohen Tonnagezahlen aus, wie sie von der amerikanischen Küste gemeldet werden, aber die Mittelmeertonne wiegt schwerer. Denn hier ist der Einsatz unserer Unterseeboote eine Kampfoperation, die von unmittelbarer Wirkung auf den gleichzeitigen Kampf des Heeres und der Luftwaffe in Nordafrika ist. Die Ankunft eines Absentransporters in einem nordafrikanischen Hafen erhält den Lebensnerv der Soldaten Kommels. Die Ankunft eines einzigen Tankers ermöglicht ja wochenlange Luftangriffe. Schon der Untergang eines einzelnen feindlichen Dampfers bedeutet für den Feind einen Verlust, der ihn sofort empfindlich trifft. Kurz vor der Erreichung des Zieles ist dieser Verlust von Schiffsraum und Fracht um so einschneidender, als die Fracht den langen Seeweg von mindestens 11 000 Seemeilen um das Kap der Guten Hoffnung herum bereits hinter sich haben muß, bevor sie auf die meist kleinen Fahrzeuge umgeladen wird, die der Feind für den Küstennachschub einsetzt.



Erinnern Sie sich, Winston Churchill?

Die großartigen Erfolge der deutschen U-Boot-Waffe im Kampf gegen die britischen Seespiraten lassen es geboten erscheinen, einmal rückblickend die Wirkungen des deutschen U-Boot-Krieges von 1914 bis 1918 zu beleuchten. Man muß sich bei dieser aufschlußreichen Betrachtung vergegenwärtigen, daß die U-Boot-Waffe im Weltkrieg noch weitgehend an technischen Unvollkommenheiten litt und das einzelne Boot bei weitem nicht den Wirkungsgrad erlangte, wie jene Boote, die heute im Seekrieg gegen England verwendet werden.

Das erste deutsche U-Boot U 1 wurde erst 1906 in Dienst gestellt. Zu dieser Zeit besaß Frankreich bereits 40 Unterseeboote, England 26. An kriegsverwendungsfähigen Booten hatte Deutschland beim Kriegsausbruch im August 1914 insgesamt 20 Boote, wovon nur 7 mit Dieselmotoren ausgestattet waren. Bis zum Februar 1915 betrug der Zuwachs 12 Boote, die durch Verluste erlittenen Abgänge acht Boote. Im Rahmen des Admiral-Scheer-Programms wurde später, im Jahre 1917, jeden Tag ein U-Boot fertiggestellt, trotz der bestehenden Rohstoffschwierigkeiten und des Mangels an Facharbeiterkräften.

Bei Kriegsende verfügte das Reich über 811 U-Boote, die entweder fertig waren oder noch auf Stapel lagen. Davon wurden 371 in Dienst gestellt und zur Frontverwendung kamen 320. Die Gesamtzahl der auf den U-Booten verwendeten Offiziere und Mannschaften belief sich auf rund 13 000, davon blieben vor dem Feind 5087 Mann. Vom Feinde versenkt wurden während der Dauer des Weltkrieges 178 Boote, die Gesamtverluste waren 199 Boote.

Die von den Unterseebooten erzielten Leistungen finden ihren sichtbarsten Niederschlag in der versenkten feindlichen Tonnage. Im Handelskrieg wurden insgesamt nicht weniger als 18 716 892 Tonnen versenkt, davon entfielen auf England 10 694 843. Zum besseren Vergleich führen wir nachfolgend die derzeitigen Tonnageziffern einzelner Länder an:

britische Gesamttonnage	rund 20 000 000 Tonnen
amerikanische	11 000 000
französische	3 000 000
italienische	3 300 000
deutsche	5 000 000
norwegische	4 000 000
dänische	1 000 000
belgische	500 000
holländische	3 100 000

Die gesamte Welt-handelstonnage nach ihrem Stand vor dem Kriege dürfte sich etwa auf rund 60 bis 70 Millionen Tonnen belaufen haben. Zwischen sind allerdings durch die englischen und neutralen Schiffsverluste erhebliche Minderungen eingetreten. So hat die Zahl der versenkten britischen Schiffe längst die Zahl von bereits einer Million überschritten.

An Einzelergebnissen im beschränkten U-Boot-Krieg wurden folgende Versenkungsziffern erreicht:

Mai 1915	107 500 Tonnen
Juni 1915	115 300 Tonnen
Juli 1915	98 000 Tonnen
August 1915	174 500 Tonnen

Ab 1. Februar 1917 setzte der unbeschränkte U-Boot-Krieg gegen Großbritannien ein. Im Verlaufe eines Jahres, bis Ende 1917, wurden nicht weniger als 7 500 000 Tonnen versenkt.

Neber die Verwendung im Handelskrieg hinaus konnte die U-Boot-Waffe auch im Einsatz gegen die feindlichen Flottenverbände größte Erfolge erzielen. Im ganzen wurden während des Weltkrieges von deutschen U-Booten zerstört: 11 Linienschiffe, 1 Flugzeugträger, 12 Panzerkreuzer, 3 kleine Kreuzer, 1 Monitor, 18 Zerstörer, 8 U-Boote, 4 Minenleger, 3 Kanonenboote, 14 Minensucher, 34 Hilfskreuzer.

Die britische Kriegsmarine war durch die anhaltenden Erfolge der deutschen U-Boote gezwungen, im Jahre 1915 37, im Jahre 1916 96, im Jahre 1917 69 und im Jahre 1918 72 Zerstörer zwecks U-Boots-Abwehr zusätzlich in Dienst zu stellen. Die Bewaffnung der

britischen Handelsflotte erforderte 3745 Geschütze über 10 Zentimeter, 9210 Geschütze bis zu 10 Zentimeter und ferner etwa 65 000 Mann Bedienung. Hatte der Mannschaftsbestand der britischen Flotte zu Anfang des Krieges noch 142 000 Mann betragen, so waren es am Ende des Krieges 407 000 Mann, von denen allein 200 000 zur U-Boot-Abwehr verwandt werden mußten. Insgesamt erforderte der U-Boot-Krieg auf deutscher Seite für Besatzung, Ersatz, Instandhaltung und Versorgung 112 000 Mann, auf englischer Seite für Abwehr und Ersatzbauten der Handelsflotte nicht weniger als 770 000 Mann.

Diese Zahlen lassen erkennen, daß Großbritannien in der Tat durch den U-Boot-Krieg an den Rand des Abgrundes gebracht wurde, wie die englischen Weltkriegspolitiker auch nachträglich zugegeben haben. Sie lassen die Befürchtungen auch verständlich erscheinen, mit denen England auf die direkten und indirekten Auswirkungen der jetzigen aktiven Tätigkeit der deutschen Unterseeboote blickt.

K. Gr.

Gilod

Anmeldung

zur Allg. Ortskrankenkasse Leonberg

Zur Beachtung! Die Anmeldung ist innerhalb 3 Tagen in zwei gut lesbaren Stücken der Krankenkasse einzureichen. Die Zweitschrift gilt als Arbeitsbuchanzeige. Falls Meldebewertung gewünscht wird, ist freigemachter Umschlag einzusenden.

I. Name Gilod Vorname Helga
(bei Frauen auch Mädchenname)
Geb. am 14. 8. 28 in St. Leonhard
Led., verh., verw., gesch. *) Zahl der Kinder unter 14 Jahren 4
Wohnort und Straße Im Lingen 11. 81.
Vollständige Nummer d. Arbeitsbuches (S. 1) 89587 Berufsgruppe und Berufsart (lt. S. 5 des Arb.-Buches)
Eingestellt am 1. 4. 83 Beschäftigt als Poliermeisterin
(genauer Bezeichnung)
Legte im Arb.-Buch vermerkte Beschäftigung vom bis
bei
Bei Neuzugezogenen: (Name, Ort, Kreis)
Letzter Wohnort (Ort, Kreis)

II. Durchschnittlich beschäftigt in der Woche Tage, Stunden.
Bei wem sonst noch gegen Entgelt tätig?
Arbeitsentgelt
a) bar brutto: tägl. RM od. wöchl. RM od. monatl. 12. RM
b) Trinkgelder u. sonst. Barzuwendungen: tägl. RM od. wöchl. RM od. monatl. RM
c) Sachbezüge *): Kost — Wohnung: bei Teilkost: 1. Frühstück, 2. Frühstück, Mittagessen, Vesper, Abendessen.
d) Sonstige Sachbezüge (Getreide, Kartoffeln, Milch, Brennholz, Adernung, Viehhaltung usw.):
Werden die Sozialversicherungsbeiträge vom Entgelt abgezogen? Ja — Nein *)
Wird bei Krankheit Arbeitsentgelt gezahlt? Ja — Nein *). Für welche Zeit? Wochen.
Ist der Beschäftigte mit dem Unternehmer verwandt? — Ja — Nein *) Wie?
Aufgeh. versichert bei der Krankenkasse in

III. Die vorgefertigte Eintragung im Arbeitsbuch habe ich — haben wir — vorgenommen.

Unterschrift des Unternehmers

Art des Betriebes

Anschrift

Genau

*) Zutreffendes unterzeichnen!

Weiter an KSt	SA	PA	Anforderung	PA	*	Ausl.	Zug	Zus	BA	Bau	WD
			bei	Eintr.							
			am								

Zutreffendes unterzeichnen, wenn Einstellung nicht durch „B“ oder „R“ erfolgt ist.

AB-138

Japanische U-Boote operieren im Atlantik

Die Fühlung zur gemeinsamen Seekriegsführung der Dreierpaktmächte aufgenommen

Berlin, 25. September. Das Oberkommando der Wehrmacht teilt mit: Im Zuge der gemeinsamen Seekriegsführung der Dreierpaktmächte haben japanische Kriegsschiffe mit den im Atlantik operierenden Verbänden der Achsenstreitkräfte Fühlung aufgenommen.

Nachdem deutsche Seestreitkräfte bereits seit dem Eintreten Japans in den Krieg mit japanischen Einheiten im Indischen Ozean zusammenarbeiten, ist durch das Erscheinen japanischer U-Boote nun auch erstmalig im Atlantik ein Zusammenwirken auf militärischem Gebiet zustande gekommen. Dieses Ereignis ist in operativer Hinsicht von grundsätzlicher Bedeutung. Eines der japanischen Unterseeboote ist nach einem deutschen Stützpunkt entsandt worden und inzwischen wieder in sein Operationsgebiet ausgelaufen.

Die Bekanntgabe der Zusammenarbeit zwischen Einheiten der japanischen Flotte mit den im Atlantik operierenden deutsch-italienischen Flotteneinheiten ruft in der italienischen Öffentlichkeit lebhafteste Befriedigung und Freude hervor. Die Zeitungen unterstreichen die bedeutungsvolle Tatsache, daß damit die atlantische Front eine verschärfte Bedrohung erfahren hat.

In der japanischen Presse wird in den Berichten über das Zusammenwirken der Dreierpaktmächte auf den Weltmeeren betont,

daß erstmalig deutsche Marinestreitkräfte ebenfalls in den Indischen Ozean vorgedrungen sind und damit den Japanern in ihrem ureigensten Operationsgebiet die Hand gereicht haben. Damit sei die Zusammenarbeit der Seestreitkräfte aller Achsenmächte vollzogen, was eine bedeutend größere Bedrohung Englands und der Vereinigten Staaten bedeute als je zuvor. Die Briten und Amerikaner haben dem Zusammenwirken der Achsenflotten nichts weiter entgegenzusetzen als vollständige Niederlagen.

*

* Ueber 9000 Kilometer beträgt die Entfernung zwischen Berlin und Tokio in der Luftlinie, und ein Schiff, das von japanischen Häfen die Gewässer an der europäischen Atlantikküste erreichen will, muß zuvor drei Ozeane in ihrer ganzen Breite durchqueren. Wenn daher das Oberkommando der Wehrmacht bekanntgibt, daß japanische U-Boote im Atlantik mit den dort operierenden deutschen und italienischen U-Booten Fühlung aufgenommen haben, so zeigt das, welche weltumspannenden Ausmaße dieser Krieg gewonnen hat. Die Nachricht läßt aber vor allem deutlich werden, daß trotz der gewaltigen Entfernung, die das Machtzentrum Japans von dem der Achsenmächte in Europa trennt, ein sinnvolles Zusammenwirken der Kräfte nach einem gemeinsam durchdachten Kriegsplan möglich ist.

U-Boote vor Kapstadt

Vorstoß gegen eine Groß-Etappe des britisch-amerikanischen Krieges

dnb. Berlin, 10. Okt. In den neuen U-Booterfolgen teilt das Oberkommando der Wehrmacht mit:

Die Kriegsmarine hat mit dem ersten Auftreten deutscher Unterseeboote an der Südspitze Afrikas einen neuen Kriegsschauplatz eröffnet, dessen Entfernung von unseren Stützpunkten für die Leistungsfähigkeit der deutschen Bootstypen spricht. Mit der jeweiligen Kriegslage ändert sich die Bedeutung der verschiedenen Seewege für den Feind und damit auch der operative Einsatz der U-Boote, die zur Ueberwachung unserer Feinde immer dort auftauchen, wo sich neue günstige Kampfbedingungen und Ausichten bieten.

So meldete am 24. Januar 1942 eine Sondermeldung des DNB, das erste Auftreten deutscher Unterseeboote an der nordamerikanischen Küste, wo Kapitänleutnant Hardegen unmittelbar vor dem Hafen von New York die große Zahl der Schiffsversenkungen in amerikanischen Gewässern eröffnete. Wenige Monate vorher waren zum erstenmal deutsche Unterseeboote im Mittelmeer erschienen, wo die Versenkung des Flugzeugträgers „Ark Royal“ die dortige Erfolgsserie einleitete. Die großen Geleitangstichten im nördlichen Eismeer zeigten dann, daß die Kriegsmarine in der Lage war, das Feld des U-Bootkrieges über die Atlantikküste hinaus sofort zu erweitern, wenn dies durch die Kriegslage geboten erschien. Wiederum hat sich nun durch die Dispositionen unserer Gegner ein Seeweg in den Vordergrund des Kriegsinteresses geschoben. Bei der Gefährdung der Eismeerverbindungen legt die britisch-amerikanische Seemacht besonderen Wert auf den Weg um Südafrika zum Persischen Golf. Da auch der gesamte Nachschub für Ägypten, den Nahen Osten und Indien den Weg um das Kap der Guten Hoffnung nimmt, ist Südafrika mit seinen Häfen eine Großetappe der britisch-amerikanischen Kriegsführung geworden. Dort, an der Südspitze Afrikas, glaubte

von Kapstadt wurden die Angriffe unserer Boote vorgetrieben.

