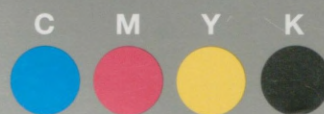


Grey Scale #13



Part Code
ST1316

DANES
PICTA
COM

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



KONTERADMIRAL A.D. CARL TÄGERT

Der
Freiheits-
kampf
zur See
1939-1940

SEPTEMBER 1939 BIS AUGUST 1940

hmm

E.S. MITTLER & SOHN / BERLIN



KONTERADMIRAL A.D. CARL TÄGERT

Der
Freiheits-
kampf
zur See
1939-1940

SEPTEMBER 1939 BIS AUGUST 1940

hmm

E.S. MITTLER & SOHN / BERLIN

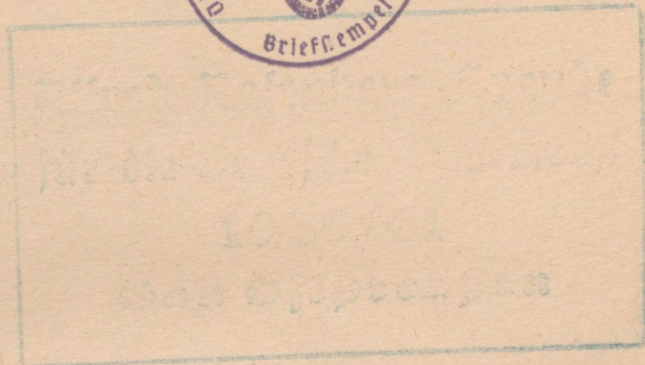
15
594

Der Tr. Falsion
ze Szczecin

Der Freiheitskampf zur See 1939/1940



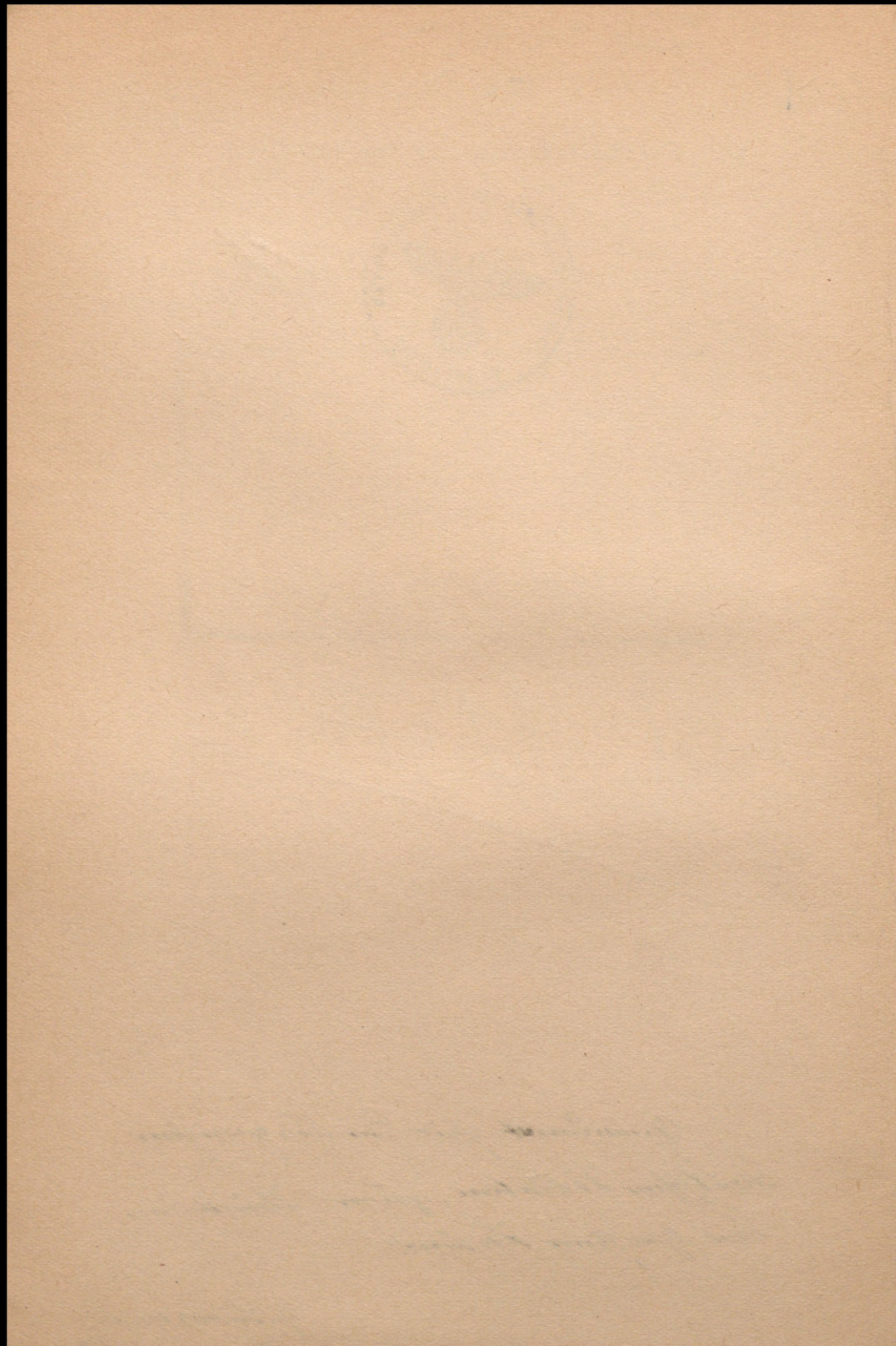
98.



der Tr.

*Opferdarstellung für die Tüchtigkeit
unserer Soldaten, zum Dank für
Ihre großen Taten.*

*G. Lenz 1940
Hamburg / Ostpre.*



Der Freiheitskampf zur See 1939/1940

September 1939 bis August 1940

Von

Carl Tägert

Konteradmiral a. D.

Mit sechs Kartenskizzen



1940

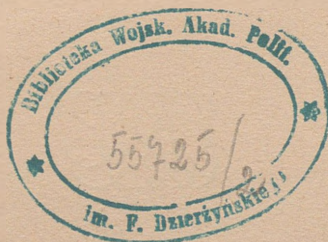
Verlag von E. S. Mittler & Sohn / Berlin

722

355.32 (3222) 3



Alle Rechte
aus dem Gesetz vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht
sind vorbehalten



Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei, Berlin
Printed in Germany

Vorwort

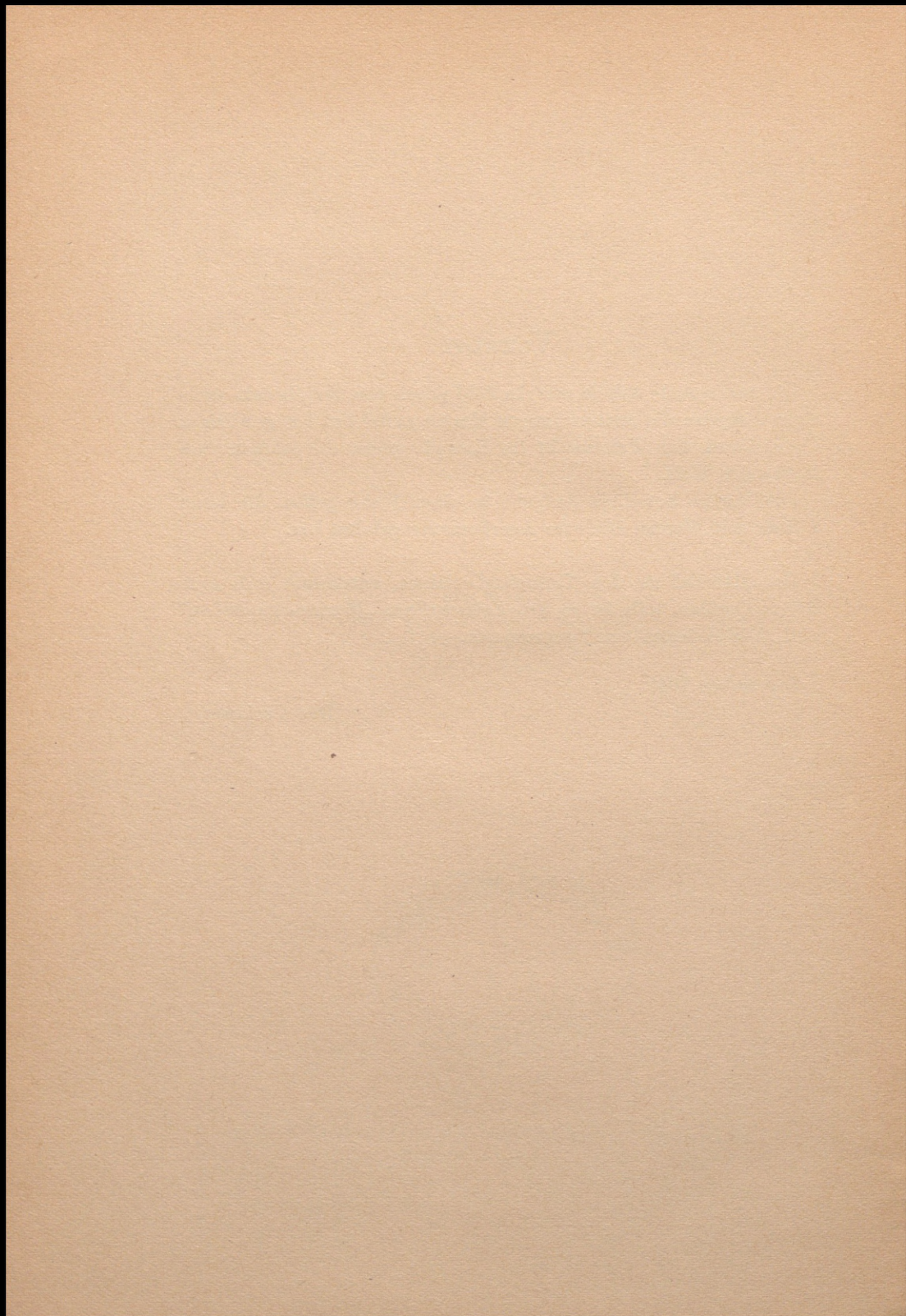
Die vorliegende Arbeit soll ein Bild geben von der überaus wichtigen Aufgabe, die unserer jungen Marine zufiel bei den gewaltigen Operationen der Wehrmacht im Kampfe gegen die stärkste Seemacht der Welt.

Die Marine hat diese Aufgabe in einer Weise gelöst, die unser Führer mit Worten höchster Anerkennung gelohnt hat.

Das Material zu den Tatsachenberichten entstammt teils amtlichen Quellen, teils ist es den Zeitschriften „Marine-Rundschau“ und „Die Kriegsmarine“ entnommen.

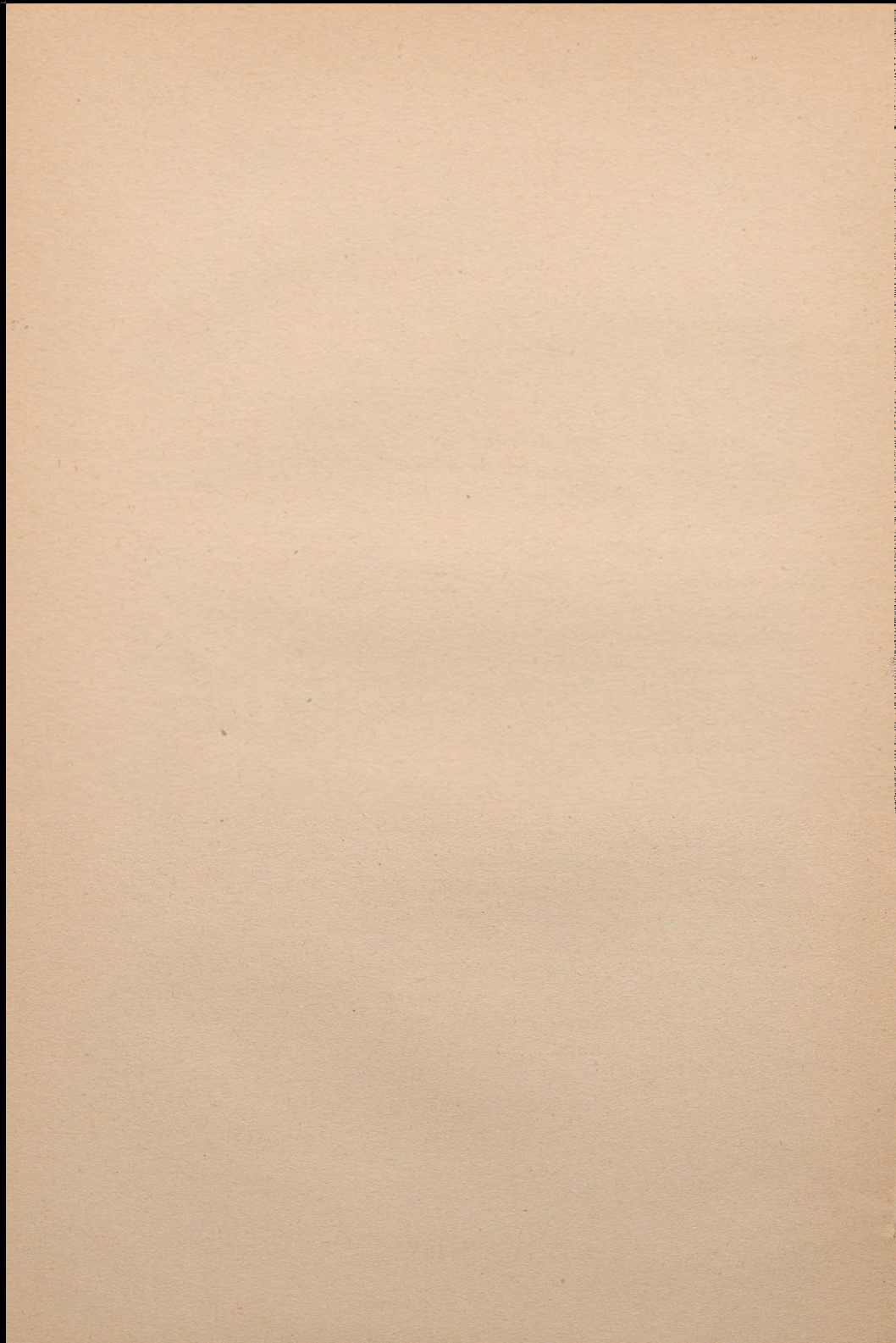
September 1940.

Der Verfasser.



Inhalt

	Seite
Unmittelbare Vorgeschichte des Krieges	9
Die beiderseitigen Kampfmittel	10
Beteiligung der Marine an dem Feldzug in Polen	15
Beabsichtigte englische Art der Kriegführung	18
Deutschlands Gegenmaßnahmen	
Weitere Seekriegsereignisse im September/Dezember	26
Seekriegsereignisse im Januar/März 1940	42
Steigende Auswirkung der deutschen Maßnahmen	
Die Erfolge der ersten sechs Kriegsmonate	53
Seekriegsereignisse im April/Juni 1940	65
Teilnahme der Marine an den Operationen in den Nordischen Staaten	68
Der Untergang des Kreuzers „Blücher“	73
Seekriegsereignisse bei den Operationen im Westen	94
Seekriegsereignisse im Juli/August 1940	110
Skizzen	
Das Operationsgebiet der Nordsee und Ostsee	19
Deutsches und englisches Warnggebiet in der Nordsee	21
Die Einfahrten nach Scapa Flow	28
Englische Minensperren in Norwegen	67
Küstengebiet bei Narvik	78
Der Frontbereich gegen England am 7. Juni 1940	102



Unmittelbare Vorgeschichte des Krieges

Nach dem am 6. September 1939 veröffentlichten Weißbuch
der Reichsregierung.

Herausfordernde Schritte der polnischen Regierung gegenüber Danzig führten Anfang August 1939 zu einer Warnung der Reichsregierung, Polen möge die wirtschaftliche Absperrung Danzigs nicht weiter fortführen. Polen antwortete schroff, es werde jede Einmischung des Reiches als Angriffshandlung betrachten.

Bevorstehende Verhandlungen zwischen Deutschland und Rußland waren wahrscheinlich der Grund, daß der englische Ministerpräsident Chamberlain am 22. August an den Führer schrieb, die britische Regierung sei entschlossen, ihre Bündnispflicht gegenüber Polen zu erfüllen, er strebe eine Atmosphäre des Vertrauens an und Lösung der schwebenden Fragen durch Verhandlungen. Der Führer konnte in seiner Antwort auf die eingehenden früheren Vorschläge Deutschlands hinweisen. Wenn Polen sie abgelehnt habe, so sei dies geschehen, weil ihm England durch seine Garantie den Rücken steifte. Seitdem hätten sich Terrorakte gegen Deutsche gehäuft. Deutschland werde sich nicht mehr einschüchtern lassen, seine Lebensrechte zu wahren.

Am Tage darauf wurde in Moskau der deutsch-russische Nichtangriffs- und Konsultativ-Pakt unterzeichnet. In einem Briefaustausch zwischen dem Führer und dem französischen Ministerpräsidenten Daladier gab der Führer erneut die unbedingte Zusicherung der endgültigen deutsch-französischen Grenze.

In einem neuen deutschen Verständigungsversuch vom 23. August wurden dem britischen Botschafter in Berlin Vorschläge gemacht, nach Regelung der polnischen Probleme alle Gegensätze mit England zu klären. Die britische Regierung antwortete am 28. August, daß sowohl England wie Polen zu direkten Verhandlungen bereit seien. Die Reichsregierung teilte ihre Zustimmung und ihre Vorschläge mit und fügte hinzu, daß sie polnische Unterhändler zum 30. August erwarte.

Diese Unterhändler erschienen nicht, statt dessen wurde am

30. August die polnische Mobilmachung befohlen. Die deutsche Regierung gab jetzt ihre Vorschläge öffentlich bekannt. Am 31. August erklärte der polnische Rundfunk diese Vorschläge für unannehmbar. Gleichzeitig setzte eine Reihe schwerster Grenzverletzungen und Terrorakte ein.

Am Morgen des 1. September gingen auf Befehl des Führers die deutschen Truppen zum Gegenangriff über. England und Frankreich verlangten Zurückziehung der deutschen Truppen aus Polen. Ein Vorschlag des Duce auf Waffenstillstand und Verhandlungen wurde von Deutschland und Frankreich zustimmend, von England ablehnend beantwortet.

Am 3. September überreichten der britische und französische Botschafter in Berlin Noten, in denen die Forderung auf Zurückziehung der deutschen Truppen wiederholt wurde. Nach Ablehnung dieser Forderung erklärten sich beide Staaten als im Kriegszustand gegenüber Deutschland befindlich.

Es begann also der Krieg mit England fast genau 25 Jahre nach Beginn des großen Weltkrieges. Wie damals war der Grund, Deutschlands Machtzuwachs zu hemmen, wie damals wurde ein bloßer Vorwand zur Kriegserklärung benutzt. Aber dieses Mal war es England nicht gelungen, die politische Einkreisung Deutschlands durchzuführen, die uns im Weltkriege zum Verhängnis wurde. Italien stand auf unserer Seite, der Vertrag mit Rußland gab Deutschland den Rücken frei. Von einer Blockade des Reiches in dem einstigen Umfange konnte also dieses Mal keine Rede sein.

Die beiderseitigen Kampfmittel

Die Flottenstärken der großen Seemächte zeigten im Frühjahr 1939 folgende Zahlen:

Schiffsklasse	Deutsch- land	England	Frank- reich	Italien	Japan	Ver. Staaten
Schlachtschiffe	2	15	7	4	9	15
Panzerschiffe	3	—	—	—	—	—
Flugzeugträger	—	7	1	1	6	6
Schwere Kreuzer . . .	3	15	7	7	12	18
Leichte Kreuzer . . .	6	49	11	14	25	19
Zerstörer	22	194	58	74	83	} 228
Kleine Zerstörer und Torpedo-Boote . . .	20	—	12	59	41	
Große U-Boote . . .	18	32	40	45	36	
Kleine U-Boote . . .	25	24	33	53	24	27

Die englische Flotte zeigt der von 1914 gegenüber folgende Abnahme:

- 54 Großkampfschiffe
- 48 Kreuzer
- 126 Zerstörer
- 20 U-Boote.

Englische Fachleute haben diese Vernachlässigung der Flotte als unverantwortlich bezeichnet. Sie war nach Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten 1939 zu Anfang dieses Jahres in folgender Weise verteilt:

Heimatflotte

Ein Schlachtgeschwader: 5 Schlachtschiffe, 2 Schlachtkreuzer
Ein Kreuzergeschwader
Zwei Flugzeugträger
Drei Zerstörer-Flottillen mit 27 Zerstörern
Eine U-Boots-Flottille mit 6 U-Booten
Dazu Troßschiffe.

Küstenschutzverbände

Lokale Zerstörerflottillen in Portsmouth, Devonport und im Nore
(Kriegshäfen an der Außen-Themse)
Eine U-Boots-Flottille in Portsmouth mit 9 U-Booten und Reserve-
Booten
Eine U-Boots-Flottille in Portland mit 8 U-Booten und Reserve-
Booten
Eine U-Bootsabwehr-Flottille in Portland
Dazu Minensuchflottillen, Wachschiffe, Schul- und Versuchsschiffe.

Reserveflotte

Flaggschiff: Kreuzer Effingham (Portsmouth).

Hierzu gehören die restlichen in der Heimat befindlichen Fahrzeuge der britischen Marine in verschiedenen Häfen mit Besatzungsstämmen an Bord. Sie sind in verschiedenem Bereitschaftszustand.

Auslandsstationen

Mittelmeerflotte

Ein Schlachtgeschwader: 5 Schlachtschiffe
Zwei Kreuzergeschwader: 6 Kreuzer

Ein Flugzeugträger

Vier Zerstörer-Flottillen mit 35 Zerstörern

Eine U-Boots-Flottille mit 7 U-Booten

Eine Motorboots-Flottille mit 6 Booten

Minensuchfahrzeuge und zahlreiche Troßschiffe.

Amerika und Westindien

Ein Kreuzergeschwader: 5 Kreuzer, 1 Kanonenboot.

Ostindien

Ein Kreuzergeschwader: 3 Kreuzer, 6 Kanonenboote.

Südafrika

Ein Kreuzergeschwader: 2 Kreuzer, 4 Kanonenboote.

Ostasiatische Station

Ein Kreuzergeschwader: 6 Kreuzer

Ein Flugzeugträger, ein Minenleger

Eine Zerstörer-Flottille mit 9 Zerstörern

Eine U-Boots-Flottille mit 15 U-Booten

Eine Motortorpedoboots-Flottille

4 Zerstörer als Reserve in Singapore und Hongkong

Eine Minensuchflottille als Reserve in Singapore

Jangtse-Flottille: 14 Flußkanonenboote

Westfluß-Flottille: 5 Flußkanonenboote.

Neuseeland

2 Kreuzer, 2 Kanonenboote.

Australische Marine

4 Kreuzer, 2 Zerstörer, 2 Kanonenboote.

Kanadische Marine

6 Zerstörer, 3 Minensucher.

Als besonders ungenügend wurde in englischen Marinekreisen die

Besetzung der Mittelmeer- und der ostasiatischen Station empfun-
den. Die englische Mittelmeerflotte war früher die stärkste der
Welt, ebenso wurde in Ostasien ein Geschwader unterhalten, das
auch den größten Anforderungen gewachsen war. Jetzt ist es Eng-
land nicht mehr möglich, auch nur ein einziges modernes Schlacht-
schiff in Ostasien zu stationieren.

Deutschland hat nach Wiedererlangung seiner Wehrfreiheit im
Juni 1935 mit England ein Flottenabkommen geschlossen. Durch
dieses wurde die künftige Größe der deutschen Kriegsmarine auf
35 Prozent der englischen festgelegt. Dieses Abkommen war im
April 1939 gekündigt worden.

An Schlachtschiffen ersten Ranges, die acht 38-cm-Geschütze
führen, verfügt Deutschland über die beiden noch nicht fertigen
Schiffe „Bismarck“ und „Tirpitz“. Die beiden einzigen fertiggestell-
ten Schlachtschiffe „Gneisenau“ und „Scharnhorst“ entsprechen als
ein Übergangstyp etwa den neuen französischen Schiffen: „Dunker-
que“ und „Strasbourg“.

	Wasser- verdrängung	Armierung	Geschwindig- keit	Besatzung
Gneisenau u. Scharnhorst	26 000 t	9 . 28 cm 12 . 15 „ 14 . 10 „ 16 . 3,7„	27 sm	1461
Dunkerque u. Strasbourg	26 500 t	8 . 33 cm 16 . 13 „ 4 . 4,7„ 8 . 3,7„	30 sm	1381

Der Vorteil der deutschen Konstruktion liegt in der stärkeren
Panzerung.

Unsere schweren Kreuzer „Blücher“, „Admiral Hipper“ und
„Prinz Eugen“ fallen mit ihrer Größe und Armierung unter die
durch die Flottenabkommen von Washington und London fest-
gesetzten Einschränkungen:

Größe	Armierung	Geschwindigkeit
10 000 t	8 . 20,3 cm 12 . 10,5 „ 12 . 3,7 „	32 sm

Als ganz besonders gelungener Typ gelten die drei Panzerschiffe „Admiral Graf Spee“, „Admiral Scheer“ und „Deutschland“. „Pocket battleships“ — Taschen-Schlachtschiffe — nannten sie die Engländer. In den Jahren 1931—1934 fertiggestellt, durften sie nach den Bestimmungen des Versailler Vertrages nur 10 000 t Wasserverdrängung haben und kein größeres Kaliber als 28 cm. Deutsche Schiffsbaukunst ließ trotz dieser einschränkenden Bedingungen Schiffe entstehen, die von englischen Fachleuten als die gefährlichsten Handelszerstörer bezeichnet wurden, die jemals gebaut worden sind. Jedenfalls waren sie mit ihrer Armierung von sechs 28-cm- und acht 15-cm-Geschützen allen vorhandenen Handels-Schutzkreuzern überlegen. Ihre genial ausgedachte Maschinenanlage, acht MAN-Neun-Zylinder-Zweitakt-Diesel-Motoren, die 54 000 PS entwickeln, gab ihnen die ungeheure Fahrtstrecke von 10 000 Seemeilen ohne Brennstoffergänzung.

Auch die leichten Kreuzer, Zerstörer und kleinen Fahrzeuge unserer Marine waren nach den neuesten Erfahrungen gebaut worden, so daß wir zwar über eine numerisch kleine, aber durchaus moderne und leistungsfähige Marine verfügen, die mit einem vor keiner Gefahr zurückschreckenden Personal auch für die stärkste Flotte ein höchst beachtenswerter Gegner werden sollte.

Da in dem neuen Kriege von vornherein die Handelsflotten eine große Rolle spielten, sei die folgende Übersicht eingefügt:

Länder	Zahl der Schiffe	Größe in 1000 BRT
Deutschland	2466	4492
Großbritannien	7009	17984
Sonstiges brit. Reich . .	2479	3232
Frankreich	1282	2953
Italien	1335	3448
Dänemark	709	1177
Griechenland	607	1780
Holland	1530	2973
Japan	2337	5630
Norwegen	1990	4835
Schweden	1338	1582
Sowjet-Union	716	1316
Spanien	824	913
Vereinigte Staaten		
Ozeanschiffe	5078	18246

Beteiligung der Marine an dem Feldzuge in Polen.

Die polnische Marine trat in den Krieg ein mit vier Zerstörern, zwei älteren Torpedobooten, einem größeren Minenleger, fünf U-Booten und einer Reihe von kleineren Fahrzeugen. Mit dieser Marine hatte Polen den Versuch gemacht, sich von seinem Deutschland weggenommenen kleinen Küstenbesitz aus zu einer der leitenden Seemächte der Ostsee aufzuschwingen. Mit ungeheurem Kostenaufwand war aus dem kleinen Fischerdorf Gdingen an der Danziger Bucht eine große Hafenstadt von 120 000 Einwohnern geschaffen worden mit Befestigungen nach See zu, die durch Batterien auf der nahen Halbinsel Hela verstärkt wurden. Auch auf Hela war ein neuer Kriegshafen entstanden. Eine Handelsflotte, die rasch auf 100 000 t gesteigert war, diente hauptsächlich der starken polnischen Kohlenausfuhr, aber auch regelmäßigem überseeischen Linienverkehr.

Diese ganzen Marinebestrebungen nahmen jetzt ein rasches Ende. Von den vier recht brauchbaren Zerstörern waren drei schon vor Beginn der Feindseligkeiten nach England geflüchtet. Am 1. September nahm das im Hafen von Neufahrwasser liegende Schulschiff „Schleswig-Holstein“ die polnischen Batterien der Westerplatte, des von Polen widerrechtlich errichteten Munitionslagers, unter Feuer.

Am 2. September griffen in den frühen Morgenstunden Marinefliegerverbände die im Hafen von Gdingen liegenden polnischen Streitkräfte und die Hafenanlagen mit Erfolg an.

3. September. „Schleswig-Holstein“ beschießt den Hafen von Gdingen, die Batterie Hochredlau und die polnischen Stellungen zur Unterstützung der Operationen des Heeres. Deutsche Zerstörer nehmen die im Kriegshafen von Hela und in der Putziger Wik liegenden Schiffe unter wirkungsvolles Feuer, das von polnischer Seite erfolglos erwidert wird.

Luftangriffe auf Hela haben folgendes Ergebnis:

Polnisches U-Boot vor der Danziger Bucht vernichtet. Polnischer Zerstörer „Wicher“ gekentert. Minenleger „Gryf“ im Achterschiff stark beschädigt, liegt mit starker Schlagseite. Ein weiteres Boot gesunken. Munitionsstapel auf der Pier getroffen und hochgegangen.



Auf Grund der Erklärung Englands, daß es sich als im Kriegszustand mit Deutschland befindlich betrachtet, ist Befehl zum Schließen der Südausgänge des Sund und der Belte durch Minensperren gegeben worden.

4. September. Weitere Bekämpfung der polnischen Batterien bei Gdingen und auf Hela. U-Boots-Jagd und Minensuchtätigkeit.

Nordsee. Am Nachmittag gegen 18.00 Uhr erfolgten Luftangriffe englischer Bombenstreitkräfte gegen die in den Flußmündungen liegenden Seestreitkräfte und die Festungen Wilhelmshaven, Cuxhaven sowie die Brunsbütteler Schleusen. Die Angriffe wurden so frühzeitig durch Flak und Jäger abgewehrt, daß ihnen auch nicht der geringste Erfolg beschieden war. Die englischen Verluste sind erheblich. Allein im Bereich des Küstenbefehlshabers Ostfriesland wurden mit Sicherheit zehn feindliche Bomber abgeschossen, davon vier durch das Panzerschiff „Admiral Scheer“.

7. September. Am 6. September abends findet ein Gefecht von zwei Booten der 1. Minensuchflottille mit einer Batterie auf Großendorf statt.

Die von Pionier- und Marine-Sturmkompanien am Morgen des 7. September durchgeführte Gefechtsaufklärung gegen die Westerplatte wird vom Schulschiff „Schleswig-Holstein“ durch Feuervorbereitung und Feuerschutz mit allen Kalibern unterstützt. Nach Zurückziehen der Truppen in die Ausgangsstellungen beschießt die „Schleswig-Holstein“ noch Erdstellungen und Betonstützpunkte mit sichtbarem Erfolg.

Um 9.45 Uhr werden von der Besatzung der Westerplatte weiße Flaggen gesetzt. Gegen 10.30 Uhr trifft der Kommandant der Westerplatte mit dem ersten Teil seiner Besatzung bei der eigenen Linie ein. Es ergeben sich 128 Mann. Polen haben 40 Tote und viele Schwerverletzte, die sofort verbunden werden. Munition und Proviant waren auf polnischer Seite noch reichlich vorhanden. Übergabe erfolgte wegen Aussichtslosigkeit weiteren Kampfes. Nach Angabe des Kommandanten der Westerplatte hatte dauernder Beschuß, nicht zuletzt das heutige Feuer des Schiffes Moral und Haltung seiner Besatzung gebrochen.

Eigener Erfolg ist dem Schneid der Pionier- und Marinesturmtruppkompanien, dem vorbildlichen Zusammenarbeiten zwischen Schiff- und Landtruppenteilen sowie der Wirkung der Schiffsartillerie zu verdanken.

In Nord- und Ostsee sind eine Reihe von Minenunternehmungen planmäßig durchgeführt.

8. September. In der Nacht zum 8. September wurde nördlich Hela das vierte polnische U-Boot versenkt.

Die Tatsache, daß der Schnelldampfer „Bremen“ des Norddeutschen Lloyd in Sicherheit ist, wird bekannt. Nachrichten über den Aufenthalt müssen zunächst unterbleiben.

Jetzt waren die größeren Marine-Unternehmungen gegen Polen beendet. Die Seeherrschaft in der Ostsee lag unbeschränkt in deutscher Hand, und das ungestörte Weiterlaufen von Schifffahrt und Fischerei war sichergestellt.

Die in der Danziger Bucht eingesetzten Seestreitkräfte griffen dann noch am 14. September mit ihrer Artillerie in den Kampf um Gdingen und auf der Halbinsel Hela ein. Fahrzeuge unserer Küstenschutzgruppe erzwangen die Einfahrt in den Südhafen von Gdingen und besetzten diesen. Am selben Tage wurden die noch in Heisternest befindlichen restlichen polnischen Kriegsfahrzeuge versenkt.

Am 2. Oktober wurden im Zuge der Übergabe der Halbinsel Hela die auf der Südspitze der Halbinsel liegenden Marineanlagen durch den polnischen Admiral von Unruh an den dortigen deutschen Seebefehlshaber übergeben und durch Landungskorps der Schulschiffe „Schlesien“ und „Schleswig-Holstein“ besetzt.

Von jetzt ab wird nicht mehr regelmäßig über den Feldzug berichtet.

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat die Leistungen der militärischen Führung dadurch anerkannt, daß er unmittelbar nach Beendigung des polnischen Feldzuges, am 30. September, die Oberbefehlshaber der drei Wehrmachtteile empfing und ihnen seinen Dank, auch im Namen des gesamten deutschen Volkes, für die hervorragenden Leistungen in der Führung zum Ausdruck brachte. Gleichzeitig beauftragte er die Oberbefehlshaber, den ihnen unterstellten Truppen die Anerkennung für ihre Tapferkeit und Einsatzbereitschaft zu übermitteln, die zu einem in der Geschichte einmaligen Erfolge geführt haben.

Durch Verleihung der hohen Kriegsauszeichnung des Ritterkreuzes zum Eisernen Kreuz wurde Großadmiral Dr. h. c. Raeder als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine geehrt.

Beabsichtigte englische Art der Kriegführung. Deutschlands Gegenmaßnahmen

England hatte keinerlei Versuche gemacht, Polen zu helfen. Sein Streben ging wie im Weltkriege von vornherein darauf hinaus, Deutschland unter möglichster Schonung seiner eigenen Flotte durch Lähmung der Seezufuhren zur Nachgiebigkeit zu zwingen. Damals im Weltkriege wurde England durch den uneingeschränkten U-Boots-Krieg, der ihm 10 694 843 t seiner Handelsflotte versenkte, bis dicht an den Rand des Abgrundes gebracht. Nur das Eingreifen der Vereinigten Staaten hat es vor einer vernichtenden Niederlage bewahrt.

Gegen die Wirkungen der U-Boote hoffte England sich dieses Mal sichern zu können. Im übrigen wandte es dieselben Methoden des Handelskrieges an wie vor 25 Jahren.

Deutschland hatte mit seiner neuen Prisenordnung vom 28. August 1939 nachgewiesen, daß es an den alten anerkannten Grundsätzen des Seekrieges festhalten würde. In dieser Prisenordnung wurde größte Schonung der Neutralen und freie Durchlassung aller neutralen Schiffe und Güter, abgesehen von wirklichem Kriegsmaterial, in Aussicht gestellt.

Kommandanten und Führer von Kriegsschiffen können nach dieser Verordnung feindliche oder neutrale Schiffe anhalten, untersuchen oder aufbringen, Widerstand oder Feindunterstützung mit Gewalt brechen, feindliche Fahrzeuge zerstören, wenn Einbringung unsicher oder unzweckmäßig ist oder sie in feindlichem Geleit fahren, neutrale in Sonderfällen, wenn ihre Einziehung sicher zu erwarten ist oder ihre Einbringung Gefahr bedeutet. Feindliche Fahrzeuge und feindliches Gut auf feindlichen Schiffen sind aufzubringen und einzuziehen. Neutrales Gut auf feindlichem Fahrzeug ist frei, ebenso feindliches Gut auf neutralem Schiff und neutrales Gut auf neutralem Schiff, außer es sei Bannware, bei Blockadebruch, Widerstand oder Fahren in feindlichem Geleit.

Frei sind ferner u. a.: Lazarettschiffe, Fahrzeuge der Küstenfischerei, die Briefpost, außer mit Banngut oder von und nach blockierten Häfen. Als unbedingtes Banngut (Konterbande) wurden erklärt: Alle Gegenstände und Stoffe für Kriegführung, feindliche Wehrmacht oder feindliches Gebiet, ob direkt bestimmt oder mit Umladung, ferner alle Gegenstände und Stoffe einer veröffentliche-



Das Operationsgebiet der Nordsee u. Ostsee

ten amtlichen Liste. Bedingtes Banngut sind Güter, die für kriegerische und friedliche Zwecke bestimmt sind, gemäß amtlicher Liste. Feindliches Geleit bedeutet Kriegsgefährdung oder Einziehung für Schiff, Ware und persönliches Eigentum.

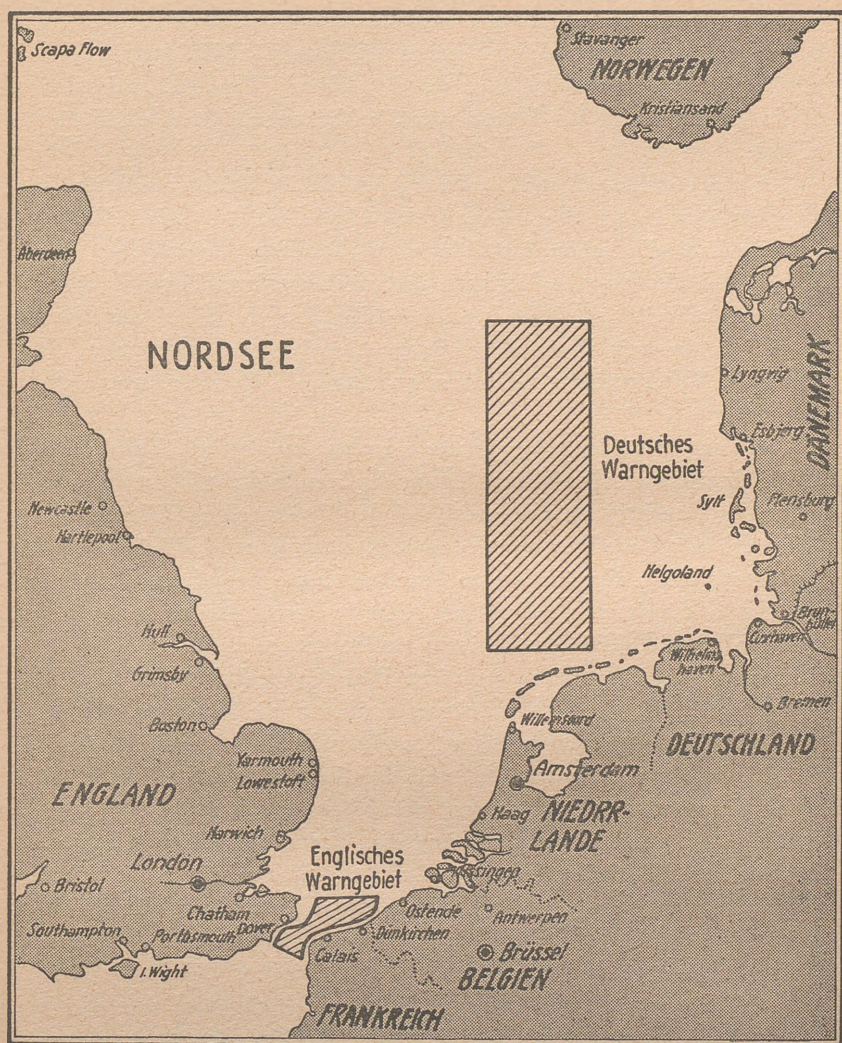
England antwortete auf die Bekanntgabe dieser Prißenordnung am 4. September mit einer Banngutliste, die kaum noch irgendwelche Güter frei ließ. So wurden Brennstoffe aller Art als Banngut erklärt, desgleichen alle Arten von Nahrungs- und Lebensmitteln, Futtermittel, Kleidung und Artikel, die zu deren Anfertigung gebraucht werden. Zugleich wurde auch gegen die uns benachbarten Neutralen strengste Absperrung verfügt, welche die Durchfuhr solcher Waren nach Deutschland verhindern sollte. Für Firmen, die irgendwie mit Deutschland Handel trieben, wurden schwarze Listen eingeführt.

England führte ferner anstatt der von ihm nicht durchführbaren wirklichen (effektiven) Blockade der deutschen Küste eine Verkehrssperre für die ganze Nordsee ein. Hierzu wurde der Ostausgang des englischen Kanals derartig mit Minen abgeriegelt, daß nur schmale Streifen an der englischen und französischen Küste frei blieben. Alle Neutralen mußten nun diese Streifen passieren und kamen dadurch in die Hände englischer Seestreitkräfte, die sie in den Downs, vor der Themse, einer vollkommen willkürlichen, oft ganze Wochen dauernden Durchsuchung unterzogen.

Als die Neutralen darauf begannen, den Weg nördlich um Schottland vorzuziehen, wurde ihnen bedeutet, daß dieser Weg durch Minensperren größten Gefahren ausgesetzt sei und nur die Straße von Dover Sicherheit biete.

Deutschland blieb auf diese Willkürlichkeiten nichts anderes übrig, als mit einer ähnlichen Erweiterung der Banngutliste zu antworten. Im übrigen setzte der Handelskrieg sofort nach Kriegsbeginn ein. Bereits am 8. September konnte festgestellt werden, daß die Tätigkeit der U-Boote im Atlantik zu einer erheblichen Störung des Seehandelsverkehrs nach England geführt habe. Nach Auslandsmeldungen wurden zwischen 14 und 18 Dampfer als verloren bezeichnet, was einem Schiffsraum von rund 75 000 bis 100 000 t entsprach.

In England wurde man unruhig. Schon meldeten sich Stimmen, die darauf hinwiesen, die Regierung habe die Handelsmarine vernachlässigt, deren Tonnage seit 1914 um mehrere Millionen Tonnen



Deutsches u. Englisches Warngebiet in der Nordsee

zurückgegangen sei, die Regierung habe ferner nicht genügend Lebensmittel und Rohstoffe angesammelt, nur 15 Millionen Pfund Sterling seien dafür ausgegeben worden, obwohl England monatlich allein Lebensmittel im Werte von 30 Millionen Pfund einführen müsse.

Der neu ernannte Erste Lord der Admiralität, Winston Churchill, ging zu drastischen Verteidigungsmitteln über. Auf seine Veranlassung kam die schon im Frieden vorbereitete Bewaffnung von Handelsschiffen zur Ausführung, und nach wenigen Tagen brachte die englische Presse anerkennende Meldungen über „tapfere“ Kapitäne, die mit ihren Geschützen offensiv gegen sie zur völlig legitimen Untersuchung anhaltende deutsche U-Boote vorgegangen waren.

Von Deutschland kam die ernste Warnung an England, auf diesem Wege einer dauernden Verschärfung der Handelskriegführung nicht weiter fortzuschreiten. Entsprechend der Weisung des Führers war Deutschlands Vorgehen nur gegen die bewaffnete feindliche Macht gerichtet. Wenn England seine Handelsschiffe bewaffne, dann erweitere es damit selbst den Kreis der Personen, die als Kriegführende allen Gefahren des Krieges preisgegeben sind.

England hat sich nicht an diese Warnung gekehrt. In frivoler Weise berichteten englische Zeitungen über Schießübungen, die auf englischen Passagierdampfern gegen deutsche U-Boote darstellende Holzkisten abgehalten wurden, und den Jubel der Fahrgäste, wenn recht viele von diesen „Hunnen“ vernichtet wurden.

Gleichzeitig mit der Bewaffnung der Handelsschiffe wurde auch das aus dem Weltkrieg bekannte Geleitzug-System für die britische Schifffahrt zum Schutz gegen U-Boote eingeführt. Um solche Geleitzüge zusammenzustellen, werden bestimmte Inlands- oder Auslandshäfen bekanntgegeben, in denen ein militärisches Geleit die Handelsschiffe erwartet. England versprach sich sehr viel von dieser Einrichtung und bot auch den Neutralen fleißige Benutzung dieser Sicherheitsmaßnahme an. Aber die Neutralen waren meist klug genug, die Gefährlichkeit des englischen Vorschlags einzusehen, denn für den Handelskrieg gilt nach der den Neutralen sonst möglichst entgegenkommenden deutschen Prisennordnung das in militärischem Geleit fahrende Handelsschiff als allen Kriegsgefahren ausgesetzt.

Um das Interesse ihrer Kriegsschiffsbesatzungen an dem Er-

beuten von Preisen noch mehr zu beleben, wurde von der englischen Admiralität bekanntgegeben, daß von beschlagnahmten Handelsschiffen drei Viertel des Wertes dem Staat, ein Viertel der Besatzung des Kriegsschiffs als „Preisgeld“ zuerkannt werde, das die Prise aufgebracht habe. Dieses Preisgeld erhalten zu 25 Prozent die Offiziere, zu 25 Prozent die Mannschaften. Bezeichnenderweise schloß sich das französische Marineministerium durch eine ähnliche Verfügung der englischen Auffassung betreffend Preisgelder an.

Uns Deutschen kommt diese ganze Art von Bereicherung durch den Krieg höchst mittelalterlich vor. 18 Millionen Brutto-Register-Tonnen haben unsere U-Boote im Weltkrieg vernichtet. Ihre Besatzungen sahen diese Millionenwerte versinken, schweren Herzens oft, aber stets in dem Bewußtsein, daß es bei dem Verhalten unserer Feinde eben nicht anders gehe. Sich an dem Unglück der beteiligten Reeder oder Kapitäne zu bereichern, das ist nie jemandem von den Versenkern in den Sinn gekommen. Eine solche Denkungsweise blieb eben den uns gegenüberstehenden „Kulturvölkern“ überlassen.

Bezeichnend für Englands gewissenlose Art der Kriegführung ist die Methode, mit der es durch Meldung über angeblich deutsche Greueltaten die Stimmung der Neutralen, besonders der Amerikaner, zu beeinflussen suchte. Am 5. September meldete das Londoner Informationsministerium, daß der britische Dampfer „Athenia“ mit 1400 Passagieren, meistens Amerikanern, 200 Seemeilen westlich der Hebriden torpediert und gesunken sei. Die Vorgänge bei dem Untergang sind völlig unklar geblieben, jedenfalls wurden alle Personen bis auf zwei gerettet. Die englische Regierung versuchte die Versenkung einem deutschen U-Boot zuzuschreiben, die deutsche erklärte mit aller Bestimmtheit, daß sich die deutsche Führung des Seekrieges in jedem Falle an die internationalen Verpflichtungen halte, im übrigen sei in der fraglichen Gegend kein deutsches Kriegsschiff stationiert gewesen. Die anfangs sehr erregte Stimmung in den Vereinigten Staaten beruhigte sich bald wieder, aber eine ganze Reihe von Schadenersatzprozessen wurde angemeldet.

Die Vereinigten Staaten blieben neutral, indem sie sich an ihr im Jahre 1937 zum Dauergesetz erhobenes Neutralitätsgesetz hielten. Dieses verbot unter anderem die Ausfuhr von Waffen, Munition und Kriegsgesetz an Kriegführende, direkt oder indirekt. An-

dere Waren, deren Zurückhaltung der Präsident für notwendig hielt, dürfen nur auf fremden Schiffen als fremdes Eigentum nach erfolgter Bezahlung (cash and carry-Klausel) befördert werden. Auf diese Weise sollte die amerikanische Flagge vor Kriegsberührung, das Land vor fremden Kriegsschulden geschützt werden. Abänderungsvorschläge hierzu, die besonders das Waffenembargo beseitigen wollten, wurden zunächst verschoben.

Wie geringschätzig im übrigen England seine Verpflichtungen zu den Neutralen beurteilte, ging aus den fortgesetzten Hoheitsverletzungen hervor, welche sich englische Militärflugzeuge gegenüber belgischem, holländischem, norwegischem und dänischem Gebiet zuschulden kommen ließen. Dies trat besonders in Erscheinung nach dem erfolglosen Luftangriff vom 4. November auf unsere Nordsee-Kriegshäfen. Der Rest der englischen Flugzeuge konnte sich damals nur durch schleunige Flucht über holländisches Gebiet in Sicherheit bringen.

Während sich die englische Presse in verächtlicher Form über die Tätigkeit der deutschen U-Boote äußerte, die sich nur an wehrlose (die Bewaffnung mit Geschützen wurde natürlich verschwiegen) Handelsdampfer wage, aber nie an Englands stolze Kriegsschiffe, kam auf einmal am 17. September die Bekanntgabe der britischen Admiralität, daß die „Courageous“ durch zwei Torpedotreffer versenkt worden sei. Dieser riesige Flugzeugträger hatte eine Wasserverdrängung von 22 500 t, ein Flugdeck von 160 Meter Länge und eine Bewaffnung von zwölf 16-cm-Geschützen. Die Geschwindigkeit betrug 31,5 Seemeilen, die Besatzung war 1200 Mann stark, davon wurden 72 Offiziere und 610 Mann gerettet. 24 Flugzeuge sind mit dem Schiff zugrunde gegangen.

Die Schilderung, die der tapfere U-Boots-Kommandant, Kapitänleutnant Schuhart, in der „Berliner Illustrierten“ vom 12. Oktober von der Versenkung gab, ist so fesselnd, daß sie hier eingefügt werden möge:

„Am 16. September um 13 Uhr hatte ich einen englischen 10 000 t-Dampfer versenkt, die Besatzung in ihren Booten bis 18 Uhr behütet und sie dann an Bord der norwegischen „Ise Backe“ geleitet und hatte für diesen Liebesdienst beim Abschied drei dankbare Hurras mit auf die Fahrt bekommen. Am 17. mittags hatte ich einen Handelsdampfer ins Glas gekriegt, den ich zu gern näher angeschaut hätte, aber zwei englische Flugzeuge waren bei ihm; ich

mußte vorsichtig sein, mein Sehrohr einziehen und verlor ihn darum aus den Augen. Am späten Nachmittag revierte ich noch immer nach ihm in der hohen See. Und dann plötzlich sah ich eine graue, seltsame Wolke undeutlich am Horizont. Ich hielt auf sie zu, und dann erkannte ich sie: Es war ein englischer Flugzeugträger, der im Schutz von vier Zerstörern und ständig umschwirrt von Flugzeugen im Zickzackkurs durch die grobe See pflügte ... Die Mannschaft war in den Räumen. Ich war mit dem Rudergänger und dem Obersteuermann allein im Turm, und mit behutsamem Steuerwechseln, mit Stoppen und Vorausfahren, mit sekundenkurzem Ausschieben und Wiedereinholen des Sehrohrs habe ich mich an den Koloß herangepircht und ihn endlich gestellt: Um 19 Uhr 50, bei sinkender Sonne, bin ich mit vier Torpedos zum Schuß gekommen. Was nun folgte, ist schwer zu erzählen: Man horcht mit klopfendem Herzen nach draußen und wartet auf die Treffer, und dann hört man sie, zwei harte Schläge, Stahl auf Stahl, dann eine gewaltige Detonation, ein Rauschen, Brausen, noch eine Detonation, und dann weiß man: Getroffen, gut getroffen.

Ich wußte, daß nun über mir in der „Oberwelt“ die Hölle los war, daß die Zerstörer lospreschen würden wie wütende Hunde und mich suchen würden, begierig, mir ihre Wasserbomben auf den Kopf zu werfen. Ich habe ihre Schrauben gehört, von der Detonation der Bomben ist im Mannschaftsraum das Geschirr vom Tisch gerollt. Aber das Schicksal hat mich vor einem Treffer bewahrt, und trotz Mister Churchill bin ich noch am Leben und wohlauf. Ich bin noch lange unter Wasser geblieben, habe ein gutes Stück Weg zwischen mich und meine Verfolger gelegt. Ich habe auch versucht, etwas Ruhe und Schlaf zu finden, aber es ist nicht viel daraus geworden. Immer wieder habe ich den Augenblick meines Abschusses durchlebt: Wo habe ich getroffen? Wie mag die Wirkung gewesen sein? Hätte ich es besser machen können?

Am nächsten Mittag, um 14 Uhr. Wir waren längst wieder aufgetaucht, die Freiwache lag auf Deck und sonnte sich — da hörte ich in den Rundfunknachrichten: Die britische Admiralität gibt bekannt, daß die ‚Courageous‘, der 25 000 t-Flugzeugträger, durch Torpedotreffer versenkt worden ist! Meine Leute waren wie wild, sprangen herum und schrien Hurra! Wenige Tage später gingen durch die Weltpresse alle Einzelheiten über die Versenkung ...“

Weitere Seekriegsereignisse im September/Dezember

Die nächsten Wochen brachten neben weiteren guten Erfolgen im Handelskriege die Vernichtung eines englischen Zerstörers und zweier U-Boote.

Deutsche Zerstörer und Torpedoboote untersuchten am 29. September und 3. Oktober im Skagerrak und Kattegatt eine große Zahl von Handelsdampfern. Ein Teil von ihnen wurde wegen Banngutbeförderung in deutsche Häfen eingebracht.

Am 14. Oktober gab der englische Rundfunk bekannt, daß das englische Schlachtschiff „Royal Oak“ durch den Angriff eines deutschen U-Boots versenkt sei.

Am 16. Oktober griffen deutsche Bomber englische Kriegsschiffe, die im Firth of Forth lagen, an, zwei britische Kreuzer wurden von Bomben schweren Kalibers getroffen. Der Angriff fand trotz heftigen englischen Abwehrfeuers statt. Von den britischen Jagdflugzeugen, die ihrerseits zum Angriff aufstiegen, wurden zwei durch unseren Kampfverband abgeschossen, zwei deutsche Flugzeuge wurden vermißt.

Am 17. Oktober wurden diese deutschen Angriffe im Firth of Forth wiederholt, zwei englische Schiffe erhielten Bombentreffer schwersten Kalibers.

Nach Meldung des U-Boots-Kommandanten, Kapitänleutnant Prien, fand die Torpedierung des Schlachtschiffes „Royal Oak“ und mit ihr die des Schlachtkreuzers „Repulse“ in der Bucht von Scapa Flow statt.

„Royal Oak“ stammt aus dem Jahre 1916, hatte eine Wasserverdrängung von 29 150 t, als Hauptarmierung acht 38,1- und zwölf 15,2-cm-Geschütze, eine Besatzung von 1180 Mann. Von dieser Besatzung sind nach Angabe der englischen Admiralität 24 Offiziere und 786 Mann, mit ihnen der Konteradmiral Blagrove, ertrunken. „Repulse“ ist ebenfalls 1916 von Stapel gelaufen, hat eine Wasserverdrängung von 32 000 t, sechs 38-, sechzehn 10,2-cm-Geschütze und eine Besatzung von 1200 Mann.

Kapitänleutnant Prien und seine Besatzung wurden nach Berlin befohlen und vom Führer persönlich empfangen. Der Führer zeichnete den Kommandanten durch Überreichung des Ritterkreuzes zum Eisernen Kreuz für die „stolzeste Tat“ aus, „die ein deutsches

U-Boot überhaupt unternehmen und vollbringen konnte“. Die gesamte Besatzung erhielt das Eiserne Kreuz.

Über den auf den Orkney-Inseln liegenden berühmten Hauptstützpunkt Scapa Flow schreibt ein besonders guter Kenner, nämlich Churchill selbst, der schon zu Anfang des Weltkrieges Erster Lord der Admiralität war, in seinem Buche „Weltkrisis 1914 bis 1917“ folgendes: „Scapa Flow ist bis Ende September 1914 von feindlichen U-Booten nicht angegriffen worden. Um einen solchen Angriff durchzuführen, hätte das U-Boot alle die ungeheuren Schwierigkeiten überwinden müssen, die damit verbunden sind, in eine Bucht mit schwierigstem Fahrwasser und verwickelten navigatorischen Verhältnissen getaucht einzulaufen, wobei es nur gelegentlich einen kurzen Blick durch das Sehrohr wagen darf.

Dabei muß es ferner die zahlreichen Wachfahrzeuge vermeiden, die auf der ganzen meilenlangen Strecke sichern. Ferner muß es die unbekannten Schrecken von Minensperren und allen möglichen Hindernissen überwinden, mit denen man in den Hafeneinfahrten rechnen muß. ... Die britischen U-Boots-Fahrer waren sicherlich nicht weniger unternehmungslustig als die deutschen, aber kein britischer U-Boots-Kommandant hat tatsächlich den Versuch gemacht, in einen deutschen Kriegshafen einzudringen ...

Zwei- oder dreimal hat die Flotte U-Boote in Scapa Flow gesehen, Alarm wurde geschlagen, bis schließlich am 17. Oktober 1914 die Aufregung ihren Höhepunkt erreichte und die ganze Armada Hals über Kopf in See ging.“

So weit die Schilderung von Winston Churchill. Fast genau 25 Jahre nach dem genannten Zeitpunkt lief Kapitänleutnant Prien, allen Gefahren trotzend, in diesen „Rachen des Todes“ und ist nach ungeheurem Erfolge triumphierend zurückgekehrt.

Ein russischer Marinefachmann, Professor Krylow, schilderte vor der Sowjetrussischen Akademie der Wissenschaften im Rahmen eines großen Vortrages über moderne Kriegsschiffverluste den Vorgang wie folgt:

„Der Kommandant des U-Bootes stellte fest, wo die beiden großen Schiffe lagen, brachte sie in eine derartige Peilung, daß das Heck der ‚Royal Oak‘ die Hälfte der ‚Repulse‘ überdeckte, schoß einen Torpedo auf das Heck der ‚Royal Oak‘ und dann einen zweiten in einer etwas abweichenden Richtung auf die ‚Repulse‘.

Der erste Torpedo traf das Achterschiff. Über der ‚Royal Oak‘



Die Einfahrten zu Scapa Flow nach der englischen Admiralitätskarte

In sämtlichen Einfahrten ist mit sehr starkem Strom sowie Stromkabelungen zu rechnen
Zahlen bedeuten:

I-V Ankerplätze der einzelnen Verbände der Flotte

VI Ankerplätze für übende Schiffe u. Torpedoschießübungen

stieg eine Feuersäule von gewaltiger Höhe auf und, nach den Worten Churchills, schwarzer Rauch, der die ‚Repulse‘ der Sicht des U-Bootes entzog. Aber dessen Kommandant war auch von dem zweiten Treffer überzeugt und machte auf diese Weise, wie er sich in der Jägersprache ausdrückte, die erstaunlichste Doublette seit Nimrods Zeiten.

Nachdem es einige Minuten auf dem Grund gelegen hatte, benutzte das Boot die entstandene Verwirrung und lief ruhig aus der Bucht aus.

Die ‚Royal Oak‘ sank nach den Worten Churchills nach 23 Minuten. Dies glauben wir ihm.

Wir wollen uns jetzt vergegenwärtigen, was auf diesem Schiff geschah.

Dieses Schiff lag in dem Hauptkriegshafen, der während der ganzen vier Jahre des Weltkrieges der Stützpunkt der gesamten ‚Grand Fleet‘ gewesen war, d. h. der großen Flotte, die keiner einzigen feindlichen Handlung ausgesetzt gewesen war. Die Wachsamkeit war bei dem Schutze der Schiffe gegen Angriffe etwas geringer geworden, und dabei erwarteten die Engländer natürlich wohl Angriffe aus der Luft, aber nicht aus dem Wasser.

Infolge der Detonation des Torpedos entstand offenbar die Explosion der beiden achteren Türme, d. h. die Explosion von etwa 80 t Pulver (Cordite) und von etwa 40 t (Lyddit) in den Geschossen. Die Sprengladung des Torpedos bestand im ganzen aus etwa 250 kg, also eine Viertel Tonne.

Das gesamte Personal, das sich im Achterschiff befand, war sofort tot. In den Decks, in den engen Räumen, schliefen um 2 Uhr nachts etwa 1000 Mann. Wenn die Schotttüren geschlossen waren, so wurden sie aufgerissen, aber vielleicht wurden auch die Schotten selbst zerrissen. Nicht nur ging das elektrische Licht aus, sondern sicherlich erloschen auch die Reserveöllampen.

Alle Offiziere des Schiffes wurden getötet. Es war niemand da, der Anordnungen traf. In den Decks wurden sicherlich viele Leute getötet und verbrannt. Bei völliger Finsternis entstand ein unbeschreibliches Entsetzen. Es ist nicht zu verwundern, daß etwa 900 Mann ums Leben kamen. Irgendwelche Maßnahmen zur Rettung des Schiffes zu treffen, war unmöglich, und sein Untergang war nach den erhaltenen Beschädigungen unausbleiblich.

Der Leser könnte annehmen, daß das Gesagte auf meiner Phan-

tasie beruht. Es sind Folgerungen, die sich auf Hunderte von Aussagen der Besatzung der ‚Marija‘ und des früheren Kommandanten der ‚Petropawlowsk‘ gründen, der uns viel von seinen Erlebnissen beim Untergang dieses Schiffes erzählt hat.

Churchill sagt im Parlament, daß der schwarze Rauch nach der Torpedodetonation von der Explosion des Heizstoffes, d. h. des Öles herrührte. Hier liegt bei ihm entweder ein Irrtum vor oder er hat absichtlich einen Fehler gemacht, um nicht das Zutrauen zum englischen Pulver zu untergraben, das bereits in der Skagerraktschlacht explodierte, während das deutsche Pulver ohne Explosion abbrannte.

Diese Verheimlichung der Wahrheit vor dem Parlament, und das bedeutet auch die Verheimlichung vor der Öffentlichkeit, war seine Pflicht. Als Erster Lord der Admiralität mußte er mit allen Mitteln für die ‚Hebung der Stimmung‘ der Flotte sorgen.“

Für die deutsche Marine war bei der Versenkung der „Royal Oak“ besonders interessant, daß das Schiff durch einen außerordentlich kostspieligen Umbau unter anderem auch durch angesetzte Außenwulste nach englischer Ansicht gegen Torpedogefahr ungewöhnlich gut geschützt war, und daß auch Schiffe ähnlicher Bauart bei solchen Angriffen ähnlichen Gefahren ausgesetzt sind. Man denkt unwillkürlich an die Skagerraktschlacht, in der drei der mächtigsten englischen Schlachtkreuzer nach kurzer Beschießung, wie ein englischer Berichterstatter schrieb, so wie Nußschalen in die Luft flogen.

Schon am 17. Oktober zeigte ein neuer Angriff auf Scapa Flow, dieses Mal durch Bombenflugzeuge, der unter anderen einen schweren Treffer auf dem „Iron Duke“, dem einstigen Flottenflaggschiff in der Skagerraktschlacht, brachte, daß es mit der Sicherheit von Scapa Flow endgültig vorüber sei.

Inzwischen hatte sich der Handelskrieg in der Ost- und Nordsee, sowie im Atlantik weiterhin erfolgreich entwickelt. In der Zeit vom 12. bis 25. Oktober 1939 wurden nach durch eigene Streitkräfte bereits bestätigten Meldungen:

	22 Schiffe mit	109 370 BRT
nach Meldungen der Auslandspresse weitere		
	3 Schiffe mit	12 606 BRT
insgesamt also:	25 Schiffe mit	121 976 BRT versenkt.

Damit steigen die Gesamtverluste seit Kriegsbeginn auf insgesamt 115 Schiffe mit 475 321 BRT. Da bei dieser Zusammenstellung alle unbestätigten Meldungen nicht berücksichtigt sind, muß angenommen werden, daß die tatsächlichen Versenkungsziffern noch wesentlich höher liegen.

Trotz dieser Erfolge unserer Seestreitkräfte im Handelskrieg halten sich die eigenen Verluste in sehr geringen Grenzen. Es muß bisher mit dem Verlust von drei U-Booten auf Grund ihres langen Ausbleibens gerechnet werden.

Ein Teil der feindlichen Verluste war deutschen Minen neuer Konstruktion zuzuschreiben, denen gegenüber die englischen Minenräummittel vollständig versagten. „Ich bin genau den Kurs gefahren, den mir der englische Lotse in der Humberausfahrt als völlig auf Minen abgesucht bezeichnet hatte“, sagte ein schwedischer Kapitän vor dem Seegericht aus — — „zehn Minuten später ging mein Schiff auf einer Mine zugrunde.“ Ganze Friedhöfe von Wracks begannen sich um die Häfen der englischen Südostküste zu sammeln. Vorübergehend wurde schon jetzt die Absicht geäußert, den Seeverkehr von London, der mit jährlich etwa 27 500 Schiffen von 42 Millionen BRT ein Sechstel des gesamten großbritannischen Seeverkehrs ausmacht, nach Häfen der Westküste umzuleiten.

Dann suchte man die Neutralen durch falsche Nachrichten über deutsche Minenlegungen aufzuhetzen. Die deutsche Regierung hatte gleich nach Kriegsbeginn auf ein Warnggebiet aufmerksam gemacht, das sich nördlich von der holländischen Insel Terschelling beginnend in einer Breite von 60 und einer Länge von 180 Seemeilen bis ungefähr in die Höhe von Nord-Jütland erstreckte. Dieses Minenwarngebiet war als reine Kriegsmaßnahme gegen englische Flottenvorstöße gedacht, auf allen seinen Seiten war reichlich Platz für die Handelsschiffahrt gelassen.

England paßte dieses Warnggebiet natürlich nicht, und um Deutschland anzuschwärzen, verbreitete die englische Admiralität die Nachricht, sie habe entdeckt, daß die deutschen Minen sich viel weiter nach Westen erstreckten. Man wollte damit erreichen, daß die Neutralen, um das Warnggebiet herumfahrend, dicht an der englischen Küste passieren sollten, wo sie dann den englischen Kontrollschiffen anheimfallen würden. Es stellte sich jedoch bald heraus, daß dort, wo Minen außerhalb des deutschen Warnggebiets aufgefunden wurden, diese stets englischen Ursprungs waren. Solche

Minen wurden in den Herbststürmen bei dem anerkannt schlechten englischen Material zu Hunderten von ihren Minenfeldern losgerissen und verseuchten sowohl die freie See als auch lange Strecken der belgischen und holländischen Küste.

Die Neutralen verhielten sich daher den englischen Anregungen gegenüber durchaus ablehnend. Sie waren, auch die kleinen Staaten, durchaus nicht so gefügig wie einst im Weltkriege. Die Handelsflotten von Schweden, Norwegen, Dänemark, Holland und Griechenland kamen wie damals als wichtige Tonnagereserven Englands in Frage. Im Weltkriege konnte man sie für Zwecke der Alliierten jederzeit gefügig machen, indem man den Reedern unter anderem Bunkerkohle nur dann lieferte, wenn sie bestimmte Frachtenfahrten für England übernahmen.

Dieses Druckmittel verfiel jetzt nicht mehr, da ein großer Teil der holländischen und skandinavischen Reeder ihre Schiffe auf Ölbetrieb umgestellt haben. Verlockend blieben die hohen Frachten. Aber als sich die Schiffsverluste durch Minen an der englischen Küste immer weiter steigerten, als sich herausstellte, daß die deutschen U-Boote auch gut geschützte Geleitzüge mit Erfolg angriffen und die eskortierenden Kriegsschiffe nicht genügend für die Rettung der Mannschaften der torpedierten Schiffe sorgten, da wurde es allmählich immer schwieriger, neutrale Schiffsbesatzungen für die „Todesfahrt auf England“ bereit zu finden.

Es rächte sich jetzt, daß England nach dem Weltkriege seinen Handelsschiffbau vernachlässigt hatte. Zahlreiche Werften waren stillgelegt. Daher war der schon jetzt in den ersten Kriegsmonaten durch deutsche U-Boote erreichte Verlust an Tonnage größer als der Schiffbau ersetzen konnte, also im höchsten Grade bedenklich für die Beschaffung von Nahrungsmitteln und der wichtigsten Rohstoffe.

Kein Land ist derartig abhängig von seinen Zufuhren zur See wie Großbritannien, nur noch ein Fünftel seiner Bevölkerung ist heute noch in der Landwirtschaft tätig. 25 Prozent des Weizens, mehr als 70 Prozent der Gerste, 60 Prozent des Fleisches und der Eier, 40 Prozent der Butter, dazu fast der gesamte Zucker kommen heute aus dem Auslande.

Das macht allein für Lebensmittel schon mehr als 12 Millionen Tonnen jährliche Einfuhr nötig. Hierzu kommt der riesige Betrag für die übrigen Bedarfsartikel des Landes und die seit Kriegsaus-

bruch ständig wachsenden Bedürfnisse der Wehrmacht, die u. a. den Tagesverbrauch von Öl auf die geradezu phantastische Höhe von 60 000 bis 80 000 t gebracht hat.

All dieses müssen die Handelsschiffe heranschaffen, zum Teil aus ungeheuren Entfernungen, so beträgt die Strecke von Englands Südküste nach Australien, das Weizen und Wolle liefert, nicht weniger als 11 000 Seemeilen.

Mitte November gab die englische Admiralität den Verlust eines englischen U-Boots zu und gleich darauf den Untergang eines Zerstörers, der auf eine deutsche Mine gelaufen war.

Am 24. November meldete ein deutsches U-Boot, daß es in seinem Operationsgebiet eine englische U-Boots-Falle vernichtet habe. Die U-Boots-Falle hatte sich als holländischer Dampfer getarnt.

Am 27. November klärten deutsche Seestreitkräfte unter Führung von Vizeadmiral Marschall beim Passieren der nordatlantischen Gewässer den Seeraum zwischen den Färöer-Inseln und Grönland auf. Hierbei stellten sie in der Nähe von Island den britischen Hilfskreuzer „Rawalpindi“, der nach kurzem Gefecht vernichtet wurde. Der Hilfskreuzer, ein Schiff von 16 697 BRT, gehörte der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, Greenock, und war im Frieden einer der luxuriösesten Passagierdampfer der England-Ostasien-Fahrt. Er war jetzt in die sogenannte Nordpatrouille eingestellt worden, die den Schiffsverkehr in den nördlichen Meeren zu überwachen hatte. Bei dem schweren Seegang war es den deutschen Schiffen nur möglich, 26 Mann der Besatzung des Hilfskreuzers zu retten.