Der in der Sondermeldung gemeldete Dampfer „Andalusia Star“ (14943 BRT.) gehörte der britischen Blue Star Line, die in Friedenszeiten eine ganze Flotte von Kühlschiffen besaß. Der Dampfer war für den Südamerikadienst gebaut und als Kühlschiff eingerichtet. Tatsächlich konnte er 150 Passagiere befördern und diente bei seiner Geschwindigkeit von 16 Seemeilen als Postdampfer. Die Ladefähigkeit von Kühlschiffen beträgt gewöhnlich neun Gewichtstonnen auf je 10 BRT., bei Schiffen gemischter Bauart mit kleiner Passagiereinrichtung ist für den Kühltransport mit einem Verhältnis von 5 bis 7 Gewichtstonnen für je 10 BRT. zu rechnen. Die „Andalusia Star“, die voll beladen auf dem Wege nach England versenkt wurde, hatte daher mindestens 7500 Gewichtstonnen hochwertiger Lebensmittel, vor allem Gefrierfleisch, an Bord. Als vor etwa 4 Wochen das Kühlschiff „Tuscan Star“ von 11449 BRT. auf der Fahrt von Buenos Aires über Freetown nach Manchester versenkt wurde, hatte es nach Angaben von Beladungsangehörigen 10980 Tonnen Gefrierfleisch geladen.

Ein anderes großes Schiff wurde auf dem Wege von Amerika nach einem amerikanischen Hafen versenkt. Es war der neue britische Dampfer „John Carter Rose“, der sich auf seiner Jungfernfahrt befand. Das Schiff hatte Flugzeuge, Bomben und Benzin geladen.

Wie durch Sondermeldung bekanntgegeben, haben deutsche Unterseeboote den britisch-amerikanischen Schiffsverkehr vor Südafrika schwer getroffen. Sie versenkten unmittelbar vor dem Hafen von Kapstadt in schlagartigen Ueberraschungsangriffen zwölf Handelsschiffe mit zusammen 74000 BRT. Andere Unterseeboote versenkten an der Westküste Afrikas vor dem britisch-amerikanischen Flottenstützpunkt Freetown, vor der südamerikanischen Küste, im St. Lorenz-Golf und bei schwerem Sturm im Nordatlantik zehn Schiffe mit 67000 BRT. Darunter befand sich das 15000 BRT. große britische

Unsere U-Boote binden eine Million Mann

Berlin, 15. November. Der Einsatz der deutschen Unterseeboote, die in den vergangenen 19 Monaten insgesamt rund 2,7 Millionen BRD-Feindlichen Handelskraftstraktes und 180 Zehner und Seetransportfahrzeuge aller Art versenkt, zwingt die Engländer und Amerikaner, wie wir von gut unrichtiger Seite erfahren, auf ihren Aufrechterhaltung eines umfangreichen Abwehr- und Sicherungssystems, der ständig etwa folgende Seestreitkräfte erfordert: 50 Hilfsflugzeugträger, 110 Zerstörer, 400 Geleitzugführer und Regatten, 250 Korvetten, 150 große Unterseebootsjäger, 250 kleine Unterseebootsjäger, zusammen rund 1200 Kriegsfahrzeuge. Dazu kommen 3800 schwere, meist viermotorige Flugzeuge zur See-Auffüllungs- und U-Boot-Bekämpfung.

Die Besatzungen dieser Kriegsfahrzeuge und Flugzeuge, die operativen Stäbe der See- und Luftstreitkräfte, die auf Handelschiffen zur U-Boot-Bekämpfung eingesetzten Mannschaften, das Werks- und Bodenpersonal der Flugstützpunkte, die für Ersatzbauten und Instandhaltung benötigten Werftarbeiter, sowie die in weiteren einschlägigen Betrieben tätigen belaufen sich auf mindestens eine Million Mann. Diese Zahl ist ausreichend, um 60 Divisionen aufzustellen, die so mit dem Einsatz gegen unsere Verbände des Sees verfahren gehen, die aber zweifellos auf den europäischen Kriegsschauplätzen in dem Augenblick in Erscheinung treten würden, wenn die Unterseeboote von den Weltmeeren zurückgezogen würden.

So bindet die deutsche U-Boot-Waffe mit ihren in fastlosen Geleitzugschiffen bewährten Booten eine riesige Armee von Soldaten und Facharbeitern. Die Gefährdung des Seetransportes, besonders die des U-Boot-Krieges, kennt kein Ereignis, das in den vergangenen 11 1/2 Jahren denkbar härteren Kampfes gegen eine derartige Anhäufung von Streitkräften vergleichbar wäre. Was in dieser Zeit von unseren U-Boot-Besatzungen an Kampfgeist, Selbsten und Todesbereitschaft aufgebracht wurde, ist in des Wortes wahrster Bedeutung einmalig.

P.Tg. Stockholm, 20. November. (Fig. Drabik.) Die Eröffnungssitzung in den beiden Häusern des englischen Parlaments am Dienstag hat, auch abgesehen von der auffallenden Tatsache, daß Churchill nicht anwesend war, einige interessante Anhaltspunkte gegeben. Zwei Fragen sind es, die die Schwierigkeiten und die Enttäuschungen Englands kennzeichnen: Erstens die Ohnmacht gegenüber der U-Boot-Gefahr, die die gesamte Kriegführung der Verbündeten zu lähmen droht, und zweitens die Erkenntnis, daß der eigene Kriegseinsatz noch immer in keinem Verhältnis zu dem Geschehen an der Westfront, das heißt der Massenerblichung des sowjetischen Verbündeten, steht. Lord Cranborne gab in der von ihm vertretenen Regierungserklärung zu, daß eine gewaltige Konzentration Deutschlands in der U-Boot-Kriegführung nicht mehr gelanget werden könne. Er ging auch so weit, die Entwicklung als „sehr ernst und gefährlich“ zu bezeichnen. „Der U-Boot-Krieg ist fürchtbar“, erklärte Lord Cranborne wörtlich, „und er ist ein Kriegsgebiet, auf dem in der Tat keine Verbesserung vom Standpunkt Englands ausgeführt werden kann.“ Trotzdem, so erklärte Lord Cranborne, sei nach kein Grund zu einseitigem Pessimismus, da auch die Verbündeten mit aller Kraft ihre Gegenmaßnahmen zu entwickeln entschlossen seien.

Trotz dieser vagen Versicherungen Cranbornes ist das englische Parlament nicht länger gewillt, diese wiederholten Versprechungen hinzunehmen. Eine Fülle erregter Kritik und entschiedener Vorwürfe erwartet die Regierung in dieser Frage in den kommenden Auseinandersetzungen in beiden Häusern des englischen Parlaments. Eine große Anzahl von Sachleuten und Laien hat sich in England zu Wort gemeldet. Sie alle glauben in der einen oder anderen Weise das Ei des Kolumbus im Kampf gegen die U-Boote entdeckt zu haben. Die einen wollen die vollständige Aufgabe des Geleitzugwesens, also jenes Mittels, mit dem die englische Seefahrt sich im letzten Weltkrieg mit knapper Not vor dem Zusammenbruch gerettet hatte, die anderen wollen die Umlegung des gesamten Schiffsbaus auf schnellere Schiffstypen, selbst auf Kosten des gesamten Produktionsmechanismus, der durch ein solches riesiges Umlageungsprogramm empfindlich getroffen werden müßte, und wieder andere, besonders zahlreich im englischen Parlament vertreten, fordern, offenbar durch amerikanische Illusionen befohlen, die Anwendung von sogenannten „Rifflern“, das heißt Geleitzügen mit Transportfliegern. Marineminister Alexander hat alle diese Vorschläge als laienhaft erklärt. Die Kritik haben sich aber nicht belächeln lassen und ihrerseits mit einer regelrechten Offensive gegen das, was sie „die Überalterung der britischen Admiralität“ nennen, geantwortet. In der Unterhausdebatte wurde der Regierung klargemacht, daß der von Churchill ins Leben gerufene Anti-U-Boot-Krieg auf der ganzen Linie verfehlt hätte. Es wurde auch hervorgehoben, daß die englische Kriegführung bisher keine Antwort auf die Gegenstrategie und den unheimlichen „Expres-Rhythmus“ der Deutschen U-Boot-Produktion gefunden habe.

Sturmtruppe der Kriegsmarine haben mit ihren Klein- u. Booten und Kleinkampfmitteln vor der Schelbündung den feindlichen Schiffsverkehr angelangt, angegriffen und unter Selbstopferung schwer getroffen. Nach bisher vorliegenden Meldungen haben sie aus der Nachschubflotte des Gegners weit mehr als 40 000 BRT. versenkt.

19.11.44

Dönitz über die U-Bootwaffe

Berlin, 20. November. In der Gemeindefesthalle eines Küstungsgebietes in einer deutschen Hafenstadt sprach Großadmiral Dönitz vor Tausenden von Arbeitern. Er wies dabei auf die ungedrohte Kampfkraft und dem unbegrenzten Willen der Kriegsmarine hin, die in der steten Bekämpfung des Feindes und der damit verbundenen Lomageverminderung ihr höchstes Ziel sehe. Wenn heute z. B. die U-Bootwaffe nur halbweise mit Erfolgen in Erscheinung trete, so könne der Feind versichert sein, daß auch diese Zeit einmahl vorüber sei, und er den Griff zu einer Erneuerung eines Tages härter führen werde. Ein ungedingter Erfolg der deutschen Seetregführung beschehe schon darin, daß England seine Einfuhr gegen früher bereits auf die Hälfte habe beschränkt und wahrscheinlich noch weiter werde herabsinken müssen. Den ganz klugen und Ueberblicken möchte er sagen, daß ihr intellektuelles Gehandeln und angebliche Errechnung nur bemitleidet werden könnten, und daß sie zu gegebener Zeit von der Schloßkraft unserer Marine etwas besseres belehrt würde. Für uns, die Küstungsarbeiter und die Männer der Kriegsmarine, gebe es nur einen Weg: im Vertrauen auf den Führer hart durchzuhalten und fanatisch weiterzukämpfen.

Mit dem Schnorchel vor feindlichen Häfen

Das Bewerksamerie an den neuesten Erfolgen der Unterseeboote ist die wiederholt erworbene Tatsache, daß sie im Laufe der letzten Monate in künftigen feindlichen Gewässern erstarkt wurden. Dies ist, wie der Mehrheitsbericht meldete, mit Hilfe des Luftwaffes — einer Neuerung zur Luftfahrt in das genannt laubende U-Boot — möglich geworden. Von dieser Verbesserung — so bedeutsam sie für die derzeitige Führung des Unterwasserkrieges auch ist — darf jedoch kein falsches Bild heraufbeschworen werden.

Die Schiffsverlusten der letzten Zeit wurden von Booten desselben Typs erzielt, die im Jahr 1941 bis 1943 die großen Seetragfähigkeiten besaßen. Daraus wurde ihnen durch die Erfindung der feindlichen U-Bootwaffe ihre Erfolgschancen weitgehend genommen. Nun konnten sie mit Hilfe des Luftwaffes oder Schnorchels, wie er genannt wird, ihre Operationsgebiete während der letzten zweieinhalb Monate unmittelbar unter die feindlichen Häfen versetzen und im Kanal, in der Ägäis, im Nordatlantik vor Marokko und Genua sowie vor den Kanälen und Gibraltar kämpfen, also gerade dort, wo die Verdrängung der feindlichen Schiffe am größten und damit die Verdrängungsansprüche am erschlauerreichendsten sind. Die Erfolgschancen des Schnorchels, der seine in vielen Umständen bewährte Art der deutschen Seefahrtsweltung und der überragenden Arbeit unserer Marine verdient, wurden aber erst Wirklichkeit durch den barten Geist unserer alten U-Boot-Männer, die in ihrem engeren Boot sehr und mehr Wochen unter Wasser im Einsatz stehen, ohne in dieser langen Zeit auch nur einmal aufzutauchen.

17275

Kampfmittel, die noch niemand gesehen hat

Eine interessante Auslieferung des unlängst im DGB-Bericht gemeldeten Erfolges deutscher Kleinuntertriebe auf dem feindlichen Geleitsweg zwischen Chemie und Seelbe liefert ein PK-Bericht von Kriegserichter Jürgen Petersen, der den Einsatz von „Fahrzeugen, die noch niemand gesehen hat“, schildert. Es ist von „langgezogenen eisernen Schwämmen“, die häufig unter der Wasserlinie verbleiben, die Rede. Es heißt dann weiter: „In der Mitte des Fahrzeuges befindet sich ein kleiner Turm, gerade groß genug für einen Mann, und darauf eine gläserne Kuppel und das Schrohr.“ In dem PK-Bericht wird der Einsatz eines Oberbootmannsmaates auf seiner Feindschiffahrt geschildert. Es ist sein erster Einsatz mit diesem neuen Boot nach Feindschiffahrt auf großen U-Booten und nach monatelanger Uebung mit dieser neuen Waffe. Er war, wie alle seine Kameraden, für die ungewöhnlichen körperlichen Bedingungen der Fahrt sorgfältig vorbereitet. Drei Tage zuvor hatte er nur leichte schlafentzogene Nahrung zu sich genommen. Von den Nachschubmitteln machte er keinen Gebrauch. Alles in ihm konzentrierte sich jetzt auf die große Chance. Als die Dämmerung hereinbrach, besand er sich im Operationsgebiet. Er war allein, ein winziges, schimmerndes Etwas im bichten Nebel. Die Sicht war kaum eine Meile. Er öffnete den Aufwärtsturm und setzte sich auf den Rand, um besser sehen zu können. Er wollte gerade wieder ins Bootinnere kriechen, als ein Geräusch in nächster Nähe auftauchte. Der Gegner mußte abnungslos geschnitten sein. Auf Schrottritte schoß der Oberbootmannsmaat einen Torpedo. Entweder war die Entfernung zu gering angenommen, oder die Fahrt des Gegners zu groß, jedenfalls erfolgte nichts. Wieder war der junge Seemann allein. Der neue Tag begann langsam hereinzubrechen, da erschien ein anderer Gefährter. Der Oberbootmannsmaat setzte an und schickte den zweiten Val auf den Weg. Als das Geschloß etwa die Hälfte seines Weges erreicht hatte, veränderten sich plötzlich die Umrisse des Ziels, es wurde größer und höher, ein Kanister schob sich in entgegengekehrter Richtung vor den Gefährter. Durch eine große Detonation und Stöße enthielt der Mast die Gewißheit, daß der Gegner getroffen war, ein anderer freilich als der, den er gemeint hatte. Schon dröhnten die Wasserbomben. Das kleine Fahrzeug ging sofort auf Gegenkurs und lief mit äußerster Kraft heimwärts.

Dönitz verliert die Atlantik-Schlacht

Sommer 1943

Es sind die Frühjahrs- und Sommermonate des Jahres 1942. Die Schlacht in Rußland ist wieder heiß entbrannt, und die U-Boot-Waffe hat ihre größten Versenkungserfolge. Es gibt Tage, an denen der „Großdeutsche Rundfunk“ bis zu 22 Sondermeldungen bringt. Die Schlacht auf dem Atlantik hat ihren Kulminationspunkt erreicht.

Kleiner Zwischenfall

Während diese Erfolge der ganzen Welt die Wucht der deutschen Kriegsführung vor Augen stellten, gab es im Mittelmeer bei der 29. U-Boots-Flottille unter ihrem Chef, Korvettenkapitän Jahn, einen kleinen Zwischenfall. Es war, wie gesagt, nur ein kleiner Zwischenfall, denn er kostete dem Führer der U-Boote Mittelmeer nur eines seiner Boote. Und doch sollte dieser kleine Zwischenfall durch die kluge Auswertung der dabei erbeuteten Schiffspapiere durch die amerikanische Marineabwehr den Wendepunkt im Seekrieg herbeiführen.

Das Geschehnis ist im Vergleich zu den weltbewegenden Dingen, die der Glutsummer 1942 zeitigte, vielleicht banal zu nennen. Ein Boot unter dem Kommando eines der Dönitzschen,

„blutjungen Kommandanten“ ankerte dicht unter der afrikanischen Küste. Offiziere und Mannschaften waren froh, aus dem Pott einmal herauszukommen, und badeten im lauwarmen Wasser. Das wäre soweit gut gegangen, wenn nicht zufällig an Land hinter den Sanddünen ein Manöver einer britischen Panzerreinheit stattgefunden hätte. Sechs der Panzer führten auf die Düne, sahen das U-Boot, deckten es mit ihren Geschützen ein, und Kommandant und Besatzung mußten sich — manche ohne Badehose — ergeben. Sie hatten nicht einmal mehr die Zeit, Lüftung zu ziehen, um das Boot zu versenken. Den englischen Panzerfahrern fielen außer dem Logbuch auch die Geheim-

operationsbefehle der U-Boot-Führung in die Hände.

Diese Papiere wurden zur britischen Admiralität nach Whitehall geflogen, um von den englischen Seelords und ihren amerikanischen Kollegen ausgewertet zu werden. Die angelsächsischen Admirale hatten ohne Zweifel eine derartige „kleine Aufheiterung“ nötig, denn ihre Stirnen waren in jener Zeit in schwere Falten gelegt.

Die schlimmsten Nüsse, die sie zu knacken hatten, waren die für Rußland bestimmten Geleitzüge. Die Schläge, die das „Dritte Reich“ den Angelsachsen erteilte, waren solcher Art, daß sich deren Admiralitäten gezwungen sahen, bis zum September die

Konvoys nach Murmansk überhaupt einzustellen.

Im Mittelatlantik hatte Dönitz ebenfalls große Erfolge. Er versenkte allein im Juni 145 Schiffe. Es war soweit, die Engländer konnten durch Neubauten ihre Verluste nicht mehr einholen. Es würde nichts mehr nach England kommen und nichts mehr heraus. Vorbei die englische Seeherrschaft!

Der Führer ist optimistisch

Hitler ist bester Stimmung, Dönitz wird für die nächste Zeit einer der wenigen Männer sein die von ihm empfangen werden, ohne jeweils einen Tadel einstecken zu müssen.

Nur einer, der schließlich auch etwas mit der Marine zu tun hatte, war alles andere als optimistisch: Großadmiral Raeder. Das hatte seinen guten Grund. Oberst Donany, einer der fähigsten Leute der Abwehr, hatte Raeder einen knappen Bericht über die Entwicklung der feindlichen U-Boot-Ortung gegeben, die offensichtlich das Ergebnis einer anglo-amerikanischen Massenproduktion der einschlägigen Geräte war und in aller nächster Zukunft auf der gesamten Seefront zu voller Entfaltung kommen würde.

Hitler und Dönitz davon Kenntnis zu geben, war Raeder zu klug, da er erfahrungsgemäß die rosige Stimmung dieser Herren zu vermiesen für zwecklos zu halten gelernt hatte. Freilich wußte der gut unterrichtete Oberst Donany noch ein wenig mehr: noch war der Feind nicht so weit, daß die Flieger auf See, Zerstörer, Korvetten und U-Boot-Jagdfahrzeuge, mit den Ortungsgeräten ausgerüstet werden konnten, die das unsichtbare U-Boot fassen würden. Noch hatte Deutschland eine Chance und noch mußten die Anglo-Amerikaner zu Geschicklichkeit und List greifen, um sich der Deutschen zur See zu erwehren.

Durch den erwähnten kleinen Zwischenfall der badenden U-Boot-Besatzung und die Beschlagnahme der Schiffspapiere wurde der englischen Admiralität zum ersten Male bekannt, auf welcher Welle in diesem Monat die Boote auf See ihre Befehle vom Befehlshaber der U-Boote (BdU) empfangen und auf welcher Wellenlänge geantwortet werden mußte. Diese Information führte zu einer Maßnahme der anglo-amerikanischen U-Boot-Abwehr, die so erfolgreich war, daß in der berühmt gewordenen Geleitzugschlacht „Roßbach“ fünf deutsche Boote versenkt wurden und einer der größten Geleitzüge, die je von Amerika nach Rußland marschierten, ohne Verlust an Fahrzeugen seinen Bestimmungsort erreichte.

Die Falle

Dieser Versuch verlief wie folgt: Auf Island (Spitzbergen) kam ein junger amerikanischer Nachrichtenoffizier der Marine auf den Gedanken, auf der nunmehr bekannt gewordenen U-Boot-Welle zu operieren. Der große Geleitzug von Amerika war im Anmarsch, gesichert von starken Zerstörerereinheiten und einem leichten Flugzeugträger. Irgendwo in der riesigen Weite der Meere lag eine Gruppe deutscher U-Boote auf Wartstellung. Gelang es, diese Stellung ausfindig zu machen, so war für die anglo-amerikanische Abwehr bereits viel erreicht.

Genau so wie der deutsche Admiralstab über das Auslaufen des Geleitzuges durch Agenten unterrichtet war, genau so war die anglo-amerikanische Abwehr über das Auslaufen der U-Boote aus den französischen und norwegischen Stützpunkten informiert. Wo aber die U-Boote zusammengezogen auf den Geleitzug lauerten, um ihn vereint anzufallen — das mußte in Erfahrung gebracht werden. Da die U-Boote, wie bekannt, strengstes Verbot haben, ihr Radio zu benutzen, wenn sie auf Lauer liegen, war die Idee des jungen amerikanischen Offiziers, mit den Booten die Funkverbindung aufzunehmen, recht

phantastisch. Aber schließlich wurde doch beschlossen, es auf den Versuch ankommen zu lassen. Eine deutsche U-Boots-Meldung wurde abgefaßt und nach dem deutschen Code verschlüsselt. Dabei wurde ein absichtlicher Fehler eingesetzt, so daß der Empfänger die Meldung nicht begreifen konnte und gezwungen war, um Wiederholung zu bitten.

Auf diese List fiel die deutsche Funküberwachungsstelle Norddeich herein. Norddeich verlangte in einer verschlüsselten Meldung, die auf See gefunkt wurde, die Wiederholung der (fingierten) Meldung 21, die um 15.33 Uhr gegeben worden war. Selbstverständlich antwortete kein deutsches U-Boot, da die Meldung ja nicht von ihnen stammte. Eine halbe Stunde später gab Norddeich eine weitere kategorische Aufforderung, die Meldung 21 zu wiederholen und rief dabei drei der Boote bei ihren Decknamen an.

Die drei angefunkten Boote gehörten tatsächlich zu der großen Gruppe, die auf den Murmansk-Geleitzug lauerte. Während zwei der Fahrzeuge sich an ihr strenges Verbot, nicht zu funkeln, hielten, wurde einer der Kommandanten weich und gab eine knappe Meldung, daß die besagte Meldung nicht von seinen Funkmaatzen abgegeben worden sei.

Diese kurze Mitteilung genügte, um durch Kreuzpeilung, die von allen anglo-amerikanischen besetzten Küsten vorgenommen wurde, die Lage der Boote genauestens zu bestimmen. Das Geleit von über 70 Schiffen drehte, begleitet von nur wenigen Zerstörern, ab, während alle übrigen Geleitzfahrzeuge den Befehl erhielten, auf die den Anglo-Amerikanern nunmehr genauestens bekannte U-Boot-Falle loszubrausen. Fünf der Boote wurden versenkt. Sieben wurden durch Wasserbomben schwer angeschlagen und hinkten in ihre Stützpunkte zurück, reparaturbedürftig und für Monate außer Gefecht gesetzt.

„Verrat“

Das war ein entscheidender Wendepunkt im U-Boot-Krieg. Als Dönitz seinem Chef Raeder von der Versenkung der Boote Meldung machte, sagte er: „Es muß Verrat vorliegen, anders läßt sich diese Schweinerei nicht erklären.“ Raeder aber wußte mehr als Dönitz und dachte sich sein Teil. Er glaubte, daß der Großeinsatz der feindlichen Ortungsgeräte, über die ihn Donany unterrichtet hatte, bereits in Kraft getreten sei. Raeder sagte sich, daß es nunmehr wohl an der Zeit sei, aus dem Seekrieg zu verschwinden, wenn er in der Geschichte einen

guten Namen behalten wolle. Denn nach seiner Meinung würden die Flotte und die U-Boote die Kriegsentwicklung nicht mehr beeinflussen können, ganz gleich wie der Krieg ausginge.

Die Absicht Raeders, aus dem sinkenden Schiff auszusteigen, trafen bei Hitler, wie aus den beschlagnahmten amtlichen Dokumenten hervorgeht, die die Alliierten heute besitzen, auf einen günstigen Boden, denn der Führer, der „immer weit vorausschauend“ war, hatte sich längst eine klare Vorstellung der deutschen Seekriegsführung gemacht. Er war dabei einig mit Göring, denn beide waren der Ansicht, daß der Angriff noch immer die beste Verteidigung ist. Und von Raeder konnte man bei Gott nicht sagen, daß er dieser These huldigte. Denn seine großen Kästen lagen wohlgetarnt in den Häfen und waren nicht auf hoher See zu sehen. Sie banden eine Unmasse von Küstenverteidigungskräften und Flugzeugen, die sie beschützen mußten.

Befehl zum Verschnitten

Immer öfter äußerte sich Hitler erbittert über die Nutzlosigkeit der großen Kriegsschiffe, über ihre Bewegungsunfähigkeit, über die Unfähigkeit der alten Marineoffiziere. Und am Neujahrstage des Jahres 1943 fällt er eine wichtige Entscheidung: er verkündete seinen „unabänderlichen Entschluß“, die großen Einheiten der deutschen Kriegsmarine abzuwracken, ihre Bestückung anderweitig sinnvoll zu verwenden, ihre Mannschaften und die sie beschützenden Luftwaffeneinheiten an anderen Stellen der Kriegsführung einzusetzen.

Es wurde Raeder erlaubt, sein Abschiedsgesuch einzureichen. Am 1. Februar verließ er sein Amt. Deutschlands Flotte wurde von Hitler in dessen „weit vorausschauender“ Weise selbst vernichtet.

Hitler hatte eine Tat vollbracht, die von gewaltiger Bedeutung für den Feind war. Viele englische Schlachtschiffe wurden frei, die durch die deutsche Kriegsmarine gebunden gewesen waren. Von den englischen Admirälen wich ein Alpdruck. Endlich war England in der Lage, seine schweren Kriegsschiffeinheiten abzu ziehen. Der Chef aller britischen Zerstörer konnte die freiwerdenden Einheiten endlich ins Mittelmeer marschieren lassen, wo sie später die Invasion Siziliens sicherstellten, während andere Einheiten nach Ostasien in Marsch gesetzt werden konnten.

Das U-Boot-Sterben

U Hardenstein war das erste Boot, das schwer angeschlagen in St. Nazaire eintraf. Die Mannschaft, die froh war daß man überhaupt in den Stützpunkt hatte zurückkriechen können, erzählte eines Abends ihren Kameraden von der 7. Flotille in der Rio-Rita-Bar von einem mysteriösen Angriff eines Flugzeuges, das trotz tiefer Wolken und Nebels ihr Boot in der Biskaya durch Wolken hindurch bombardiert hat.

Nun begann die große Entwicklung der mit dem neuen Spezialgerät Radar ausgerüsteten Flugzeuge, die den Schlußstrich unter den U-Boot-Krieg setzen sollte. Ansammlungen von U-Booten und damit

Geleitzugschlächten wurden unmöglich. Eine Tabelle der U-Boots-Verluste der nun folgenden Monate, die heute im Besitz der Anglo-Amerikaner ist, sieht heute wie folgt aus:

Febr. 1943	19 Versenkungen
März	15
April	16
Mai	37

Die Versenkungsziffer des Monats Mai bedeutete nicht mehr und nicht weniger, als daß ein Drittel aller U-Boote auf See mit einem Schläge vernichtet worden war.

Was die Männer in der Rio-Rita-Bar in St. Nazaire wußten — dazu bedurfte es bei Admiral Dönitz noch einige Zeit. Aus den lückenlosen amtlichen Dokumenten, die heute in alliierter Besitz

sind, geht hervor, daß der Chef der deutschen Kriegsmarine zu dem Zeitpunkt, als die U-Boot-Waffe praktisch schon vernichtet war, noch nichts über die sensationellen technischen Errungenschaften des Feindes wußte, die dessen entscheidende Seesiege ermöglicht haben. Am 31. Mai 1943, zu einer Zeit also, als von einer deutschen U-Boot-Waffe kaum noch gesprochen werden konnte, und ihre Reste untätig in den U-Boot-Bunkern liegen mußten, berichtete Dönitz seinem Führer. Er sagte, daß der immer steigende Einsatz der feindlichen Luftwaffe der Grund für die „gegenwärtige Krise“ der U-Boot-Kriegsführung sei. Aber nicht allein auf die gegnerische Luftwaffe sei die U-Boot-Krise zurückzuführen. „Der entscheidende Faktor“, sagte er, „ist eine neue Lokalisierungseinrichtung, die die Oberflächeneinheiten verwenden und sie in die Lage setzen, die Position unserer U-Boote zu entdecken. Wenn die Wolken tief hängen und die Sicht schlecht ist, ja sogar bei Nacht führen sie Ueber-raschungsangriffe aus.“

200 000 Mann zu wenig

Es ist klar, Dönitz wußte etwas, aber er wußte nicht genug. Er wußte, daß es etwas gab, um die U-Boote auszumachen, auch wenn man sie nicht sehen konnte. Aber er wußte nicht, was es war. (Fortsetzung auf Seite 10)

Die Verlustziffern der U-Boote stiegen und stiegen. Um die Verluste wettzumachen, wurden neue Boote gebaut, neue Typen entworfen. Aber nun fehlte es nicht nur an ausgebildeten Besatzungen, sondern an Männern für die U-Boot-Waffe überhaupt. In der gesamten deutschen Kriegsführung fehlte es an Männern. Bereits in der Mitte des Jahres 1942 fing dieser Menschenmangel an, sich bemerkbar zu machen. Eine Aufstellung die die Alliierten in den deutschen Marine-Archiven entdeckten, zeigt die Situation, wie sie sich in der Zeit vom Juni 43 bis September 44 allein auf dem Gebiet der Marine darstellte:

Benötigtes Personal	437 822
Vorhandenes Personal	102 984
Fehlbestand	334 838

Der letzte Versuch

In einem Geheimlager in Blankenburg im Harz schwitzten Schiffsingenieure, Marinebauern und Nachrichtentechniker: der letzte Gehirntrübsal der toten deutschen U-Boot-Waffe. Sie sannen im Stachanow-Verfahren nach Maßnahmen, um Gegenmittel gegen die Ortung des Feindes zu erfinden. Sie sollten das durch den Feind sichtbar gemachte U-Boot wieder unsichtbar machen. Wer etwas erfand, bekam Kriegsverdienstkreuze und Sonderurlaub. Es wurde allerhand erfunden, aber die Erfindungen erwiesen sich entweder auf See als graue Theorie oder aber die Anglo-Amerikaner erfanden prompt das nötige Gegenmittel gegen das Gegenmittel! Auch die mit dem berühmten Schnorchel ausgerüsteten U-Boote, die im Kanal operierten und die letzten Zuckungen der deutschen U-Boot-Waffe darstellten, konnten deren völliges Scheitern nicht aufhalten.