Ungehindert hatten sich also deutsche Seestreitkräfte an der britischen Küste vorbei mehr als 1000 Seemeilen weit vorwagen können, ein Vorfall, der deutlich zeigte, wie sehr die Behauptung auch nur einer gewissen Art von Seeherrschaft im freien Ozean den englischen Händen entglitten war.

Am 28. November wurde ein britischer schwerer Kreuzer der Londonklasse durch den Kapitänleutnant Prien, den Sieger von Scapa Flow, östlich der Shetlandinseln torpediert und vernichtet.

Die englische Admiralität wußte diesen immer weiter steigenden deutschen Erfolgen gegenüber kein anderes Mittel als neue Rechtsverletzungen. Ende November erging die Anweisung an die englischen Kriegsschiffe, auch alle Ausfuhrwaren deutscher Herkunft oder deutschen Eigentums (von 25 v. H. Anteil an) zu beschlag-

nahmen, durch den Prisenhof verwahren oder verkaufen zu lassen und den Erlös für den Friedensschluß aufzuheben. England hat diese Maßnahme als „Repressalie“ gegen den Minenkrieg erklärt, den Deutschland angeblich als Rechtsbruch an der englischen Küste begonnen habe.

Vom 4. Dezember, an dem diese Verfügung in Kraft treten sollte, waren Güter deutschen Ursprungs vogelfrei, einerlei welcher Art, selbst unschuldige Kinderspielwaren, einerlei auch, ob sie längst in neutrale Hände übergegangen, also neutrales Eigentum geworden und auf neutralen Schiffen befördert wurden. Die neutralen Staaten haben sich in den wenigen Monaten dieses Krieges allerlei englischen Übermut gefallen lassen müssen. Dieser neue Schritt, der glatte Raub von Gütern, deren Eigentümer nichts, aber auch gar nichts mit dem Kriege zu tun hatten, ging denn doch zu weit. „Eine Repressalie gegen den deutschen Minenkrieg soll Englands Maßnahme sein“, so fragen leitende neutrale Blätter, „was hat sich denn Deutschland zuschulden kommen lassen?“ Die Engländer behaupten, der deutsche Minenkrieg werde völkerrechtswidrig geführt, so seien in kurzer Zeit nicht weniger als fünf Handelsschiffe in der Nordsee verunglückt. Dann müsse doch erst einmal bewiesen werden, daß erstens die Minen, durch die diese Unglücksfälle verursacht wurden, deutschen Ursprungs waren, und zweitens, daß die Minen im Widerspruch zu den völkerrechtlichen Bestimmungen von Deutschland gelegt wurden, schrieb der „Nieuwe Rotterdamsche Courant“.

Das holländische Blatt hatte vollkommen recht, ein Legen von Minen in militärisch wichtigen Gewässern ist durchaus kein Rechtsbruch. Die Sowjetregierung, die schon im Oktober scharfen Einspruch gegen die sich mehrenden englischen Anmaßungen erhoben hatte, wies in einer Note energisch darauf hin, daß niemand den neutralen Ländern verbieten kann, für ihre Bedürfnisse aus kriegführenden Staaten Waren einzuführen, ebenso wenig wie der Transport deutscher Waren von einem neutralen Hafen in den anderen verboten werden könne. Die Sowjetregierung behielt sich vor, für alle entstehenden Verluste Ersatz zu fordern. Japan äußerte sich ähnlich und kündete Vergeltungsmaßnahmen an, sogar die Vereinigten Staaten verlangten die weitere Ausfuhr deutscher Waren, die sie notwendig brauchten. England sah sich daher genötigt, diesen Forderungen gegenüber etwas einzulenken. Das vollkommen

unberechtigte Durchsuchen seiner Handelsschiffe durch fremde Seestreitkräfte stellte eben für jedes stolze Volk eine so unerträgliche Demütigung dar, daß mit einer steigenden Erbitterung in neutralen Kreisen gegen die frechen Vergewaltigungen zu rechnen war.

Am 3. Dezember versuchten englische Kampfflugzeuge einen Angriff auf Helgoland. Die frühzeitig einsetzende deutsche Abwehr verhinderte die planmäßige Durchführung des Angriffs. Außer einem Treffer auf einem kleinen Fischlogger ist kein Schaden angerichtet worden.

7. Dezember. Die britische Admiralität bestätigt die Torpedierung des Zerstörers „Jersey“ durch ein deutsches U-Boot. Das 8795 BRT große Frachtschiff „Nova Scotia“ wurde durch einen Torpedotreffer versenkt.

10. Dezember. Der britische 7400 t große Tankdampfer „San Alberto“ wurde in der Höhe von Landsend an der englischen Südwestküste torpediert.

11. Dezember. Im Westausgang des englischen Kanals wurden zwei britische Tanker von zusammen 18 000 t versenkt. Das 200 t große britische Minensuchboot „Ray of Hope“ ist an der englischen Südküste auf eine Mine gelaufen und gesunken.

Inzwischen waren des öfteren in der Auslandspresse Nachrichten erschienen vom Wirken deutscher Handelszerstörer im Indischen Ozean und Atlantik. „In allen Meeren treiben sie ihr Unwesen“, mußte Chamberlain betrübt im Unterhaus erklären. Eine ganze Reihe von englischen Dampfern wurde als vermißt gemeldet, enorme neue Erhöhungen der Frachten und Versicherungsprämien waren die Folge. An der südafrikanischen Küste wurden aus Sicherheitsgründen sogar alle Leuchfeuer gelöscht gehalten.

Am 13. Dezember lichtete sich das Dunkel. Das Panzerschiff „Admiral Graf Spee“ war der gefürchtete Feind. „Graf Spee“ gehörte zu den drei Schiffen der Deutschlandklasse, die, wie oben erwähnt, als die gefährlichsten Handelszerstörer bezeichnet worden waren, die jemals konstruiert worden sind. Mit einer Fahrtstrecke von mehr als 10 000 Seemeilen konnte ein solches Schiff monatelang ohne Stützpunkte operieren. Zur Sicherung seiner Handelsstraßen gegen solche unheimlichen Gegner hatte England schließlich nicht weniger als drei Schlachtkreuzer, 15 schwere und über 50 leichte Kreuzer angesetzt, die zusammen mit französischen

Seestreitkräften im Indischen Ozean, auf der Kaproute, der La Plataroute und in den westindischen sowie den nordamerikanischen Gewässern patrouillierten.

Die Geleitschiffe eines von Argentinien auslaufenden Konvois kamen mit „Graf Spee“ ins Gefecht. Es waren die Kreuzer „Exeter“, „Ajax“ und „Achilles“.

	Wasser- verdrängung	Geschwindig- keit	Armierung	Besatzung
Exeter	8390	32,2	6 . 20,3 cm 8 . 10,2 „	650
Ajax	7000	32,5	8 . 15,2 „	550
Achilles			8 . 10,2 „	
(Schiffe derselben Klasse)				

Das deutsche Schiff fügte den feindlichen Streitkräften erheblichen Schaden zu. „Exeter“ mußte nach schwersten Treffern den Kampf aufgeben. Einer der leichten Kreuzer wurde ebenfalls stark beschädigt. „Admiral Graf Spee“ erhielt einige Treffer und lief in den Hafen von Montevideo (Uruguay) ein. Da es die zur Wiederherstellung seiner Seefähigkeit benötigte Frist von der dortigen Regierung nicht bewilligt erhielt, hat der Führer und Oberste Befehlshaber dem Kommandanten den Befehl gegeben, das Panzerschiff außerhalb der Hoheitsgewässer selbst zu sprengen und zu vernichten. Dies ist am 17. Dezember abends geschehen.

Der Kommandant des Panzerschiffs „Graf Spee“, Kapitän z. S. Hans Langsdorff, wollte den Untergang seines Schiffes nicht überleben. — Getreu althergebrachter Überlieferung und im Sinne der Erziehung des Offizierkorps, dem er fast drei Jahrzehnte angehört hatte, faßte er diesen Entschluß. Nachdem er seine ihm anvertraute Besatzung in Sicherheit gebracht hatte, sah er seine ihm gestellte Aufgabe als gelöst an und folgte seinem Schiff.

Die Kriegsmarine versteht und würdigt diesen Schritt. Der Kapitän z. S. Langsdorff hat damit als Kämpfer und Held die Erwartungen erfüllt, die sein Führer, das deutsche Volk und seine Marine auf ihn setzten.

Charakteristisch war die ungeheure Begeisterung, die dieses Seegefecht in England auslöste. „Jetzt hat unsere Marine endlich den Sieg, den wir brauchen“, schrieb frohlockend die Londoner Presse. Der Kommodore, der die englischen Schiffe befehligte hatte, wurde sofort in den Adelsstand erhoben, die ganze „Schlacht“ als ein neues

„Trafalgar“ dargestellt. Man mußte eben dem englischen Publikum bei den stets wachsenden Verlustlisten der Kriegs- und Handelsflotte um jeden Preis möglichst marktschreierische Siegesfanfaren bringen. Die französische Kriegsmarine ging mangels ersprißlicher Tätigkeit sogar so weit, die Gefangennahme einer deutschen Lili-putaner-Gesellschaft auf einem neutralen Dampfer als besonders erwähnenswerte Leistung laut der Welt zu verkünden.

Am 12. Dezember traf der Lloyd-Schnelldampfer „Bremen“, eins der größten und schnellsten Schiffe der Welt, unter Führung des Kommodore Ahrens aus dem nordrussischen Hafen Murmansk wieder in der Heimat ein. Nach Schilderung des Kommodore war das Schiff bei Kriegsausbruch vor seiner Abreise aus Neuyork 36 Stunden lang zu Untersuchungen festgehalten worden, während draußen sich schon englische Kreuzer ansammelten. Sogar die Marmorplatten an den Säulen des Schwimmbassins wurden von der Untersuchungskommission losgeschraubt. Nach endlicher Freilassung durchbrach alsdann das Schiff mit einer Geschwindigkeit von 52 Kilometern die englische Kreuzerabsperrung. Nach sieben Tagen wurde Murmansk erreicht und von dort 850 Mann nach Hause geschickt. Der Rest von 124 Mann wurde von den Russen sehr gastfreundlich behandelt.

Nach drei Monaten entschloß sich der Kommodore, das Schiff, das mit seiner enormen Größe den Hafenverkehr behinderte, nach Hause zu führen. Bei dickem Schneegestöber wurde Murmansk verlassen und, da man nicht an der norwegischen Küste entlanglaufen wollte, mit höchster Geschwindigkeit durch die englischen Bewachungslinien hindurchgefahren und glücklich die Heimat erreicht.

Einer ganzen Reihe von sonstigen Handelsdampfern gelang es dank dem hingebenden Mut der Besatzungen, aus entlegenen Auslandshäfen den blockierenden Engländern zu entkommen. Besonders abenteuerlich war die Fahrt des Dampfers „Erlangen“. Sein Führer, Kapitän Grams, erhielt die Nachricht vom Kriegsausbruch auf dem Wege zwischen Neuseeland und Australien. Der Kapitän entschloß sich sofort, die Hauptverkehrslinie zu meiden. Es gelang ihm, eine unbewohnte Insel zu erreichen. Von hier aus sollte die 5000 Seemeilen entfernte chilenische Küste angesteuert werden. Dazu wurden in wochenlanger Arbeit mit den primitivsten Mitteln Bäume gefällt, bis man endlich mit 400 t Holz genügend Brennstoff hatte, um die auf drei Wochen geschätzte Überfahrt zu wagen.

Um günstige Windverhältnisse ausnutzen zu können, war dazu aus Ladebäumen und altem Segeltuch eine Hilfs-Takelage hergestellt worden.

Im übrigen hatte der zum äußersten entschlossene Kapitän alle Pläne und Papiere vernichtet, und alles vorbereitet, um das Schiff zu versenken, wenn englische Kreuzer in die Nähe kämen. Trotz ungünstiger Witterung gelang es, das Schiff nach fünfwöchiger Reise in einen chilenischen Hafen einzubringen.

Andere Schiffe, die bei ähnlichen Versuchen von Engländern gefaßt wurden, sind von ihren Besatzungen trotz schwerster Bedrohungen durch die um ihre Prisengelder besorgten Feinde ohne Zögern versenkt worden. Deutschland kann stolz sein auf solche stillen Heldentaten. Sie zeugen davon, daß auch in den Besatzungen unserer Handelsflotte echter deutscher Seemannsgeist herrscht.

14. Dezember. Zwischen Wangeroog und Spiekeroog kam es zu einem Luftkampf zwischen deutschen Jagdflugzeugen und englischen Bombenflugzeugen. Die Engländer hatten zwölf Langstreckenbomber eingesetzt. Der englische Verband wurde von deutschen Maschinen angegriffen und zersprengt. Hierbei wurden sechs Engländer abgeschossen. Ein deutsches Jagdflugzeug mußte auf See niedergehen.

Im Gebiet der ostfriesischen Inseln entwickelte sich ein größerer Luftkampf, in dessen Verlauf von den zwanzig angreifenden englischen Maschinen zehn abgeschossen wurden.

Auf der Höhe von Bergen ist der englische Frachtdampfer „Deptford“ torpediert worden.

15. Dezember. Das englische Minensuchboot „William Hallet“, der Fischdampfer „James Ludford“ und die Tankdampfer „Atheltemplar“ und „Inverlane“ sind auf Minen gelaufen und gesunken.

16. Dezember. Versuche britischer Bombenflugzeuge, die Inseln Norderney und Sylt anzugreifen, scheiterten. Die deutsche Luftwaffe griff im Rahmen ihrer Aufklärungsflüge britische Vorposten- und Sicherungsschiffe mehrfach erfolgreich an. Die deutsche Aufklärung wurde in breiter Fächerform durch die ganze Nordsee bis nach den Shetlandsinseln und Portsmouth durchgeführt. Mehrere Vorpostenschiffe, Küstenwachboote und Tankdampfer sowie sonstige Fahrzeuge wurden teils in Hochangriffen mit Bomben leichten Kalibers belegt, teils in Tiefangriffen mit Maschinengewehren beschossen. Durch Volltreffer wurden zwei Vorpostenboote und zwei andere

Kriegsfahrzeuge zum Sinken gebracht, drei weitere Kriegsfahrzeuge, darunter das Vorpostenboot „Pearl“ und der Küstendampfer „Serenity“, zeigten schwere Schlagseite, Brand- und Rauchentwicklung.

18. Dezember. Die Engländer unternahmen einen groß angelegten Einflug mit 44 modernsten Kampfflugzeugen. Der feindliche Verband versuchte, verschiedene Stellen der Nordseeküste anzugreifen, wurde aber bereits im Anflug nördlich Helgoland von deutschen Jägern gestellt und zersprengt. Es kam zu verschiedenen erbitterten Luftkämpfen über der inneren deutschen Bucht. Hierbei wurden 34 englische Kampfflugzeuge abgeschossen. Die Besatzung zweier englischer Flugzeuge wurde gefangengenommen. Einigen wenigen Engländern gelang es, nach Wilhelmshaven durchzubrechen. Sie gerieten in konzentrisches Abwehrfeuer der Flakartillerie, so daß sie nicht zum Bombenabwurf kamen. Von den deutschen Flugzeugen sind zwei abgestürzt. Die Besatzung konnte sich durch Fallschirmabsprung retten.

Mitte Dezember fanden Operationen der Seestreitkräfte in der nördlichen Nordsee statt. Auf dem Rückmarsch ereignete sich bei einem leichten Kreuzer eine Unterwasserdetonation. Die Schäden sind geringfügiger Art. Das Schiff ist in den Heimathafen zurückgekehrt.

Ein kleineres Bewachungsfahrzeug ist nach einer Detonation im Großen Belt gesunken.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine gab folgende Anerkennung bekannt: Der Führer hat in einem Vortrag vor den Frontbefehlshabern aller Wehrmachtteile die Leistungen und Erfolge der Marine, die den Stempel gesunden Offensivgeistes und persönlicher voller Einsatzbereitschaft tragen, hoch anerkannt. Er hat dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine für die Haltung der ihm unterstellten Verbände seinen besonderen Dank ausgesprochen. In stolzer Freude gebe ich dies der Kriegsmarine bekannt in der Erwartung, daß die Anerkennung uns Ansporn sein wird für weitere Taten.

Die sich steigenden Verluste im Handelskriege ließen die englische Regierung zu immer neuen eingreifenden Maßnahmen schreiten. Die Admiralität gab bekannt, daß, beginnend mit dem 9. Dezember, die Schifffahrt in gewissen englischen Territorialgewässern den Anweisungen der Marinebehörden unterstellt werde. Diese Kontrolle wird von den Flottenkommandanten von Portsmouth, der Themsemündung (Nore), der westlichen Einfahrt von Rosyth und

dem kommandierenden Admiral auf den Orkney- und Shetlandinseln ausgeübt. Die Admiralität erklärte dazu, daß die Personen, die durch diesen Erlaß Vollmachten erhalten hätten, ermächtigt seien, das Ein- und Auslaufen von Schiffen in die ihnen unterstehenden Häfen zu untersagen oder die Bewegungen von Schiffen im Gebiet dieser Häfen und ihrer Zufahrtsrouten zu beschränken.

Am 19. Dezember hat die deutsche Luftwaffe unter schwierigsten Wetterverhältnissen Erkundungen und Angriffe gegen Seeziele in der Nordsee durchgeführt. Dabei wurden vier Schiffe britischer leichter Seestreitkräfte durch Bombentreffer zerstört; ein deutsches Aufklärungsflugzeug griff ein großes englisches Flugboot an und brachte es zum Absturz. In der Zeit vom 17. bis 19. Dezember hat die deutsche Luftwaffe 23 Schiffe der britischen Vorpostenstreitkräfte vernichtet, u. a. „Pearl“, „Serenity“, „New Choice“, „Eilead Wray“, „Evelina“, „Sedgefly“ und „Trinity“.

Das im Dezember von seiner dritten Fernfahrt zurückgekehrte U-Boot des Kapitänleutnants Herbert Schulze hat während seiner ersten drei Unternehmungen 80 380 BRT feindlichen Schiffsraums versenkt.

Hier seien einige Gesamt-Versenkungs-Ergebnisse der erfolgreichsten U-Boots-Kommandanten während des Weltkrieges angeführt:

Dienstgrad und Name	U-Boote Nr.	Zahl der Unternehmungen	Einwandfrei nachgewiesene Versenkungen in BRT (abgerundet)
Kapitänleutn. Lothar v. Arnauld de la Periere	35, 139	10	400 000
Kapitänleutn. Walther Forstmann	39	16	380 000
Kapitänleutn. Max Valentiner . .	38, 157	17	300 000
Kapitänleutn. Rose	53	12	210 000
Kapitänleutn. Otto Steinbrinck . .	B 10, 18, 57, C 65	24	210 000

Kapitänleutnant von Arnauld de la Periere brachte es im August 1917 als Rekordleistung auf 91 000 t Versenkung während einer Unternehmung.

Das U-Boot des Kapitänleutnant Prien ist am 20. Dezember in die Heimat zurückgekehrt. Kapitänleutnant Prien hat die Torpedierung eines britischen Kreuzers der London-Klasse bestätigt. Auf dieser Fahrt konnten außerdem 26 159 t feindlicher Handelsschiffsraum versenkt werden.

Ein deutsches U-Boot hat westlich Schottland ein englisches Schlachtschiff der „Queen Elizabeth“-Klasse torpediert.

Diese Schiffsklasse gilt, obwohl älteren Datums, noch heute als einer der gelungensten Schlachtschiff-Typen der englischen Marine. Wasserverdrängung 30 600 t, Geschwindigkeit 24 sm, Hauptarmierung acht 38,1 cm, Besatzung 1160 Mann.

Nach englischen Meldungen wurde das britische bewaffnete Handelsschiff „Uskmouth“ im Golf von Biskaya von einem deutschen U-Boot versenkt. Außerdem ist die Versenkung des englischen Zerstörers „Viscount“ durch Minenexplosion gemeldet worden.

Am 28. Dezember wurde amtlich mitgeteilt:

Folgende Statistik der in der Zeit von Kriegsbeginn bis zum 20. Dezember 1939 auf See eingetretenen Schiffsverluste wird bekanntgegeben:

1. Nach bestätigten Meldungen sind mit Sicherheit in Verlust geraten:

a) 134 britische Schiffe mit	526 169 BRT
b) 12 französische Schiffe mit	64 759 „
c) 78 neutrale Schiffe mit	258 209 „
Summa: 224 Schiffe mit	849 137 BRT.

2. Darüber hinaus sind mit großer Wahrscheinlichkeit als verloren anzunehmen:

a) 14 britische Schiffe mit	46 425 BRT
b) 4 französische Schiffe mit	17 233 „
c) 20 neutrale Schiffe mit	37 240 „
d) 17 unbekannte Schiffe mit	79 600 „
Summa: 55 Schiffe mit	180 498 BRT

Damit betragen die feindlichen und neutralen Gesamtverluste auf See bis zum 20. Dezember 279 Handelsschiffe mit einer Tonnage von 1 029 635 BRT.

Obgleich in dieser Gesamtsumme die unter 2. genannten Schiffe enthalten sind, bei denen man nach den vorliegenden Meldungen nur mit hoher Wahrscheinlichkeit auf Totalverlust schließen kann, muß auf Grund der von amtlicher englischer Seite zugegebenen Schweigetaktik damit gerechnet werden, daß die Gesamtverluste weit höher sind als angegeben.

3. Demgegenüber sind in der Berichtszeit von Kriegsbeginn bis zum 20. Dezember insgesamt 18 deutsche Schiffe mit 128 689 BRT

versenkt. Von diesen Schiffen ist nur eins vom Gegner versenkt worden. Den übrigen ist es gelungen, sich rechtzeitig selbst zu versenken, ehe sie dem Gegner in die Hände fielen.

Diese Angaben seien stark übertrieben, behaupteten unsere Feinde, sie sind es aber durchaus nicht. Ein vollgültiger Zeuge, der französische Marineminister Campinchi, kommt in einer Bekanntgabe auf noch höhere Zahlen. Er unterscheidet zwischen Verlusten durch U-Boote und solchen durch Minen.

Den Monatsverlust durch U-Boote gibt er an mit	184 000 t
den durch Minen allein im Durchschnitt zweier	
Monate mit je	105 000 t
Das ergibt einen Monatsdurchschnitt von	289 000 t

Das sind also 35 000 t mehr, als in der amtlichen deutschen Meldung angeführt sind.

Das Wichtigste bei den Angaben Campinchis sind die eingestanden ungeheuren Verluste durch Minen, 100 000 t, das sind etwa zwanzig große Schiffe monatlich. Gegen diese Minenoffensive sind die Engländer, wie ihre Zeitungen selbst zugeben, weiterhin völlig machtlos.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Dr. h. c. Raeder, richtete zum neuen Jahre folgenden Tagesbefehl an die Kriegsmarine: „In hartem Ringen um den Bestand des Reiches beginnt das deutsche Volk das Jahr 1940. Die deutsche Kriegsmarine hat gezeigt, daß sie den Gegner zu stellen und zu treffen vermag. Die Kriegsmarine wird auch in dem vor ihr liegenden Jahr, getreu ihrer großen Tradition, ihre Pflicht tun im Vertrauen auf Gott, in unerschütterlicher Gefolgschaft zum Führer und im festen Glauben an den Sieg.“

Weitere

Seekriegsereignisse im Januar/März 1940

Steigende Auswirkung der deutschen Maßnahmen

Auf den verschiedensten Gebieten begann sich immer stärker die Wirkung der deutschen Gegenblockade zu zeigen. Die Weltfrachten waren, nach Angabe von Lloyd von August bis Oktober auf 166,5 Prozent gestiegen, in den unmittelbar mit England verkehrenden Ländern um sehr viel höher. In ähnlicher Weise stiegen die

Preise für das Chartern und Kaufen von Schiffen. Die wachsende Abneigung ausländischer Reeder, auf England zu fahren, nötigte die Regierung, immer mehr Schiffe von ausländischen Linien wegzunehmen, die dadurch in die Hände fremder Reeder übergingen. Bedeutendes Sinken des Außenhandels und eine fortschreitende Entwertung des Pfundes begleiteten diese unheilvolle Entwicklung.

„Der Krieg ist viel, viel ernster als einst der Weltkrieg“, hieß es jetzt immer wieder in den Reden leitender englischer Staatsmänner, „wir müssen uns auf Einschränkungen, Entbehrungen aller Art gefaßt machen, auch auf schwere Eingriffe in private Interessen.“

Zu solch einem ganz schweren Eingriff mußte sich jetzt der Schiffahrtsminister Gilmour entschließen. Sein einstiger Vorgänger Maclay beschlagnahmte im dritten Jahre des Weltkrieges die gesamte englische Handelstonnage für Regierungszwecke. Gilmour hielt schon am 5. Januar, also nach erst vier Kriegsmonaten, einen ähnlichen Schritt für nötig. Die stolzen Passagierdampfer der Oceanic Steam Navigation Co., der Cunardlinie, der Peninsular and Oriental Co. und anderer Postdampferlinien, die unzähligen Frachtschlepper weiterer Reedereien unterstanden also fortan nicht mehr ihren Eigentümern. Die britische Regierung beanspruchte das Recht, Schiffe nach ihrem Gutdünken auflegen zu können, bestimmte Routen vorzuschreiben und die Schiffe mit Ladungen zu befrachten, die für englische Staatsinteressen am dringlichsten benötigt wurden. Dafür sollte das Risiko für den Verlust von Schiffen und Ladungen zu Lasten der Regierungen gehen. Zur weiteren Beruhigung der Reeder fügte der Schiffahrtsminister hinzu, daß sie ihren Betrieb zunächst auf normale Weise fortsetzen könnten.

Das klang für den Laien ganz vertrauenerweckend. Die englischen Reeder waren aber durchaus nicht beruhigt durch die Zusagen des Ministers. Sie hatten einst zu trübe Erfahrungen gemacht mit dem Eingreifen des Staates in ihre Betriebe. Das Schiffahrtsministerium des Weltkrieges wurde einfach der Generalreeder der gesamten englischen Handelsschifffahrt. Die Reeder sind sehr schlecht dabei gefahren. Die Frachten für Privatgüter, die auf dem allgemeinen Markt bis auf das Fünffache gestiegen waren, strich der Staat ein, dem Reeder wurde nur eine bescheidene Rente ausbezahlt. Die Entschädigungen für versenkte Schiffe, die in jener Zeit, als von fünf ausgelaufenen Schiffen durchschnittlich nur vier zurückkehrten, eine große Rolle spielten, waren durchaus ungenügend, denn

bei dem fortwährenden Steigen der Arbeitslöhne kosteten schließlich die Ersatzbauten mehr als das Doppelte der verlorenen Schiffe. Höchst bedenklich war auch, daß die Reeder ihre alten in jahrzehntelangem Dienst gefestigten Geschäftsverbindungen verloren zugunsten von auswärtigen Reedereien, die dabei große Gewinne erzielten.

Eine ähnliche Entwicklung der geschäftlichen Lage war auch jetzt vorauszusehen, und man kann verstehen, daß sich die Reeder umgehend an das Schifffahrtsministerium wandten zur Aufklärung wichtiger Fragen, besonders der Ersatzfrage für Schiffsverluste, denn die Schiffspreise waren nach englischen Quellen schon jetzt, wenigstens bei Käufen im Ausland, auf 200 Prozent gestiegen. Man hat dann versucht, den Reedern entgegenzukommen, am eigentlichen Wesen der neuen Verordnung war jedoch kaum etwas zu ändern. Dazu waren die Schiffsraumsorgen bereits zu groß geworden.

Am 9. Januar stießen deutsche Kampfflugzeuge gegen die englische und schottische Ostküste vor. Hierbei wurden mehrere bewaffnete Vorpostenfahrzeuge und unter Geleit fahrende Handelsschiffe angegriffen und vernichtet. Die eingesetzten Flugzeuge sind unverseht zurückgekehrt.

Vier deutsche Flugzeuge trafen am 10. Januar in der Deutschen Bucht auf eine Staffel von neun britischen Bombenflugzeugen, bei Sicht der deutschen Flugzeuge drehten die Briten ab. Während der Verfolgung durch die deutschen Flugzeuge wurden drei britische Bomber abgeschossen. Unsere Flieger kehrten alle in ihre Heimat Häfen zurück.

In der deutschen Bucht versuchten acht britische Bomber deutsche Zerstörer anzugreifen. Nur zwei Angreifer gelang es, ohne jeden Erfolg Bomben abzuwerfen; einer wurde abgeschossen, der andere beschädigt. Die übrigen sechs Flugzeuge drehten unter der Einwirkung des Abwehrfeuers unserer Zerstörer ab.

Die britischen Zerstörer „Starfish“, „Seahorse“, „Undine“ wurden durch deutsche Abwehrmaßnahmen in der deutschen Bucht vernichtet. Ein Teil der Besatzung wurde gerettet. „Starfish“ und „Seahorse“ hatten eine Wasserverdrängung von 640 t und 40 Mann Besatzung. „Undine“ war 540 t groß.

Wie die britische Admiralität mitteilt, ist der Flottillenführer „Grenville“ in der Nordsee gesunken: Wasserverdrängung 1485 t,

Bestückung: fünf 12-cm-Geschütze, acht Torpedorohre und acht Flakmaschinengewehre.

24. Januar. Das Panzerschiff „Deutschland“, das seit Kriegsausbruch Handelskrieg in den atlantischen Gewässern geführt hat, ist vor einiger Zeit in die Heimat zurückgekehrt. Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat die Umbenennung des Schiffes auf den Namen „Lützow“ befohlen, da der Name „Deutschland“ für ein anderes Schiff vorgesehen ist.

Der ursprünglich auf den Namen „Lützow“ getaufte schwere Kreuzer, der erst am 1. Juli 1939 von Stapel gelaufen ist und bis zur Indienststellung noch eine längere Bauzeit benötigt, wird gleichfalls umbenannt werden.

Der englische Flottillenführer „Exmouth“ wurde vernichtet.

Im Februar wurde aus Holland folgende Nachricht betreffend des Flaggschiffs der englischen Heimatflotte „Nelson“ bestätigt: Mitte Dezember war in einem kleinen englischen Hafen ein schwerbeschädigtes Schlachtschiff eingeschleppt worden, und trotz aller Geheimhaltungsbemühungen wurde es in der dortigen Gegend schnell bekannt, daß das eingeschleppte Schiff die „Nelson“ war, die einen Minentreffer erhalten hatte. Die Beschädigung war so schwer, daß eine Weiterfahrt zunächst nicht möglich war. Es wurden an Ort und Stelle notdürftige Reparaturen gemacht, und erst nach zwei Wochen konnte das Schiff nach einer südenglischen Stadt abgeschleppt werden. Die Beschädigungen des Schiffes, das sich heute noch in Reparatur befindet, wurden auch weiterhin verschwiegen und eine besondere Schweigepflicht für alle eingeführt, die das Schiff in seinem beschädigten Zustand gesehen haben. Die Tatsache wurde aber trotzdem auch in anderen Häfen bekannt und vielfach besprochen, wobei die Äußerung fiel: „Manchmal gelingt den deutschen Seeleuten mehr, als sie selbst wissen.“

Die Versenkungsergebnisse der U-Boote steigerten sich von Woche zu Woche.

Am 19. Februar meldet ein Boot als Gesamtergebnis seiner letzten Fernunternehmung die Versenkung von einem Bewachungsfahrzeug, zwei Tankern und fünf Dampfern. Es hat die bisher höchste Versenkungsziffer von 43 000 BRT erreicht. Ähnliche Ergebnisse wurden von anderen Booten gemeldet. Als bisher erfolgreichster der U-Boots-Kommandanten im Handelskrieg meldete am 28. Februar Korvettenkapitän Werner Hartmann die Versenkung von 45 000 BRT

auf seiner letzten Fahrt. Das Boot hatte damit die Gesamtversenkungsziffer von 80 000 BRT erreicht.

Charakteristisch für die jetzt schon in England herrschende Schiffsknappheit war eine Meldung der Londoner Zeitung „Sunday Express“: In einem südirischen Hafen waren kurz vor Kriegsausbruch sechs Schiffe aufgelegt worden, weil sie beim besten Willen nicht mehr zu benutzen waren. Es meldeten sich nicht einmal Käufer zur Verschrottung. Der geforderte Mindestpreis konnte überhaupt nicht erreicht werden. Jetzt hat die englische Regierung den Eigentümern für diese sechs Schiffe, ohne mit der Wimper zu zucken, den zwanzigfachen Mindestpreis hingelegt und die ungeheure Summe von 420 000 Pfund bezahlt. Die Eigentümer erklären laut „Sunday Express“: „Dies ist die großartigste Spekulation unseres Lebens. Wir haben in den fünfzig Jahren redlicher Arbeit, die wir hinter uns haben, nicht so viel verdient wie in den fünf Minuten, die der englische Regierungsvertreter mit uns verhandelt hat. Wir sind dabei nicht einmal sicher, daß die Schiffe sich überhaupt noch einmal zu Wasser bringen lassen. Aber der Regierungsvertreter erklärte uns, daß das nicht unsere Sorge sei, und so freuen wir uns, daß wir diese alten Kästen auf jeden Fall los sind.“

Trotzdem versicherte Churchill in seinen prahlerischen Reden immer wieder, daß die U-Boots-Gefahr „well in hand“ sei. Seine frivolen Beschönigungsversuche trugen ihm übrigens manche empfindliche Abfuhr ein. In Manchester kam es bei einer solchen Rede zu derartigen Krawallen, daß die Polizei einschreiten mußte. Die englische Presse folgte in ihrer Tonart getreulich den Anregungen der Regierung. Selbst im Weltkriege ist es nicht zu so überheblichen, schimpflichen Verleumdungen der Gegner gekommen wie jetzt. Alles was die Deutschen taten, war böseartig (wicked), alles was England tat, geschah aus den edelsten Beweggründen.

In allen möglichen Variationen erklang wieder einmal die abgeleierte Litanei von deutschen Greueln, und leider gab es auch Neutrale, die sie kritiklos übernahmen. Vor allem wurde das vom Weltkriege bekannte Schlagwort „Warnungslose Versenkung“ in den Vordergrund geschoben. So etwas geht nicht, geht auf keinen Fall, das ist unmenschlich, tierisch, barbarisch, spricht gegen jedes Völkerrecht usw., — wir haben all diese fadenscheinigen Argumente bis zum Überdruß oft gehört.

Der englische Handelsdampfer hat Geschützarmierung und dafür

ausgebildete Mannschaften an Bord. Er hält unterwegs Schießübungen ab, das melden die Zeitungen, sie melden auch frohlockend, wenn der Dampfer auf ein deutsches U-Boot geschossen hat, sie würden noch mehr frohlocken, wenn er es rammt, wie die britische Admiralität den Kapitänen empfohlen hat. All dieses betrachten unsere Gegner als ihr gutes Recht.

Was hat nun der deutsche U-Boots-Kommandant für Rechte? Ja, das ist natürlich etwas ganz anderes. Für den Deutschen soll unter allen Umständen das Londoner U-Boots-Protokoll von 1936 gelten. Nach diesem darf er ein Handelsschiff nicht versenken, ohne vorher die Besatzung und die Passagiere an einen sicheren Ort gebracht zu haben. Das alles muß er also unbedingt tun nach englischer Auffassung, niemand fragt danach, ob ihm der Handelsdampfer dazu noch Zeit läßt, ob er nicht schon vorher den, der so gefügig warten soll, niedergeknallt oder sogar gerammt hat.