Nun kam das letzte Aufgebot. Durch mehrere Kriegsjahre hatte sich Dönitz seine Ausbilder für die U-Boote aufgespart. Die berühmte Agru-Front (die

Ausbildungsgruppe Front), die in der Ostsee operierte Ritterkreuzträger der höchsten Klassen wie die beiden Hartmanns, Sohler, Rösing, Topp, die Brüder Suhren, der Brillantenträger Brandi und andere. Zwanzig von den sechzig neuen U-Booten wurden im Frühjahr unter dem Kommando dieser Leute auf Probefahrt geschickt. Dönitz schien noch immer nichts Genaueres über die Ortungsgeräte des Feindes zu wissen, denn 18 von den 20 saßen ab, noch ehe sie Skagerrak erreicht hatten.

Nun kam das allerletzte Aufgebot. Dönitz ließ U-Boote U-Boote sein — jedenfalls die der höheren Gattung. Jetzt kam die Zeit der Ein- und Zwei-Mann-U-Boote, der Froschmenschen und der Fernschwimmer, der Sprengboote und Ein-Mann-Torpedos. Man sah sie in der Wochenschau. Es gab endlich wieder einmal Sondermeldungen.

Die führenden Männer des Dritten Reiches lenkten sich so vom Untergang ab. Dönitz spiegelte sich selbst und seinem Führer eine Aktivität vor, aber —

Zu spät

Zu spät, zu spät. Deutschlands Niederlage auf dem Atlantik war bereits im Sommer 1943 besiegelt. Die deutsche Marine fehlte von diesem Sommer ab genau zwölf Monate lang auf See. Das war gerade der Zeitpunkt, der den Alliierten ihre großen Offensiven von 1944 ermöglichte. In diesen entscheidenden zwölf Monaten gelangten die ungeheuren Mengen von Waffen und Versorgungsgütern für die Invasion des Kontinents nach England. Unbehindert wehten die Flaggen der Anglo-Amerikaner über dem Atlantik. Das Geleitzugsystem konnte praktisch aufgegeben werden. Anglo-amerikanische Frachter fuhren — als wäre nichts gewesen — mit einer Geschwindigkeit von 15 Knoten ungeschützt über den Atlantik.



„Von Feindfahrt nicht zurückgekehrt“: Siebenhundertvierundsechzig deutsche Unterseeboote

Die nach Dokumenten der Deutschen Seekriegsleitung angelegte Kartenskizze veranschaulicht eine der erschütterndsten Tragödien des Zweiten Weltkrieges: das große U-Boot-Sterben. — Von 1168 Booten, die Deutschland in Dienst stellte, wurden 615 durch Feindeinwirkung versenkt oder gekapert, davon allein 358 im Nordatlantik, dem Hauptnachschubweg der Alliierten, 45 im Mittelmeer, 29 in der Biskaya, 26 im Mittelatlantik, 22 im Westatlantik, 21 in der Nordsee, 17 vor der norwegischen Küste, 15 in der Ostsee, 14 vor Gibraltar, elf im Kanal, neun im Indischen Ozean, vier im Karibischen Meer, drei vor Java, drei vor den USA und Kanada und zwei im Südatlantik. — Außerdem blieben 54 Boote verschollen, 35 sanken durch Unglücksfälle und eigene Treffer, und 70 Boote fielen Fliegerangriffen auf die Liegeplätze zum Opfer. Fast 30 000 deutsche Männer fanden in Unterseebooten den Tod. — Der von deutschen U-Booten verursachte Tonnageverlust der Alliierten betrug 21 Millionen Brutto-Register-Tonnen. Aber allein die USA bauten in den Kriegsjahren 44 Millionen Tonnen neuen Schiffsraum.

Zeichnung Karl Schilling

Das Grab der deutschen U-Boote

Bisher unveröffentlichte Zahlen über das große U-Boot-Sterben des Zweiten Weltkrieges

Als Deutschland in den Zweiten Weltkrieg eintrat, war das Verhältnis seiner Flottenstärke zur englischen etwa 1:10; im Ersten Weltkrieg war es ungefähr 1:2 gewesen. Deutschland besaß bei Kriegsausbruch etwa 57 U-Boote, von denen aber nur 20 zum Einsatz auf dem Atlantik geeignet waren.

Als Churchill am 4. September 1939, zum zweiten Male in seinem Leben, das Marineministerium übernahm, stand in seinem Amtszimmer hinter seinem Stuhl noch das hölzerne Kartengestell, das er sich in seiner ersten Amtsperiode eigens hatte anfertigen lassen, um auf der Karte die Bewegungen der

königlichen Kriegsflotte ständig verfolgen zu können.

Churchill hatte in den ganzen Jahren nach dem Ersten Weltkrieg engen Kontakt mit den Spitzen der Marine unterhalten und wußte, wie die Dinge standen. Eine seiner größten Sorgen waren die deutschen U-Boote. Er rechnete damit, daß die Deutschen bis zum Jahre 1940 über etwa 100 U-Boote verfügen könnten. Er begann daher sofort für die Schifffahrt das Geleitzsystem in Kraft zu setzen, dem England im Ersten Weltkrieg sein Ueberleben verdankte.

Zu seinem Glück waren die Kanonen, mit denen man im Ersten Weltkrieg

die Handels- und Fischdampfer bewaffnet hatte, noch da. Sie wurden aus den Arsenalen geholt, Fliegerabwehrkanonen kamen hinzu, und bald entwickelte sich das Geleitzugsystem so, wie es in den letzten Jahren des Ersten Weltkrieges gewesen war. U-Boote versuchten, sich aus den Geleiten einen möglichst dicken „Brocken“ herauszuholen, mußten aber vor den die Geleitzüge begleitenden Zerstörern auf der Hut sein, weil diese sie mit ihren Geschützen, und wenn sie getaucht waren, mit Wasserbomben leicht vernichten konnten. Auch U-Boot-Netze tauchten wieder auf, teilweise mit Minen gespickt, in denen sich die U-Boote wie Fische fangen oder in

denen sie zerstört werden sollten. Minensperren und Minenfelder, und in verstärktem Maße Flugzeuge, die entweder mit den Zerstörern zur Bekämpfung der U-Boote nachrichtemäßig zusammenarbeiteten oder selbst Angriffe auf U-Boote unternahmen, kamen hinzu.

Der Erste Weltkrieg hatte im U-Boot-Kriege schon das Hydrophon, ein Wasserhorchgerät, entstehen lassen, mit dem unter Wasser fahrende U-Boote, und auch umgekehrt Schiffe vom U-Boot aus festgestellt werden konnten. Dazu kamen in den letzten Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg noch Funkmeßgeräte, Radargeräte, hinzu, bei deren Entwicklung Deutschland kurz vor dem

Das Grab der deutschen U-Boote

Fortsetzung unseres Artikels von Seite 7

in diesen Tagen finster. Solche hervorragenden Kommandanten ließen sich kaum ersetzen.

Den Höhepunkt ihrer Erfolge erreichte die deutsche U-Boot-Waffe in den Jahren 1942 und 1943. Aber zugleich brachten diese Jahre den Umschwung. Durch die verstärkte Abwehr und neue Mittel der U-Boot-Bekämpfung erlitt die U-Boot-Waffe in diesen Jahren Schläge, von denen sie sich nicht mehr erholte. Dazu wurden die Verluste der feindlichen Handelsschiffahrt durch die in rasendem Tempo, besonders in den USA, vor sich gehenden Schiffsneubauten mehr als wettgemacht.

Unternehmen „Paukenschlag“

Mit dem Unternehmen „Paukenschlag“, das am 12. Januar 1942, etwa einen Monat nach der Kriegserklärung an die USA, begann, wurde der U-Boot-Krieg vor die nordamerikanische Küste getragen. Die US-Marine hatte sich noch nicht auf das Geleitzugsystem eingestellt und besaß noch nicht genügend Kriegserfahrung, und so machten die U-Boote reiche Beute.

„Wie bereits durch Sondermeldung bekanntgegeben, haben deutsche U-Boote bei ihrem ersten Auftreten in nordamerikanischen und kanadischen Gewässern der feindlichen Versorgungsschiffahrt schweren Schaden zugefügt“, meldete der OKW-Bericht am 24. Januar 1942 und fährt dann fort: „Unmittelbar vor der feindlichen Küste versenkten U-Boote 18 Handelsschiffe mit zusammen 125 000 BRT. Ein weiteres Schiff und ein Bewacher wurden torpediert. Bei diesen Kämpfen hat sich besonders das Unterseeboot des Kapitänleutnants Hardegen ausgezeichnet. Es versenkte allein acht Schiffe mit 53 000 BRT, darunter drei Tanker vor New York.“

Die U-Boote hatten ihre Rudel-

gucken zu lassen: „Die Versenkungen sind um ein gut Teil geringer gewesen, als wir befürchtet hatten, und die Neubauten haben das phantastische Programm das die Amerikaner in Angriff genommen haben, mehr als erfüllt.“

Churchill fuhr dann in seiner Rede fort: „Es sind jetzt so viele U-Boote eingesetzt, daß es unmöglich ist, nicht in einen ihrer weit ausgespannten Schleier zu geraten, durch den man sich durchkämpfen muß. Aber es besteht kein Anlaß, darüber böse zu sein. Im Gegenteil: gerade im Umkreis der Geleitzüge kann man am besten mit den U-Booten aufräumen. Neue Waffen und neue Angriffsverfahren sowie das enge Zusammenwirken zwischen den zum Geleitschutz aufgegebenen Ueberwasserfahrzeugen und Flugzeugen haben uns ermöglicht, dem Feinde Verluste zuzufügen, die alle bisher aufgestellten Bestleistungen überschreiten. In diesem Mai hat die Versenkungsziffer die Neubauziffer der U-Boote zum ersten Male wesentlich überschritten. Es könnte das ein Markstein von schicksalhafter Bedeutung werden.“

Das große U-Boot-Sterben beginnt

Die Nacht war der Freund der U-Boote. In der Nacht konnten sie auftauchen, um ihre Batterien aufzuladen und sich im Schutze der Dunkelheit an den Feind schleichen. Im Frühjahr 1942 änderte sich das.

In stockdunkler Nacht, zuerst über der Biskaya, bei Gibraltar und im Mittelmeer erschienen plötzlich Flugzeuge und warfen Bomben auf U-Boote ab, die sie gar nicht gesehen haben konnten. Die U-Boot-Kommandanten waren bestürzt. Nach kurzer Zeit wurde es noch schlimmer. Flugzeuge schossen plötzlich aus der Dunkelheit herunter, ließen Scheinwerfer aufblitzen, bom-

taktik verbessert. Sie wurden in immer größeren Verbänden wirklich zu Wölfen der Meere und bissen sich tagelang an den Geleitzügen fest. Wenn Zerstörer und Korvetten versuchten, einem Boot, das sie abgedrängt hatten, den Garaus zu machen, wurde das Geleit schon wieder von anderen U-Booten angegriffen. 1942 war das schlimmste Jahr für die Alliierten. Die U-Boote waren überall, im Eismeer und am Äquator. Ihre Torpedos lauerten im Lorenzstrom und in der Mississippi-mündung auf Beute. Vor der südamerikanischen Küste und im Indischen Ozean war nichts vor ihnen sicher. Es war ein Krieg ohne Gnade, den sie führten. Die Versenkungen der U-Boote betrugen in den erfolgreichsten Monaten 1942: Mai rund 600 000, Juni 700 000, Oktober 600 000 und November wieder 700 000 Tonnen. Aber auch die Abwehr gegen die U-Boote, gegen die „Pest“, wie Churchill sie nannte, wurde stärker.

Das Blatt wendet sich

In der Mitte der sogenannten großen Geleitzugbrücke über den Nordatlantik klaffte noch ein Loch von 310 Meilen, das von den englischen und amerikanischen Langstreckenbomben gegen die U-Boote nicht geschützt werden konnte. Das Überqueren dieser von Bombern nicht geschützten Strecke nahm für die Geleitzüge, die sich in ihrer Geschwindigkeit nach dem langsamsten Schiff richten mußten, 30 bis 40 Stunden in Anspruch. Dieses Loch innerhalb der Geleitzugbrücke, bisher ein reicher Beutegrund für die U-Boote, wurde 1943 durch eigens in Dienst gestellte Geleit-Flugzeugträger und durch verbesserte Langstreckenbomber geschlossen.

In einer Rede vom 8. Juni 1943 sagte Churchill, der sich über den U-Boot-Krieg und über die Abwehrmaßnahmen in den Monaten vorher immer sehr zurückhaltend und vorsichtig geäußert hatte, um sich nicht in die Karten

bardierten die U-Boote und beschossen sie mit ihren Bordwaffen. Da die U-Boote kein Radargerät besaßen, waren sie gegen diese überraschenden Angriffe machtlos. Die Verluste mehrten sich. Von 16 U-Booten, die einen Geleitzug vor der Biskaya angreifen sollten, kam nicht ein einziges an den Feind. Alle wurden von Flugzeugen ausgemacht und abgedrängt und suchten ihre Sicherheit unter Wasser.

In der Annahme, daß hier ein neues Ortungsgerät an der Arbeit war, berief Dönitz im Sommer 1942 Wissenschaftler und Techniker nach Berlin. Mit Hochdruck wurde gearbeitet, und es entstand das Biskayakreuz, ein primitiver Empfänger, ein Warngerät, mit dem aber immerhin Flugzeuge, noch bevor sie in gefährliche Nähe kamen, ausgemacht werden konnten. Der Metoxempfänger, der einige Zeit später kam und mit dem man Flugzeuge bereits auf hundert Kilometer feststellen konnte, war eine Verbesserung. Aber er hatte den Nachteil: er strahlte und verriet dadurch die Position des Bootes. Immerhin wurde die bedrohliche Lage der U-Boote durch diese beiden Geräte etwas gemildert.

Doch es gab kein Entrinnen mehr. Im März 1943 sauste die Katastrophe mit aller Macht auf die deutschen U-Boote herab. Flugzeuge überfielen die U-Boote, ohne daß das Metoxgerät sie vorher wahrgenommen hatte. Wie Geistervögel stürzten sie sich plötzlich aus der Dunkelheit und dem Nebel auf ihre Opfer, um sie mit Bomben zu zerfetzen. Im Mai, Juni und Juli 1943 sanken 100 deutsche U-Boote auf den Meeresgrund. Die Ursache für die Katastrophe wurde erst später geklärt.

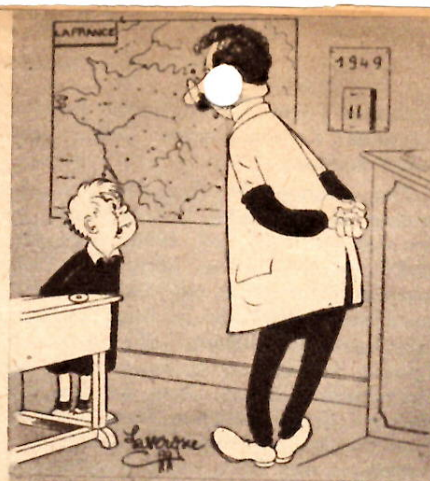
Im Frühjahr 1943 wurde bei Rotterdam ein englisches Flugzeug abgeschossen. In dem Wrack des Flugzeuges wurde ein seltsames Gerät gefunden, zum größten Teil zerstört, wie man es bisher noch bei keinem Flugzeug ge-

sehen hatte. Die Trümmer dieses Ortungsgeräts wurden wieder zusammengesetzt, und dann wurde nachgebaut und experimentiert, bis man im Herbst des Jahres 1943 ein neues Gerät unter großen Schwierigkeiten zusammengestellt hatte. Als man das Gerät auf einem Flakturm in Berlin zum ersten Male ausprobierte, war das Erstaunen groß. Das Gerät, nach seinem Fundort Rotterdam-Gerät genannt, zeichnete auf seinem Leuchtschirm nicht nur Seen und Wasserläufe ab, sondern auch Straßenzüge und Höfe. Das Rotterdam-Gerät, das mit Zentimeterwellen arbeitete, war das geheimnisvolle Auge, mit dem die britischen Flugzeuge bewaffnet waren, und mit dem sie die U-Boote durch Nebel, Wolken und Dunkelheit erspähten und dann mit ihren Bomben und immer stärker werdenden Bordwaffen zum Sinken brachten.

Solange Dönitz im Kampfe gegen dieses Radargerät machtlos war, befahl er angreifende Flugzeuge möglichst abzuschießen. Er schickte U-Boote, mit Flakgeschützen armiert, lediglich zur Flugzeugbekämpfung in das Mittelmeer. Aber auch das erwies sich als nutzlos. Die Flieger riefen Verstärkungen herbei und stürzten sich dann wie ein Schwarm von Habichten auf ihr Opfer. Zwar wurde in diesem ungleichen Duell eine Reihe von Flugzeugen abgeschossen, aber die U-Boote zogen den kürzeren dabei.

Die feindlichen Flugzeuge brachten jetzt noch ein neues Mittel in den Kampf. Sie warfen Bojen mit Hydrophonen und automatischen Funkgeräten in das Wasser. Diese Bojen meldeten den Fliegern sogar die Positionen der U-Boote, wenn diese sich unter Wasser befanden und mit ihren E-Motoren fuhren. Die Flugzeuge ließen Boote, die sich durch Tauchen schützen wollten, nicht mehr los. Sie hungerten sie buchstäblich aus, denn ein U-Boot kann sich nur so lange unter Wasser halten, wie die Sauerstoffversorgung ausreicht.

Wie gefährlich die Flugzeuge den



„Was geschah im Jahre 1412?“
 „Die Jungfrau von Orleans wurde geboren.“
 „Gut! Und 1420?“
 „Die... die Jungfrau von Orleans feierte ihren achten Geburtstag.“

Zeichnung Cosmopress

obwohl es bei dem gewaltigen Schiffsstrom nach dem Festland genügend Beute gegeben hätte, nicht mehr ein einziges Schiff zur Strecke bringen, so scharf war die Abwehr der Alliierten geworden.

Und doch betätigte sich der Erfindergeist auch in diesen Tagen noch, die bereits von dem kommenden militärischen Zusammenbruch überschattet wurden. Neue Schnorchel-U-Bootstypen waren im Bau: Tauchtiefe bis 400 Meter, der Schnorchelkopf mit Radar- und Beobachtungsgeräten versehen. Ein akustischer Torpedo war konstruiert worden, der den putzigen Namen „Zaunkönig“ führte. Er war ein Robotergeschoß, zog wie ein Spürhund dem stärksten Schraubengeräusch nach, peilte sich so automatisch an das größte Schiff des Geleits heran, um dann vier Meter vor dem Schiffskörper durch „Abstandszündung“ zu krepieren. Die Wirkung einer solchen Explosion ist größer als beim Aufschlag

U-Booten werden konnten, hatte sich bereits ein Jahr vorher an der britischen Küste gezeigt. Ein Hudson-Flugzeug hatte ein U-Boot so beschädigt, daß es nicht mehr tauchen konnte. Die U-Bootmänner griffen zu ihren Kanonen. Es kam zum Gefecht, mit dem Erfolg, daß die U-Bootmannschaft zuletzt die weiße Flagge hißte und vor dem Flugzeug kapitulierte. Zuletzt rief das über dem U-Boot wie ein Raubvogel kreisende Flugzeug ein Patrouillenboot heran und ließ das U-Boot damit abschleppen.

Die Biskaya, das Mittelmeer und der Nordatlantik entwickelten sich zu großen U-Boot-Friedhöfen. Das England-Lied hörte auf populär zu sein, und Hitler klagte in einer Rede: „Nur eine einzige Erfindung macht den Vorsprung des Gegners aus.“

Schnorchel, Roboter und Zaunkönig

Durch das neueste Radargerät in eine fast hoffnungslose Verteidigung gedrängt, griff Dönitz zum „Schnorchel“. Der Schnorchel ist eine Art „Lufttröhre“, der die Frischluftzufuhr für Menschen und Motoren besorgt, gleichzeitig aber auch die Auspuffgase nach draußen leitet. Nach und nach wurden nunmehr die U-Boote mit diesem Schnorchel versehen. Sie konnten dadurch auf Seehöhe mit einer Geschwindigkeit von 14 Meilen unter Wasser laufen, waren also noch schneller als manche Geleitzüge. Jedoch das neue Radargerät der Engländer arbeitete so fein, daß es auch den aus dem Wasser herausschauenden metallischen Kopf des Schnorchels noch anpeilte. Man kannte aber auf deutscher Seite jetzt die Arbeitsweise des Geräts. Der Schnorchelkopf wurde mit einer Schicht versehen, die ihn gegen Anstrahlung immun machte.

Das alles half nur noch wenig. Die Versenkungen belebten sich wieder, aber der U-Boot hatte aufgehört, noch irgendwie eine kriegsentscheidende Waffe zu sein. Bei der Invasion 1944 in Nordfrankreich konnten die U-Boote,

Explosion ist größer als beim Tauchgang auf den Schiffskörper.

Dann wurde der Bau des sogenannten Walther-U-Boots in Angriff genommen. Das Walther-U-Boot sollte mit einer Wasserstoffgemisch-Turbine getrieben werden. Die Abgase sollten sich im Wasser auflösen, unsichtbar, um nicht die Bahn des Boots zu verraten.

Doch das Schicksal der deutschen U-Bootwaffe war besiegelt. Goebbels, der in den Erfolgen der deutschen U-Boote ein willkommenes Mittel gesehen hatte, von den schweren Bombenschäden in den Städten abzulenken, witterte Unheil und ließ im Auslande des Gerücht austreuen, daß keine U-Boote mehr gebaut würden. Doch Churchill, der sich leidenschaftlich um die Bekämpfung der U-Boote kümmerte, und der seinen Bomberkommandos Anweisung gegeben hatte, die Industrien Deutschlands unbittlich kurz und klein zu schlagen, blieb mißtrauisch. Von den neuen Schnorchelbooten kamen nur noch wenige zum Einsatz. Das Walther-Boot kam über ein kleines Versuchsboot nicht hinaus. Alle anderen Neubauten und Projekte versanken in der Flammenglut der Bombenteppiche, die über die Werften gelegt wurden.

Ueber 30 000 Mann!

Am 8. Mai 1945 blies Dönitz das große Treiben ab: „Der Krieg ist beendet. Ruft die nächste Funkstation der Alliierten an und handelt nach deren Weisung.“

Die verlorenen Haufen der U-Boote tauchten aus den Meeren auf. Boote wurden gesprengt und versenkt, Boote wurden übergeben.

Die große Armada der U-Boote auf dem Meeresgrunde aber hörte den Befehl nicht mehr. Die Empfänger in den Funkkabinen schwiegen.

Und über 30 000 vor dem Feinde gebliebenen U-Bootführern, die, einst die Hoffnung eines Volkes, in ihren ihnen zu Särgen gewordenen Booten ruhen, rauschen die Wellen des Ozeans. P. B.

Ein-Mann-Torpedo

Mit aufpedosier Tapferkeit

Von unserer Berliner Schriftleitung

rd. Berlin, 19. Juli. Der Ein-Mann-Torpedo der deutschen Kriegsmarine, eines der Geheimnisse des Kampfes im Vorfeld des Jura-Raumes der Normandie, ist nun aus seiner Geheimhaltung herausgerückt und bildet den tatsächlichen Hintergrund des vielgebedeten Satzes im Wehrmachtbericht: „Kampfmittel der Kriegsmarine versenken.“ Der Ein-Mann-Torpedo gibt sich der breiten Öffentlichkeit bekannt, ohne den Anspruch auf die Bezeichnung einer „neuen Waffe“ oder einer „Geheimwaffe“ zu erheben.

Die ist das Ergebnis einer nüchternen Überlegung, die in dem Augenblick aktuell wurde, in dem starke feindliche Flotteneinheiten sich vor den Küsten des Kontinents zusammenballten und in ihrer Konzentration nur sehr wenige Angriffslücken boten. Hier mußte eine Methode des Angriffs aus dem Stegreif entwickelt werden, die mit einfachen Mitteln arbeitete, um größte Wirkungen zu erzielen. Das Kampfmittel selbst mußte ohne großen Aufwand an Zeit und Kosten hergestellt werden können, durfte dabei aber auf kämpferische Eigenschaften des deutschen Soldaten zurückgreifen, wie sie in dieser Hinsicht einmalig sind. So entstand der Ein-Mann-Torpedo.

Das Kampfmittel, dessen Wirksamkeit durch zwei Einweize des Wehrmachtberichtes in den ersten Julitagen unterstrichen wurde, besteht aus zwei der bisher von den U-Booten, Torpedobooten und Schnellbooten benutzten Torpedos. Seine Herstellung erfordert keinerlei zeitraubende Umstellungen der Torpedofertigung, da es an sich keine systematisch entwickelte Waffe darstellt, sondern in dem Augenblick des Kampfes gegen die englisch-amerikanischen Flottenreitkräfte vor dem Brückenkopf von Uzio und Nettuno aus einem plötzlichen Gedankengang geboren wurde und seine Wirksamkeit bewies. Der eine dieser zusammengeklappten Torpedos bildet den Träger des Gefechts-torpedos, ist also gewissermaßen ein kleines Boot in Torpedoform. Der Schütze des Torpedos sitzt unter einer Kuppel aus Plexiglas, die auf dem etwa 1,50 Meter langen und halb so breiten sogenannten Kopf des Träger-torpedos angebracht ist. Eingeeignet im schmalen Raum, lenkt der Schütze sein Kampfmittel durch eine Hebelvorrichtung zwischen seinen Beinen auf das lohnendste Zielobjekt des Gegners zu. Während der Angriffsfahrt ragt die Glas-Kuppel um ein wenig über die Wasseroberfläche und gestattet dem Schützen einen Ausblick, der zwar nicht über große Weite verfügt, dennoch aber ein genaues Ausmachen des Gegners zuläßt. Hat der Schütze ein der Größe des persönlichen Einfasses entsprechendes Ziel gefunden und sein Kampfmittel in Angriffslage gebracht, so löst er durch einen

Kühner Torpedo-Reiter in der Seine-Bucht

19.7.44

Zu der Nacht des 6. Juli bemut Walter Gerhold seinen Ein-Mann-Torpedo, um, auf sich allein gestellt, nur seinem Glauben vertrauend, zu einem Unternehmen anzusetzen, das, aus der Improvisation geboren, ihm den ersten starken, sichtbaren Erfolg bringen sollte.

Eingeeignet in der Glas-Kuppel seines Träger-torpedos, sieht er nur das Wasser der Orne-Mündung, den Himmel, den Nordstern und den Mond. Die Gehirne dienen ihm zur Orientierung und eine kleine Röntgen-Tabelle in seiner Hand ist das einzige Hilfsmittel in diesem Wassermeer, das er aus der Fernperspektive, kaum 25 Zentimeter über dem Wasserspiegel, nur in ganz kleinem Umkreis übersehen kann, oft auch hierin durch Heber-spülen der Wellen gestört.

Die Gedanken müssen in diesem Augenblick zu strengster Konzentration gezwungen werden. Einmal und Wirkungs-möglichkeit wird überprüft. Zerstörer tauchen auf. Drei, vier, sechs Zerstörer des Gegners. Sie liegen mit geschöpften Maschinen in der Seine-Bucht. Können sie einen Angriff oder sind sie der Schutz wertvollerer größerer Einheiten? Sekunden-schnelle Überlegung. Gerhold entscheidet sich für das größere Wagnis. In vierhundert Meter Entfernung lauert er seinen Torpedo an dem Sicherungsverband des Gegners vorbei. Die Atemluft läßt die Scheiben der Glas-Kuppel seines Trägers beschlagen. Im eifrigen Wischen der Sichtflächen des engen Gehäuses entdeckt er einen lebenden Zerstörer, der zur Sicherung auf See-seite auf- und abpatrouilliert. Bildet er einen lohnendes Zielobjekt? Auch dieser Zerstörer ist ihm als Ziel zu klein. Gerhold

durchbricht die Sperre. Unbemerkt kauft er seinen Torpedo durch die Lücken zwischen den Zerstörern und — findet sein Ziel: ein Kreuzer der „Aurora“-Klasse von 5270 Tonnen.

„Ich sah“, so erklärte Gerhold vor Vertretern der deutschen Presse, „zwei Schornsteine, vorn und achtern Zwillings-türme. In diesem Augenblick war ich noch ruhiger als vorher, ich sah meinen Gefechts-torpedo ab und wartete auf den Erfolg! Der Torpedo war unter Berücksichtigung der Strömung mit Vorhaltwinkel abgeschossen worden. Er traf! Die Explosion schleuderte mich wild hin und her. Ein riesiger Feuer-schein blendete mich, Rauchwolken hüllten den Kreuzer ein. Als ihm eine heftige Kesselerlosion den Rest gegeben hatte, glitt er vor mir über das See-laudlos in die Tiefe.“

Die Abwehr war erwacht. Scheinwerfer tauchen die Wasseroberfläche in blendende Helligkeit. Die Zerstörer warfen Wasserbomben. Zwei-Zentimeter-Geschosse jurren in vielfältiger Zahl, ratlos, ohne Ziel. Ohne getroffen zu werden, zieht sich Gerhold mit seinem Träger-Torpedo aus dem Bereich der Sicherungs-fahrzeuge zurück. Die Kameraden überreichen ihm einen Blumenstrauß, als er die Küste wieder erreicht.