Aber wie schrieb am 4. Oktober 1915 Präsident Wilson an seinen Vertrauten, den Obersten House: „Es ist schwerlich fair, von den U-Boots-Kommandanten zu verlangen, daß sie Handelsschiffe anhalten sollen, wenn sie bei der dazu erforderlichen Annäherung gewärtig sein müssen, daß auf sie geschossen wird.“ Und weiterhin schrieb am 2. Januar 1916 der Staatssekretär Lansing an Wilson: „Sie werden sich des ‚Baralong-Falls‘ erinnern: Ein deutsches U-Boot beschoß einen Dampfer, dessen Besatzung in die Boote gegangen war, während sich ein anderer Dampfer unter amerikanischer Flagge näherte. Das U-Boot blieb an der Oberfläche und wartete das Herankommen des zweiten Dampfers ab, der in nächster Nähe des U-Bootes die amerikanische Flagge niederholte, die englische Kriegsflagge setzte und mit einem Geschütz, das am Heck aufgestellt war, Feuer eröffnete, das U-Boot versenkte und die ganze Besatzung umbrachte. Die britische Regierung gab vor, daß dies eine vollkommen zulässige Kriegslist wäre. Unter den alten Bedingungen des Seekrieges würde man es so haben gelten lassen, aber unter den neuen Bedingungen stellt es ein starkes Argument zugunsten des warnungslosen Angriffs der U-Boote dar.“

Nachdem wir die förmliche Erklärung vom September 1914 abgegeben haben, scheint es mir jetzt ratsam, unseren Standpunkt erneut festzulegen, indem wir sagen, ... daß es für ein U-Boot unmöglich ist, mit einem bewaffneten Handelsschiff in Verbindung zu treten, ohne sich der schwersten Gefahr auszusetzen, ... daß es

sinnlos ist, von einem U-Boot zu verlangen, sich in die Gefahr zu begeben, nahezu mit Gewißheit vernichtet zu werden, indem es ein Handelsschiff anhält, welches eine Bewaffnung trägt, daß deshalb Handelsschiffe davon Abstand nehmen müssen, Geschütze an Bord zu führen, die stark genug sind, ein U-Boot zu versenken, und daß sie, wenn sie es tun, den Charakter eines Kriegsschiffes annehmen und als solches zu behandeln sind, von den Kriegführenden wie von den Neutralen.“

In der Tat, die ganze Heuchelei in den Begründungen des englischen Standpunktes kann auch heute gar nicht drastischer beleuchtet werden als durch die vorstehenden Ausführungen dieser leitenden amerikanischen Staatsmänner, auf deren Urteil in England bekanntlich sehr viel gegeben worden ist. Man braucht ihnen kaum noch etwas hinzuzufügen, sie bringen ja das, was jeder unparteiisch Denkende zugeben muß.

Das Londoner U-Boots-Protokoll hat selbstverständlich mit einem — um Wilsons Ausdruck zu gebrauchen — „fairer“ Vertragspartner gerechnet. Fair ist es aber nicht, was England durch seine erwähnten Maßnahmen verfügt hat, fair ist es nicht, wenn es sich immer neue Übergriffe brutalster Art zuschulden kommen läßt. Zu einem solchen Übergriff, der alle bisherigen in den Schatten stellt, sollte es am 16. Februar kommen.

Der Überfall auf die „Altmark“

Der deutsche Dampfer „Altmark“, der sich bei Kriegsausbruch im Auslande befand, dann dem Panzerschiff „Admiral Graf Spee“ als Versorgungsschiff diente und, als er überfallen wurde, mit Gefangenen des „Graf Spee“ an Bord, nach gelungenem Durchbruch durch englische Seestreitkräfte in den norwegischen Hoheitsgewässern südwärts fuhr, war ein im Dienste der deutschen Kriegsmarine stehender Tanker. Er hatte eine zivile Besatzung und führte, wie alle im öffentlichen Dienste des Reiches stehenden Schiffe, die Reichsdienstflagge. Er besaß demnach den Charakter eines Staatsschiffes.

Seit fast sechs Monaten war es der die Meere beherrschenden englischen Flotte nicht gelungen, die „Altmark“ zu sichten, obwohl Churchill nach seiner eigenen Angabe große Seestreitkräfte eingesetzt hatte, um das Schiff abzufangen und die auf ihm befindlichen Gefangenen zu befreien, die zu den Besatzungen der von

„Graf Spee“ weggenommenen Handelsschiffe gehörten. Erst als sich die „Altmark“ in neutralen Gewässern unter dem Schutz der norwegischen Regierung befand, gelang es den englischen Jägern, ihren Aufenthalt festzustellen. Und jetzt war endlich mal wieder eine Gelegenheit für die ruhmreiche englische Flotte, einen Seesieg zu erringen. In vollem Einverständnis mit dem gottesfürchtigen Ministerpräsidenten Chamberlain gab Churchill den Befehl zur schrankenlosen Verletzung der norwegischen Neutralität.

Die „Altmark“, die beinahe schon die Südküste von Norwegen erreicht hatte, wurde am 16. Februar, nachmittags, von britischen Flugzeugen gesichtet, welche die in der Nähe kreuzenden Kriegsschiffe, einen Kreuzer und fünf Zerstörer, herbeiriefen. Die folgenden Daten sind dem Bericht des Führers der „Altmark“, Kapitän Dau, entnommen, der in der entstehenden außerordentlich schwierigen Lage bewunderungswürdige Entschlossenheit gezeigt hat.

13.50 Uhr: Drei britische Fernaufklärer kommen aus südwestlicher Richtung auf die 1,2 Seemeilen von der norwegischen Südküste entfernt fahrende „Altmark“ zu und umkreisen sie. Eine der britischen Maschinen macht photographische Aufnahmen von dem deutschen Schiff. 14.45 Uhr: Fünf britische Zerstörer und ein mit sechs 15-cm-Geschützen bestückter britischer Kreuzer der „Aurora“-Klasse nähern sich der Dreimeilengrenze.

15.25 Uhr: Der britische Kreuzer signalisiert: „Steuert westlich“, um die „Altmark“ aus den norwegischen Hoheitsgewässern zu beordern.

15.35 Uhr: Ein Zerstörer, der sich bereits innerhalb der norwegischen Neutralitätsgrenze begeben hat, gibt das Flaggensignal „Steuern Sie West“, das stundenlang geißt bleibt.

16.25 Uhr: Der Zerstörer „Intrepid“ schießt eine Sprenggranate gegen die 0,7 Meilen von der Küste entfernte „Altmark“ ab, die 200 Meter hinter dem Heck einschlägt. Das norwegische Torpedoboot „Skarv“ nähert sich dem britischen Zerstörer „Ivanhoe“, der seewärts abdreht. Die „Intrepid“ versucht gleichzeitig, sich zwischen die „Altmark“ und die Küste zu schieben, um den Dampfer seewärts abzudrängen. Geeignete Manöver der „Altmark“ verhindern dies.

16.56 Uhr: Außerhalb der Einfahrt zum Jössing-Fjord macht die „Intrepid“ einen Enterversuch, indem sie sich an Steuerbord der „Altmark“ längsseits schiebt. Ihre Mannschaft stand enterbereit

auf dem Oberdeck. Wieder gelingt es der „Altmark“, dem bis auf zwei Meter herangekommenen Engländer zu entkommen.

17 Uhr: Die „Altmark“ passiert den Eingang des Jössing-Fjords und begibt sich in das Innere des ungefähr 300 Meter breiten Fjords. Die beiden norwegischen Torpedoboote „Skarv“ und „Kjell“ folgen und bleiben in der Mitte des Fahrwassers liegen.

17.24 Uhr: Die „Altmark“ stoppt, ankert aber nicht, um manövrierfähig zu bleiben.

22.15 Uhr: Ein norwegisches Vorpostenboot macht an der Brücke des inneren Fjordes fest.

22 Uhr: Ein englisches Kriegsschiff fährt am Fjord vorbei und leuchtet mit seinem Scheinwerfer hinein.

22.28 Uhr: Am Fjordeingang erscheint ein Kriegsschiff, das als norwegisch angesehen wird, da die norwegischen Torpedoboote untätig liegenbleiben. Das Kriegsschiff stoppt in der Nähe dieser Boote. Die „Altmark“ fragt durch Lichtsignale an, ob das Kriegsschiff ein Norweger ist, erhält aber keine Antwort.

22.46 und 22.48 Uhr: Das Kriegsschiff gibt der „Altmark“ durch Morsezeichen zweimal den Befehl: „Bringen Sie eine Jakobsleiter an Backbordseite aus.“ Keine Antwort.

22.59 Uhr: Das Kriegsschiff morst OL: „Drehen Sie bei, oder ich eröffne das Feuer auf Sie.“

Die „Altmark“ manövriert mit geringer Fahrt weiter in den sich verengenden Fjord hinein.

23.12 Uhr: Wieder wird gemorst OL, OL. Es besteht kein Zweifel mehr, daß das Kriegsschiff englisch ist. Die „Altmark“ macht sich bereit, durch Manövrieren einem Längsseitkommen des Kriegsschiffs zu begegnen und es, wenn möglich, zu rammen. Die Rettungsboote werden ausgeschwungen, gleichzeitig beginnt jetzt das Kriegsschiff, das inzwischen als der britische Zerstörer „Cossak“ erkannt ist, sich zu bewegen. Die „Altmark“ versucht, rückwärts gehend, das Kriegsschiff zu rammen und trifft es auch.

23.35 Uhr: „Cossak“ rutscht hart an der „Altmark“ entlang, ihre Entermannschaft kommt an Bord des Dampfers. Es beginnt eine wilde und planlose Schießerei auf jedes Besatzungsmitglied, das gesehen wird. Auch von dem vorüberfahrenden Zerstörer aus wird auf die Besatzung der „Altmark“ geschossen. Die Entermannschaft verteilt sich über das ganze Schiff, zwingt die Besatzung durch vorgehaltene Gewehre und Pistolen, die Hände hochzuhalten und

treibt sie zu kleinen Gruppen zusammen. Inzwischen legt der Zerstörer an der Backbordseite der „Altmark“ an, die bei dem Manövrieren auf Grund geraten ist.

Die auf der „Altmark“ befindlichen gefangenen Engländer werden in Gegenwart des Kapitäns und des Gefangenenoftiziers aus ihren Decks gelassen und gehen auf den Zerstörer über. Sie bedanken sich in großer Zahl bei dem Kapitän, dem Gefangenenoftizier und dem Schiffsarzt für die gute Behandlung, die sie auf der „Altmark“ genossen haben.

Währenddessen plündert die britische Piratenmannschaft die Offiziers- und Mannschaftsräume. Kleidungsstücke, Wäsche, und viele Gegenstände wie Uhren und silberne Platten werden gestohlen. Die in den Räumen hängenden Bilder des Führers werden zerstoehen und zerfetzt.

Gleichzeitig wird von dem Zerstörer „Cossak“ aus ein Rettungsboot der „Altmark“ zerschossen, in dem sich einige deutsche Seeleute befanden. Außerdem schießen die Engländer auf alle Besatzungsmitglieder der „Altmark“, die das Ufer erreichen wollen oder erreicht haben.

Auf der „Altmark“ wird sogar ein englischer Offizier von den ziellos schießenden britischen Seeräubern schwer verwundet. Der deutsche Schiffsarzt verbindet ihn, aber die Engländer schleifen ihren durch einen Schlagaderschuß tödlich getroffenen Offizier trotz des Einspruchs des Arztes wegen noch nicht abgeschlossener Behandlung von Bord.

0.30 Uhr: Ebenso plötzlich wie der Überfall begann, wurde er abgeschlossen. Der Zerstörer „Cossak“ verließ in größter Hast den Fjord.

Bei dem englischen Anschlag wurden acht Deutsche getötet und weitere vier Besatzungsmitglieder schwer verwundet. Die Beisetzung der Todesopfer fand unter reger Anteilnahme der norwegischen Bevölkerung statt. Ein Admiral der norwegischen Marine legte an den Gräbern Kränze nieder. Eine Ehrenabordnung erwies den Toten die letzte Ehre.

Dieses gemeine Morden wehrloser Menschen, der ganze unerhörte Völkerrechtsbruch, erregte selbst bei uns wenig wohlwollenden Nationen schärfste Entrüstung. Chamberlain aber erklärte den Überfall als ein gelungenes Husarenstück, für eine wundervoll durchgeführte Operation, Churchill sprach von einer Tat, die der

besten Tradition der englischen Marine würdig sei. Die Mörder, die wie die Irrsinnigen auf die wehrlosen Deutschen geschossen und dann die Wohnräume geplündert hatten, die sich zu Hause öffentlich rühmten: „Wie Kaninchen, wie die Ratten haben wir die Deutschen umgelegt“, diese Mörder wurden als Helden gefeiert. Der „Daily Herald“ brachte stolz das Bild eines der englischen Matrosen, der seiner Braut den gestohlenen alten Marinedolch zeigte, der über dem Schreibtisch des Kapitäns gehangen hatte.

Die „Times“ versuchte in einem vorübergehenden Anfall von Schamgefühl, ihren Lesern eine Begründung für die Ermordung der deutschen Seeleute zu geben, indem sie behauptete, die Mannschaften der „Cossak“ hätten das Feuer erst eröffnet, als die Deutschen anfangen zu schießen. Diese Behauptung ist eine besonders verwerfliche Lüge. Der Kapitän der „Altmark“ hat sich in seinen Entschlüssen auf das strengste an die Achtung der norwegischen Neutralität gehalten. Da das Haager Abkommen jede krieglerische Handlung in neutralen Gewässern versagt, hat er die Möglichkeit eines Widerstandes ausdrücklich ausgeschlossen.

Es befanden sich keine Waffen an Deck, was die norwegischen Untersuchungsbehörden auch festgestellt haben. Kein einziger Schuß ist von deutscher Seite gefallen, vielmehr hat die englische Entermannschaft sofort, als sie an Bord kam, wild um sich geschossen. Norwegische Augenzeugen haben festgestellt, daß keiner von den deutschen Seeleuten, die über das Eis an Land kamen, in irgendeiner Weise bewaffnet war. Die „Altmark“ ist ein unbewaffnetes Regierungsschiff und hat als solches rechtmäßig norwegische Gewässer passiert. Sie hatte keinerlei Geschütze an Bord, während die Engländer für ihre Handelsschiffe sogar den Anspruch erheben, mit an Deck aufgestellten Geschützen neutrale Häfen anzulaufen.

Waffen befanden sich auf der „Altmark“ nur für den polizeilichen Zweck, die Gefangenen in Schach zu halten. Es zeugt für das gute Einvernehmen mit diesen, daß auf der langen Seereise in keinem Fall von den Waffen Gebrauch gemacht werden mußte. Keine Ausflüchte können daher etwas an der Tatsache ändern, daß die Engländer ein wehrloses deutsches Schiff in neutralen Gewässern überfallen und wehrlose deutsche Seeleute ermordet haben.

Der Protest der norwegischen Regierung wurde von der englischen in ihrer bekannten hochfahrenden Art schnöde abgelehnt. Wohl jeder einsichtsvolle Deutsche hatte nach diesen Vorgängen

den Eindruck, daß England auch weiterhin Völkerrechtsbrüche jedweder Art begehen würde, ohne sich irgendwie an papierene Proteste zu kehren. Der Minister Duff Cooper wußte sich des Beifalls seiner ehrenwerten Landsleute sicher, als er offen aussprach: „Wir dürfen nicht mehr fragen, was die kleinen Mächte wünschen . . . wir müssen ihnen offen sagen, was wir fordern, welche Rolle jede von ihnen in dem Bündnis zu spielen hat, das der Vernichtung Deutschlands gilt.“

Die Erfolge der ersten sechs Kriegsmonate

Am 2. März gab das Oberkommando der Wehrmacht die militärischen Ergebnisse der Kriegführung von sechs Monaten bekannt. Über den Krieg zur See wurde folgendes veröffentlicht:

Die deutsche Kriegsmarine hat nach Vernichtung der polnischen Seemacht, bis auf die Einheiten, die vor Beginn des Feldzugs geflüchtet waren oder später in neutralen Häfen interniert wurden, den Seekrieg gegen England und Frankreich mit steigendem Nachdruck und wachsenden Erfolgen geführt. In der Nordsee lag neben der Sicherung des Seegebietes und dem Schutz des deutschen Handelsverkehrs der Schwerpunkt auf dem Handelskrieg mit Über- und Unterwasserstreitkräften. Gleichzeitig wurden auf die Seegebiete der englischen Ost- und Westküste Minenangriffe unternommen. Im Atlantik waren zur Kreuzerkriegführung die Panzerschiffe „Admiral Graf Spee“ und „Deutschland“ eingesetzt. Bei Vorstößen in den Nordatlantik, die auch mit schweren Streitkräften durchgeführt wurden, konnte dem Feinde erheblicher Schaden zugefügt werden. Als Ergebnis der deutschen Seekriegführung wurden vernichtet: das Schlachtschiff „Royal Oak“, der Flugzeugträger „Courageous“, der Hilfskreuzer „Rawalpindi“, die acht Zerstörer „Blanche“, „Gipsy“, „Duchesse“, „Grenville“, „Exmouth“, „Viscount“, „Daring“ und „Jersey“, ferner etwa zwanzig Kriegsfahrzeuge des Vorposten-, Minensuch- und Bootsjagddienstes — diese unter Mitwirkung von Luftstreitkräften — sowie mehrere U-Boote.

Schwerbeschädigt wurden das Schlachtschiff „Nelson“, das Schlachtschiff „Barham“, der Schlachtkreuzer „Repulse“, der schwere Kreuzer „Exeter“, ein schwerer Kreuzer der Londonklasse, der Kreuzer „Belfast“ und eine größere Anzahl von Zerstörern, Vorpostenbooten und U-Booten.

Im gleichen Zeitraum wurden 532 Schiffe mit 1 904 013 BRT feindlicher und dem Feind dienstbarer neutraler Handelsschiffstonnage vernichtet.

Gemessen an diesen Erfolgen waren die eigenen Verluste gering. Sie betragen: 1 Panzerschiff, 2 Zerstörer, 6 Vorposten- oder Minensuchboote und 11 U-Boote. Im Monatsdurchschnitt also 2 U-Boote.

Die deutsche Luftwaffe war an der siegreichen Entscheidung des polnischen Feldzuges in hervorragender Weise beteiligt. Gleichzeitig mit dem Zerschlagen der polnischen Luftwaffe sicherte sie mit anderen Teilen den deutschen Luftraum im Westen. Ihre Überlegenheit hinsichtlich der Einsatzbereitschaft der Besatzungen und der Güte des Materials trat immer wieder in Erscheinung. Die auch bei ungünstigen Witterungsverhältnissen gegen England und Frankreich durchgeführten Erkundungsflüge ergänzten die vorhandenen Unterlagen über die Maßnahmen des Gegners. In der Aufklärung gegen England gelangten die deutschen Flugzeuge trotz feindlicher Gegenwehr immer wieder bis zu den Orkney- und Shetland-Inseln.

Wiederholt wurden Angriffe auf feindliche Seestreitkräfte, bewaffnete Handelsschiffe und Geleitzüge durchgeführt. Es wurden 65 Schiffe mit rund 75 000 BRT versenkt. Es handelt sich hierbei in der Mehrzahl um feindliche oder mit Banngut für England fahrende neutrale Handelsschiffe sowie um einige Schiffe britischer leichter Seestreitkräfte.

Durch Bombentreffer wurden außerdem schwer beschädigt und zum Teil zerstört 52 Schiffe mit rund 200 000 t.

Davon 40 britische Schiffe leichter Seestreitkräfte,

2 britische Kreuzer mit 15 300 t,

2 britische Schlachtschiffe mit 63 350 t,

1 britischer Flugzeugträger mit 22 600 t.

In der uns feindlichen Auslandspresse hatte man bisher mit allen Mitteln versucht, die Ergebnisse der deutschen Seekriegführung als völlig belanglos hinzustellen. Noch im Februar schrieb eine französische Zeitung, der U-Boots-Krieg sei eine glatte Niederlage, die Wasserflugzeuge, die Minen vor der englischen Küste legten, habe man im Nest getötet. „Wir bezweifeln, daß deutsche Operationen die Seeprobleme ändern können, wie sie seit dem Anfang der Feindseligkeiten liegen, und wie sie sich weiter gestalten werden, nämlich nach unseren Befehlen.“

Aber jetzt begann man doch in weitesten Kreisen unserer Feinde

den furchtbaren Ernst der Lage zu verstehen. Die Verluste in den Presseveröffentlichungen auf ein Drittel oder gar auf ein Viertel zu reduzieren, das wagte selbst Churchill nicht mehr. Dafür war das englische Publikum schon zu hellhörig geworden, hatte doch das in Liverpool erscheinende englische Schifffahrtsblatt „Journal of Commerce and Shipping Telegraph“ in schärfster Weise auf die „ständig irreführenden Statistiken“ der amtlichen Kreise hingewiesen, eine solche Methode sei völlig abwegig und erzeuge nur ein falsches Sicherheitsgefühl in der Bevölkerung.

Noch viel ausfallender wurde der Labourabgeordnete Shinwell in einer Unterhausdebatte. „Die Behauptung, daß England nur 200 000 Tonnen verloren, ist eine Verhöhnung der wahren Sachlage“, bemerkte er wörtlich. Er führte dann weiter aus, daß zu den Verlustlisten eine große Anzahl von Schiffen hinzuzufügen sei, die so schwer beschädigt wurden, daß viele von ihnen auf Monate hinaus nicht verwendbar seien. „Wir fürchten nicht, daß England durch Bomben vernichtet wird, aber wir fürchten, daß wir zu Tode hungern werden“, waren die Schlußworte des offenerherzigen Arbeitervertreters. Deutlicher konnte die Sorge, die Unzufriedenheit weiter englischer Volkskreise nicht klargemacht werden.

Der Mangel an Schiffsraum hatte einst im Weltkriege die Erzeugnisse großer britischer Kolonien verkommen lassen. In Australien lagerten viele Millionen Zentner des kostbarsten Weizens so lange im Freien, bis sie verdarben. Dasselbe Schicksal drohte der diesjährigen, nicht versendbaren australischen Wollproduktion, die mehr als 300 000 t betrug. Ähnlich lagen die Verhältnisse in Afrika. Nach einem Bericht der „Times“ harrten allein im Hafen von Mombassa 40 000 t Exportprodukte vergeblich der Verschiffung, und in Uganda würden Hunderttausende Tonnen Baumwollsamens verbrannt werden müssen, wenn kein Schiffsraum zur Verfügung gestellt werde.

Die Verluste durch Minen waren den Engländern das Unheimlichste. Sie hatten kein Mittel gegen die deutsche Minenoffensive gefunden. Sehr störend wirkte sich ferner aus, daß die Geleitzüge, die im Weltkriege eine gewisse Sicherheit boten, jetzt ständig von U-Booten und Flugzeugen mit Erfolg angegriffen wurden. Die Angst vor den Bombenangriffen der deutschen Flugzeuge war so groß geworden, daß man den Schnelldampfer „Queen Elizabeth“, das größte Schiff der Welt, nicht mehr für sicher hielt auf seiner

Bauwerft. In unfertigem Zustande wurde es nach Neuyork überführt.

Zu den vielfachen Beschwerden aus dem eigenen Lande kamen inzwischen scharfe Protestnoten neutraler Staaten nach London. Die japanische Regierung legte entschieden Einspruch dagegen ein, daß ein englisches Kriegsschiff auf dem Dampfer „Asama Maru“ 21 Deutsche verhaftet und nach Hongkong verschleppt hatte. Die Regierung der Vereinigten Staaten hatte das Waffenembargo aufgehoben und damit einen für die Alliierten sehr günstigen Schritt getan, aber auch sie mußten sich beschweren über die Behandlung ihrer Schifffahrt im Mittelmeer, insbesondere in Gibraltar, wo man amerikanische Schiffe neun bis zehn Tage zurückhielt und ihnen oft Ladung und Post beschlagnahmte.

Eine sehr scharfe italienische Note bezog sich auf die Mitteilung der britischen Regierung, wonach jedes Schiff, das mit einer Ladung Kohlen deutschen Ursprungs nach dem 1. März den Hafen, in dem es die Kohle genommen, verläßt, Kontrollmaßnahmen unterliegen. Es handelte sich um die sehr beträchtliche Einföhrung deutscher Ruhrkohle auf dem Seewege über Rotterdam. Die italienische Regierung erneuerte angesichts der englischen Maßnahme, die italienische Interessen schwer schädigte, in der entschiedensten Form die Proteste und Vorbehalte, die sie bereits gegen frühere Anordnungen der englischen Regierung bezüglich des Wirtschaftskrieges geäußert hatte. Sie wies darauf hin, daß die Behinderung der Einfuhr der nichtkriegführenden Staaten unmittelbare und sofortige Rückwirkungen auf die Industrie und die Beschäftigung der Arbeiter habe. Die italienische Zeitung „Tevere“ schrieb dazu warnend: Welcher Art auch die Bewertung der gegenwärtigen Lage zwischen Italien und England sein mag, eines steht jedenfalls fest: daß das Konto eröffnet ist, und daß es sorgfältig auf dem laufenden gehalten wird.

Die englische Regierung hat auf diese Proteste nur lässig geantwortet. Ein Teil der auf dem japanischen Dampfer verhafteten Deutschen wurde wieder freigelassen. Dagegen wurden tatsächlich nicht weniger als 16 italienische aus Rotterdam kommende Kohlendampfer aufgebracht und nach England geholt. Die Haltung der italienischen Presse blieb zurückhaltend, indessen wurden die in Rom begonnenen Wirtschaftsverhandlungen mit England abgebrochen. Nach einem Besuch des deutschen Reichsaußenministers

von Ribbentrop in Rom am 9. März, wo er eingehende Besprechungen mit dem Duce und dem Grafen Ciano hatte, beeilte sich England indessen, die beschlagnahmten Kohlendampfer zurückzugeben. Der ganze Vorfall hatte das für England höchst unerwünschte Endergebnis, daß Italien von jetzt ab seinen gesamten sehr hohen Kohlenbedarf auf dem Landwege aus Deutschland deckte.

Im Gegensatz zu der hochfahrenden Art, in der England Neutrale behandelte, äußerte sich Großadmiral Raeder sehr wohlwollend einem Vertreter der National Broadcasting Company, Neuyork, gegenüber in einer Unterredung, die sich mit grundsätzlichen Fragen des Seekrieges, insbesondere dem deutschen Standpunkt in der Führung des Seekrieges beschäftigte. Der Großadmiral ging hierbei von der britischen Kriegserklärung an Deutschland aus und berührte die Methoden, mit denen England den Krieg führt.

Er wies darauf hin, daß England mit der Erweiterung seiner Banngutliste den Krieg gegen die deutsche Zivilbevölkerung begonnen habe. Da ein Krieg nur auf Gegenseitigkeit geführt werden könne, habe Deutschland das Recht, und seinem eigenen Volk gegenüber auch die Pflicht, mit gleichartigen Mitteln gegen England vorzugehen. Die von Deutschland getroffenen militärischen Maßnahmen verfolgten keinen anderen Zweck, als den Transport derselben Waren nach England zu verhindern, die England nicht nach Deutschland gelangen lassen wolle. Der Großadmiral betonte weiterhin, daß England nicht nur gegen die deutsche Zivilbevölkerung Krieg führe, sondern daß es auch die eigene Zivilbevölkerung und seine zivile Schifffahrt aktiv in kriegerische Handlungen einschalte.

Die in diesem Zusammenhang gestellte Frage, ob z. B. auch die in Amerika lebhaft erörterte Versenkung britischer Fischerboote unter diesen Begriff falle, beantwortete der Großadmiral mit Darlegung der deutschen Auffassung, indem er drei Kategorien von Schiffen herausstellte, bei denen eine Beteiligung an Kampfhandlungen erwiesen sei, so daß sie ihren zivilen Charakter verlieren. Diese seien: 1. Die bewaffneten Handelsschiffe, 2. Handelsschiffe, die im Geleit von Kriegsschiffen oder Flugzeugen fahren und 3. militarisierte Handelsschiffe. Unter letzteren seien solche Schiffe zu verstehen, die zwar nicht offiziell zu Kriegsschiffen umgewandelt seien, vom Gegner jedoch für militärische Aufgaben eingesetzt würden, u. a.

zum Minensuchen, zur Truppenbeförderung, zur Übermittlung von Nachrichten, als Vorpostenboote usw.

In der Behandlung dieser Schiffe bestehe ein grundsätzlicher Unterschied: Deutschland stelle alle zu militärischen Zwecken bestimmten Fahrzeuge in die Kriegsmarine ein, mache sie also offiziell zu Hilfskriegsschiffen, die die Kriegsflagge führen und deren Besatzungen Angehörige der Kriegsmarine sind. England dagegen benutze zivile Fahrzeuge und Seeleute, ohne sie zu Bestandteilen seiner Kriegsmarine zu machen. Sie leisten unter der Handelsflagge reine Kriegsarbeit. Das deutsche Rechtsempfinden erblicke hierin eine echt englische Heuchelei, wenn England sich nach dem Verlust solcher Fahrzeuge beklage, Deutschland habe harmlose, zivile Fahrzeuge angegriffen. Auf die Frage des Berichterstatters, ob ein solches Verfahren nicht gegen die von Deutschland anerkannten Regeln des Londoner U-Boots-Protokolls verstoße, stellte der Großadmiral ausdrücklich fest, daß dies keineswegs der Fall sei. Denn die allgemeinen Grundsätze dieses Protokolls sagten nur solchen Schiffen Schutz zu, die sich tatsächlich friedlich verhalten. Dies sei aber bei den genannten Schiffskategorien nicht der Fall. Unter solchen Umständen sei es geradezu widersinnig, erwarten zu wollen, daß sich ein Kriegsschiff dem ersten Schuß eines bewaffneten Handelsschiffes aussetzen solle.

Der Berichterstatter ging anschließend auf die neutrale Schifffahrt ein, die unter dem Kriege sehr zu leiden habe. Großadmiral Raeder wies nach, daß die englische Politik sich nicht darauf beschränke, die deutsche und die eigene Zivilbevölkerung in den Kriegsdienst mit einzuspannen, sondern den Krieg sogar auf Kosten der Neutralen und mit Hilfe neutraler Zivilpersonen zu führen trachte. Der deutsche Standpunkt, der von den Neutralen nichts anderes verlange als die Wahrung effektiver Neutralität, respektiere die neutralen Rechte durchaus. Der Überfall auf die „Altmark“ sei ein deutlicher Beweis dafür; denn die Besatzung des deutschen Schiffes habe es peinlichst vermieden, irgendwelche Kampfhandlungen zu begehen, und in höchster Disziplin den norwegischen Hoheitsrechten ihre unbedingte Achtung bezeugt.

Großadmiral Raeder behandelte dann die Gefahren, die neutralen Handelsschiffen drohen, wenn sie sich kriegsmäßig verhalten und damit Anlaß zu Verwechslungen mit feindlichen Schiffen geben. Hierzu gehört auch das Fahren im Konvoi, das als nichts

anderes anzusehen sei als ein Ersatz für die Bewaffnung von Handelsschiffen. Die einzelnen Schiffe wehrten sich zwar nicht selbst, sie übertrügen jedoch den bewaffneten Widerstand gegen die präsenrechtliche Untersuchung auf die geleitenden Kriegsschiffe und erwarteten vom geleitenden Kriegsschiff die Vernichtung des Angreifers. Der deutsche Standpunkt lasse sich ganz knapp auf die Formel bringen: Wer Waffenhilfe in Anspruch nimmt, muß Waffeneinsatz gewärtigen.

Der Großadmiral erörterte sodann die Kriegsgefahren, die den neutralen Handelsschiffen in den Küstengewässern einer kriegführenden Macht drohen. Im Küstenvorfeld eines kriegführenden Landes sei naturgemäß damit zu rechnen, daß von beiden Seiten mit Einsatz aller neuzeitlichen Kampfmittel gekämpft werde. Dies gelte besonders für die Seegebiete vor der englischen Küste, zumal die britische Admiralität die neutralen Handelsschiffe zum Befahren minenverseuchter Gebiete zwingt, und durch den Mißbrauch neutraler Flaggen sowie durch die Verwendung von Handelsschiffen zu Kriegszwecken die Unterscheidung von feindlichen und neutralen Handelsschiffen nahezu unmöglich mache.

Bei der Erörterung der Möglichkeit häufiger Meinungsverschiedenheiten ging der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine auf das Verbot des amerikanischen Präsidenten Roosevelt für die amerikanische Schifffahrt ein, die gefährlichen Zonen von England zu befahren. Er führte hierbei folgendes aus: „Das Verbot ist der beste Beweis gegen das von England geübte Verfahren, das die Neutralen zum Befahren dieser Gebiete zwingt, ohne in der Lage zu sein, ihre Sicherheit zu gewährleisten. Deutschland kann allen Neutralen nur raten, die Politik dieses Präsidenten nachzuahmen.“

Frage: Also gibt es nach Lage der Dinge überhaupt keinen Schutz für die neutrale Schifffahrt in den kriegsgefährlichen Zonen?

Antwort: Solange England seine Methoden beibehält, wohl nicht. Denn, wie gesagt, die Schuld an diesem Tatbestand trägt ausschließlich die britische Regierung. Sie weiß es übrigens selbst, und es läßt sich gewiß kein besserer Kronzeuge dafür anführen als der heutige Erste Lord der britischen Admiralität, Mister Winston Churchill, der in seinem Buch „Die Weltkrise 1914—18“ sich folgendermaßen äußert: „Nehmen wir an, die Ereignisse hätten sich auf dem Lande statt auf dem Wasser zugetragen; nehmen wir an, eine größere Anzahl von Amerikanern oder anderen Neutralen hätten den unter

Geschützfeuer stehenden deutschen Truppen Proviant und Munition zugeschoben; nehmen wir an, daß die Transportkolonnen bestimmte Straßen passieren mußten: wer hätte einen Augenblick gezögert, sie im Trommelfeuer zu vernichten und von der Erdoberfläche zu vertilgen? Wer hätte je gezögert, Städte und Dörfer zu beschießen, nur weil hilflose und harmlose Nichtkämpfer sich dort aufhielten? Kamen sie in die Reichweite der Geschütze, so mußten sie sich der Gefahr aussetzen, erschossen zu werden; und warum sollte nicht das gleiche auch für Torpedos gelten? Warum sollte es zweckmäßig sein, einen Neutralen oder Nichtkämpfer am Lande mit Feuerwaffen umzubringen, wenn er sich in den Weg stellt, und eine abscheuliche Grausamkeit, dieselbe Person auf dem Meere durch Torpedos zu töten? Wo bliebe die Logik, wenn man einen Unterschied zwischen diesen beiden Verfahren machen wollte?“

Ich glaube nicht, daß es eine bessere und einsichtsvollere Unterstreichung der deutschen Auffassung gibt als diese Worte Mister Churchills.

Frage: Für die Neutralen, Herr Großadmiral, erschließen sich damit keine erfreulichen Perspektiven, denn ich entnehme Ihren Worten, daß sie in den Seegebieten um England herum mit einer für sie sehr harten Seekriegführung rechnen müssen. Auch für die USA ist diese Lage ernst, gerade weil Präsident Roosevelt durch die Bezeichnung gefährdeter Zonen, welche die amerikanische Schifffahrt nicht berühren darf, jede Konfliktmöglichkeit auszuschließen versucht hat. Besteht aber nicht die Gefahr, daß außerhalb der unmittelbaren Kriegszone die amerikanische Handelsschifffahrt gefährdet sein könne?