Gerhold stammt aus dem Sauerland. Er wurde am 8. Juni 1921 geboren. Bevor er Soldat der Kriegsmarine wurde, war er begeisterter Hitler-Jugend-Führer. Sein Einsatz ist beispielhaft für die opferbereite Hingabe der Soldaten, die sich jetzt als Einzelkämpfer der Kriegsmarine dem Feind entgegenwerfen. Männer kämpfen gegen Festungen. Ihr Geist aber bildet die Grundlage zur Be-zwingung des Gegners.

Sprengboote — eine neue Seefriegswaffe

Hohe Auszeichnungen für Einzelkämpfer der Kriegsmarine

anb. Berlin, 16. Sept. Der Führer verlieh das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes an Oberfernschreibmeister Herbert Berer für die in heldenhaftem Einsatz mit einem Einmanntorpedo erzielte Versenkung eines Transporters von 10 000 BRT. als dritten Einzelkämpfer und an Leutnant der Marineverwaltung Alfred Better, Führer einer Sprengbootgruppe, die sechs Schiffe versenkte, als viertem Einzelkämpfer der Kriegsmarine. Weitere zehn erfolgreiche Einzelkämpfer wurden mit dem Deutschen Kreuz in Gold ausgezeichnet.

Der 23jährige Stuttgarter Berer, der bereits früher vor dem Landetopf von Nettuno eine feindliche Korvette mit einem Einmanntorpedo versenkt hatte, torpedierte in der Nacht zum 3. August trotz starker feindlicher Sicherungen in der Seine-Bucht einen vollbeladenen 10 000-Tonnen-Frachter. Das Schiff explodierte und versank innerhalb kurzer Zeit. Leutnant Better, der 1923 in Kiel geboren wurde, führte eine erfolgreiche Gruppe von Sprengbooten und versenkte selbst einen Einheitsfrachter und ein Sicherungsfahrzeug.

Wie der Wehrmachtbericht meldet, sind an den Versenkungserfolgen durch Kampfmittel der Kriegsmarine auch Sprengboote beteiligt. Damit wird eine zweite neue deutsche Seefriegswaffe bekannt, die ebenso wie der Einmann-Torpedo nach kurzfristiger Entwicklung wiederholt erfolgreich gegen feindliche Schiffsansammlungen zum Einsatz kam. Zusammen mit dem Einmann-Torpedo haben diese Sprengboote in wenigen Wochen in vom Feind absolut beherrschten Seegebieten zwanzig Transporter und Dampfer mit mindestens 104 500 BRT. sowie drei Kreuzer, neun Zerstörer, zwei Korvetten, ein Schnellboot, zwei Sicherungsfahrzeuge und eine kleine nicht erkannte Einheit versenkt und mindestens 15 Schiffe mit weit über 120 000 BRT. sowie einen Kreuzer, einen Zerstörer und eine Korvette torpediert. Die Größe der bei den Kampfmitteln verwandten Sprengladung läßt die berechnete Vermutung zu, daß der größte Teil dieser Schiffe entweder gesunken ist oder so schwer getroffen wurde, daß er für lange Zeit für den Nachschub über See ausfällt. Dieser Gesamterfolg ist das noch nicht zweimonatige Ergebnis eines bis zur Selbstaufopferung bereiten Vernichtungswillens der deutschen Einzelkämpfer zur See.

Das neue Sprengboot, ein außerordentlich schnelles und wendiges Fahrzeug, ist in seiner niedrigen und schnittigen Bauweise mit einem flachgehenden Rennboot vergleichbar und dem italienischen Sturmboot, das bei der deutschen Kriegsmarine ebenfalls eingesetzt wird, ähnlich. Es kann große Strecken zurücklegen und hat an seinem Ende eine Sichtluke für den Fahrer, der das Boot in voller Geschwindigkeit bis auf 200 Meter und näher an das Angriffsobjekt heransteuert und sich dann mit Hilfe

eines Schleuderapparates entgegen der Fahrtrichtung im letzten Augenblick von seinem Boot trennt. Dieses steuert nun auf das Ziel zu und detoniert bei der geringsten Berührung mit diesem. Die Wirkung ist ungewöhnlich stark, weil nahezu das ganze Boot ein einziger Sprengkörper ist, dessen Detonation selbst größten Schiffen vernichtend sein kann. Schiffe gewöhnlicher Art, wie Kreuzer und Zerstörer oder Frachter und Transporter, überdauern einen Sprengbootangriff nur in den seltensten Fällen. Wenn trotzdem immer wieder zahlreiche Schiffe als torpediert gemeldet werden, so ist der Grund hierfür lediglich darin zu suchen, daß das Sinken dieser Schiffe aus irgendwelchen Gründen nicht beobachtet werden konnte.

Einer dieser Gründe ist die gerade in der letzten Zeit besonders gesteigerte Abwehr gegen diese neuen Kampfmittel. Es sind nicht nur ständig zahlreiche Suchgruppen von Zerstörern und Korvetten unterwegs, sondern mit Einbruch der Nacht ziehen auf Kriegs- und Transportschiffen besonders hierfür abgeteilte Wachen auf, die neben ihren Artillerie- und Maschinenwaffen vor allem die Scheinwerfer besetzen, um im Augenblick des Angriffs voll abwehrbereit zu sein. Flugzeuge, die früher schon zur Bekämpfung der Unterseeboote mit Scheinwerfern ausgerüstet wurden, leuchten nachts die dunkle See nach verräterischen Schaumstreifen ab, um den Angreifer schon vor Erreichung seines Zieles zu stellen. Unbeirrt durch diese massierte Abwehr steuern die Fahrer — viele von ihnen sind dem Jünglingsalter noch nicht entwachsen — ihre Boote mit Todesverachtung in die unmittelbare Nähe des gewählten Zieles und lassen sich dann im feindlichen Geschosshagel in die nachtdunkle See über Bord schleudern. Mit Hilfe eines stoßartigen Brettes und einer Schwimmweste hält sich der Fahrer über Wasser und wartet darauf, von eigens dafür eingesetzten Booten aufgenommen zu werden. Diese Begleitboote haben einen sehr viel größeren Aktionsradius als die Sprengboote, so daß ihnen die Möglichkeit gegeben ist, ein weiteres Seegebiet aufzuklären, um besonders lohnende Ziele ausfindig zu machen, auf die nun die Sprengboote angelegt werden.

GEHEIMNIS DER SPRENG- BOOTE GELÜFTET

„Linsen-Flottille“ im Einsatz

„...Kleinkampfmittel der Kriegsmarine versenkten in der letzten Nacht in kombiniertem Einsatz gegen die Invasionsflotte mehrere Kriegs- und Handelsschiffe mit einer Tonnage von insgesamt...“ So etwa berichtete das Oberkommando der Wehrmacht in den letzten Junitagen des Jahres 1944. Und der Soldatensender West, der raffinierteste und erfolgreichste alliierte Propagandasender, der von Dover aus arbeitete, wartete mit etwa folgendem Kommentar auf:

„In der letzten Nacht hat die Kriegsmarine mit Sprengstoff gefüllten Zigarrenkisten einen Angriff auf die alliierte Landungsflotte unternommen. Einigen Erfolg haben sie ja gehabt, aber es dürften wohl nur Schwerverbrecher oder Verrückte gewesen sein, die ihr Leben für einen schon verlorenen Krieg so hundertprozentig opfern. Jedenfalls dürfte zur Erfolgsmeldung kaum einer von diesen Lebensmüden bei seiner Kommandostelle eingetroffen sein. —“

Es ist interessant, in diesem Zusammenhang einmal einen Blick hinter die Kulissen der deutschen Marinekriegsleitung zu Beginn des Jahres 1944 zu werfen. Der Krieg hatte zu einer in zunehmendem Maße stärker werdenden Zusammenschnürung der Kampffronten geführt. Italien war nach der Kapitulation Badoglios zur Hälfte den Alliierten zugefallen, und mit einer gegnerischen Landung an der Atlantikküste mußte jeden Tag stärker gerechnet werden. Die Abwehr dieser befürchteten Invasion mußte von der Seekriegsleitung offensiv gegen die feindliche Landungsflotte geführt werden, wenn sie überhaupt einige Aussicht auf Erfolg haben sollte. Die Mittel, über die die Kriegsmarine nach vier Jahren verlustreichen Kampfes verfügen konnte, waren denkbar gering. Das früher scharfe Schwert der U-Boot-Waffe war unter den Schlägen der radarbewehrten gegnerischen Luftwaffe stumpf geworden und bedurfte zu neuerlichem Einsatz kostspieliger und zeitraubender Reorganisationen.

Es galt nun also, eine schlagkräftige Waffe aus dem Boden zu stampfen, die unter möglichst geringem Aufwand von Mannschaften und Material, in dem ihr zugedachten Operationsraum der gegnerischen Flotte möglichst großen Abbruch tun konnte.

Das K. d. K.

Aus diesen Erwägungen heraus wurde das K. d. K. oder Kommando der Kleinstkampfverbände ins Leben gerufen. Der Admiral Heye, dem dieser Verband unterstellt wurde, sorgte dafür, daß dieses Projekt schnell aus dem Stadium der Planung heraus in die Praxis übersetzt werden konnte.

Aus allen Teilen der Wehrmacht, vornehmlich natürlich aus Marinekreisen, wurden nun Leute abkommandiert, denen man auf Grund ihrer körperlichen Konstitution die Eignung für hochstrapaziöse Einsätze zumuten zu können glaubte.

Der Führungsstab des sogenannten K.-Verbandes lag in Timmendorferstrand an der Lübecker Bucht. Hier liefen alle Organisationsfäden der neuzuschaffenden Waffe zusammen. Nach eingehender ärztlicher und psychotechnischer Eignungsprüfung wurden die zukünftigen Einzelkämpfer, wie man sie nannte, den einzelnen Einsatzgruppen zugewiesen. Die Verpflegung war erstklassig und der Ausbildungsdienst hart.

Der Offizier, der ein Kommando zur zukünftigen Sprengbootwaffe erhielt, mußte anschließend an die allgemeine Grundausbildung in einem Spezialkursus in Waren/Müritz mit seiner neuen Waffe vertraut gemacht werden, worauf ein fernlenktechnischer Lehrgang auf einem Schießplatz des Heeres bei Berlin folgte. Dann erst wurde er zur Flottille kommandiert. Hier übte man den Einsatz im Verband und gewöhnte die Fahrer an die Schwierigkeiten, die der Steuerung eines kleinen Bootes in offenem Wasser entgegenstanden.

Deckname „Linse“

Die Sprengbootwaffe war keine Wunderwaffe, und es gab in Fachkreisen wohl kaum einen, der sich aus ihrem Einsatz mehr als einen Überraschungserfolg versprach. Daß sie aber bei rechtzeitigem Einsatz auf die örtliche Kriegslage einen entscheidenden Einfluß nehmen könnte, traute man ihr zu. Major G. vom Heer hatte die Erfahrungen, die man aus dem Einsatz des unter dem Namen „Goliath“ populär gewordenen Fernlenkpanzers gewonnen hatte, auf die Situation des Küstenkrieges übertragen und die Konstruktion eines ferngelenkten Sprengstoffträgers für den Seekrieg vorgeschlagen. Das CKM benutzte die Erfahrungen, die die Italiener bei ihren Sprengbooteinsätzen gegen Alexandria und später Gibraltar gemacht hatten, und gab an die deutschen Jachtwerften den Bauauftrag für eine Serie flachgehender leichter Kraweelboote.

Das so geschaffene Sprengboot, das unter dem Decknamen „Linse“ geführt wurde, hatte eine Länge von etwa 5 m bei ca. 2 m Breite. Es hatte Form und Aussehen eines kleinen Rennbootes und, wie diese, auch nur den minimalen Tiefgang von knapp 10 cm. Ein Ford-V-8-Motor verlieh dem Fahrzeug die enorme Höchstgeschwindigkeit von ca. 90 km/h.

Im Einsatz arbeiteten die Boote im allgemeinen zu dritt. Zwei waren als eigentliche Sprengstoffträger mit einer Sprengladung und einem Fernlenkempfänger ausgerüstet. Das dritte Boot trug an Stelle der Ladung einen starken Sender, der mittels zweier Kommandogeber auf einer für jedes Boot gesonderten Frequenz die Fernlenkung in das Ziel zu besorgen hatte. Technisch waren hier Erfahrungen ausgewertet, die die Kriegsmarine in Friedenszeiten beim Einsatz des Fernlenk-Zielschiffes „Zähringen“ hatte machen können.

Die Lenkungsmöglichkeiten der Kommandogeber umfaßten außer den Ruderkommandos „Backbord“ und „Steuerbord“ alle Möglichkeiten der Geschwindigkeitsregelung vom Kommando „Stop“ bis „Äußerste voraus“. Außerdem konnte das Ladungsboot, falls es steuerungsunfähig geworden war, durch ein Fernkommando „total zünden“ vernichtet und dem Zugriff des Gegners entzogen werden. Tatsächlich ist während der gesamten Einsatzzeit dieser Waffe bis zur Kapitulation kein einziges Boot in Feindeshand gefallen.

Die Rotten zu je drei Booten wurden von ihren Fahrern bis in Sichtweite des Feindes herangeführt. Erst dann stiegen die Besatzungen der Ladungsboote auf das Leitboot über, oder sprangen, wenn es die Situation erforderte, ins Wasser, nachdem sie die Ladungen scharfgeschaltet hatten. Die Kommandogeber wurden jetzt meist zunächst auf „kleine Fahrt“ gestellt, um den Gegner durch den Schwall der Heckseen nicht zu früh auf den Angreifer aufmerksam werden zu lassen. Erst kurz vor dem Ziel schaltete man

Die Steuerung in Zielrichtung erfolgte auf denkbar einfache Weise. Vorn wie achtern an den Ladungsbooten war eine rote und eine grüne Richtlampe befestigt, die nur nach hinten strahlte. Der Steuerer hatte nur beide Lampen wie etwa Kimme und Korn in eine Fluchtlinie zu bringen und dann mit dieser Linie das Ziel anzuvisieren. Ging der erste Angriff fehl und hatte man genügend Nerven, bestand die Möglichkeit, das vorbeigefahrene Ladungsboot umkehren zu lassen und den Angriff zu wiederholen.

Traf das Boot auf die Bordwand des Gegners, so wurde durch einen am Bug angebrachten Zündrahmen ein Kontakt geschlossen, der erstens den Verzögerungszünder zur Hauptladung auslöste, die mit ihrer Masse von sieben Zentnern im Achterschiff gelagert war. Zudem wurde gleichzeitig durch eine kleinere Ladung das leichte Sperrholzvorschiff des Bootes zerstört. Das Gewicht des Motors der mit dem Heck des Bootes durch die Welle verbunden war, zog dann die Ladung unter die Wasseroberfläche, wo sie nach Ablauf der Zünderlaufzeit in etwa fünf Meter Tiefe detonierte. Der durch die Explosion hervorgerufene Wasserdruck vergrößerte die Sprengwirkung um ein Vielfaches und führte meist zu schweren Schäden, wenn nicht zur Vernichtung des Zieles.

Das Leitboot hatte die Möglichkeit, sich nach gelungenem Angriff und Aufnahme der schwimmenden Besatzungen durch Werfen von Nebelbojen der Sicht des Gegners zu entziehen und unter vollem Einsatz seiner hohen Geschwindigkeit den Heimathafen zu erreichen.