Großadmiral Raeder erteilte abschließend folgende Antwort: „In bewußter Unterstützung der Absichten der Vereinigten Staaten, die Deutschland respektiert, wird die deutsche Kriegsmarine nach Möglichkeit anstreben, Schiffe der USA grundsätzlich zu schonen, wo es auch immer sei. Ich hoffe, daß diese eindeutige Stellungnahme von unserer Seite so verstanden wird, wie sie gemeint ist: Als vorbehaltlos und aufrichtig.“

Die Methoden der deutschen Seekriegführung, die das Urteil keines gerecht Denkenden zu scheuen haben, konnten nicht klarer geschildert werden als durch diese Ausführungen ihres berufenen Leiters.

Inzwischen gingen die Versuche, die Neutralen, besonders die nordischen Staaten, zu beeinflussen, in der feindlichen Presse weiter. Mit größter Eindringlichkeit wurde Norwegen darauf hingewiesen, daß es nicht mehr deutschen Schiffen gestatten dürfe, norwegische Gewässer zu benutzen, Norwegen und Schweden würden ihre eigene Existenz aufs Spiel setzen, wenn sie nicht in dem im Dezember begonnenen russisch-finnischen Kriege für Finnland Partei nähmen.

Diese Hoffnungen, den nordischen Konflikt so auszuweiten, daß schließlich Deutschland mit hineingezogen werde, wurden durch den unerwartet frühen Friedensschluß zwischen Rußland und Finnland am 13. März zunichte gemacht. Noch kurz vorher hatte Chamberlain erklärt, man wolle und werde Finnland helfen und Daladier sogar offen ausgesprochen, daß schon ein Expeditionskorps von 50 000 Mann bereitstehe.

17. März. Auf Grund der Aufklärungsergebnisse der letzten Tage unternahmen stärkere deutsche Kampffliegerverbände in den Abendstunden des 16. März einen Vorstoß nach Nordwesten und griffen in Scapa Flow liegende Teile der britischen Flotte an. Hierbei wurden drei Schlachtschiffe und ein Kreuzer durch Bomben getroffen und schwer beschädigt. Die Beschädigung von zwei weiteren Kriegsschiffen ist wahrscheinlich. Außerdem wurden die Flugplätze Stromneß, Earth-House und Kirkwall sowie eine Flakstellung angegriffen und mit Bomben belegt. Trotz starker Jagd- und Flakabwehr des Feindes führten die deutschen Kampfflugzeuge ihre Aufträge erfolgreich aus und kehrten ohne Verluste zurück.

Dieser erfolgreiche Angriff kam der englischen Admiralität höchst ungelegen. Scapa Flow hatte man nach dem weltberühmt gewordenen Einbruch des Kapitänleutnant Prien als einen zu unsicheren Liegeplatz für die Flotte befunden. Eine Zeitlang war es sehr schwierig gewesen, für große Schiffe überhaupt einigermaßen sichere Häfen ausfindig zu machen. Nach Verstärkung der Verteidigungsanlagen hatte Churchill Scapa Flow als völlig sicher erklärt. Dieser neue deutsche Erfolg machte nun wieder alle Zuversicht zunichte. Den englischen Ablehnungsversuchen, die lediglich die Beschädigung eines Kriegsschiffes, den Tod einer Zivilperson und unwesentlichen Schaden an Land zugaben, wurde in der Auslandspresse nicht geglaubt. Allgemein wurde angenommen, daß die

Schlachtschiffe „Hood“, „Renown“, „Repulse“ und ein Kreuzer schwer beschädigt seien. In London wurde besonders das Versagen der Luftabwehr scharf getadelt.

Am 19. März gegen 20 Uhr griffen britische Flugzeuge die Insel Sylt an. Die Angriffe wurden von einigen Flugzeugen bis 2.40 Uhr fortgesetzt. Ein Haus wurde getroffen, sonst dank der deutschen Abwehr kein Schaden angerichtet. Die meisten Bomben fielen ins Wasser. Ein britisches Kampfflugzeug wurde durch deutsche Flak abgeschossen. In Zusammenhang mit dem Angriff wurde von den britischen Flugzeugen dänisches und niederländisches Hoheitsgebiet überflogen.

Am 20. März griffen deutsche Kampfflugzeuge gegen Abend einen durch Kreuzer, Zerstörer und Flugzeuge stark gesicherten britischen Geleitzug in der Höhe von Scapa Flow sowie ein bewaffnetes Handelsschiff im englischen Kanal erfolgreich an. Der Geleitzug wurde zersprengt. Neun Kriegs- und Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von etwa 42 000 t sind versenkt worden. Zwei weitere Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von etwa 11 000 t wurden schwer getroffen, eins der feindlichen Flugzeuge im Luftkampf abgeschossen. Ein eigenes Flugzeug wird vermißt. Am Vormittag des 20. März wurden einzelne britische Aufklärungsflugzeuge in der Nähe der ost- und nordfriesischen Inseln gesichtet und von der deutschen Abwehr abgewiesen. Die Verluste der britischen Fliegertruppe bei ihrem Angriffsversuch gegen Sylt in der Nacht vom 19. zum 20. März haben sich nach den abschließenden Feststellungen auf drei Flugzeuge erhöht.

Der Churchillschen Behauptung, daß der Geleitzug trotz des Angriffs unversehrt in einem englischen Hafen eingetroffen sein soll, steht die norwegische Feststellung gegenüber, daß allein drei norwegische Schiffe schwer getroffen wurden und eins davon im sinkenden Zustande von seiner Mannschaft verlassen worden sei.

23. März. Der Angriffsversuch auf Sylt stellt sich nach Berichten dänischer Augenzeugen als ein besonders schwerer Neutralitätsbruch heraus. Die veröffentlichten Angriffsskizzen zeigen, daß der Anflug planmäßig über dänisches Gebiet erfolgte.

26. März. Die Neutralitätsverletzungen gegenüber den nordischen Staaten gingen weiter. Dänische Spaziergänger wurden am Strande von Nymindégab durch ein englisches Kampfflugzeug mit Maschinengewehren beschossen. Der Dampfer „E. Hugo Stinnes“ wurde in

dänischen Gewässern ausgeplündert, der Kapitän entführt. Drei andere deutsche Dampfer wurden vor der norwegischen Küste zur Flucht in die Fjorde getrieben. An der Westgrenze wurden nicht weniger als acht Fälle von Überfliegen niederländischen Gebietes festgestellt.

29. März. Nach einer Meldung der „Daily Mail“ wurde ein Staffelführer D. C. P. Wood vom Kriegsgericht verabschiedet, weil er einen von ihm geführten Vorstoß vorzeitig abgebrochen und dafür Kampfhandlungen und Erfolge gemeldet hatte, die niemals stattgefunden hatten. Der Geschwaderführer Graham Bloomfield beging aus gleichem Anlaß Selbstmord, bevor das Kriegsgericht zum Urteilspruch kam. Schließlich hat der Generalinspekteur der Luftwaffe, Sir Edward Ellington, seinen Rücktritt erklärt, offenbar im Zusammenhang mit diesen Meldungen.

Solche Verurteilungen zeugen von einer bedenklichen Demoralisierung des Offizierkorps. Man nahm es eben nicht mehr genau mit der Wahrheit in England. Der Chef der englischen großen Flotte im Weltkriege, Admiral Jellicoe, war ehrlicher, als er nach der Skagerrak-Schlacht einen wahrheitsgetreuen Bericht einreichte. Dieser paßte der Regierung nicht und der in solchen Sachen gewandte Churchill mußte ihn in einer dem englischen Volke besser in die Ohren klingenden Art umredigieren. Jellicoe selbst war im April 1917 als Erster Seelord der Admiralität genötigt, dem amerikanischen Admiral Sims zu gestehen, daß die Veröffentlichungen über die englischen Schiffsversenkungen nur ein Viertel der wirklichen Verluste angaben, die damals bereits 500—600 000 t im Monat erreicht hatten. Man sah sich zu diesen Fälschungen gezwungen, um nicht das schon stark verängstigte englische Volk noch mehr zu beunruhigen. Ähnliche Mittel werden auch heute angewandt.

In Norwegen ist man sehr entrüstet über die Pläne, die Hoheitsgewässer unter britische Kontrolle zu stellen, und weist darauf hin, daß solche Maßnahmen diese Gewässer auch zum freien Operationsgebiet für deutsche Kriegsschiffe machen müssen.

Die Agenzia Stefani meldet aus Tanger: Man erfährt erst jetzt einen neuen schweren Verlust der französischen Kriegsmarine. Der Zerstörer „La Railleuse“ ist, als er Sonnabend, 15.30 Uhr, auslaufen wollte, von einer furchtbaren Explosion zerrissen worden und sofort gesunken. Die Zahl der Toten, Verletzten und Vermißten beläuft sich etwa auf 100. Der Zerstörer „La Railleuse“ ist der erste

einer Klasse, der weitere 13 Einheiten angehören. Wasserverdrängung: 1378 t.

Am 28. März wurde ein britischer Geleitzug bei den Shetlands gesprengt, durch deutsche Kampfflugzeuge. Sechs große Handelsschiffe erhielten Treffer, ein Schiff geriet in Brand, und ein Bewachungsfahrzeug wurde versenkt. Alle eingesetzten Kampfflugzeuge kehrten unversehrt zurück. Tagsüber wurde in verstärktem Maße über der Nordsee, Großbritannien und Frankreich aufgeklärt. Die Flüge erstreckten sich bis nach den Orkney- und Shetland-Inseln. Sie erbrachten trotz heftiger Gegenwehr wertvolle Erkundungsergebnisse. Zwei Aufklärungsflugzeuge sind vom Feindflug nicht zurückgekehrt.

30. März. Die Luftwaffe setzte ihre Aufklärungsflüge trotz ungünstiger Witterung bis in die Abendstunden über der Nordsee, gegen die britische Ostküste und über Frankreich fort. Hierbei wurde ein feindlicher Geleitzug nördlich Flamborough Head angegriffen. Ein den Geleitzug sichernder Kreuzer wurde durch Bombentreffer beschädigt, ein Handelsschiff versenkt und ein anderes getroffen. Ein deutscher Flugzeug kehrte von diesem Unternehmen nicht zurück. Eines der am Vortage als vermißt gemeldeten Aufklärungsflugzeuge ist von einem deutschen U-Boot in der Nordsee treibend gesichtet worden. Die Besatzung wurde an Bord genommen, das Flugzeug versenkt.

Eine im Verlauf des Monats herausgegebene Übersicht ergab, daß durch deutsche Seestreitkräfte insgesamt 46 feindliche und nach England fahrende neutrale Tankschiffe mit 331 000 BRT versenkt wurden. Auf England entfallen davon 32 Tanker mit 230 125 BRT. Damit wurden 10 Prozent der englischen Tankerflotte vernichtet.

Die wöchentlich steigenden Tankerverluste Englands sind in ihrer Auswirkung beinahe empfindlicher als die Verluste an reiner Handelsstonnage. Die britische Admiralität hatte einige Zeit vor dem Kriege den Bedarf an Erdöl für den Kriegsfall auf 15 Millionen Tonnen jährlich veranschlagt. Die britischen Seestreitkräfte sind ausschließlich auf Ölfeuerung eingestellt, ebenso 40 Prozent der Handelsflotte. Daß die Ölversorgung der englischen Regierung außerordentliche Kopfschmerzen macht, beweisen ihre dauernden

Versuche, Tanker aus allen Ländern zu jedem Preise zusammenzu-chartern. Die Versuche, aus Norwegen 1,5 Millionen BRT Tanker-tonnage zu chartern, sind nicht geglückt.

Seekriegsereignisse im April/Juni 1940

In einer großen Rede betonte Churchill noch einmal, daß man Schluß machen müsse mit den Rücksichten auf die Neutralen. Er warf ihnen vor, daß sie die Schuld trügen an der Länge des Krieges; England habe nichts gegen Italien, Rußland, Japan, sondern bekämpfe einzig und allein den Hitlerismus. Die zustimmende englische Presse verkündete vielsagend, daß jetzt die zweite diplomatische Phase des Krieges beginne. Hochfliegende Pläne für Erweiterung des Kriegsschauplatzes wurden erörtert. Man sprach von fünf neuen Blockadefronten, in den norwegischen Gewässern, im Schwarzen Meer, im Stillen Ozean, an den russischen Küsten und im Adriatischen Meere.

2. April. Ein Aufsatz in der französischen Armeezeitung „France Militaire“ bedauert außerordentlich, daß es nicht zu den Ausschiffungen der Alliierten in Norwegen mit Durchmarsch durch Schweden, um nach Finnland zu gelangen, gekommen sei. Diese Operation hätte den großen Vorteil geboten, Deutschland von den Erzminen Schwedens und den Ausfuhrhäfen abzuschneiden. Eine der Lücken in der Blockade wäre geschlossen worden; um dem entgegenzutreten, wäre Deutschland nur die Möglichkeit einer Offensive in Schweden geblieben. Das hätte also die Ausdehnung des Kriegsschauplatzes bedeutet und die Verpflichtung für das Reich, seine Bestände an Brennstoff und an Erzen zu verbrauchen. Der Krieg der Rohstoffe wäre eröffnet worden. Die Ausdehnung des Krieges bis zum Kaukasus und der Blockade bis zum Schwarzen Meer würde dem Reich die Zufuhren an Petroleum und russischem Mangan auf dem Seewege bis zur Donaumündung abschneiden.

Churchill wird zum leitenden Minister für die drei Wehrmachtteile ernannt. Mit der angekündigten Seekontrolle in der Adria wird durch Anhalten jugoslawischer Bauxitladungen für Italien begonnen, was von der italienischen Presse als unerhörte Frechheit bezeichnet wird.

Im Fernen Osten hat der russische Oberbefehlshaber erklärt, daß

künftig russische Kriegsschiffe zum Geleit russischer Handelsschiffe eingesetzt werden.

3. April. Am 2. April wurde die Luftaufklärung über der gesamten Nordsee und über Ostfrankreich fortgesetzt. In den Abendstunden wurden erneut britische Seestreitkräfte in Scapa Flow angegriffen. Obwohl die Wetterlage ungünstig und die Abwehr sehr stark war, gelang es, mehrere Schiffe durch Bomben zu beschädigen.

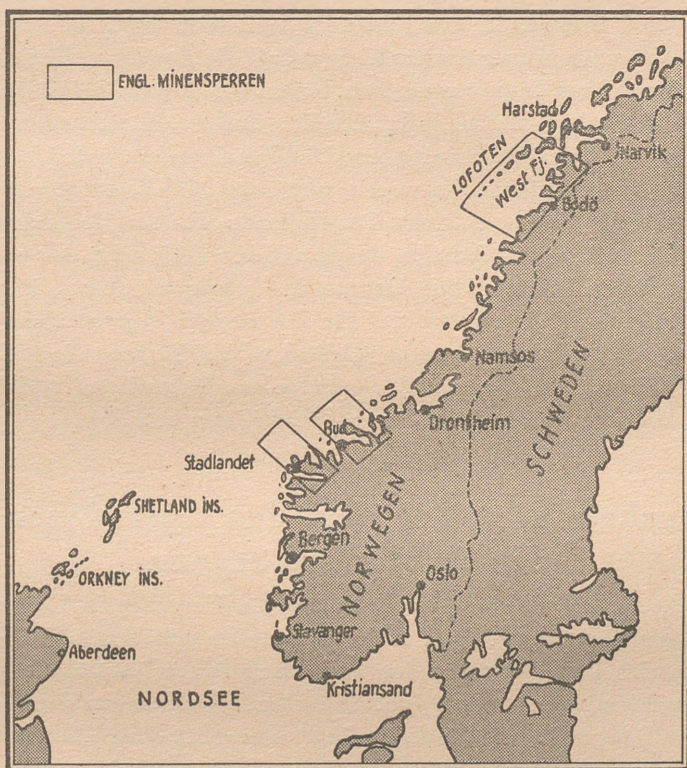
4. April. In der nördlichen Nordsee und vor der britischen Ostküste wurden am Nachmittag des 3. April durch deutsche Kampfflugzeuge britische Kriegsschiffe, Geleitzüge und bewaffnete Handelsschiffe angegriffen. Trotz wiederholter Luftkämpfe mit britischen Jägern und heftiger Flakabwehr von den Kriegs- und Handelsschiffen gelang es den deutschen Angreifern, einen nachhaltigen Erfolg zu erreichen. Schwer getroffen wurden ein Zerstörer, ein Vorpostenboot und zwei Handelsschiffe, drei Vorpostenboote und ein Handelsschiff wurden durch die Brandwirkung der Bomben zerstört. Zwei deutsche Flugzeuge mußten notlanden, die Besatzungen sind gerettet. Ein Flugzeug wird vermißt. Ein englisches Jagdflugzeug wurde abgeschossen.

5. April. Japan erklärt sich gegen die von England angedrohte Seekontrolle im Japanischen Meer, das zwar nicht Hoheits- aber geschlossenes japanisches Interessengebiet sei.

Zur Verstärkung der Blockade hat die britische Regierung eine mit unbegrenzten Mitteln ausgestattete Handelsgesellschaft „British Commercial Corporation“ gegründet. Sie soll durch Aufkäufe von Erz, Öl und Fett usw. in den neutralen Randländern die Ausfuhr nach Deutschland unterbinden. Zugleich wird diesen Ländern die Entziehung überseeischer Rohstoffe angedroht, wenn sie weiter Deutschland beliefern. Zur näheren Beratung sind die Botschafter und Gesandten aus dem Südost-Bereich nach Paris und London bestellt worden.

Die sich mehrenden Nachrichten über die Ankunft englischer und französischer Generalstabs- und Admiralstabsoffiziere in Norwegen lassen immer deutlicher Invasionsabsichten erkennen.

8. April. Sieben feindliche Flugzeuge abgeschossen, davon zwei vor Sylt und fünf an der Westfront. Am Abend neuer Luftangriff auf Scapa Flow, zwei große Schiffe durch direkte Treffer, drei weitere durch nahe Aufschläge beschädigt. In See ein britischer Zerstörer versenkt.



Englische Minensperren in Norwegen

Italien und Jugoslawien erwägen, das Adriatische Meer zu sperren.

Englische Minensperren werden gelegt am Westfjord vor der Ausfahrt von Narvik und vor Bud und Stadlandet zwischen Drontheim und Bergen. In den Besprechungen der englischen Presse über Norwegen wurde immer klarer, daß die Londoner Regierung ganz besonderes Interesse für den Hafen von Narvik habe. Narvik liegt auf 69 Grad Breite gegenüber den Lofoten im innersten Teil des tief ins Land einspringenden Ofot-Fjord, an einer der engsten Stellen des nördlichen Norwegen, nur etwa 30 Kilometer von der schwedischen Grenze entfernt. Der Hafen ist der eisfreie Endpunkt der 473 km langen Ofotbahn, deren anderer Endpunkt, der schwedische Hafen Lulea, sieben Monate des Jahres zugefroren ist. Die Bahn dient als Transportmittel für die riesigen schwedischen Lagerstätten von Magneteisen bei Gellinare und Kiruna, die alljährlich Millionen von Tonnen Erz verschicken. Deutschland und England sind hervorragend an dieser Verschiffung beteiligt.

Teilnahme der Marine an den Operationen in den Nordischen Staaten

9. April. Die Reichsregierung hatte alle Vorgänge in Norwegen auf das genaueste verfolgt. Sie hatte feststellen müssen, im Falle der „Altmark“, daß Norwegen der Verletzung seiner Neutralität nicht wirksam entgegengetreten war. Die Herausforderungen erreichten ihren Höhepunkt, als die britische Admiralität dazu überging, in flagranter Verletzung der norwegischen Neutralität innerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer Minen zu legen. Die Reichsregierung war nicht willens, ähnlich wie die norwegische Regierung, gegen Völkerrechtsbrüche nur zu protestieren. Sie hatte daher in einem Memorandum die Sachlage klargestellt und Schritte unternommen, die sie für notwendig hielt, um den Norden Europas aus den britischen Kriegsausweitungsplänen herauszuhalten.

In dem Memorandum, das der norwegischen und dänischen Regierung überreicht wurde, wird erwähnt, daß die Reichsregierung in Besitz von einwandfreien Unterlagen gelangt ist, daß England und Frankreich beabsichtigen, bereits in den allernächsten Tagen überraschend bestimmte Gebiete der nordischen Staaten zu besetzen. Deutschland übernimmt, so wird weiter ausgeführt, während

dieses Krieges den Schutz der Königreiche Dänemark und Norwegen. Die Reichsregierung ist entschlossen, von jetzt ab mit ihren Machtmitteln den Frieden im Norden gegen jeden englisch-französischen Angriff zu verteidigen und sicherzustellen.

Eine Meldung des Oberkommandos der Wehrmacht gibt nähere Angaben über den Beginn der Operationen:

Um dem in Gang befindlichen britischen Angriff auf die Neutralität Dänemarks und Norwegens entgegenzutreten, hat die deutsche Wehrmacht den bewaffneten Schutz dieser Staaten übernommen. Hierzu sind heute morgen in beide Länder starke deutsche Kräfte aller Wehrmachtteile eingerückt beziehungsweise gelandet. Zum Schutz dieser Operationen sind umfangreiche Minensperren gelegt worden.

Es folgte als ergänzende Sondermeldung:

Am Dienstag früh haben deutsche motorisierte Truppen und Panzerkräfte die deutsch-dänische Grenze bei Flensburg und Tondern überschritten und sind im Vormarsch über Apenrade und Esbjerg nach Norden.

Im Morgengrauen sind deutsche Truppen im Kleinen Belt bei Middelfahrt gelandet und haben sich in den Besitz der dortigen Beltbrücke gesetzt.

Deutsche Seestreitkräfte sind im Großen Belt eingedrungen und haben Truppen in Korsör und Nyborg gelandet.

Von Warnemünde kommend sind Truppen und ein Panzerzug mit der Fähre in Gjedser gelandet und haben von dort den Vormarsch nach Norden angetreten. Gleichzeitig wurde die Brücke im Südteil der Insel Seeland besetzt.

Deutsche Truppen sind im Morgengrauen in Kopenhagen gelandet. Die Zitadelle und die Rundfunkstationen wurden besetzt. Seit 8 Uhr befindet sich die ganze Stadt in deutscher Hand.

Die Operationen im Zuge der Besetzung Dänemarks und der norwegischen Küste sind am 9. April planmäßig verlaufen. Beim Einmarsch und bei den Landungen in Dänemark ist es nirgends zu Zwischenfällen gekommen.

An der Küste Norwegens wurde nennenswerter Widerstand nur bei Oslo geleistet. Er wurde in den Nachmittagsstunden gebrochen, Oslo selbst ist besetzt.

Am Abend gab das OKW folgendes bekannt:

Am Ende des heutigen Tages befinden sich alle militärisch wichtigen Stützpunkte Norwegens fest in deutscher Hand. Insbesondere sind unter anderem Narvik, Drontheim, Bergen, Stavanger, Christiansand und Oslo von starken Kräften besetzt. Dort, wo überhaupt stärkerer Widerstand geleistet wurde, wie in Oslo und Christiansand, ist er gebrochen. Die Küstenbefestigungen, die zum Teil in engerem Zusammenwirken von Kriegsmarine und Luftwaffe mit Stoßtruppen des Heeres genommen wurden, sind zur Abwehr feindlicher Angriffe ebenso bereit, wie starke Teile der Luftwaffe.

Ihr gelang es, mit den zum Teil in die norwegischen Flughäfen verlegten Kampfverbänden, heute abend einem englisch-französischen Flottenverband westlich Bergen starke Verluste beizubringen. Nach den bisher vorliegenden Teilergebnissen sind zwei Schlachtschiffe und zwei schwere Kreuzer von schweren Bomben mehrfach getroffen worden. In Dänemark und Norwegen herrscht Ruhe.

Der Anmarsch weiterer starker deutscher Kräfte vollzieht sich, von feindlicher Einwirkung ungehemmt, nunmehr in schneller Planmäßigkeit.

Ergänzend gab das OKW bekannt:

Auf Grund eingegangener Aufklärungsmeldungen starteten in den Nachmittagsstunden des Dienstag (9. April) stärkere Einheiten der deutschen Luftwaffe von Dänemark und Norwegen aus gegen britische Seestreitkräfte. Festgestellt waren in der nördlichen Nordsee feindliche Schlachtschiffe, schwere und leichte Kreuzer und Zerstörer. Nach bisher eingegangenen Funkmeldungen ist als erstes Teilergebnis festzustellen, daß getroffen wurden durch Bomben schweren Kalibers:

Zwei Schlachtschiffe, durch je drei Volltreffer. Zwei schwere Kreuzer, gleichfalls durch schwere Volltreffer. Ein Schiff liegt gestoppt mit schwerer Schlagseite, ein anderes brennt. Große Ölflecke bedecken weithin die Oberfläche.

Erlaß des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine
(Der Erlaß ist dem gesamten Offizierkorps nach dem Auslaufen zur Aktion vom 9. April bekanntgegeben worden.)

„Der Führer und Oberste Befehlshaber hat der Wehrmacht zur Sicherung der deutschen Lebensinteressen eine Aufgabe gestellt, deren Erfüllung höchste Bedeutung zukommt.

Im Rahmen dieser Unternehmung treten an die Kriegsmarine in besonderem Maße Anforderungen höchster Verantwortlichkeit heran. Von der Leitung und der Einsatzbereitschaft aller beteiligten Seestreitkräfte, von der Entschlossenheit jedes einzelnen mit einer Führungsaufgabe betrauten Offiziers der Kriegsmarine hängt der Erfolg der Gesamtoperation ab.

Die Durchführung und Sicherung der Landungsoperation durch die Kriegsmarine wird überwiegend in einem Raume stattfinden, in dem nicht Deutschland, sondern England mit überlegenen Streitkräften die Seeherrschaft auszuüben in der Lage ist. Die Erfüllung unseres Kampfauftrages muß und wird uns trotzdem gelingen, wenn jeder Führer in der Erkenntnis der Größe seiner Aufgabe das Äußerste daransetzt, das ihm gesteckte Ziel zu erreichen.

Der Ablauf der Ereignisse und die im Verlauf der Einzelunternehmungen an Ort und Stelle sich ergebenden Lagen können nicht vorhergesehen werden. Die Erfahrung lehrt, daß Glück und Erfolg auf der Seite desjenigen stehen, der höchste Verantwortungsfreudigkeit mit Kühnheit, Zähigkeit und Geschicklichkeit verbindet.

Überraschung und schnelles Handeln sind die Voraussetzungen für das Gelingen der Operation und ich erwarte, daß die Führer aller Gruppen und alle Kommandanten von dem unbeirrbaren Willen beherrscht sind, den ihnen befohlenen Zielhafen trotz aller auftretenden Schwierigkeiten zu erreichen, daß sie beim Einlaufen in die Ausschiffungshäfen mit größter Entschlossenheit auftreten und sich nicht durch Anhalte- und Abwehrmaßnahmen örtlicher Befehlshaber oder durch Wachfahrzeuge und Küstenbefestigungen von der Erreichung ihres Zieles abschrecken lassen. Alle Versuche, den Vormarsch der Streitkräfte aufzuhalten oder zu verhindern, sind abzuwehren. Widerstand ist nach Maßgabe der in den Operationsbefehlen erteilten Weisungen mit rücksichtsloser Entschlossenheit zu brechen.

Der Einsatz der Kriegsmarine bei der befohlenen Operation ist groß, der Wille, aller sich der Durchführung entgegenstellenden Hemmnisse Herr zu werden, soll noch größer sein.

Der Glaube an die Gerechtigkeit unserer Sache und das unbedingte Vertrauen zu unserem Führer und Obersten Befehlshaber der Wehrmacht geben uns die Gewißheit, daß der Sieg auch bei der Erfüllung dieser Aufgabe auf unserer Seite sein wird.

Dieser Erlaß ist dem gesamten Offizierkorps nach Auslaufen zur Operation bekanntzugeben.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine:

gez.: Raeder,
Großadmiral.“

10. April. Ein abschließender Bericht des OKW über die gewaltigen Ereignisse des vorangegangenen Tages gibt folgendes bekannt:

Die militärischen Maßnahmen zum Schutze der Neutralität von Dänemark und Norwegen wurden am 9. April von starken Einheiten des Heeres, der Kriegsmarine und der Luftwaffe unter dem Oberbefehl des Generals der Infanterie von Falkenhorst, von Seestreitkräften unter dem Befehl des Generaladmirals Saalwächter und des Admirals Carls und von zahlreichen Verbänden der Luftwaffe unter Führung des Generalleutnants Geißler in engster Zusammenarbeit durchgeführt ...

Die Kriegsmarine hat die ihr gestellte Aufgabe gelöst. Sie bestand darin, die Gesamtoperation gegen die um ein Vielfaches überlegenen britischen und französischen Seestreitkräfte zu sichern und die Transporte und Landungen unter vollem Einsatz zu ermöglichen. Die Landung der deutschen Truppen ist an allen Stellen von Oslo bis Narvik gelungen, eine in der Seekriegsgeschichte bisher einzig dastehende Leistung.

Beim Einlaufen in die Häfen wurde von der Kriegsmarine anfänglicher Widerstand gebrochen. Vor Oslo brachten unsere Schiffsgeschütze schwerste Küstenbatterien zum Schweigen. Beim Niederkämpfen einer 28-cm-Batterie erhielt der Kreuzer „Blücher“ schwere Beschädigungen. Er stieß beim Vordringen auf eine von den Norwegern gelegte Sperre und ging durch mehrere Minentreffer verloren. Der Kreuzer „Karlsruhe“ wurde nach Überwindung ähnlicher starker Widerstände in Kristiansand, nachdem er die Landung der Truppen sichergestellt hatte, schwer beschädigt und sank. Die Besatzungen beider Schiffe sind zum größten Teil gerettet und an Land eingesetzt worden. Die Seeoperationen sind noch im Gange. Erst nach ihrem Abschluß werden auch die den englischen und französischen Seestreitkräften von der deutschen Kriegsmarine zugefügten Verluste und Beschädigungen in vollem Umfange übersehen

werden können. Die von England vorgesehene Besetzung wichtiger norwegischer Stützpunkte sollte sofort im Anschluß an die Anlegung der Minensperre in norwegischen Gewässern stattfinden. Die deutsche Aktion ist diesem Versuch knapp um zehn Stunden zuvor gekommen. Die zu diesem Zweck bestimmten und von Aufklärern festgestellten britischen Seestreitkräfte und Transportschiffe wurden gestern in den späten Nachmittagsstunden von der deutschen Luftwaffe angegriffen und vernichtend geschlagen.

Der Untergang des Kreuzers „Blücher“

Über den Untergang dieses Schiffes wurde später folgendes bekanntgegeben:

Ein Verband der Kriegsmarine unter Konteradmiral Kummetz, bestehend aus mehreren Kreuzern, Torpedobooten und kleineren Fahrzeugen hatte den Befehl, am 9. April, frühmorgens, überraschend in den Oslo-Fjord einzulaufen und die an Bord der Kriegsschiffe eingeschifften Truppen in Oslo zu landen.

Beim Passieren der Festung Oskarsborg eröffneten um 5.30 Uhr norwegische schwere Küstenbatterien plötzlich auf nur 500 m Entfernung das Feuer auf den vorausfahrenden Kreuzer „Blücher“. Das Land war noch in Dunst gehüllt, dagegen war „Blücher“ von Land aus gut zu beobachten. „Blücher“ erwiderte sofort das norwegische Feuer mit allen Geschützen. Es gelang, die norwegische Batterie niederzukämpfen und damit die Einfahrt für weitere deutsche Seestreitkräfte freizumachen. „Blücher“ hatte hierbei mehrere schwere Treffer erhalten. Sie setzten einen Teil der Kesselräume und Maschinen außer Gefecht und riefen im Mittelschiff und am Oberdeck Brände hervor.

Trotz aller Bemühungen der Besatzung gelang es nicht, diese Brände einzukreisen. Nach Passieren der Dröbakenge erhielt „Blücher“ außerdem noch mehrere Treffer norwegischer Torpedobatterien von Land her. Das Schiff wurde dadurch manövrierunfähig. Wegen der eindringenden Wassermassen mußte es aufgegeben werden. Der Kommandant gab den Befehl, das Schiff zu verlassen.

Während der ganzen Zeit der Beschießung zeigten sowohl die Besatzung als auch die eingeschifften Truppen eine vorbildliche Haltung und Disziplin. Auch in den darauffolgenden Stunden des

Unterganges und der Bergung hielten sich alle auf „Blücher“ befindlichen Soldaten hervorragend. Mit einem „Sieg-Heil“ auf Führer und Vaterland, das der Kommandant, Kapitän z. S. Woldag, vor dem Verlassen des Schiffes ausbrachte, versank der Kreuzer mit wehender Flagge. Oslo selbst und seine Befestigungen fielen kurz darauf in deutsche Hand.

Alle Augenzeugen, die den Untergang des Kreuzers erlebten, stimmen darin überein, daß die Haltung sowohl der Besatzung als auch der eingeschifften Truppen während der Beschießung und während des Untergangs des Kreuzers schlechthin unübertrefflich war. Es haben sich hierbei so viele Einzeltaten ereignet, die menschliche Größe und soldatische Disziplin in tiefstem Sinne offenbarten, daß später einmal der Chronist ein ganzes Buch darüber schreiben könnte. Nur wenige Einzelheiten seien hier genannt: Als die schwersten Treffer der Küstenbatterie in den „Blücher“ einschlugen, blieben die Mannschaften der eingeschifften Truppen ruhig auf ihren Plätzen. Es zeigte sich nicht die geringste Panik. Den Verwundeten wurde sofort aufopferungsvolle Hilfe geleistet. In den Augenblicken der ärgsten Beschießung taten die Sanitätsoffiziere ruhig, wie auf dem Verbandsplatz, ihre Pflicht.

Als schließlich der Befehl zum Verlassen des Schiffes gegeben wurde, zeigte sich die wunderbare Disziplin, die den deutschen Soldaten selbst in den gefährvollsten Stunden nicht verläßt. Zahlreiche Beispiele werden berichtet, in denen Jüngere ihre Schwimmwesten älteren Kameraden anboten, ja, selbst gegen deren Willen ihnen einfach ihre eigenen Schwimmwesten umbanden. Da war kein Hasten und kein Drängen, da war nur das gegenseitige Hilfeleisten und Besorgtsein des einen um den anderen.

Ein Rettungskutter blieb fast leer, weil jeder dem anderen den Vortritt lassen wollte. Ein junger Infanterist suchte, bevor er ins Wasser sprang, noch aus dem Haufen von Gewehren sein eigenes — seine Nummer — hervor. Ein anderer holte von einer schon in Brand geratenen Stelle sein Maschinengewehr und schwamm damit an Land. Besonders aber zeigte sich hier die Verbundenheit zwischen Vorgesetzten und Untergebenen. Immer wieder bemühten sich junge Soldaten um ihre älteren Vorgesetzten, um ihnen nur ja die Rettung zu ermöglichen.

Auf einem Floß lag ein schwerverletzter Fähnrich. Die Männer konnten das Floß nicht richtig handhaben. Es drohte, in den Sog

des bald versinkenden „Blücher“ hineinzugeraten. Da ließ sich der sterbende Fähnrich aufrichten, gab ruhig seine Kommandos, und so kam das Floß an Land.

Schließlich neigte sich der „Blücher“ und begann mit dem Bug zu sinken. Die am Ufer stehenden Soldaten sangen das Deutschlandlied. Einsam stand auf dem sich immer mehr heraushebenden Heck ein deutscher Soldat. Entblößten Hauptes stand er aufgerichtet, die rechte Hand zum deutschen Gruß erhoben, und versank so mit dem Schiff. Das Schicksal wollte es, daß dieser Mann vom Sog wieder emporgerissen wurde und von einem Rettungsfloß aufgenommen werden konnte.

Es war der Schütze Jüngert aus Berlin, der bald wieder wohlbehalten zu seiner Truppe zurückkehren konnte.

Das OKW gab bekannt: Im Morgengrauen des 10. April versuchten englische Seestreitkräfte in Narvik einzudringen. Der Angriff wurde von den dort liegenden Einheiten der Kriegsmarine mit schweren Beschädigungen und Verlusten für die Engländer abgewiesen. Drei britische Zerstörer wurden vernichtet. Bei einem weiteren Zerstörer gibt die britische Admiralität schwere Beschädigungen und Kampfunfähigkeit zu. Am 8. April ist bei anderer Gelegenheit schon ein britischer Zerstörer versenkt worden.

Das Geheimnis des beabsichtigten britischen Vorstoßes gegen Norwegen ist nun endgültig geklärt. Die britische Expeditionstruppe sollte neben anderen Plätzen Bergen besetzen. Zu diesem Zweck hatte England schon vorher unter der Bezeichnung Finnlandhilfe fünf Transportschiffe nach Bergen geschickt, die Geschütze und Munition an Bord hatten. Man brauchte daher nur noch die Truppen selbst nach Bergen zu bringen und konnte sie dann sofort bewaffnen. Die deutsche Aktion ist für die Engländer eben zu früh gekommen.

11. April. Die Verstärkung der deutschen Truppen in Norwegen vollzog sich unter dem Schutz der Marine planmäßig.

Die zur bewaffneten Aufklärung eingesetzten Kräfte hatten infolge schlechter Sichtverhältnisse nur an zwei Stellen Gefechtsberührung mit dem Gegner. Ein britischer Zerstörer wurde durch Bomben schweren Kalibers getroffen, eine Flak- und eine Scheinwerferbatterie im Gebiet von Scapa Flow durch Bombeneinschläge außer Gefecht gesetzt.

Britische Jagdflugzeuge griffen mehrmals deutsche Aufklärer ohne Erfolg an. Ein britisches Jagdflugzeug wurde vor den Shetlandinseln abgeschossen.

Die dänische Regierung war der deutschen Aufforderung gefolgt und leistete dem deutschen Vordringen keinerlei Widerstand. Die Bevölkerung Dänemarks zeigte durch ihr ruhiges verständiges Verhalten, daß sie den Ereignissen Verständnis entgegenbringe. In Norwegen waren die Verhältnisse anders. Obwohl die bevorstehende Invasionsabsicht der Westmächte durch die Anwesenheit englischer Transportschiffe mit Kriegsmaterial in Bergen klar erwiesen war, stellte sich die norwegische Regierung offen auf die Seite unserer Feinde und versuchte, Widerstand zu organisieren.

12. April. In Gegend Drontheim wurde ein Angriff britischer Flugzeuge erfolgreich abgewiesen. Am Nachmittag versuchten leichte englische Seestreitkräfte vergeblich, in den Drontheim-Fjord einzudringen. Ein zu gleicher Zeit stattfindender Angriff britischer Torpedoflugzeuge blieb ohne jegliche Wirkung. Bei Drontheim wurden weitere norwegische Küstenbatterien übernommen und abwehrbereit gemacht.

Die Kriegsmarine setzte im Laufe des 11. April ihre Operationen fort. Wie bereits gemeldet, wurden vor Narvik zwei englische Zerstörer versenkt. (Damit erhöht sich die Zahl der feindlichen Zerstörerverluste vor Narvik auf sechs.)

Einheiten der Luftwaffe unterstützten die deutschen Truppen in Norwegen durch zahlreiche Erkundungs- und Sicherungsflüge. In den neu errichteten Luft- und Seestützpunkten sind seit dem 10. April mittags zahlreiche Flakbatterien feuerbereit. Aufklärungsflugzeuge sicherten das Seegebiet vor der norwegischen Küste und stießen bis weit über die nördliche Nordsee zur Erkundung feindlicher Seestreitkräfte vor. Auf Grund der Aufklärungsergebnisse griff ein Kampffliegerverband in den Abendstunden feindliche Kriegsschiffe 200 km nordwestlich Drontheim an. Ein Flugzeugträger wurde durch Volltreffer einer schweren Bombe schwer beschädigt, ein schwerer Kreuzer durch zwei Bomben getroffen und bewegungsunfähig gemacht.

13. April. Die Kriegsmarine hat die in den besetzten norwegischen Häfen angetroffenen Einheiten der norwegischen Kriegsmarine übernommen und mit deutschen Besatzungen in Dienst gestellt. Landungsversuche der Briten fanden an keiner Stelle statt.

Truppenteile, die beim Vormarsch angetroffen wurden, haben keinerlei Widerstand geleistet.

14. April. Deutsche Zerstörer, unter Führung des Kommodore Bonte, die die Landung in Narvik und die erste Einrichtung der Truppen gesichert hatten, bestanden in den letzten Tagen, unterstützt von deutschen U-Booten und Flugzeugen, schwere Kämpfe gegen die wiederholten Einbruchversuche der englischen Streitkräfte.

Am 13. April mittags führte der Feind abermals einen Großangriff durch. Er setzte zu diesem Zweck ein Geschwader, bestehend aus zwei Schlachtschiffen, Flugzeugträgern, Kreuzern und zahlreichen Zerstörern ein. Trotzdem sind unsere eigenen Zerstörer wieder zum Angriff auf die britische Überlegenheit angetreten.

Bei diesen schweren Kämpfen wurde der britische Zerstörer „Cossak“ von Marine- und Luftstreitkräften in Brand geschossen und strandete.

Der Zerstörer „Eskimo“ sowie weitere Zerstörer wurden desgleichen schwer beschädigt bzw. vernichtet.

Die Gesamtverluste des Feindes sowohl als unsere eigenen sind noch nicht in vollem Umfange zu übersehen.

Der Führer der Zerstörer, Kapitän z. S. und Kommodore Bonte, ist bei der Verteidigung von Narvik in heldenmütigem Kampfe gegen britische Übermacht gefallen. Etwa zwei Drittel der Besatzungen der beschädigten und nicht gefechtsbereiten Zerstörer, die ihre Munition restlos verschossen hatten, wurden in die Verteidigung Narviks zur Verstärkung der im dortigen Raum eingesetzten Heerestruppenteile eingegliedert.

Über die Kämpfe um Narvik und die Heldentaten unserer Zerstörer gab das OKW später folgenden zusammenfassenden Bericht:

Unter den Kampfhandlungen, die im Zusammenhang mit der Besetzung, beziehungsweise Eroberung der norwegischen Plätze und Stützpunkte stehen, nimmt für alle Zeiten einen besonders ehrenvollen Platz der Kampf des Zerstörerverbandes Narvik ein.

Nachdem nunmehr der mündliche Bericht eines verwundeten Seeoffiziers, der an den Kämpfen vor Narvik teilgenommen hat, vorliegt, ist das Oberkommando der Wehrmacht in der Lage, auch der deutschen Öffentlichkeit von dem heldenmütigen Einsatz dieses Teiles unserer leichten Streitkräfte Kenntnis zu geben.



Küstengebiet bei Narvik

Als die Zerstörer unter Führung von Kapitän z. S. und Kommodore Bonte unter schwersten Wetterbedingungen den Eingang des Vestfjordes erreicht hatten, liefen sie trotz dichten Nebels und obwohl alle Feuer durch Norwegen gelöscht waren, in den Fjord ein und standen am 9. April genau zu der befohlenen Zeit vor Narvik. Im Hafen lagen zwei norwegische Panzerschiffe. Sie befolgten die Aufforderung, der deutschen Zerstörerflottille keinen Widerstand zu leisten, nicht, sondern eröffneten das Feuer auf die deutschen Streitkräfte. Sie wurden versenkt.

Anschließend fand unter dem Schutz der Zerstörer die Landung der Truppen planmäßig statt.

Am frühen Morgen des 10. April stießen erstmalig englische Kreuzer und Zerstörer gegen Narvik vor.

Nach einem erbitterten Gefecht gelang es, den englischen Angriff abzuschlagen. Drei englische Zerstörer waren vernichtet und einer schwer beschädigt. Auf deutscher Seite wurden zwei Zerstörer so schwer getroffen, daß sie am nächsten Morgen aufgegeben werden mußten.

Auch die weiteren englischen Angriffe von See her und zur Luft wiesen unsere Zerstörer, die ihren Aufenthalt im Hafen zur Übernahme von Öl und dem Ausbessern erlittener Schäden über die geplante Frist hinaus ausdehnen mußten, ohne Schwierigkeiten ab.

Am Sonnabend, dem 13. April, setzten die Engländer, nachdem sie unterdes schwerste Verstärkungen herangezogen hatten, zu dem schon gemeldeten Großangriff an.

In heroischem Einsatz nahmen unsere Zerstörer den ungleichen Kampf auf und verwehrten den britischen Streitkräften das Eindringen in den Hafen.

Erst als die letzte Granate und der letzte Torpedo abgeschossen waren, zogen sie sich in das Innere des Fjords zurück, in dem Bestreben, nunmehr möglichst viel Material zu retten und Soldaten abzugeben für die weitere Verteidigung Narviks.

Um das Anlandbringen der Besatzung dieser Schiffe zu decken, legte sich einer der Zerstörer quer in den engen Fjord und hielt unter dem zusammengefaßten Feuer einer ungeheuren Übermacht mit den letzten Resten seiner Munition die Engländer ab.

Dadurch sind alle deutschen Schiffe dem Zugriff des Feindes entzogen worden.

Es war daher der feindlichen Übermacht nicht gelungen, auch

nur ein deutsches Schiff zu versenken, solange es noch über Munition verfügte.

Die Besatzungen, Offiziere und Männer, des Zerstörerverbandes von Narvik haben im Angriff und in der Verteidigung bis zum letzten Schuß gekämpft und dem überlegenen Gegner schwerste Verluste beigebracht.

Sie haben als deutsche Soldaten die Ehre der deutschen Kriegsmarine und die ruhmvolle Überlieferung der Torpedobootwaffe im höchsten Maße gewahrt.

Die deutsche Wehrmacht blickt mit Befriedigung auf sie, das deutsche Volk aber kann stolz auf diese seine Söhne sein.

Narvik und seine Umgebung sind in deutscher Hand.

Ein Vorfall, über den später berichtet wurde, darf hier nicht unerwähnt bleiben: Während des schweren Kampfes am 13. April war von deutscher Seite alles geschehen, um die im Wasser treibende Besatzung des vernichteten Zerstörers „Hunter“ zu retten. Demgegenüber entblödeten sich die Engländer nicht, auf die Besatzung des letzten deutschen Zerstörers, die nach Versenkung ihres Schiffes auf den Strand zu schwammen, mit Maschinengewehren zu feuern. Dieses Verfahren übertrifft an Gemeinheit noch die Ermordung der wehrlosen „Altmark“-Leute durch die Besatzung des Zerstörers „Cossak“. Die Strandung dieses Piratenschiffes war uns Deutschen eine Genugtuung.

14. April. Schwere Seestreitkräfte sicherten während einer mehrtägigen Operation die Landung der deutschen Truppen in den norwegischen Häfen. Sie wiesen am 9. April einen Angriff schwerer britischer Seestreitkräfte ab, bei dem der britische Schlachtkreuzer „Renown“ beschädigt wurde. Unsere schweren Seestreitkräfte sind unversehrt.

In Stavanger, Drontheim, Bergen und Kristiansand verlief der Tag ruhig. Auch hier wurden die deutschen Verteidigungsanlagen ausgebaut und verstärkt.

Im Raum von Oslo sind die deutschen Truppen nach Norden, Osten und Westen im stetigen Vorgehen; u. a. wurden Sarpsborg und Askim besetzt. In Heidstadtmoen legten 100 Offiziere und 1500 Mann der norwegischen Wehrmacht die Waffen nieder.

In Dänemark wurden wichtige Punkte der Küste durch Einsatz schwerer Batterien abwehrbereit gemacht.

Ein deutsches U-Boot hat nördlich der Shetland einen Kreuzer der „Glasgow“-Klasse torpediert. U-Jagdverbände vernichteten im Skagerrak drei feindliche Unterseeboote.

15. April. In dem südnorwegischen Raum wurden am 14. April weitere Truppen, Material und Ergänzungen aller Art zugeführt, die Lage damit zunehmend gesichert und gefestigt.

Im Skagerrak vernichteten unsere dort operierenden Streitkräfte zwei weitere feindliche U-Boote, so daß sich die Zahl der in den letzten Tagen von See- und Luftstreitkräften versenkten U-Boote auf sieben erhöht.

Das norwegische Torpedoboot „Hval“ wurde genommen. Es wird mit deutscher Besatzung in Dienst gestellt.

16. April. Die Kriegsmarine baute in Drontheim, Bergen und Stavanger die Sicherung der Häfen aus und verstärkte den Küstenwachtdienst. Die U-Bootsbekämpfung wurde fortgesetzt, so daß die Operationsmöglichkeiten für feindliche U-Boote weiter eingeschränkt worden sind.

Erfolge ohnegleichen hatten die ersten Aprilwochen der deutschen Wehrmacht gebracht. Die glänzende Anerkennung, die das Oberkommando der Wehrmacht der Kriegsmarine für ihre Erfolge ausgesprochen hatte, war wohl verdient gewesen. Angesichts der größten Flotte der Welt war in den fast schon als englisch behandelten norwegischen Gewässern ein Küstengebiet von 2000 km Länge erobert worden. Kühner und voller Einsatz jedes einzelnen Kriegsschiffes, jedes einzelnen Marineangehörigen haben zur Überwindung der vorhandenen Schwierigkeiten und zum Gelingen des Ganzen beigetragen. Allergrößte Eile war dabei geboten.

Englisches Kriegsgerät lag in Bergen bereit. Die Truppen, die es verwenden sollten, waren unter stärkster Kriegsschiffbedeckung im Anmarsch. Dicht vor ihnen drangen deutsche Streitkräfte, zum Teil nachts, in die engen unzugänglichen Fjorde ein. Weder englische Vorposten, weder englische noch norwegische Minensperren, auch nicht der Widerstand vereinzelter starker Küstenbefestigungen konnten das deutsche Vorgehen aufhalten.

„Es war ein grandioses Unternehmen“, schreibt die englische Zeitung „Manchester Guardian“, man müsse sich fragen, wie die deutsche Flotte dies alles fertiggebracht habe, wie es unter anderem möglich gewesen sei, daß sechs Zerstörer an den englischen Wach-

posten vorbei in das entlegene Narvik vordringen konnten. Dies allein genüge schon, um dem deutschen Vorgehen große Genialität zusprechen zu müssen. Es sei auch wahr, daß Deutschland die englische Blockade gefährde, wenn es die Besetzungen festhalten könne.

Wie sollte man nun die Deutschen wieder vertreiben? Die feindliche Presse wimmelte von weisen Ratschlägen. Zuerst hieß es, vereinigte englische, französische und sogar polnische Seestreitkräfte ständen bereits im vollen Kampf mit den unbesonnenen Deutschen. Am Donnerstag — dem 12. April — werde der Erste Seelord dem Unterhaus Näheres über die Erfolge berichten, verkündete verheißungsvoll Winston Churchill. Aber der Donnerstag kam und mit ihm furchtbare Enttäuschungen. Churchill mußte zugeben, daß die deutsche Flotte bis Narvik vorgestoßen sei, daß dort später fünf englische Zerstörer vergeblich angegriffen hätten und zwei von ihnen versenkt, zwei weitere schwer beschädigt seien. Von englischen Erfolgen mußte er schweigen.

Dann orakelten französische Zeitungen, bis zum Sonnabend werde die Landung französisch-englischer Truppen durchgeführt sein. Die „Times“ war vorsichtiger geworden, sie wies darauf hin, daß solche Unternehmungen eingehende Vorbereitung und daher Zeit brauchen. Eine deutliche Warnung vor unüberlegten Landungsversuchen lag in diesen Worten, eine Warnung, die für England von den Ereignissen des Weltkrieges her volle Berechtigung hat. Denn nicht weniger als 30 000 Tote, zehn Kriegsschiffe und riesige Mengen von Kriegsmaterial hat England im Jahre 1915 das Landungsunternehmen gegen die Dardanellen und Gallipoli gekostet, das mit einem völligen Mißerfolg endete.

Die Seele dieses Unternehmens war derselbe gewesen, der jetzt den englischen Seekrieg leitete, der Erste Lord der Admiralität, Winston Churchill. Aber dieses Mal war er vorsichtiger geworden. Englische Armeetruppen wurden bei Harstad, 70 km von Narvik, gelandet. Der Platz hatte keine strategische Bedeutung für eine Operation großen Stils. Man wollte aber offenbar mit allen Kräften versuchen, die wichtige aus Schweden kommende Erzbahn wieder in Besitz zu bekommen.

Gleichzeitig ließ die Admiralität in der üblichen großsprecherischen Tonart verbreiten: Legung eines Minenfeldes in der Ostsee und ihren Zugängen, mit Ausnahme der schwedischen Hoheitsgewässer, das die ganze südliche Ostsee und die beiden Belte aus-

füllt und sich bis zwölf Meilen südlich von Memel ausdehnt. Ganze dänische und deutsche Ostseeküste minenblockiert.

Die Meldung sollte beruhigend wirken auf das erregte englische Volk, für jeden Sachverständigen trug sie den Stempel größter Unglaubwürdigkeit. Die Länge der deutschen Ostseeküste allein beträgt von Kiel bis Memel 400 Seemeilen (eine Meile gleich 1,85 km). Die größte Minensperre, welche die Engländer im Weltkrieg gelegt haben, war die Anfang 1918 fertig gewordene zwischen Norwegen und den Orkneys. Die zu sperrende Entfernung betrug 250 Seemeilen. Hierfür wurden nicht weniger als 100 000 Minen gebraucht. Der Erfolg dieses Riesenwerkes war, beiläufig bemerkt, der Verlust von nur zwei deutschen U-Booten. Admiral Jellicoe, der damalige Erste Seelord der Admiralität, hat in seinen Erinnerungen die ungeheuren Schwierigkeiten geschildert, die das Legen dieser Sperre machte. Monate hat es gedauert, bis sie fertig war.

Aber sein heutiger Nachfolger Churchill war eben genialer, er hatte eine Sperre, die noch 140 Seemeilen länger ist, einfach im Handumdrehen von heute auf morgen gelegt. Und das Wunderbare dabei war, daß die deutschen Vorposten in der Luft, die, wie die Engländer genau wissen, recht wachsam sind, von dieser ungeheuren Leistung auch nicht das geringste gemerkt hatten.

Der Marinesachverständige einer lettischen Zeitung nahm sich in dankenswerter Weise die Mühe, Churchills neueste Erfolgsmeldung näher zu beleuchten. Er wies darauf hin, daß das Skagerrak und Kattegatt durch deutsche und dänische Minenfelder gesperrt sind, die ohne Minensucher nicht durchquert werden können. In Stockholmer Marinekreisen wurde die Ansicht laut, englische Flugzeuge hätten die Minenlegung durchgeführt. Aber Flugzeuge können nur einige wenige Minen mit sich führen, und bis Memel ist die Entfernung für schwer belastete englische Flugzeuge zu weit. Auch englische U-Boote könnten, wenn überhaupt für solche Zwecke eingerichtet, nur wenige Minen mit sich führen, für das Legen einer breiten Sperre kommen sie nicht in Frage.

Die ganze Meldung stellte sich demnach als ein mit echter englischer Unverfrorenheit verbreiteter Schwindel heraus. Den Neutralen wollte man damit Angst machen, aber, wie aus Zeitungen der Randstaaten zu entnehmen, hatten auch diese die Unglaubwürdigkeit der Meldung durchaus erkannt.

17. April. Ein deutsches U-Boot versenkte nordöstlich der Shet-

lands einen Zerstörer der „Tribal“-Klasse. Mehrere norwegische Torpedoboote wurden von der Kriegsmarine in Dienst gestellt.

18. April. Die U-Boots-Jagd im Skagerrak und Kattegatt wurde weiter durchgeführt.

Die planmäßige Versorgung der norwegischen Häfen wurde trotz schwieriger Wetterlage in verstärktem Maße fortgesetzt.

Stavanger wurde in den Morgenstunden des 17. April durch britische Kreuzer aus weiter Entfernung beschossen. Deutsche Kampfflugzeuge griffen darauf die beim Angriff beteiligten sowie weiter nördlich stehende Schiffseinheiten an. Ein Kreuzer erhielt einen Volltreffer schwersten Kalibers und sank sofort. Ferner wurden insgesamt vier Volltreffer schweren und schwersten Kalibers auf leichten und schweren Kreuzern erzielt, auch ein Zerstörer erhielt einen Volltreffer schwersten Kalibers.

19. April. Die Kriegsmarine setzte die U-Boots-Jagd im Skagerrak und Kattegatt fort. Die Vernichtung von drei feindlichen U-Booten ist wahrscheinlich.

Die Minenoperationen zum Schutze der norwegischen Häfen und zur Abriegelung des Skagerrak nahmen ihren Fortgang. Bei der Sichtung der in norwegischen Häfen vorgefundenen Munitionsbestände wurde zahlreiches englisches Kriegsgerät, unter anderem Minen, sichergestellt.

Im Hardanger Fjord vernichteten Schnellboote bei einer Patrouillenfahrt ein norwegisches Torpedoboot.

Zu der Torpedierung eines Kreuzers der „Glasgow“-Klasse nördlich der Shetland-Inseln meldet der von Fernfahrt zurückgekehrte U-Boots-Kommandant, daß der von feindlichen Zerstörern stark gesicherte Kreuzer durch eine unmittelbar nach dem Torpedotreffer ausgelöste innere Detonation vernichtet wurde. Die von diesem U-Boots-Kommandanten, Korvettenkapitän Hartmann, versenkte Tonnage beläuft sich nach der letzten Fernfahrt auf insgesamt rund 107 000 Tonnen.

Der Nachschub für die in Norwegen eingesetzten Truppen vollzog sich planmäßig.

20. April. Der Tagesbefehl des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine lautet:

„Soldaten der Kriegsmarine!

Am heutigen Geburtstage unseres Führers und Obersten Befehlshabers erneuern wir unseren Schwur, mit dem wir ihm unbedingte

Treue und Gehorsam gelobt haben. Wir wollen getreu diesem Eid den uns aufgezwungenen Kampf mit unerschütterlichem Mut, harter Entschlossenheit und unbändigem Siegeswillen führen und den von der Kriegsmarine im Kampf gegen vielfache Übermacht erzielten beispiellosen Erfolgen neue hinzufügen. Mit felsenfestem Vertrauen sehen wir auf zu dem Manne, der unser Volk zu neuer Größe emporführt. Wir folgen ihm auf dem Weg, den er vorangeht, in der stolzen Gewißheit, daß das gesteckte Ziel erreicht und der Endsieg unser sein wird. Das walte Gott!

Es lebe der Führer!“

21. April. Deutsche Seestreitkräfte versenkten im Hardanger Fjord einige kleinere norwegische Kriegsfahrzeuge, darunter den norwegischen Minenleger „Tyr“, und kämpften eine Landbatterie nieder.

Die Mannschafts- und Materialtransporte nach Norwegen laufen in erhöhtem Maße weiter. Ein ehemaliger polnischer Zerstörer wurde durch ein U-Boot nordöstlich der Shetlandinseln versenkt.

Zu diesen kurzen Meldungen des OKW ist auszuführen:

Die Nachschubfrage wurde in dem Kampf um Norwegen von wichtigster entscheidender Bedeutung. Aus dem Lande selbst ist, zumal bei der feindlichen Haltung der Regierung und der Bevölkerung, nur ein kleiner Bruchteil des ungeheuren Nachschubs für die kämpfende deutsche Truppe heranzuholen. Flugzeuge können nur in geringem Maße für Zwecke des Nachschubs eingesetzt werden. Als Trägerin des gesamten Nachschubs ist daher die Kriegsmarine anzusehen.

Da auch England erkannt hat, daß der Besitz oder Nichtbesitz Norwegens dem Kriege eine entscheidende Wendung geben, und daß die Abschnürung des Nachschubs die in Norwegen kämpfende deutsche Truppe tödlich treffen kann, sucht es die Nachschubstraßen mit einem ungeheuren Einsatz von Seestreitkräften zu durchstoßen und zu unterbinden.

Auf die Kriegsmarine fällt daher nicht allein die Sammlung, Verteilung, Einschiffung, Unterbringung und Ausschiffung von Personal und Material, sondern vor allem auch die Sicherung der ihr anvertrauten Kampfwerte gegen feindliche Angriffe.

Unsere verhältnismäßig kleine Kriegsmarine hat sich daher beim Geleiten von Transporteinheiten eines um ein Vielfaches überlegenen Gegners zu erwehren, Schlachtschiffe des Gegners, Kreuzer

und Zerstörer können den Nachschubkolonnen in die Flanke stoßen, Unterseeboote und Minen liegen unsichtbar auf der Lauer, und Flugzeuge bedrohen den Nachschub von oben her.

Dabei muß berücksichtigt werden, daß dem Feinde die allgemeine Richtung der Nachschubstraße bekannt ist, da ja die Kriegsmarine zur Bewältigung des Nachschubbedarfs einen nordsüdlich laufenden Pendelverkehr durchführen bzw. sichern muß.

Still und ohne Aufheben geht diese aufopfernde, entsagungsvolle und gefährliche Arbeit der Kriegsmarine vor sich. Es sind Männer am Werk, die wissen, daß hier, abgesehen von einzelnen Heldentaten und Husarenstücken, insbesondere Hingabe und eiserne Pflichterfüllung jedes einzelnen unter stetem Einsatz des Lebens der kämpfenden Truppe helfen.

Am 20. April hatte der Feind mit starken Verbänden bei Andalsnes, in dem malerischen Romsdal-Fjord und bei Namsos Landungsversuche gemacht. Englische und französische Truppen sollten von den beiden Plätzen aus nordwärts und südwärts gegen Dronthem vorgehen. Gegen diese Landungsversuche ging ein Angriff starker Kampffliegerverbände mit außerordentlicher Wirkung vor. Bei Andalsnes wurde ein Kreuzer mit einer Bombe schwersten Kalibers getroffen und versenkt. Ein anderer Kreuzer erhielt Bombentreffer mittleren Kalibers, zeigte Stichflammen und setzte sich anschließend auf Strand. An einer anderen Stelle wurde ein Truppentransportschiff von 15 000 t in Brand gesetzt. Ein zweiter Truppentransporter erhielt durch Bombeneinschlag starke Schlagseite.

22. April. Bei der U-Boots-Jagd im Skagerrak und Kattegatt wurden zwei feindliche U-Boote vernichtet. In der norwegischen Marinewerft Horten wurde der Betrieb wiederaufgenommen.

Englische Seestreitkräfte beschießen erneut den Hafen von Narvik. Unsere um Dronthem versammelten Truppen stießen, unterstützt von leichten Seestreitkräften, bis auf 100 km in nördlicher Richtung vor, warfen den dort befindlichen Feind und sperren die von Namsos nach Süden führenden Verbindungswege.

Vor der mittleren norwegischen Westküste und dem Seegebiet von Andalsnes griffen Kampfverbände erneut englische Kriegs- und Transportschiffe an. Sie versenkten trotz heftiger Abwehr einen Zerstörer und einen Transporter. Ein Transportschiff von etwa 5000 t wurde durch Brandwirkung vernichtet.

24. April. Im Namsos-Fjord wurde ein Zerstörer schwer beschädigt, bei Andalsnes ein weiterer Zerstörer und ein Transporter so getroffen, daß auf beiden Schiffen Feuer ausbrach.

25. April. Bei der U-Boots-Jagd im Skagerrak wurden zwei feindliche U-Boote vernichtet.

Eine Vorpostenflottille sichtete bei diesigem Wetter am Westausgang des Skagerrak eine Gruppe französischer Zerstörer auf nahe Entfernung. Trotz erheblicher Überlegenheit der feindlichen Kräfte griffen die Vorpostenboote sofort an. Nach kurzem Gefecht lief der Feind mit höchster Fahrt ab und kam mit westlichem Kurs außer Sicht.

Drei moderne norwegische Zerstörer wurden mit deutschen Besatzungen in Dienst gestellt.

28. April. Die Luftwaffe bekämpfte britische Landungstruppen bei Harstad und Andalsnes erfolgreich. Vor Narvik wurde ein britischer Kreuzer mit einer schwersten Bombe mittschiffs getroffen. Vor Andalsnes wurde ein englischer Flak-Kreuzer durch verschiedene Treffer außer Gefecht gesetzt. Im Molde-Fjord wurden drei britische Transportdampfer versenkt, vier weitere schwer getroffen.

29. April. Im Küstengebiet von Mittel-Norwegen erhielten zwei britische Kreuzer Volltreffer mittleren Kalibers. Bei elf Transport- und Nachschubschiffen wurden schwere Bombentreffer erzielt, so daß ein Teil der Schiffe vernichtet wurde.

Die Säuberung der norwegischen Gewässer von kleinen Widerstandsnestern wird durch die Kriegsmarine laufend und mit Erfolg durchgeführt. In einem Fjord wurden zahlreiche Handelsschiffe mit Banngut festgestellt und beschlagnahmt.

30. April. Unserer U-Boots-Jagd im Skagerrak und Kattegatt sind zwei bis drei weitere feindliche U-Boote zum Opfer gefallen.

3. Mai. Deutsche Seestreitkräfte haben bei erfolgreicher Fortsetzung der U-Boots-Jagd im Skagerrak zwei weitere feindliche U-Boote vernichtet.

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat am 30. April an die an den Kämpfen in Norwegen beteiligten Verbände nachstehenden Tagesbefehl erlassen:

„Soldaten des norwegischen Kriegsschauplatzes!

In unbändigem Vorwärtsdrängen haben deutsche Truppen heute die Landverbindung zwischen Oslo und Drontheim hergestellt. Da-

mit ist die Absicht der Alliierten, uns doch noch durch eine nachträgliche Besetzung norwegischen Bodens auf die Knie zwingen zu können, endgültig gescheitert.

Einheiten des Heeres, der Kriegsmarine und der Luftwaffe haben in vorbildlichem Zusammenwirken eine Leistung vollbracht, die in ihrer Kühnheit unserer jungen deutschen Wehrmacht zur höchsten Ehre gereicht.

Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften! Ihr habt auf dem norwegischen Kriegsschauplatz gegen alle Unbilden zur See, zu Lande und in der Luft und gegen den Widerstand des Feindes gekämpft. Ihr habt die ungeheuerliche Aufgabe, die ich im Glauben an Euch und Eure Kraft stellen mußte, gelöst.

Ich bin stolz auf Euch. Die Nation spricht Euch durch mich ihren Dank aus. Zum äußeren Zeichen der Anerkennung und dieses Dankes verleihe ich dem Oberbefehlshaber in Norwegen, General von Falkenhorst, das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz. Ich werde auf Vorschlag Eurer Oberbefehlshaber auch die Tapfersten unter Euch auszeichnen. Der höchste Lohn für Euch alle darf aber schon jetzt die Überzeugung sein, daß Ihr im schwersten Schicksalskampf unseres Volkes um Sein oder Nichtsein einen entscheidenden Beitrag geleistet. Ich weiß, Ihr werdet die Euch gestellte Aufgabe auch fernerhin erfüllen.

Es lebe unser Großdeutschland!“

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat für hervorragende Verdienste das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz verliehen:

Dem Marinegruppenbefehlshaber West, Generaladmiral Saalwächter.

Dem Vizeadmiral Schniewind, Chef des Stabes der Seekriegsleitung.

Dem Konteradmiral Dönitz, Befehlshaber der U-Boote.

Dem Kapitän zur See Bey, Führer der Zerstörer.

Dem Korvettenkapitän Hartmann, einem besonders erfolgreichen U-Boots-Kommandanten. Korvettenkapitän Hartmann hatte auf seiner letzten Fernfahrt einen englischen Kreuzer torpediert. Die von ihm versenkte Tonnage beläuft sich bereits jetzt auf rund 107 000 t.

Dem Kapitänleutnant Schuhart, der als Kommandant eines U-Boots den britischen Flugzeugträger „Courageous“ versenkte und die Versenkungsziffer von annähernd 70 000 t erreichte.

Dem Kapitänleutnant Hans Bartels, der sich als Kommandant eines Minensuchbootes im Seegebiet von Bergen besonders auszeichnete.

Am 3. Mai gab das englische Kriegsministerium bekannt, daß in Übereinstimmung mit dem allgemeinen Rückzugsplan aus der unmittelbaren Nachbarschaft von Drontheim die Truppen der Alliierten in der letzten Nacht in Namsos wieder eingeschifft wurden.

Der Rückzug und die Wiedereinschiffung seien erfolgreich und ohne Verluste durchgeführt.

Auf dem Rückzug nach England erlitt der britische Flottenverband, der die aus Namsos zurückflutenden Landungstruppen aufgenommen hatte, schwerste Verluste. Deutsche Sturzkampfflieger griffen ein Schlachtschiff an, das nach einer gewaltigen Explosion sank. Ein schwerer Kreuzer und ein großes Transportschiff wurden ebenfalls versenkt.

Zahlreiche leichte Streitkräfte der Kriegsmarine sind, wie das OKW. berichtet, seit dem 9. April zur Sicherung der Truppentransporte und des Nachschubs nach Norwegen eingesetzt. Sie haben diese Aufgabe in vollem Umfange gelöst trotz unausgesetzter Bedrohung durch feindliche U-Boote und sonstige Seestreitkräfte. Minensuchboote, Vorpostenboote, U-Boots-Jäger und Überwachungsflugzeuge haben dabei seit dem 9. April 23 feindliche U-Boote vernichtet. Trotz stärkster Beanspruchung unserer U-Boots-Waffe während der Aktion in Norwegen wurde der Handelskrieg gegen England auch im Monat April erfolgreich fortgesetzt.

Die Versenkungsziffer an feindlichem und für den Feind benutzbarem neutralem Handelsschiffsraum beläuft sich auf rund 2 300 000 Tonnen. Hierbei muß berücksichtigt werden, daß die zum Teil durch Minentreffer eingetretenen Verluste vom Feinde nur dann bekanntgegeben werden, wenn sie von deutscher oder neutraler Seite festgestellt sind und nicht mehr verheimlicht werden können. Es darf also angenommen werden, daß die feindlichen Verluste im Handelskrieg durch die deutschen Seekriegsmaßnahmen höher als bisher angegeben sind. Die Küstenverteidigung in den besetzten Abschnitten Norwegens wurde durch Aufstellung von weiteren Seeziel-Batterien leichten, mittleren und schweren Kalibers verstärkt.

6. Mai. Den zur Unterstützung der Gruppe Narvik eingesetzten deutschen Kampffliegern gelang es, ein feindliches Schlachtschiff

mit einer schweren Bombe zu treffen, ein Truppenlager anzugreifen und dabei ein Munitionslager zur Explosion zu bringen.