Selbstverständlich wurden die Angriffe nur bei Dunkelheit gefahren und ließen sich bei der leichten Bauart der Boote nur bei relativ ruhiger See durchführen.

Einsatz gegen Invasionsflotte

Die mit großer Anstrengung betriebene Ausbildungsarbeit war noch nicht zur Vollendung gekommen, als der Beginn der alliierten Invasion an der Kanalküste den Einsatz notwendig machte. Da sich im Operationsgebiet noch keine Flotille befand, stellte man aus dem Ausbildungspersonal an der Lübecker Bucht und am Müritzersee in aller Eile einen Verband zusammen und brachte ihn per Eisenbahn bis Paris. Hier wurden die Boote auf Spezialanhänger verladen und mit Lastkraftwagen in Richtung Küste befördert, wo die Flotille in der Gegend von Le Havre ihre erste Operationsbasis bezog.

Unter sorgfältiger Beobachtung aller erforderlichen Tarn- und Geheimhaltungsmaßnahmen wurde jetzt der Einsatz, der überraschend kommen mußte, wenn er Erfolg haben sollte, vorbereitet. Ein Kapitän z. See wurde von der Seekriegsleitung mit der Einsatzleitung betraut und erschien nach einigen Tagen spannungsvollen Wartens auf dem Befehlsstand des Flottillenhefes. Und dann kam die Nacht.

Bei Anbruch der Dunkelheit begann ein fieberhaftes Arbeiten. Das Bodenpersonal überprüfte noch einmal die empfindlichen Fernlenkanlagen, ließ die Motoren durchlaufen und sorgte dafür, daß das Unternehmen nicht an technischen Mängeln scheitern konnte. Gegen 23 Uhr schob man die erste Rotte auf ihren Anhängern vom Strand aus so weit ins Wasser, bis die Boote frei kamen. Nach vier Stunden war das letzte der sechzig Boote, aus denen die Flottille bestand, im Wasser und die ersten befanden sich bereits im Einsatzgebiet.

In der befohlenen Marschrichtung Kurs WNW war ein Teil der Invasionsflotte festgestellt, der zum Ausbooten des Nachschubes vor Anker gegangen war. Von Zeit zu Zeit unterbrach das Aufblitzen eines Mündungsfeuers das Dunkel der Nacht, und gab den Fahrern so die Möglichkeit, die sichere Einhaltung des Kurses mit bloßem Auge kontrollieren zu können. Nach drei Viertelstunden Marschfahrt war das Operationsgebiet erreicht, und die ersten Silhouetten der Frachter und Bewacher tauchten schemenhaft aus dem Dunst der Nacht.

Schon setzten die ersten Rotten zum Angriff an. Freie Jagd auf alles, was vor den Bug kommt, war befohlen. Und dann folgte Detonation auf Detonation. Stichflammen brachen grell durch das Dunkel und beleuchteten blitzartig die Panik, die unter der überraschten Landungsflotte ausbrach. Die Sprengboote waren durch ihre kleinen Ausmaße in der Dunkelheit nur schwer auszumachen, und das Abwehrfeuer der Bewacher traf zumeist nur ihre eigenen Schützlinge.

Vierzig Ladungsboote wurden in dieser Nacht ins Ziel gebracht, und die Erfolge waren enorm. Mit nur fünf Mann Verlust, von denen, wie sich später herausstellte, vier in Gefangenschaft geraten waren, erreichte die Flottille mit allen Leitbooten vollzählig wieder ihre Basis.

Die deutsche Seekriegsleitung sah in diesem Überraschungserfolg Grund genug, eine Theorie aufzustellen, nach der bei rechtzeitigem Einsatz von zehn dieser Sprengbootflottillen der Erfolg der gesamten Invasion in Frage gestellt worden wäre. Diese Behauptung ist unbewiesen, aber sie erscheint recht zweifelhaft, wenn man sie im Lichte der Gesamtkriegsführung der letzten Kriegsjahre betrachtet. Es ist erwiesen, daß mit einer unausgereiften Waffe noch nie entscheidende Erfolge haben errungen werden können. Die deutschen technischen Neuerungen litten insgesamt an drei Mängeln.

Erstens kamen sie nie zur rechten Zeit zum Einsatz. Sodann nicht in genügender Zahl und Stärke. Und dann wurde nie der allein erfolgversprechende gleichzeitige kombinierte Einsatz durchgeführt.

Diese Mängel hatten ihre Ursache in der Überlegenheit der gegnerischen Luftwaffe, die durch ihre rollenden Angriffe den Organisationsfahrplan der deutschen Rüstungsindustrie derartig aus dem Konzept brachte, daß in den letzten Jahren mit sicherer Ein-

114

Nach der Bewährung im ersten Einsatz versuchte das OKM mit aller Anstrengung die Produktion dieser relativ billigen Kampfmittel zu forcieren. Auf den Jachtwerften Deutschlands wurde mit Hochdruck die serienweise Produktion der Bootskörper aufgenommen. Die Versuchsstation „Blaukoppel“ bei Lübeck arbeitete laufend an der Verbesserung der Mängel, die beim ersten Einsatz aufgetreten waren.

Die Verzögerungen, die die feindlichen Luftangriffe hervorriefen, ließen die nächsten Flottillen zum Einsatz an der Kanalküste zu spät kommen. Dadurch war die Möglichkeit des offensiven Einsatzes gegen die alliierte Invasionsflotte, für die man die Boote ursprünglich konstruiert hatte, vorbei. Die Seekriegsleitung wies der Sprengbootwaffe nun die Aufgaben der Küstenverteidigung in Italien, Norwegen und Holland zu.

Geleitzug-Unternehmen gescheitert

Schon bei der nächsten Operation traten die Schwächen dieser Waffe, die sie auf einen sehr geringen Verwendungsbereich beschränkten, klar zutage. Das Ziel dieses Einsatzes war ein alliierter Geleitzug. Der Transport lief unter starker Bewachung und sollte Nachschub für den Hafen Cherbourg bringen. Als Basis für dieses Unternehmen, das übrigens unter dem Decknamen „Kameraden“ gestartet wurde, wählte man den Hafen von Vlissingen, der zwar noch nicht vom Feinde besetzt war, aber schon vom anderen Scheldeufer aus unter Artilleriebeschuß lag.

Der Einsatz erfolgte wieder bei Dunkelheit. Aber in dieser Nacht kamen die Boote gar nicht erst an den Feind, da eine Verschlechterung der Wetterlage es den Fahrern unmöglich machte, ihre Fahrzeuge trocken über den langen Anmarschweg zu bringen. Die Höhe von Zeebrügge, die für den Angriff vorgesehen war, erreichte keine Besatzung.

Rund ein Drittel der angesetzten Boote ging mit der Besatzung in dem schweren Seegang zugrunde, während ein Boot von einem eigenen Vorpostenboot zusammengeschossen wurde. Die Einsatzleitung hatte nämlich versäumt, den deutschen Küstenwachdienst rechtzeitig von der geplanten Operation des Verbandes in Kenntnis zu setzen. Ein Organisationsfehler, der für die letzten Zuckungen des Krieges typisch war.

Das totale Scheitern dieser Operation brachte den Überlebenden eine Ruhepause, die zur Auffüllung der Bestände an Personal und Material in Plön verbracht wurde. Nach dem Ver-

lust der Basis Vlissingen wurden Rotterdam und die Insel Schouwen die nächsten Einsatzhäfen. Von hier aus stellte die Waffe in kühnen Einzelunternehmungen gegen die holländisch-belgischen Küstengewässer noch einmal ihre Vielseitigkeit unter Beweis.

So gelang es beispielsweise einem jungen Seeoffizier, in die Schelde bis auf die Höhe von Terneuzen einzudringen und hier einen Zerstörer zu versenken, obwohl beide Ufer längst von alliierten Truppen besetzt waren.

Ein anderer nahm außer seinem Lenkungsboot nur ein Ladungsboot mit. Er lief bis an die Grenze seines Aktionsbereiches die belgische Küste entlang, versenkte auf der Höhe von Ostende einen großen Frachter und kehrte, trotz scharfer Verfolgung durch britische Motor-Gun-Boats, mit dem letzten Tropfen Brennstoff in den Heimathafen zurück. Entscheidend konnte der Nachschub des Gegners durch diese Aktionen aber nicht mehr gestört werden.

Gegen Pontonbrücken auf dem Rhein

Inzwischen war es auf dem nördlichen Kriegsschauplatz zu keinerlei Kampfhandlungen gekommen und die dort stationierten Flottillen waren praktisch von einem Eingreifen in die Kämpfe ausgeschaltet, da die Seekriegsleitung mit einer alliierten Landung in Norwegen rechnete, und sich nicht entschließen konnte, die Boote an anderer Front einzusetzen.

In Italien fehlte es zu einem erfolgversprechenden Einsatz an Ausgangsbasen. Die Front hatte sich schon so weit vorgeschoben, daß die Nachschublinien der Alliierten in Süditalien und Sizilien für die Sprengboote außerhalb ihres Aktionsbereiches lagen. So blieb tatsächlich für den aktiven Einsatz nur noch die „Linsen-Flottille“ 214, die später in Den Helder stationiert war. Die Kriegslage hatte inzwischen derartige Fortschritte gemacht, daß man mit einem feindlichen Übergang über den Rhein rechnen mußte. Man teilte daraufhin die Flottille und legte die Hälfte der Boote an den Niederrhein. Hier sollten sie etwaige für den Übergang gebaute Pontonbrücken des Gegners sprengen. Der Übergang aber wurde dann bald überraschend aus der Luft durchgeführt, und Brücken baute man zunächst keine. Die Boote mußten gesprengt werden, als sich keine Möglichkeit zum Abtransport mehr bot.

Währenddessen bereitete man in Rotterdam einen neuen kühnen Einsatz der zweiten Halbflottille vor. Ein auslaufendes feindliches Geleit sollte noch in der Themsemündung gefaßt werden, und in überraschendem Angriff der Boote, an einer Stelle, an der sie kein Gegner vermuten konnte,

erhoffte man sich einen letzten Erfolg. Da der Aktionsradius der Boote für den weiten Marsch nicht ausreichte, verlud man sie rotenweise auf Schnellboote, die den Transport auf dem Hinweg übernahmen. Im Operationsgebiet wurden die Boote geslipt, und die Schnellboote zum Einsatzhafen entlassen.

Planmäßig um Mitternacht war das Einsatzgebiet erreicht. Der deutsche Funküberwachungsdienst hatte einen Geleitzug für die ersten Stunden des begonnenen Tages avisiert, der also noch in tiefster Dunkelheit den Booten vor den Bug kommen sollte. Aus ungeklärten Gründen aber verspätete sich das Geleit. Vielleicht hatte man Wind von dem Unternehmen bekommen, vielleicht war es auch nur eine Verzögerung, die durch irgendeinen Schaden eines der Geleitschiffe hervorgerufen war. Jedenfalls war es so, daß die Schiffe erst in den letzten Stunden der Dunkelheit gesichtet wurden. Die deutschen Boote hatten inzwischen sechs Stunden nervenaufreibenden Wartens verbracht, da sie wußten, daß der Beginn des Tages die sichere Vernichtung bedeutete. Der nun endlich gestartete Angriff hatte wenig Erfolg. Nur zwei Ladungsboote waren ins Ziel gelangt, als der Einsatz wegen der knappen Zeit abgebrochen werden mußte. Die Boote machten sich sofort mit Höchsthöhe auf den Heimweg. Der Anbruch des Tages und der Helligkeit überraschte sie in Sichtweite der Insel Schouwen kurz vor ihrem Heimathafen.

Im gleichen Augenblick war die Flottille von einem Schwarm von zwölf Lightnings entdeckt, und diese setzten sofort zum Angriff an. Dem Regen der Raketen- und Splitterbomben, der noch durch Bordwaffenbeschuß verdichtet wurde, entkam kein einziges der Boote. Nur sieben Mann konnten größtenteils schwer verwundet von den deutschen Küstenmannschaften gerettet werden.

Das totale Fiasko dieses Unternehmens setzte den Schlußstrich unter das Schicksal einer Waffe, die in der Idee nicht unbrauchbar, im Einsatz jedoch viel zu spät kam.

Die Reste der Flottille wurden mit neuen Booten nun in der Deutschen Bucht stationiert, wo sie einen eventuellen Landungsversuch des Gegners abwehren helfen sollten. In der Lübecker Bucht rüstete man in der Zwischenzeit noch kleine Segler mit Sprengbooten aus, die versuchsweise als U-Boots-Fallen Verwendung finden sollten. Es wurde auch weiterhin viel experimentiert, aber über das Versuchsstadium kamen diese Entwicklungen nicht hinaus. Fast alle Besatzungen vernichteten ihre Boote am Tage der Kapitulation, um ihre Waffe dem Gegner nicht kampfflos ausliefern zu müssen.

Die Kampfmittel, die die Kriegsmarine außerhalb ihrer traditionsmäßig überkommenen Flotteneinheiten einzusetzen hatte, waren sämtlich in dem sogenannten K.-Verband zusammengefaßt. Unter dem Kommando des Admirals Heye standen neben den bereits erwähnten ferngelenkten Sprengbootflottillen noch Kampfschwimmer, Einmann-torpedos, Zweimannunterseeboote sowie Sabotageeinheiten und Kommandotruppen.

Der Versuch, die japanischen „Lebenden Torpedos“ auf eine der deutschen Mentalität angepaßte Art zu übersetzen, führte zu der Entwicklung eines Doppeltorpedos. Über einen normalen Marinetorpedo hatte man einen zweiten gesetzt, der an Stelle einer Sprengladung den Sitz des Fahrers mit der Steuer- und Ziel-einrichtung trug. Gegen überkommene Seen war dieser Sitz durch eine Glaskuppel geschützt. Das Fahrzeug fuhr zum größten Teil dicht unter der Wasseroberfläche, so daß nur die Kuppel herausragte.

Da man bei der europäischen Mentalität nicht mit einem Einsatz der Fahrer bis zur Selbstvernichtung rechnen konnte, hatte man ihnen eine Chance geben müssen, lebend vom Einsatz zurückzukommen. So hatte also der Fahrer das Ziel anzuvisieren, dann den scharfen unteren Torpedo auszulösen und hatte noch die Möglichkeit, mit dem oberen Teil die heimliche Küste zu erreichen.

Tatsächlich standen die Erfolge, die der Einsatz dieser Waffe eintrug, in keinem Verhältnis zu den enormen Verlusten, die die Ein-Mann-Torpedofahrer auf ihren Unternehmungen erlitten. War der Seegang einmal etwas höher, dann waren durch die überkommenden Seen, die dauernd die Kuppel überspülten, dem Fahrer die Sicht und Angriffsmöglichkeiten so gut wie völlig genommen. Der Aktionsradius der Fahrzeuge aber war so gering, daß eine Fehlorientierung den Rückmarsch über die Kraft der Maschine hinaus verlängern konnte.