Ein britisches U-Boot wurde, nachdem es durch einen Minentreffer beschädigt war, am 5. Mai durch zwei deutsche Flugzeuge im Kattegatt gestellt. Diese gingen kurz entschlossen neben dem U-Boot auf See nieder. Der Kommandant des U-Bootes und ein Unteroffizier wurden gefangengenommen und an Bord des Flugzeugs gebracht. Sicherungstreitkräfte der deutschen Kriegsmarine schleppten dann das britische U-Boot in einen deutschen Hafen ein.

7. Mai. Eine deutsche U-Jagd-Flottille versenkte im Skagerrak ein feindliches U-Boot.

Die französische Admiralität gibt bekannt, daß am 3. Mai in der Nordsee bei einem Angriff feindlicher Flugzeuge auf einen Truppengleitzug der französische Zerstörer „Bison“, der zu den eskortierenden Schiffen gehört habe, versenkt worden sei.

Die französische Presse gibt zu, daß der französische Kreuzer „Emile Bertin“ vor Namsos durch die Angriffe der deutschen Luftwaffe schwer beschädigt worden ist.

9. Mai. Das Newyorker Blatt „Daily Mirror“ meldet, daß nicht weniger als fünf durch deutsche Bombenangriffe beschädigte britische Schlachtschiffe zur Zeit im Trockendock lägen und für Wochen, wenn nicht — Monate, kampfunfähig seien.

Nach den amtlichen Berichten des OKW sind von den Einheiten der englischen Flotte schwer getroffen worden seit dem 9. April:

Zusammenfassung:

Versenkt bzw. in Brand gesetzt:			Getroffen bzw. schwer beschädigt:		
	23.4.-2.5. 1940	9.-22.4. 1940		23.4.-2.5. 1940	9.-22.4. 1940
Schlachtschiffe . . .	—	—	Schlachtschiffe . . .	—	7
Kreuzer	4	5	Kreuzer	6	8
Zerstörer	2	7	Zerstörer	5	4
U-Boote	8	14	U-Boote	—	—
Flugzeugträger . . .	—	—	Flugzeugträger . . .	2	1
Truppentransporter	20	3	Truppentransporter	30	8
Sonstige Schiffe					
Minensucher usw.	1	—	Übertrag	43	28
	35	29	Zusammen	78	57

Insgesamt sind also 135 Einheiten der britischen Flotte seit dem 9. April 1940 außer Gefecht gesetzt worden.

„Norwegen gleicht einer Pistole, die auf das Herz Großbritan-

niens gerichtet ist. England muß dafür sorgen, daß diese Waffe nicht abgefeuert werden kann.“ Mit diesen Worten hatte der frühere Kriegsminister Hore-Belisha im Februar die strategische Bedeutung Norwegens für England geschildert. Unsere Wehrmacht hatte jetzt dafür gesorgt, daß diese Pistole auch weiterhin auf Großbritannien gerichtet bleibt.

Deutschland ist nicht mehr an das enge „nasse Dreieck“ in der südlichen Nordsee gefesselt. Eine neue Angriffsfront ist entstanden, die bis in den hohen Norden, bis nach Narvik, reicht. Die Entfernungen nach den wichtigsten Kriegshäfen Englands sind auf die Hälfte verkürzt. Seine lebensnotwendigen Schifffahrtslinien liegen jetzt bis weit in den Ozean hinaus im Bereich unserer Angriffswaffen.

Neben den gewaltigen strategischen Vorteilen, die unsere Erfolge in Norwegen gebracht haben, spielen eine gleichfalls bedeutsame Rolle die für unsere Feinde, besonders England, entstandenen wirtschaftlichen Verschiebungen. Englands Einfuhr aus den Ostseeländern ist gesperrt. Um welche Werte es sich dabei handelt, ergibt sich aus einigen Zahlen. England bezog aus diesen Ländern jährlich in Prozenten seiner Einfuhr an Rohstoffen: An Holz etwa 70 Prozent = 8 Millionen cbm; an Zellstoff 90 Prozent = 864 000 t; an Eisenerz 30 Prozent = 2,8 Millionen t. Ferner an Lebensmitteln: An Butter 38 Prozent, Eiern 43 Prozent, Fleisch 19 Prozent.

Der Ausfall an Lebensmitteln sei nicht bedenklich, wurde zunächst großsprecherisch verkündet, er lasse sich durch Mehreinfuhr aus britischen Kolonien, besonders aus Australien und Neuseeland, decken. Aber diese Möglichkeit wurde auf einmal durch eine neue Entscheidung bedeutend erschwert. England, das seine Angriffspläne im Norden durch deutsche Tatkraft gescheitert sah, schien sich wieder einmal, wie im Weltkriege, in neue Abenteuer im Mittelmeer stürzen zu wollen.

Die Londoner Regierung verfügte nämlich, daß der Verkehr englischer Handelsschiffe im Mittelmeer bis auf weiteres eingestellt wird. Damit hat Deutschland eine Maßnahme erreicht, zu der sich England im Weltkriege erst im dritten Jahre, in der dunkelsten Periode des uneingeschränkten U-Boots-Krieges, entschließen konnte.

Von ihrer Bedeutung kann man sich ein Bild machen, wenn man sich den Anteil der englischen Handelsschifffahrt am Suezkanal-

Verkehr vorhält. Er betrug im Jahre 1938 nicht weniger als 3028 Schiffe mit 17,4 Millionen t. Diese ungeheure Schiffsmenge muß nun also den weiten Umweg um das Kap der Guten Hoffnung machen. Das bedeutet zum Beispiel für die aus Ostindien kommenden Schiffe ein Mehr an Entfernung von 2400 Seemeilen, das sind mehr als acht Reisetage, fast so viel wie die Strecke London—Port Said in Anspruch nimmt.

Man schätzte, daß die Umleitung zunächst eine Stockung von etwa sechs Wochen zur Folge haben werde, dann „hofft man“ auf regelmäßige Zufuhren. „Man hofft“ ja immer wieder in England auf Besserung der Seetransportverhältnisse. Dabei harnten schon jetzt allein in den afrikanischen Häfen Zehntausende von Tonnen wichtigster Exportartikel der Verladung und werden vernichtet werden müssen, wenn nicht endlich Schiffe zur Verfügung gestellt werden. Man werde die dänischen und norwegischen Schiffe verwenden können, soweit man sie in englischen Häfen zusammentrieb, wurde erklärt. Die Schiffe vielleicht, aber die dänischen und norwegischen Seeleute werden sich ebenso gegen gefährliche Kriegsverwendung sträuben, wie es die griechischen und andere mit Erfolg getan haben.

Mit solchen höchst fragwürdigen Aushilfen werden sich die enormen Neuaufgaben der englischen Schifffahrt nicht erfüllen lassen. Der durch die andauernden Versenkungen auf das bedenklichste verkürzte Schiffsraum ist einer Mehrbelastung nicht gewachsen.

Dabei sollten jetzt noch ganz andere, gewaltige Sorgen an England herantreten.

Aufruf des Führers an die Soldaten der Westfront.

„Soldaten der Westfront!

Die Stunde des entscheidendsten Kampfes für die Zukunft der deutschen Nation ist gekommen.

Seit dreihundert Jahren war es das Ziel der englischen und französischen Machthaber, jede wirkliche Konsolidierung Europas zu verhindern, vor allem Deutschland in Schwäche und Ohnmacht zu erhalten. Zu diesem Zwecke hat allein Frankreich in zwei Jahrhunderten an Deutschland 31mal den Krieg erklärt.

Seit Jahrzehnten ist es aber auch das Ziel der britischen Weltbeherrscher, Deutschland unter allen Umständen an seiner Eini-

gung zu verhindern, dem Reich aber jene Lebensgüter zu verweigern, die zur Erhaltung eines 80-Millionen-Volkes notwendig sind.

England und Frankreich haben diese ihre Politik durchgeführt, ohne sich dabei um das Regime zu kümmern, das jeweils in Deutschland herrschte. Was sie treffen wollten, war immer das deutsche Volk.

Ihre verantwortlichen Männer geben dieses Ziel heute auch ganz offen zu.

Deutschland soll zerschlagen und in lauter kleine Staaten aufgelöst werden. Dann verliert das Reich seine politische Macht und damit die Möglichkeit, dem deutschen Volke seine Lebensrechte auf dieser Erde zu sichern.

Aus dem Grunde hat man auch alle meine Friedensversuche zurückgewiesen und uns am 3. September vorigen Jahres den Krieg erklärt.

Das deutsche Volk hatte keinen Haß und keine Feindschaft zum englischen oder zum französischen Volke.

Es steht aber heute vor der Frage, ob es leben oder ob es untergehen will.

In wenigen Wochen hatten die tapferen Truppen unserer Armeen den von England und Frankreich vorgeschickten polnischen Gegner niedergeworfen und damit die Gefahr aus dem Osten beseitigt. Daraufhin haben England und Frankreich beschlossen, Deutschland vom Norden her anzugreifen.

Seit dem 9. April hat die deutsche Wehrmacht auch diesen Versuch im Keim erstickt.

Nun ist das eingetroffen, was wir schon seit vielen Monaten immer als eine drohende Gefahr vor uns sahen. England und Frankreich versuchten unter Anwendung eines gigantischen Ablenkungsmanövers im Südosten Europas, über Holland und Belgien zum Ruhrgebiet vorzustoßen.

Soldaten der Westfront!

Damit ist die Stunde nun für Euch gekommen.

Der heute beginnende Kampf entscheidet das Schicksal der deutschen Nation für die nächsten tausend Jahre.

Tut jetzt Eure Pflicht.

Das deutsche Volk ist mit seinen Segenswünschen bei Euch.

Berlin, 10. Mai 1940

Adolf Hitler.“

Seekriegsereignisse bei den Operationen im Westen

Am 10. Mai gab das Oberkommando der Wehrmacht bekannt, daß das deutsche Westheer im Morgengrauen auf breitester Front angetreten sei.

Ein Memorandum an die Regierungen von Belgien und Holland faßte zusammen, was Deutschland diesen beiden Ländern vorzuwerfen habe: Militärische Verabredungen für den Durchmarsch der feindlichen Truppen seien getroffen, die Landessicherungen seien lediglich gegen Deutschland gerichtet, auf die ständigen Grenzverletzungen englischer und französischer Flieger seien nur lahme Proteste erfolgt, die belgisch-holländischen Aufmarschpläne seien offensichtlich nur gegen Deutschland vorbereitet. Deutschland werde nicht weiter untätig abwarten, sondern die Neutralität von Holland und Belgien sichern, deren Besitzstand unversehrt bleiben solle. Proteste der belgischen und holländischen Regierung wurden zurückgewiesen.

Gleich im ersten Anlauf wurden in beiden Ländern beträchtliche Fortschritte erreicht. Im Verlauf von Operationen in der Nordsee vernichtete ein deutsches Schnellboot einen feindlichen Zerstörer durch Torpedoschuß. Bei Terschelling wurde ein britisches U-Boot durch ein deutsches versenkt.

12. Mai. Der deutsche Angriff schritt rasch weiter vor. Im Küstengebiet wurden Seestreitkräfte und Transporter erfolgreich angegriffen, vor Vlissingen, dem Haupthafen der Insel Walcheren, drei Transporter und ein Tankdampfer getroffen. Vor Narvik wurde ein britischer Zerstörer versenkt und ein weiterer beschädigt.

13. Mai. In Holland sind bereits 18 000 Gefangene gemacht. Die starke Festung Lüttich ist gefallen. Auf See wurde ein Kreuzer der „Southampton“-Klasse versenkt.

In einer Rede im italienischen Senat wandte sich der Minister Riccardi in allerschärfster Form erneut gegen die englische Wirtschaftsblockade, wobei er betonte, daß es sich um Sabotageakte zum Schaden der Arbeit und der italienischen Arbeiter handle. Das Deutsche Reich habe Vorkehrungen getroffen, trotz der gegenwärtigen Situation Italien die gewaltige Menge an Kohle zu liefern, deren es bedarf. „Die Anstrengung Deutschlands“, so betonte der Minister unter stürmischem Beifall, „beweist die Gewißheit dieser

Freundschaft!“ In italienischen Großstädten finden antienglische Demonstrationen statt.

In England wird ein Kabinett Churchill gebildet, dem unter anderen Chamberlain, Duff Cooper, Eden als Kriegsminister und von der Opposition Attlee und Morrison angehören. Eden bezeichnete als sein Kriegsziel: „Dieses Deutschland muß im Namen der Gerechtigkeit und Moral zerstückelt werden.“ Attlee, der Leiter der Arbeiterpartei, hatte früher im Unterhause erklärt: „Deutschland muß auf die Knie gezwungen werden“, während der jetzige Versorgungsminister Croß gefordert hatte: „Man solle auch gegen Frauen und Kinder kämpfen, weil ja auch sie zum totalitären System gehören.“

Churchill sprach in seiner Antrittsrede bescheiden: „Blut, Tränen und Schweiß ist alles, was ich bieten kann.“ Im übrigen erklärte er natürlich, daß der Krieg mit allen Mitteln fortgeführt werden solle. Die Redner aller Parteien hatten lobende Worte für die neue Regierung, der man seit ihrem Bestehen bereits den Beinamen „Regierung des Sieges“ gab. Nicht erwähnt wurde die gewaltige Einbuße, die England schon jetzt wieder erlitten, der Ausfall der wichtigen Eisenindustrie in Belgien und Luxemburg, der höchst beträchtlichen Lebensmitteleinfuhr aus Holland.

14. Mai. Der Übergabe von Rotterdam folgte die Kapitulation Hollands auf Anordnung des Oberbefehlshabers. Nur in dem Inselbereich von Zeeland wird weiter gekämpft.

Auf See werden durch Flugzeuge zerstört zwei Kreuzer, ein Zerstörer und fünf Transportschiffe. Mit der Kapitulation Hollands verliert England die Benutzung der wichtigen Handelsflotte dieses Landes.

16. Mai. Vor der niederländischen Küste Fortsetzung der Angriffe auf Transporter und Kriegsschiffe. Die Luftwaffe vernichtet zwei Zerstörer und drei Handelsschiffe, zwei Dampfer werden durch ein U-Boot torpediert. In der Nordsee wird ein U-Boot versenkt. Auch im Kanal werden Kriegsschiffe und Transporter durch Flugzeuge getroffen.

17. Mai. Dieser Tag brachte besonders hohe Feindverluste auf See: Im holländischen Küstengebiet wurden versenkt: Ein U-Boot, zwei Zerstörer, fünf Transporter; durch Treffer schwer beschädigt: ein Kreuzer, drei Zerstörer. Auch im Seegebiet Narvik wurden ein Zerstörer und ein Hilfsschiff in Brand geschossen. Insgesamt wurde

an diesem Tage Handelsschiffsraum von etwa 55 000 t vernichtet und ungefähr die gleiche Menge beschädigt.

18. Mai. Die Schiffsversenkungen vor der holländischen Küste, jetzt auch im Hafen von Dünkirchen und vor Narvik, halten an.

Teile der holländischen Kriegsmarine, soweit sie in den Häfen lagen, wurden in Besitz genommen, ebenso die holländischen Küstenbatterien besetzt.

Einheiten der deutschen Kriegsmarine haben vor südafrikanischen Häfen, die feindlichen Seestreitkräften als Stützpunkte dienen, Minen gelegt. Diese Nachricht wird in der englischen Admiralität neue schwerste Sorge ausgelöst haben, denn die südafrikanischen Häfen hatten erhöhtes Interesse gewonnen, da England ja zur Zeit seinen gesamten Suezkanal-Verkehr — monatlich etwa 250 große Schiffe — um das Kap der Guten Hoffnung leitet.

Schon einmal, im Weltkrieg, sind vor Südafrika deutsche Minen ausgelegt worden. Der Kommandant des berühmten „Schwarzen Schiffes“, des Hilfskreuzers „Wolf“, hatte die Aufgabe, die wichtigsten Häfen von Britisch-Indien und Britisch-Südafrika durch Minen zu verseuchen. In genialer Weise hat Kapitän Nерger diese Aufgabe auf einer Kreuzfahrt von nicht weniger als 15 Monaten gelöst.

Vor Kapstadt legte er seine ersten Sperren, unmittelbar darauf ging auf ihnen ein großer Dampfer verloren. Die Aufregung der Engländer war ganz ungeheuer. Man glaubte zuerst, deutsche U-Boote seien die Vernichter gewesen. Als man endlich das Vorhandensein von Minen feststellte, wurden sofort alle Transporte nach Kapstadt abgestoppt. Gleichzeitig wurden sämtliche Kriegsschiffe der afrikanischen, ostasiatischen, ostindischen und australischen Stationen gegen den deutschen Störenfried aufgeboten.

55 Kriegsschiffe haben lange Monate nach dem „Wolf“ gesucht. Sie haben nicht verhindern können, daß Kapitän Nерger auch vor Colombo, vor Bombay, vor Singapore und in den australischen Gewässern Minen legte. Jetzt müssen, wie damals gegen den „Wolf“, Suchaktionen angesetzt werden gegen die neu gemeldeten deutschen Einheiten. Aber nun stehen nicht mehr wie im Weltkrieg für solche Operationen ganze Schwärme von Kriegsschiffen zur Verfügung. Die englische Admiralität muß alles nur irgendwie brauchbare Schiffsmaterial zusammenziehen zum äußersten Abwehrkampf in den europäischen Gewässern.

Unsere im fernen Süden operierenden Seestreitkräfte stehen daher vor viel freieren Bahnen und noch viel größeren Erfolgsmöglichkeiten wie einst der ruhmreiche Hilfskreuzer „Wolf“.

Die nächsten Tage brachten weitere gewaltige Erfolge. Mit der Säuberung der Zeeländischen Inseln kam Vlissingen, ein Hauptverkehrshafen für England, in unsere Hände.

Die Kriegshandlungen unserer Armee konnte das Oberkommando der Wehrmacht als eine der größten Angriffsoperationen aller Zeiten bezeichnen. Hier seien nur die Daten erwähnt, die am wichtigsten sind für den Seekrieg, der sich in täglichen schweren Angriffen auf die feindlichen Seestreitkräfte auswirkte.

Vom 21. Mai ab begannen die englischen Truppen, die in Belgien mitkämpften, den Rückzug nach den Kanalhäfen anzustreben.

Am 22. Mai wurden Amiens und Abbeville genommen. Am 26. Mai fiel Boulogne, am 27. Mai Calais. Damit hat unsere Wehrmacht ihre Basis unmittelbar vor das wichtigste Eingangstor Englands gelegt. Von Calais aus wird der Kanal beherrscht, der hier bis Dover nur 32 km breit ist. In England begann man im ersten Entsetzen sofort mit der Evakuierung der Städte an der Südostküste. Die jetzt einsetzenden Bombardierungen militärischer Ziele im Südosten Englands, die erst den Beginn großangelegter Operationen bedeuten, machten den Engländern klar, was ihnen nunmehr bevorsteht.

Auch die wirtschaftliche Bedeutung der Einnahme von Calais ist sehr groß. Von hier aus kann der gewaltige Verkehr nach London auf das empfindlichste gestört werden. Die Häfen an der Westküste sind nicht groß genug, um eine völlige Umlegung des Verkehrs nach dort zu ermöglichen, und der Umweg über Schottland liegt ja nunmehr im engen Bereich unserer von der norwegischen Küste aus operierenden Seestreitkräfte und Flugzeuge. Calais selbst war ein sehr befahrener Hafen, und das nahe Boulogne ein wichtiger Anlegeplatz für die großen überseeischen Linien. Beide Häfen besorgten mit Dünkirchen die Ausfuhr aus dem nordfranzösischen Industriegebiet. Dieser Verkehr ist nun völlig zum Erliegen gekommen. Auf englischer Seite sind außer London besonders Dover, Southampton und Plymouth in ihrem Schiffsumschlag gefährdet.

29. Mai. Die große Schlacht hat ihren Höhepunkt erreicht. Die eingeschlossenen Armeen werden auf immer enger werdendem

Raum zusammengedrängt. Nachdem unsere Truppen bis dicht vor Brügge vorgedrungen waren, streckte die gesamte belgische Armee die Waffen.

Am 30. Mai wurden Brügge und Ostende erreicht.

31. Mai. Am heutigen Jahrestage der Schlacht vom Skagerrak übernahm unsere Kriegsmarine im gesamten holländischen und dem in unserem Besitz befindlichen belgischen und französischen Küstengebiet die Küstenverteidigung. Im Weltkrieg hat das Marinekorps unter Leitung des Admirals von Schröder, des berühmten Löwen von Flandern, die flandrische Küste vier Jahre lang verteidigt. Noch heute zeugen die von den Belgiern konservierten Reste schwerer Batterien von der Tätigkeit unserer Marine.

Versuche aller Art sind damals gemacht worden, den überaus wichtigen Küstenstrich wieder zu gewinnen, der eine gefürchtete Ausfallbasis unserer U-Boote geworden war. Das Marinekorps hat alle diese Versuche abgewiesen. Weiter als bis zum Yserkanal vorzudringen, ist damals unserer Armee nicht gelungen. Die stürmische Art des jetzigen Vorgehens ließ voraussehen, daß dieses Mal kein Hindernis unsere Wehrmacht aufhalten werde.

Heute wie einst ist es den Engländern nicht gelungen, die für sie so wichtige Küste zu halten. In einer Panik, die dem napoleonischen Rückzug aus Rußland glich, floh die in voller Auflösung begriffene englische Armee unter Zurücklassung ihres gesamten Kriegsmaterials an die Kanalküste. Während die Soldaten sich zum Teil schwimmend auf ein von Kriegsschiffen geleitetes Transportgeschwader zu retten versuchten, setzte ein vernichtender Angriff unserer Luftwaffe ein. Über 60 Schiffe wurden getroffen. Versuche der englischen Flotte, die Einschiffung durch schweres Feuer zu decken, sind nicht gemacht worden. Ihre bisherigen Verluste haben sie wohl davon abgehalten. Die englische Presse war unverfroren genug, die Flucht dieser vollkommen desorganisierten, zum Teil zerlumpten Horden als einen der glorreichsten Rückzüge aller Zeiten hinzustellen. Sie hat auch nicht mehr als den Verlust einiger leichter Kriegsschiffe eingestanden.

Bei den täglich erfolgenden Angriffen unserer Seestreitkräfte und Flugzeuge haben die Schnellboote eine immer wichtiger werdende Rolle gespielt. Schnellboote sind kleine Fahrzeuge mit starker Torpedoarmierung und ungewöhnlich großer Geschwindigkeit, sie sind die eigentlichen Torpedoträger des modernen Seekrieges. Im Ge-

gensatz zu anderen Marinen ist bei der unsrigen der Typ so entwickelt, daß sie in ihrer Tätigkeit nicht an die unmittelbare Nähe der Küste gebunden sind, sondern daß sie auch weiter draußen bei nicht allzu schwerem Seegang durchaus aktionsfähig bleiben.

Sie hatten sich schon vor Norwegen hervorragend bewährt und fanden jetzt vor Holland, vor der belgisch-französischen Küste und im Kanal vorzügliche Gebiete für ihre Tätigkeit. Hier kann sowohl jede Konzentrierung von aus dem Norden und Süden kommenden feindlichen Seestreitkräften gestört werden, hier ist auch eine dauernde Bedrohung besonders des Londoner Weltverkehrs möglich.

Die Schnellboote werden im weiteren Seekriege mit England noch eine höchst bedeutende Rolle spielen. Zunächst griffen sie mit Flugzeugen zusammen täglich die englischen Schiffe an, die vor Dünkirchen lagen. Auf einem schmalen Dünenstreifen bei diesem Hafen wehrten sich Reste des englischen Heeres noch verzweifelt. Die Verluste der für sie bestimmten Transportschiffe waren im dauernden Steigen.

Erwähnt sei hier, um nur einen der vielen tapferen Kommandanten herauszugreifen, der Oberleutnant z. S. Hermann Opdenhoff, der mit seinem Schnellboot ungeachtet stärkster feindlicher Überlegenheit einen Zerstörer durch Torpedoschuß versenkte. Er wurde ausgezeichnet durch Verleihung des Ritterkreuzes zum Eisernen Kreuz.

Am 5. Juni wurde Dünkirchen besetzt. An demselben Tage gab das Oberkommando der Wehrmacht die Verluste in der jetzt beendeten „größten Vernichtungsschlacht aller Zeiten“ bekannt. Unter den Zahlen seien nur herausgenommen, daß die Verluste der Franzosen, Engländer, Belgier und Holländer allein an Gefangenen 1,2 Millionen betrug.

Die feindlichen Schiffsverluste seit Beginn der Offensive im Westen ergeben sich aus folgender Übersicht:

	Versenkt	Getroffen u. beschädigt
Kreuzer.	5	10
Zerstörer	13	24
U-Boote.	5	—
Transporter und sonstige Handelsschiffe	66	117

Demgegenüber hat unsere Kriegsmarine vom 10. Mai bis 4. Juni kein Schiff eingebüßt.

Am 8. Juni wurde die neue französische Verteidigungslinie, die riesige Weygandlinie, an der ganzen Front durchbrochen.

Inzwischen führten in Narvik seit zwei Monaten deutsche Gebirgstruppen vereint mit den Besatzungen der gesunkenen Zerstörer einen erbitterten Kampf gegen schwere feindliche Übermacht. Churchill setzte immer mehr Land- und Seestreitkräfte ein, um wenigstens hier oben im Norden zu einem Erfolge zu gelangen. Französische Alpenjäger und norwegische Gebirgssoldaten mußten den englischen Truppen helfen.

Zur Entlastung unserer Truppen gingen am 8. Juni deutsche Seestreitkräfte, darunter die beiden Schlachtschiffe „Gneisenau“ und „Scharnhorst“ unter Führung des Admirals Marschall gegen die starke vor Narvik liegende englische Blockadeflotte vor. Hierbei wurde durch eine Kampfgruppe der englische Flugzeugträger „Glorious“ (22 500 t) und ein feindlicher Zerstörer in den Grund geschossen. Eine zweite Kampfgruppe vernichtete den 21 000 t großen Truppentransporter „Orama“, den englischen Marinetanker „Oilpioneer“ (9100 t) und einen modernen U-Boots-Jäger. Mehrere hundert Gefangene wurden eingebracht.

Die eigenen Streitkräfte setzten die Operationen fort, aber bereits am 11. Juni räumten die alliierten Land-, See- und Luftstreitkräfte die Gebiete von Narvik und Harstad. Über Narvik weht seitdem die deutsche Flagge.

Am 11. Juni tritt Italien auf seiten Deutschlands in den Krieg gegen die Westmächte ein. Ein militärischer Fachmann des englischen Reuterbüros äußerte sich folgendermaßen über die neue Lage:

„Im strategischen Sinne kann das Mittelmeer fast als ein Kanal von 3200 km Länge von Gibraltar bis Port Said angesehen werden, auf dem die U-Boote von den nahe an den großen Seestraßen liegenden Stützpunkten aus leicht angesetzt werden können. Italien besitzt über hundert U-Boote. Die größte Gefahr besteht demnach für die Verbindung zwischen Frankreich und seinen afrikanischen Kolonien. Auch Flugzeuge können von ihren Stützpunkten aus fast im ganzen Mittelmeer operieren, und wie man weiß, haben die Italiener viele geheime Flughäfen auf Sizilien, auf der befestigten Insel Pantelleria, in Libyen und auf den Ägäischen Inseln eingerichtet.“

Der Bericht erwähnt dann weiter, daß die Seekräfte der West-

mächte stark genug seien, um der italienischen U-Boote durch dauerndes Hetzen Herr zu werden. Der englische Fachmann ist offenbar nicht darüber klar gewesen, daß Frankreich schon jetzt dicht vor dem Zusammenbruch stand.

Die nächsten Tage brachten weitere, nicht endenwollende Erfolge. Bereits am 14. Juni konnten unsere Truppen in Paris einrücken. Ihr Vordringen zu Lande war auf See von beständigen Angriffen unserer U-Boote, Schnellboote und Bombenflugzeuge begleitet.

Die U-Boote, die ihre Stützpunkte jetzt dicht am Feinde haben, erreichten nach dem Bericht des OKW in wenigen Tagen eine Versenkungsziffer von mehr als 100 000 t. Die Bombenangriffe der Flugzeuge, die besonders auf das Seegebiet von Le Havre gerichtet waren, haben ebenfalls furchtbaren Schaden unter den dortigen Handelsschiffen angerichtet. Überlegt man, daß England in normalen Zeiten monatlich nur etwa 150 000 t an Neubauten herzustellen vermag, so kann man sich denken, wie rasch der englische Handelschiffbestand abnimmt.

Am 13. Juni wurde folgender Tagesbefehl des Führers veröffentlicht:

An die in Norwegen zum Einsatz gekommenen Soldaten der drei Wehrmachtteile:

„Soldaten!

Der Feldzug in Norwegen ist beendet. Der britische Versuch, sich dieses für Deutschland lebenswichtigen Raumes zu bemächtigen, ist dank Eurem Todesmut, Eurer Opferbereitschaft und Eurer zähen Beharrlichkeit gescheitert.

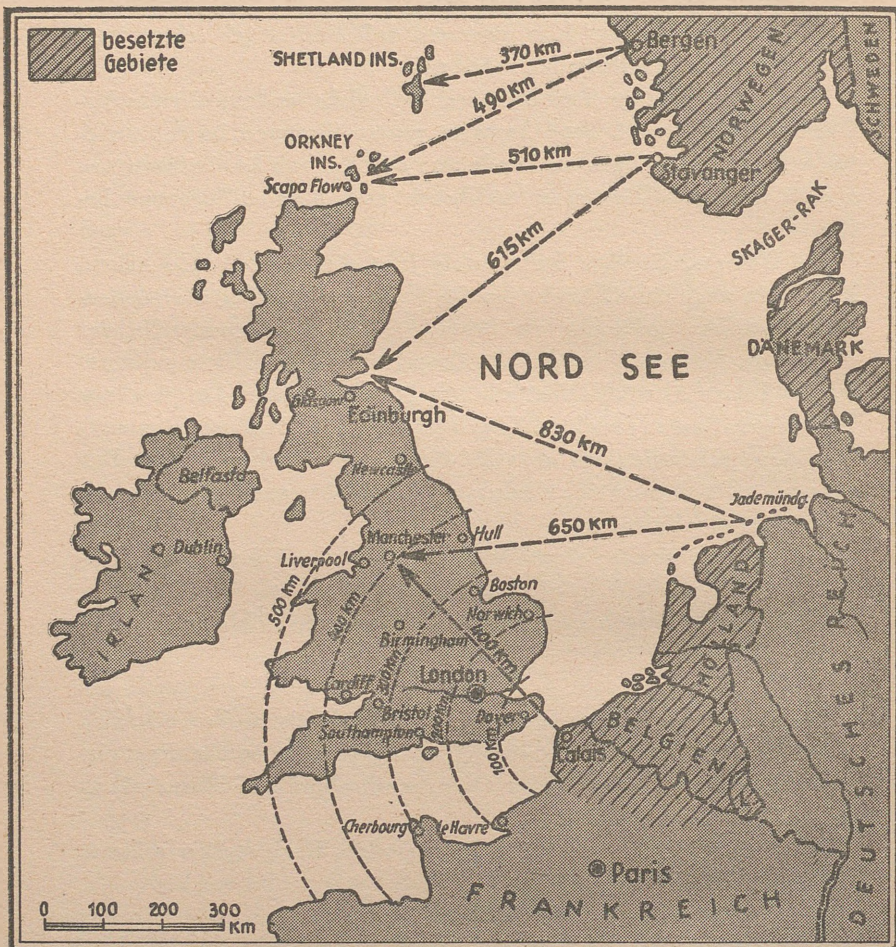
Ich habe die höchsten Anforderungen an Euch stellen müssen. Ihr habt sie mehr als erfüllt.

Ich spreche meine Anerkennung und meinen Dank der Führung aus:

Dem General der Infanterie von Falkenhorst für die Organisation und Leitung der gesamten Landoperation.

Dem Generaladmiral Saalwächter, dem Admiral Carls und dem Vizeadmiral Lütjens für die Vorbereitung und den Einsatz der Kriegsmarine, sowie dem Admiral Boehm für den Ausbau der Küstenverteidigung.

Dem Generaloberst Milch, dem Generalleutnant Geißler für den Einsatz und die Führung der Luftwaffe.



Der Frontbereich gegen England am 7. Juni 1940

Ich spreche meinen Dank und meine Anerkennung aus all den Soldaten des Heeres, der Marine und der Luftwaffe, die durch ihre Tapferkeit und ihren Opfermut von dem Deutschen Reich eine große Gefahr abwenden halfen.

Ich sage diesen Dank besonders jenen namenlosen Soldaten, deren Heldentum der Mitwelt leider so oft verborgen bleibt. Ich übermittle den Ausdruck der stolzen Bewunderung des deutschen Volkes den Kämpfern von Narvik.

Sie alle, die dort oben im hohen Norden zusammenstanden, Soldaten der ostmärkischen Berge, Besatzungen unserer Kriegsschiffe, Fallschirmtruppen, Kampfflieger und Transporter-Piloten, werden in die Geschichte eingehen als beste Repräsentanten höchsten deutschen Soldatentums.

Dem Generalleutnant Dietl spreche ich für das ehrenvolle Blatt, das er dem Buch der deutschen Geschichte eingefügt hat, den Dank des deutschen Volkes aus.

gez. Adolf Hitler.“

Dem am gleichen Tage erlassenen Tagesbefehl des Großadmirals Raeder entnehmen wir:

„Die Kriegsmarine ist sich bewußt, durch höchsten Einsatz der gesamten Flotte die Besetzung der norwegischen Hauptstützpunkte überhaupt ermöglicht und damit die Grundlage für die Operationen von Heer und Luftwaffe geschaffen zu haben.

Sie hat mit der Durchführung und Sicherung des Nachschubs entscheidend zur Eroberung des norwegischen Raumes beigetragen. Soldaten der Kriegsmarine haben Schulter an Schulter mit den Gebirgsjägern unter ungewohnten und schwierigsten Verhältnissen im Abwehrkampf um Narvik gestanden. Sie haben Anteil an dem unsterblichen Ruhm, den deutsches Soldatentum sich hier erworben hat.

Soldaten der Kriegsmarine! Ich bin stolz auf Euch, auf Eure Einsatzbereitschaft gegenüber einem vielfach überlegenen Feind, auf Eure Tapferkeit, auf Eure Zähigkeit und auf Euren in der Seekriegsgeschichte einzig dastehenden Erfolg.

Weiter vorwärts mit Gott für Führer und Vaterland!“

Der zusammenfassende Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht über die Operationen im Norden äußert sich ebenfalls höchst anerkennend über die Leistungen der Kriegsmarine. Von Interesse sind die Angaben über die beiderseitigen Verluste:

Die deutsche Kriegsmarine fügte den britischen und französischen Flotten folgende Verluste bei:

- 1 Flugzeugträger
- 1 Kreuzer
- 10 Zerstörer
- 1 U-Boots-Jäger
- 19 U-Boote, zusammen rund 65 000 t, ferner 1 Transportschiff und einen Tanker mit insgesamt 29 100 BRT.

Weiter wurden

- 11 norwegische Kriegsschiffe vernichtet,
- 2 Küstenpanzerschiffe
- 3 Zerstörer
- 7 Minenleger
- 2 Minensuchboote
- 14 Torpedoboote und einige U-Boote sowie viele kleinere Fahrzeuge sichergestellt.

Die eigenen Verluste der Wehrmacht betragen an Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften:

Gefallen: 1317

Verwundet: 1604

Auf Seetransport oder sonst vermißt: 2375.