Die britische Marineleitung wehrte sich gegen die Nadelstiche dieser Angriffe durch ein Mittel, das an Primitivität beinahe noch die Konstruktion der Ein-Mann-Torpedos übertraf. Wurde ein Angriff befürchtet, so pumpte man Öl aus den Schiffen auf die Wasseroberfläche. Die Glaskuppeln der angreifenden Fahrzeuge beschlugen und wurden undurchsichtig, es war für die Briten dann ein leichtes, die blindgewordenen Besatzungen zu stellen und gefangenzunehmen.

Als dieses Verfahren der deutschen Seekriegsführung bekannt wurde, stellte diese die Unternehmungen der „Torpedoreiter“ ein und gab die Konstruktionen zur Veröffentlichung frei. Die Erfahrungen aus dem Mißerfolg der unter dem Decknamen „Neger“ eingesetzten Ein-Mann-Torpedos führten zu der Entwicklung neuer Einheiten, die mit einem Elektromotor ausgerüstet waren und dadurch zum Tauchen über kürzere

Strecken im Stande waren. Diese Boote, man nannte sie „Molche“ und „Lurche“, — kamen allerdings wegen der unausgereiften Konstruktion nicht über das Versuchsstadium hinaus und wurden niemals aktiv eingesetzt.

Die nächste Station auf dem Wege der Weiterentwicklung waren die „Biber“. Sie waren kleine Unterseeboote, für eine zweiköpfige Besatzung gebaut, kamen Ende 1944 heraus und wurden unter dem Kommando des Brillantenträgers Korvettenkapitän Lüh in Ijmuiden, Holland, stationiert. Von hier aus wurden sie zur Störung des alliierten Geleitverkehrs im englischen Kanal angesetzt und hatten bei ihren Unternehmungen auch einigen Erfolg. Diese Boote waren eine Miniaturausgabe der großen Hochsee-Unterseeboote und wie diese mit Diesel und Elektromotoren ausgerüstet. Wegen der Schwierigkeiten einer seemännischen Navigation und der komplizierten Anlage wurden sie zumeist von Seeoffizieren gefahren. Die Armierung bestand aus zwei Torpedos. Im Einsatz konnten die etwa 10 m langen Boote lange in See bleiben und ihr Aktionsradius erwies sich als den gestellten Aufgaben völlig gewachsen. Gesteuert wurde vom Turm aus. Für Unterwasserfahrt und -angriffe hatte man ein Seerohr. Auch hier machte sich der zu späte Einsatz und die zu geringe Zahl der verwendungsbereiten Boote als hinderlich für größere Erfolge bemerkbar.

Sabotage-Einheiten

Über den Einsatz der Kampfschwimmer ist nach dem Kriege einiges veröffentlicht worden. Hier handelte es sich ebenso wie bei den Sabotageeinheiten und Kommandotruppen nicht eigentlich um eine neue Waffe.

Wagemutige Leute, die alle Voraussetzungen zu Sonderunternehmungen allein oder in kleinen Gruppen mitbrachten, wurden in Übungseinheiten zusammengefaßt und auf die Gefahren hin, die ihnen in ihrem späteren Einsatz möglicherweise begegnen konnten, vorbereitet. Einzelunternehmungen, die die Kriegslage erforderte, wurden von diesen Leuten unter Einsatz ihres Lebens zumeist weit hinter der gegnerischen Front mit großer Bravour durchgeführt, wobei die gestellten Aufgaben größtenteils mehr im Bereiche des Heeres als in dem der Kriegsmarine lagen.

Daß man alle diese Leute dennoch in dem der Kriegsmarine unterstellten K.-Verband zusammenfaßte, sprach aber vielleicht dafür, daß die Führung diesen sonderverpflegten Männern allen dieselben geringen Chancen zum Leben nach dem Einsatz errechnete. Es herrscht teilweise heute noch die irrtümliche Auffassung, daß der Einsatz des Mutes einzelner Männer gegen eine scheinbare Übermacht an Material ein Monopol der deutschen Kriegsführung gewesen sei. An dieser Stelle also sei versucht, mit dieser völlig unrichtigen Ansicht aufzuräumen.

So wurde die „Tirpitz“ erledigt!

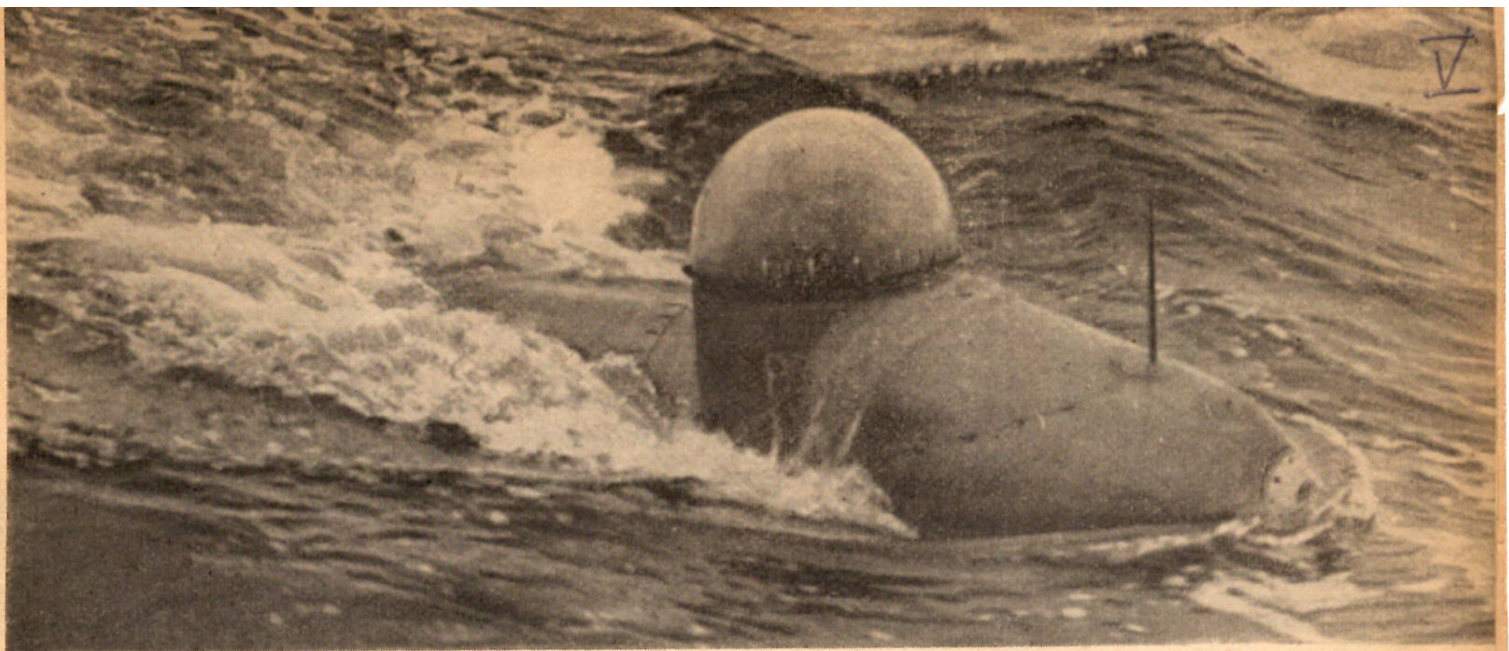
Ob die Royal Navy eher zu derartigen Unternehmungen schritt als die Kriegsmarine, soll hier nicht festgestellt werden. Tatsache aber ist, daß die Einsätze der britischen Einzelkämpfer und Kommandotruppen der deutschen Kriegsführung manches ernstliche Kopfzerbrechen bereitet haben. Ein Meisterstück des Einzelkampfes Mensch gegen Material sei aber an dieser Stelle erwähnt.

Das deutsche Schlachtschiff „Tirpitz“ lag im Altafjord in Nordnorwegen und wartete auf Einsatzbefehle. Umfangreiche Sicherheits- und Tarnmaßnahmen sollten jeden Angriff auf das kostbare Schiff unmöglich machen. Dann und wann jedoch mußten die U-Boots-Netzsperrn an der Einfahrt vorübergehend geöffnet werden, um ein- und ausführende eigene Versorgungsschiffe passieren zu lassen.

Diese Tatsache machten sich drei britische Kleinstunterseeboote zunutze. Sie passierten gleichzeitig mit einem einlaufenden Schlepper die Sperre, machten sich unter Wasser an die Tirpitz heran, und es gelang ihnen, ihre Grundminen unbemerkt unter dem Rumpf des Schlachtschiffes anzubringen. Plötzlich jedoch, als sie ihre Unternehmung schon mit Erfolg abgeschlossen hatten, wurden sie von der „Tirpitz“ entdeckt. Eine wilde Schießerei begann, und da die fünf überlebenden englischen Seeleute ohnehin keine Möglichkeit sahen, ihre Ausgangsbasis wieder zu erreichen, gaben sie sich gefangen. Wenige Minuten später zeigten ihnen einige heftige Unterwasserdetonationen das Gelingen des Unternehmens an. Schwere Schäden an Ruder und Heck machten die „Tirpitz“ für lange Zeit einsatzunfähig, bis sie schließlich von Aufklärern entdeckt in mehreren Bombereinsätzen völlig vernichtet werden konnte.

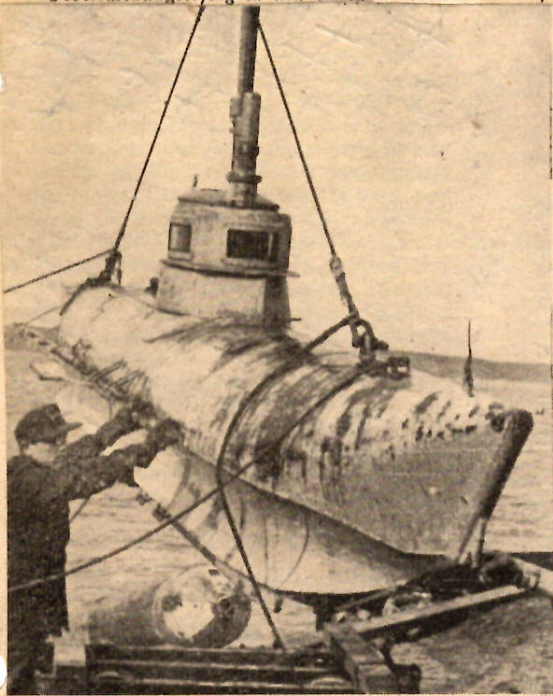
Erst heute, vier Jahre nach Ende des Krieges, veröffentlicht die Royal Navy Einzelheiten und Photos von britischen Kleinunterseebooten mit einer fünfköpfigen Besatzung, die sich im vergangenen Krieg außerordentlich bewährt haben sollen und sich nun einen festen Platz im Neubauprogramm der britischen Marine erworben haben.

Für den Erfolg der wagemutigen Einsätze britischer Kommandogruppen haben wir heute noch keine sicheren Nachrichten. Wie störend aber diese Unternehmungen waren, geht daraus hervor, daß man sich deutscherseits keine andere Rettung mehr wußte, als daß man einen Befehl herausgab, nachdem alle Gefangenen, die bei derartigen Unternehmungen gefaßt wurden, zu erschießen seien. Man versprach sich von dieser Maßnahme den Erfolg einer Abschreckung und hoffte so, diesem Unternehmen den Nachschub an Menschen zu unterbinden. Erwiesen aber hat sich, daß selbst im modernen Kriege der Einsatz des einzelnen immer noch seinen Platz und seinen Weg zum Erfolg hat, und es ist anzunehmen, daß auch spätere Auseinandersetzungen an dieser Tatsache nichts ändern können, außer vielleicht, daß die Mittel, deren sich diese Männer bedienen, dem Fortschritt der Technik angepaßt sein werden.



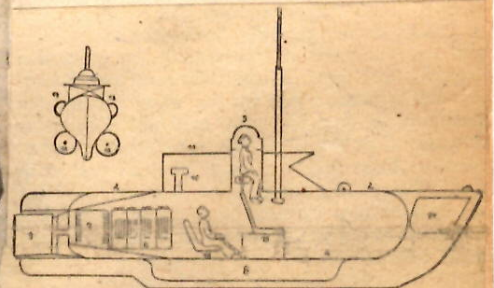
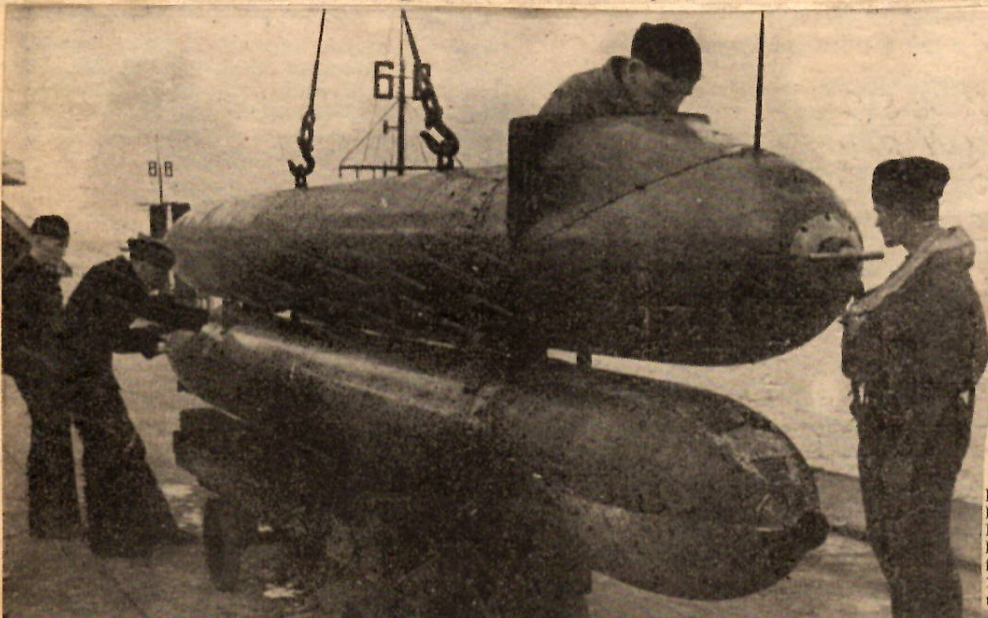
V

Eine kleine, gläserne Kuppel, darunter die Andeutung eines Schwimmkörpers — so liegt der Ein-Mann-Torpedo im Wasser. Mehr als einen Ueberraschungserfolg in den ersten Wochen ihres Auftauchens konnte diese „Wunderwaffe“ nie erringen. Bild: Böltz.



Ein „Seehund“ wird vom Kran ins Wasser gehoben. Noch fehlen die Torpedos an der Seite. — Rechts: Transport über Land.

Bilder: Böltz.



Das Innere eines Kleinst-U-Bootes: 1. Schrohr; 2. Bruckkörper; 3. Glaskuppel; 4. Kommandantensitz; 5. leitender Ingenieur; 6. Diesel-Maschine; 7. Elektro-Maschine; 8. Akkumulator-Raum; 9. Schraube mit Steuerung; 10. Luftrohr für Diesel-Maschine; 11. Turmunkleidung; 12. Torpedo; 13. Oeltank; 14. Luftkammer; 15. Sitz für Kommandant und Ingenieur.