Die Kriegsmarine hat

- 3 Kreuzer
- 10 Zerstörer
- 1 Torpedoboot
- 6 U-Boote

und etwa 15 kleinere Kriegs- und Hilfsfahrzeuge verloren.

Mit welch widerlichen Mitteln die englische Propaganda auch weiterhin arbeitet, geht aus folgendem hervor: Die Newyorker Zeitung „Daily Mirror“ veröffentlicht einen Brief, den ihr ein Leser aus Halifax zuschickte, und in dem die Warnung ausgesprochen wird, daß ein unter deutscher Flagge fahrendes britisches Kriegsschiff den amerikanischen Dampfer „Washington“ auf seiner Rückfahrt nach den Vereinigten Staaten torpedieren wolle.

Sollte der Anschlag mißlingen, so heißt es in dem Brief weiter, dann sei Vorsorge getroffen, daß in die Kurslinie des Dampfers gesäte Minen „den gewünschten Erfolg“ brächten. Der Einsender er-

innert in diesem Zusammenhang an die von Churchill herbeigeführte „Athenia“-Katastrophe, drei Nächte nach Kriegsbeginn.

Diese Zeitungsnachricht hat in Amerika erhebliches Aufsehen erregt und natürlich auch wieder zu deutschfeindlichen Ausführungen Anlaß gegeben. Der Dampfer „Washington“ ist übrigens wenige Tage später wohlbehalten in Neuyork angekommen.

Die Untersuchungen über den Untergang der „Athenia“ hatten inzwischen damit geendet, daß der Grund nicht festzustellen sei. Ein deutsches U-Boot kommt für die Versenkung nicht in Frage. Die zahlreichen in Amerika angestregten Schadenersatzprozesse der Fahrgäste des Dampfers werden wahrscheinlich weiteres recht belastendes Material gegen die damaligen Machenschaften der englischen Regierung bringen.

Italien griff sofort energisch in den Krieg, besonders auch den Seekrieg, ein. Malta, einst der wichtigste englische Kriegshafen des Mittelmeers, wurde wiederholt mit Bomben belegt, desgleichen Bisserta, die korsikanischen Häfen, Port Sudan am Roten Meer und selbst das ferne Aden.

In einem Gefecht leichter Seestreitkräfte beider Seiten wurde ein großer englischer Zerstörer durch das italienische Torpedoboot „Calatafimi“ vernichtet. Italienische U-Boote versenkten verschiedentlich große feindliche Öltanker.

Am 17. Juni bat Frankreich die Reichsregierung um Angabe der Bedingungen für einen Waffenstillstand. Nachdem am 18. Juni der Führer und der Duce sich in München über die Stellungnahme zu diesem Gesuch geeinigt hatten, kam es am 25. Juni zum Abschluß des deutsch-französischen Waffenstillstandsvertrages.

Dieser bestimmte über die Abrüstung der Kriegsflotte:

Die französische Kriegsflotte ist — ausgenommen jener Teil, der für die Wahrung der französischen Interessen in ihrem Kolonialreich freigegeben wird — in näher zu bestimmenden Häfen zusammenzuziehen und unter deutscher bzw. italienischer Kontrolle demobil zu machen und abzurüsten. Maßgebend für die Bestimmung der Häfen soll der Friedensstandort der Schiffe sein. Die deutsche Regierung erklärt der französischen Regierung feierlich, daß sie nicht beabsichtige, die französische Kriegsflotte, die sich in den unter deutscher Kontrolle stehenden Häfen befindet, im Kriege für ihre Zwecke zu verwenden, außer solchen Einheiten, die für Zwecke

der Küstenwacht und des Minenräumens benötigt werden. Sie erklärt weiterhin feierlich und ausdrücklich, daß sie nicht beabsichtigt, eine Forderung auf die französische Kriegsflotte bei Friedensschluß zu erheben. Ausgenommen jenen zu bestimmenden Teilen der französischen Kriegsflotte, welche die französischen Interessen im Kolonialreich zu vertreten haben, sind alle außerhalb Frankreichs befindlichen Kriegsschiffe nach Frankreich zurückzurufen.

Das französische Oberkommando hat dem deutschen Oberkommando genaue Angaben über alle von Frankreich ausgelegten Minen sowie über alle sonstigen Häfen- und Küstenvorfeldsperrren und Verteidigungs- und Abwehranlagen zu machen.

Die Räumung der Minensperren ist, soweit es das deutsche Oberkommando fordert, durch französische Kräfte durchzuführen.

Betreffs der französischen Handelsflotte wurde bestimmt, daß deren Schiffe zunächst in den Häfen liegenbleiben sollen. Die Wiederaufnahme des Handelsverkehrs unterliegt der Genehmigung der deutschen bzw. italienischen Regierung.

Alle in französischen Häfen befindlichen aufgebrachten deutschen Handelsschiffe sind auf Anforderung unversehrt zurückzugeben.

Am 26. Juni wurde auch der Waffenstillstandsvertrag zwischen Frankreich und Italien abgeschlossen. Folgende Stellen desselben sind von besonderer Wichtigkeit für die weitere Seekriegführung:

Für die Dauer des Waffenstillstandes wird Italien das uneingeschränkte Recht haben, den Hafen und die Hafeneinrichtungen von Dschibuti sowie der Eisenbahn Dschibuti—Addis Abeba auf der französischen Strecke für jede Art von Transporten zu benutzen ...

Solange die Feindseligkeiten zwischen Italien und dem britischen Weltreich andauern, werden die militärischen und Seefestungen und Flottenstützpunkte Toulon, Biserta, Ajaccio und Oran (Mers-el-Tebir) bis zur Einstellung der Feindseligkeiten gegen das genannte Imperium entmilitarisiert. Diese Entmilitarisierung wird innerhalb von 15 Tagen und so durchgeführt werden müssen, daß die gesamten militärischen und Seefestungen sowie Flottenstützpunkte in ihrer offensiven und defensiven Stärke unbrauchbar gemacht worden sind. Ihr Nachschub- und Versorgungsdienst wird unter der Kontrolle der italienischen Waffenstillstandskommission auf die Bedürfnisse der französischen Kriegsschiffe beschränkt sein, die nach Artikel 12 hier liegen ...

Artikel 12. Die Einheiten der französischen Kriegsmarine wer-

den in später noch aufzuführenden Häfen und unter der Kontrolle von Italien oder von Deutschland demobilisiert und abgerüstet. Ausgenommen bleiben jene Einheiten, deren Zulassung für Sicherstellung der französischen Kolonialgebiete zugestanden werden ...

Die italienische Regierung erklärt, daß sie nicht die Absicht hat, während des gegenwärtigen Krieges die Einheiten der unter ihrer Kontrolle stehenden französischen Kriegsflotte zu verwenden, und daß sie ebenfalls nicht die Absicht hat, beim Abschluß des Friedens auf die französische Flotte Ansprüche zu erheben.

Wegen Räumung der Minensperren wird ähnliches bestimmt wie in dem Vertrage mit Deutschland.

Von den Bestimmungen des italienisch-französischen Waffenstillstandvertrages ist für die Seekriegführung besonders wichtig die Entmilitarisierung des sehr starken Kriegshafens Toulon und der Flottenstützpunkte Biserta, Ajaccio und Oran. Damit werden unter anderem die lästigen Flugzeugangriffe auf Norditalien bedeutend eingeschränkt werden und zahlreiche Seestreitkräfte frei für den jetzt nur noch bestehenden Kampf zwischen Italien und England.

Italien verfügt heute über sechs vollwertige Schlachtschiffe, sieben schwere, vierzehn leichte Kreuzer, 25 Zerstörer und Torpedoboote, 63 Schnellboote und etwa 125 U-Boote. ← mpsj!

Die englische Mittelmeerflotte zählte zu Beginn des Krieges 5 Schlachtschiffe, 6 Kreuzer, 35 Zerstörer und nur wenige U-Boote. Allzu groß werden die Verstärkungen, die sie inzwischen erhalten hat, nach den sehr schweren Verlusten in der Nordsee nicht sein. Jedenfalls ist eine bedeutende Übermacht der italienischen Flotte sicher.

In der Beherrschung der nur 150 km breiten Straße zwischen Sizilien und Tunis wird jetzt eins der Hauptziele des Seekrieges liegen. Sie teilt das Mittelmeer in einen östlichen und einen westlichen Kampfplatz. Der Haupthafen des östlichen Teils ist Alexandria, der des westlichen Gibraltar.

Betreffend Gibraltar hatte schon im Jahre 1930 der als Flugzeugfachmann sehr geschätzte französische Chefingenieur Rougeron ausgeführt: „Man lege 15 ‚Nelsons‘ (moderne englische Schlachtschiffe) an die Kais von Gibraltar und lasse sie von 100 Bombenflugzeugen bei bedecktem Himmel angreifen. Dann wird es keines weiteren Beweises bedürfen, um die englische Marine von dem

wahren Wert ihrer Küstengeschütze und des Panzerschutzes ihrer verankerten Schiffe zu überzeugen.“

Die furchtbaren deutschen Flugzeugangriffe auf Scapa Flow, Kapitänleutnant Priens glänzender Einbruch dort mit seinem todbringenden Erfolge hatten gezeigt, wie schwer heute ein energisch angegriffener Kriegshafen zu halten ist. Der sehr starke italienische Flugzeugangriff auf Alexandria vom 21. Juni läßt ähnliche Angriffe auch für Gibraltar voraussehen.

Englands Stützpunkte sind also auf beiden Seiten des Mittelmeers bedroht. Als Scapa Flow nach den deutschen Angriffen zeitweise geräumt werden mußte, behelfen sich die schweren englischen Schlachtschiffe eine Zeitlang kümmerlich mit anderen Häfen. Ähnliche Maßnahmen werden im Mittelmeer nicht möglich sein. Die gewaltige Zahl der italienischen U-Boote und Flugzeuge ist durchaus in der Lage, hier einen jeden vorhandenen Hafen unsicher zu machen.

Die Lage der englischen Flotte dort unten ist also unter allen Umständen sehr schwierig. Sie wird kaum imstande sein, die für England allein schon an Erz, Baumwolle und Öl sehr wichtigen Seezufuhren aus Nordafrika und Vorderasien weiter durchzuführen. Die 1400 Handelsschiffe — 3 200 000 BRT —, die unsere U-Boote während des Weltkrieges im Mittelmeer versenkten, sind ein warnendes Beispiel dafür, was sich für diese Waffe in jenen Gewässern erreichen läßt.

Auch in London beginnt man jetzt einzusehen, daß das englische Volk den größten Gefahren seiner Geschichte entgegengeht. „Dunkel und ungewiß sei die Lage“, mußte Churchill in seiner Unterhausrede vom 25. Juni erklären. Ganz besonders trüben Eindruck machte seine Schilderung der letzten verzweifelten Versuche, wenigstens noch die französische Flotte für England zu retten.

In einer seiner vorigen Reden hatte er noch erklärt: „Selbst dann, wenn diese Insel zum großen Teil unterjocht wird, und zum Erliegen kommt, wird unser gesamtes Empire jenseits der See, bewaffnet und behütet durch die britische Flotte, den Kampf weiterführen bis, so Gott will, die Neue Welt mit all ihrer Kraft und Stärke die Alte Welt befreien und retten wird.“

Er scheint wirklich mit dem Gedanken zu spielen, die englische Regierung vielleicht nach Kanada zu verlegen. Von dort aus werde dann die englische Flotte den ganzen europäischen Kontinent blok-

kieren, verkündeten schon hoffnungsfroh Londoner Zeitungen. Die Möglichkeit, Europa durch eine solche Blockade zu erschöpfen und so mit der Kriegsflotte schließlich doch noch alles durchzusetzen, ist ja für viele Engländer einer ihrer leitenden politischen Glaubenssätze.

Dabei haben maßgebende Sachverständige längst festgestellt, daß eine derartige Blockade heute diese Wirkung gar nicht mehr haben kann. Einem eingehenden, diese Frage behandelnden Aufsatz der „Kölnischen Zeitung“ vom 16. Juni entnehmen wir folgende Angaben:

Nach einer Übersicht des Instituts für Konjunkturforschung vom vorigen Jahre beträgt der Grad der Selbstversorgung mit Lebensmitteln in Prozenten für:

England	25	Frankreich . . .	83
Norwegen	43	Italien	95
Belgien	51	Spanien	99
Holland	67	Dänemark . . .	103
Deutschland . . .	83	Rußland	101

Zu verzichten wäre bei Fortfall der überseeischen Zufuhr auf Genußmittel wie Kaffee und Tee, Produkte, die schon Friedrich der Große für sein Volk aufs schärfste einschränkte. Die Fettlücke könnte verringert werden durch die Erweiterung des auch in Deutschland schon begonnenen Ölsaatenanbaus.

An Rohstoffen wäre besonders einschneidend die Einfuhrbeschränkung von Baumwolle und Wolle. Diese Lücke könnte durch Zellwolle ausgefüllt werden. Auch für die Metallücke läßt sich Ersatz schaffen. Der Aufsatz schließt mit der hoffnungsvollen Voraussicht: Alles in allem: Europa auf sich selbst gestellt, müßte sich einschränken, aber es könnte sich selbst ernähren, und es könnte sich mit den notwendigen Umstellungen und einem Ausbau der synthetischen Rohstoffgewinnung auch mit Rohstoffen selbst versorgen, ganz abgesehen davon, daß Rußland die europäische Ernährungs- und Rohstoffbilanz noch verbessern kann und abgesehen auch davon, daß Vorderasien mit seinem großen Erdölreichtum und Nordafrika ohne weiteres dem europäischen Wirtschaftsraum zugerechnet werden können.

Dem gegenüber steht, daß sich England vor eine Blockade gestellt sieht, die verhängnisvolle Folgen haben muß. Die Geleitzüge von Übersee, auf deren Erfolge England im Weltkriege so stolz war, lassen sich nunmehr durch U-Boote und Flugzeuge ganz anders be-

drohen wie damals. Es vergeht kaum ein Tag, daß nicht ein deutsches U-Boot Versenkungen von 20—40 000 t und noch mehr meldet. Solchen Verlusten kann England auf die Dauer unmöglich gewachsen sein.

Seekriegsereignisse im Juli/August

1. Juli. Die britischen Kanalinseln Guernsey und Jersey werden im Handstreich von der Luftwaffe genommen und anschließend durch Stoßtrupps der Kriegsmarine und des Heeres besetzt. Hierbei zwei britische Flugzeuge abgeschossen. Ein deutsches U-Boot hat 23 000 BRT versenkt und einen Kreuzer der „Orion“-Klasse südwestlich Brest torpediert. Zwei der versenkten Dampfer wurden aus einem stark gesicherten Geleitzug herausgeschossen. Kapitänleutnant Prien hat in den letzten Tagen weitere Handelsschiffe vernichtet. Die Versenkungsziffer seiner letzten Unternehmung beträgt 51 086 BRT.

Die nächste Zeit brachte ähnliche Erfolgsmeldungen unserer U-Boote. Schon am 8. Juli betrug das Gesamtergebnis des Handelskrieges durch die Tätigkeit unserer Kriegsmarine mit 3 283 000 BRT eine Million BRT mehr als am 3. April.

Neben den Seestreitkräften wirkten die Flugzeuge in ständigen Angriffen auf die englische Schifffahrt, vor allem auch auf militärische Anlagen. Bis Aberdeen hinauf war bald kein wichtiger Platz mehr vor ihnen sicher. Die Gegenmaßnahmen Englands bestanden im wesentlichen aus sich mehrenden Flugzeugangriffen gegen deutsche Städte, die, bei Nacht ausgeführt, nur geringen militärischen Schaden anrichteten, dagegen oft durch Bombenabwürfe in Städten und Dörfern friedliche Bürger, Frauen und Kinder töteten.

In gleich brutaler Weise ging England gegen die französischen Flottenteile vor, die in fremde Häfen geflüchtet waren. Am 4. Juli wurde in Clermont-Ferrand folgendes amtliche französische Communiqué ausgegeben: „Am Morgen des 3. Juli ist eine bedeutende britische Streitkraft, die vor allem drei mächtige Linienschiffe umfaßte, vor der Reede von Mers-el-Tebir, der Flottenbasis von Oran, erschienen, wo entsprechend dem Waffenstillstandsabkommen sich ein Teil der französischen Flotte vor Anker befand. Der britische Admiral richtete an den französischen Geschwaderchef, Vizeadmiral Gensoul, die Aufforderung, sich zu ergeben oder seine Schiffe selbst

zu versenken. Der britische Admiral gewährte eine Frist von sechs Stunden zur Entscheidung. Ohne den Ablauf dieser Frist abzuwarten, schlossen Flugzeuge der englischen Marine die Reede mittels magnetischer Minen. Da der französische Admiral sich weigerte zu gehorchen, eröffnete die britische Flotte um 17.40 Uhr auf die französischen Kriegsschiffe das Feuer.

Angesichts dieses unqualifizierbaren Angriffs hat die französische Regierung den neben der britischen Flotte auf der Reede von Alexandria verankerten französischen Einheiten den Befehl gegeben, die Anker zu lichten und auf offene See zu gehen, im Notfall mit Gewalt. Darüber hinaus hat — da dieser Angriff um so hassenswerter ist, als er von unserem Verbündeten von gestern begangen wurde — die französische Admiralität unverzüglich allen Kriegsschiffen, die sich auf hoher See befinden, Weisung gegeben, die britischen Handelsschiffe, die sie treffen, anzuhalten und auf jeden neuen Angriff mit Feuer zu antworten.“

Diese sogenannte „Schlacht von Oran“, wie die Engländer sie nennen, war in Wirklichkeit keine Schlacht, sondern eine feige Abschlachtung. In Mers-el-Tebir, 400 km von Gibraltar entfernt, lagen am 3. Juli die beiden modernen französischen Schlachtschiffe „Dunkerque“ (Flaggschiff des Vizeadmirals Gensoul), „Strasbourg“, die alten Panzerschiffe „Provence“ und „Bretagne“, sechs Flottillenführer und eine Anzahl von Zerstörern und U-Booten. Die französischen Schiffe waren gemäß den Waffenstillstandsbedingungen bereits zum größten Teil entwaffnet. Nur Wachkommandos waren noch an Bord, auch die Küstenbatterien des Stützpunktes waren nicht mehr gefechtsbereit. Das englische Geschwader umfaßte den Schlachtkreuzer „Hood“, das größte Kriegsschiff der Welt, zwei weitere Schlachtschiffe, einen schweren Kreuzer, einen Flugzeugträger und neun Zerstörer. Der französische Admiral ließ auf die englische Aufforderung zur Übergabe seine Schiffe, so gut es ging, gefechtsklar machen und gab zugleich seiner Regierung funkentelegraphische Meldung. Die Regierung wies ihn an, Widerstand zu leisten.

Die Engländer eröffneten um 17.30 Uhr nach endgültiger Ablehnung ihrer Forderungen das Feuer. Schon die zweite Salve ihrer schweren 38-cm-Geschütze setzte die Maschinenanlage der „Dunkerque“ außer Betrieb. Das alte Linienschiff „Bretagne“ geriet in Brand und flog mit dem größten Teil seiner tausend Mann starken Besatzung in die Luft. Nach einer Viertelstunde waren auch „Dun-

kerque“, „Provence“ und der Flottillenführer „Commandant Teste“ außer Gefecht gesetzt. Fünf Zerstörern gelang es, zusammen mit dem Schlachtschiff „Strasbourg“ zu entkommen. Die Schiffe wurden erst später von englischen Flugzeugen verfolgt, von denen sie vier abschoßen.

Die Engländer konnten bei der Beschießung des französischen Geschwaders durch ihre Flugzeugbeobachter die Lage ihrer Salven genau feststellen. Sie schossen auf die hohe Entfernung von 18 km über den steilen Gebirgszug hinweg, hinter dem die Franzosen so ungünstig lagen, daß sie überhaupt nicht zu einem beobachteten wirkungsvollen Schießen kamen. Charakteristisch ist, daß die englischen Schiffe sich offenbar nicht getrauten, die energisch geführte „Strasbourg“ zu verfolgen.

Der Londoner Rundfunk entblödete sich nicht, dieses Scheibenschießen als ein neues Trafalgar zu feiern. Der vornehme Lord Nelson, der die englische Flotte vor Trafalgar zum Siege führte, würde mit Verachtung über eine derartige Kriegführung geurteilt haben, die von der französischen Regierung mit vollem Recht als „unqualifizierbar“ und „hassenswert“ bezeichnet wurde.

Die Engländer hatten mit den 1200 Toten, die ihre Heldentat den Franzosen gekostet hatte, noch nicht genug. Tags darauf wurde durch englische Torpedoflugzeuge ein neuer Angriff auf den Rest der französischen Schiffe in Mers-el-Tebir ausgeführt und die „Dunkerque“ versenkt. Die an Land schwimmenden Franzosen wurden mit Maschinengewehren beschossen, so daß zu den Verlusten des Vortages fünfzig weitere Tote hinzukamen.

Die Aktionen der Engländer gegen die übrigen französischen Flottenteile reihten sich der Schlächtereie von Oran ebenbürtig an. In dem westafrikanischen Hafen Dakar wurde das noch nicht fertiggestellte Schlachtschiff „Richelieu“ durch Flugzeuge und Unterwassersprengmittel unbrauchbar gemacht. Im östlichen Mittelmeer vernichteten zwei englische Kreuzer den Zerstörer „Frondeur“. Die unglückliche Besatzung ließ man hilflos in den Rettungsbooten treiben, bis sie nach mehreren Tagen von einem griechischen Handelsdampfer aufgenommen wurde.

An die in Alexandria liegenden französischen Schiffe, die auf Befehl ihrer Regierung gefechtsklar gemacht hatten, wagten die Engländer sich nicht heran. Sie begnügten sich mit deren Versprechen, nicht auslaufen zu wollen. In englischen Häfen selbst ge-

lang es, zwei alte Linienschiffe, zwei Kreuzer und einige U-Boote, deren Besatzungen sich vergebens tapfer wehrten, zu besetzen.

So endete das jahrzehntelange Einvernehmen der beiden Nationen, die unzählige Male geräuschvoll gefeierte „Entente Cordiale“, mit brutalen Faustschlägen gegen einen Freund, der eben noch in Norwegen und vor Dünkirchen alles getan hatte, um den bedrängten Engländern mit seinen Kriegsschiffen zu helfen.

Die leichte Überwältigung der wehrlosen französischen Schiffe hatte die englische Presse übermütig gestimmt. „Unsere Schlachtschiffe brauchen nur Dampf aufzumachen, dann ist jeder Gegner verloren“, wurde verkündet. Churchill stellte höhnisch die Frage, wo denn eigentlich die vielgerühmte italienische Flotte bleibe. Die Antwort sollte bald kommen.

Am 7. Juli war das in Alexandria liegende englische Geschwader, drei Schlachtschiffe der „Queen Elizabeth“-Klasse (31 000 t mit 38-cm-Geschützen) und eine Anzahl Kreuzer und Zerstörer ausgelaufen. Der Verband wurde der italienischen Marineleitung am 8. Juli als bei Kreta stehend gemeldet. Zugleich war Nachricht eingetroffen, daß auch das Gibraltar-Geschwader, die Sieger von Oran, im Anmarsch seien und bei den Balearen ständen.

Absicht der Engländer war offenbar, eine Vereinigung der beiden Geschwader im Zentrum des Mittelmeers herbeizuführen, um dann geschlossen aufzutreten. Der Leiter der italienischen Operationen, Admiral Cavagnari, kam diesem Plan mit rascher Entschlossenheit zuvor. Er setzte sämtliche verfügbaren Seestreitkräfte gegen das östliche Geschwader ein. Gegen die Gibraltar-Schiffe wurden starke Flugzeugverbände entsandt.

Südlich von Kap Spartivento trafen die Italiener auf das englische Ostgeschwader. Trotz der großen artilleristischen Überlegenheit seiner Schlachtschiffe, deren 38-cm-Geschützen die Italiener nur die 32-cm-Geschütze ihrer kleineren Schlachtschiffe „Cesare“ und „Conte Cavour“ entgegensetzen konnten, ließ sich der englische Geschwaderchef nur auf ein Ferngefecht ein.

Es dauerte nur 15 Minuten. Schon nach der vierten Salve der Italiener bekam eins der englischen Schlachtschiffe schwere Schlagseite und mußte das Feuer einstellen. Ein energischer Angriff der durch Bombenflieger unterstützten italienischen Zerstörer führte zu weiteren Beschädigungen, so daß das englische Geschwader den Kampf

abbrach. Da auch das Gibraltar-Geschwader nach Beschädigungen durch die italienischen Bombenflugzeuge sich wieder nach Westen zurückzog, war die Absicht der Engländer, sich zu vereinigen, völlig mißlungen.

Unter den Erfolgsmeldungen unserer Seestreitkräfte sind von besonderem Interesse die Nachrichten über das Wirken unserer Auslandskreuzer. Am 13. Juli wurde gemeldet, daß mehrere von deutschen Seestreitkräften in Übersee aufgebrachte Handelsschiffe mit wertvoller Ladung in unseren Häfen eingetroffen seien.

Am 14. Juli folgte die Meldung, daß unsere Kriegsschiffe in Übersee 18 000 BRT vernichtet hätten. Am 18. Juli wurde die Vernichtung weiterer 30 000 BRT gemeldet.

Am 18. Juli wurde die Insel Ouessant von unseren Streitkräften besetzt. Sie ist der äußersten Westecke der Bretagne vorgelagert. Ihre berühmten Leuchttürme sind die Ansteuerungsmarken für die nach dem Kanal fahrenden Schiffe. Die Insel selbst ist ein wichtiger Beobachtungsposten für die von Süden nach England führenden Seestraßen.

Mitte Juli gab die englische Admiralität bekannt, sie habe zwischen den Shetlandinseln und dem fernen Grönland den Zugang zum Atlantischen Ozean durch Minen abgeschlossen. Es handelt sich um eine nichtssagende Nachricht. Die gesamte Strecke ist viel zu breit und die dortigen Wassertiefen sind an den meisten Stellen viel zu groß, als daß sich dort eine wirksame Minensperre durchführen ließe.

19. Juli. Vor dem Großdeutschen Reichstag gibt der Führer ein Bild von den Taten der siegreichen Wehrmacht bis zum Waffenstillstand mit Frankreich. Er richtet zugleich einen Appell an die Vernunft Englands, den Kampf nicht weiter fortzusetzen. Bei der Schilderung der Aktion gegen Norwegen, die der Führer als „das kühnste Unternehmen der deutschen Kriegsgeschichte“ bezeichnet, spricht er unserer Marine seine besondere Anerkennung aus mit den Worten:

„Die Marine führte ihre Operationen und später die Transporte durch gegen einen Feind, der im gesamten fast mehr als die zehnfache Überlegenheit besaß. Alle Einheiten unserer jungen Reichs-

kriegsmarine haben sich dabei mit unvergänglichem Ruhm bedeckt. Es wird erst nach dem Kriege gestattet sein, über die Schwierigkeiten zu sprechen, die gerade bei diesem Feldzug durch zahlreiche unvorhergesehene Rückschläge, Aus- und Unglücksfälle eintraten.

Alles am Ende aber trotzdem überwunden zu haben, ist das Verdienst der Haltung der Führung und der Truppe.“

Unter Vorbehalt einer späteren Gesamtwürdigung der Führer und Offiziere der Reichskriegsmarine beförderte der Führer den Admiral Carls, den Kommandierenden Admiral der Marinestation Ostsee, zugleich Marine-Truppenbefehlshaber Ost, zum Generaladmiral.

Der Führer kam in seiner großen Rede auch auf die Andeutungen zurück, die von englischen Staatsmännern darüber gemacht wurden, daß man den Krieg im Notfall sogar von jenseits der See weiterführen werde. Er hatte dafür die scharfe Abfertigung:

„Ich weiß nicht, ob diese Politiker schon die richtige Vorstellung von der Fortsetzung dieses Kampfes besitzen. Sie erklären allerdings, daß sie diesen Krieg weiterführen werden, und wenn England daran zugrunde ginge, eben von Kanada aus. Ich glaube kaum, daß dies so zu verstehen ist, daß das englische Volk nach Kanada geht, sondern es werden sich doch wohl nur die Herren Kriegsinteressenten nach Kanada zurückziehen. Das Volk wird, glaube ich, schon in England bleiben müssen, und es wird den Krieg in London dann sicherlich mit anderen Augen ansehen als seine sogenannten Führer in Kanada.“

23. Juli. Der englische Außenminister Lord Halifax lehnt in einer haßerfüllten Unterhausrede jegliche Friedensmöglichkeit mit Deutschland ab.

Inzwischen hatten die sich mehrenden Angriffe unserer U-Boote im Verein mit denen der Schnellboote und der Flugwaffe zu derartigen Erfolgen geführt, daß die englische Admiralität sich zu immer neuen Abwehrmaßnahmen genötigt sah. Sie gab bekannt, daß der Sankt-Georgs-Kanal, die südliche Einfahrt in die Irische See, zwischen England und Irland, gesperrt sei. Es handelt sich um eine Entfernung von 300 km, auch die effektive Sperrung dieser Strecke durch Minen erscheint höchst unwahrscheinlich.

Der Grund der Nachricht lag offenbar darin, daß hier unsere U-Boote besonders lohnende Wirkungsgebiete finden. Der normale Schiffahrtsweg nach Bristol, Cardiff, den übrigen Häfen von Süd-

wales und vor allen Dingen nach Liverpool ist also gesperrt, und die Umleitung durch den Nordkanal bedeutet einen erheblichen Umweg.

Liverpool ist aber jetzt von ganz besonderer Wichtigkeit, da nach amerikanischen Angaben auch der Hafen von London gesperrt ist. In London verkehrten im Jahre 1937 nicht weniger als 27 500 Schiffe. Mehr als die Hälfte der Lebensmitteleinfuhr für England wurde nach dort verfrachtet. Die Kornspeicher, die Kühlhäuser Londons sind die größten der Welt. Der Riesenverkehr dieses Welt-hafens muß nun also ebenfalls auf Umwege umgeleitet werden.

So sehen wir die englische Schifffahrt überall auf zeitraubenden Umwegen. Im Mittelmeer sind Geleitzüge überhaupt nur unter stärkster Kriegsschiffbedeckung möglich. Der Suezkanal kommt als Handelsstraße nicht mehr in Frage. Den beständigen Beschwichtigungsversuchen Churchills und des Propagandaministers Duff Cooper stehen sehr ernste Urteile von Sachverständigen gegenüber.

So mußte der englische Schifffahrtsminister Croß zugeben: „Wir können nicht voraussehen, bis zu welchem Grade der Feind unsere Häfen beunruhigen wird. Wir müssen jetzt alle nur möglichen Ladungen hereinkommen lassen. Wir müssen die Überfüllung unserer Häfen so weit als möglich verhindern.“ Gleichzeitig gab der Minister zu, daß die britischen Häfen infolge der Umleitung der Transporte, wozu die Tätigkeit der deutschen Luft- und Seestreitkräfte gezwungen habe, verstopft seien und ihre Funktionen nicht mehr erfüllen könnten.

Von den im Juli erzielten U-Boots-Erfolgen sei noch besonders erwähnt der des Kapitänleutnants Rollmann, der am 28. Juli aus einem stark gesicherten Geleitzug fünf Schiffe mit 48 000 BRT, darunter einen Hilfskreuzer von 18 000 t, herauschoß und auf derselben Fahrt noch ein U-Boot und ein weiteres großes Handelsschiff versenkte.

Die Engländer mußten einsehen, daß die Kriegsschiffbedeckung ihrer Geleitzüge nicht genügt. Sie holen immer mehr Seestreitkräfte aus dem Ausland heran. Selbst aus Singapore, dem Gibraltar des Fernen Ostens, dessen gewaltige moderne Festungsanlagen das immer feindlicher auftretende Japan in Schach halten sollen, sind Kriegsschiffe weggezogen worden.

Aber die Londoner Regierung war in der Auswahl neuer Kriegs-

mittel auch sonst nicht verlegen. In überheblicher Weise kündigt sie neue Blockademaßnahmen an. Nach diesen muß jedes Handelsschiff eine Bescheinigung des englischen Konsuls des Abfahrts-hafens führen, in der seine Ladung gutgeheißen wird. Sonst gilt das Schiff als freie Beute für jedes britische Kriegsschiff.

Auch Spanien und Portugal, die bisher nicht in dieses Spionagesystem eingefügt waren, sollen jetzt entsprechend kontrolliert werden. Die englische Regierung hat erklärt, daß diese Länder ihre Zufuhren zur Überleitung nach Deutschland und Italien benutzten. Auch für sie gilt also jetzt die neue Verpflichtung. Die englischen Konsuln entscheiden, ob die Ladung im Rahmen des eigenen Verbrauchs der Länder liegt. Damit hören natürlich alle freien Handelsdispositionen, jede freie Wirtschaft auf. Der englische Blockademinister erklärte, dieses System solle auf die ganze Welt ausgedehnt werden.

Wir haben bereits ausgeführt, daß die Hoffnung, Europa durch eine solche Blockade erschöpfen zu können, durchaus irrig ist. Der Blockademinister gab den eigentlichen Zweck der neuen Maßnahme auch indirekt zu mit den Worten: Die Ausgabe der Freigabebescheine wird eine große Anzahl von Kriegsschiffen, die gegenwärtig mit der Blockade beschäftigt sind, für Angriffszwecke freigeben.

Auch diese Hoffnung dürfte trügerisch sein. Die Tätigkeit unserer Auslandskreuzer wird immer fühlbarer. Die britische Admiralität mußte selbst zugeben, daß mehrere wertvolle Dampfer im Atlantik von einem deutschen Handelszerstörer vernichtet seien. Auch von der guten Auswirkung der im Mai vor Südafrika gelegten Minensperren wurde berichtet. Diese Tätigkeit macht allmählich schon in fernen Gegenden die Zusammenstellungen von Geleitzügen und damit vermehrte Verwendung von Kriegsschiffen nötig.

Wie entschlossen unsere Auslandskreuzer geführt werden, geht aus der Meldung des Oberkommandos vom 2. August hervor: Der große englische Hilfskreuzer „Alcantara“ hat nach einem Gefecht mit einem deutschen Hilfskreuzer mit schweren Beschädigungen Rio de Janeiro anlaufen müssen. Der deutsche Hilfskreuzer setzt seine Tätigkeit fort.

Vor Trinidad hat das Gefecht stattgefunden. Der englische Hilfskreuzer ist ein riesiges Schiff von 22 000 BRT, 195 m Länge und einer Geschwindigkeit von 18 Seemeilen. Nach brasilianischen Meldungen ist er mit einem großen Loch in der Bordwand, dem Verlust

eines Schornsteins und, nach der Schlagseite zu urteilen, auch mit Unterwassertreibern eingelaufen.

Fast unmittelbar auf diese der englischen Admiralität sehr unangenehme Meldung folgte die für sie noch viel unangenehmere neue Bekanntgabe über die Versenkungen unserer U-Boote.

Es wurden vom 1. bis 31. Juli 1940 an feindlicher und dem Feinde nutzbarer Tonnage 606 674 BRT versenkt, davon

durch U-Boote	489 174 BRT
durch Überwasserstreitkräfte	117 500 BRT
im gleichen Monat versenkte die Luftwaffe	272 000 BRT

Summa: 878 674 BRT

Damit ist die Versenkungsziffer von 840 000 BRT des erfolgreichsten Monats im Jahre 1917 um über 38 000 BRT überschritten.

Von Kriegsbeginn an ist der Gesamtversenkungserfolg allein durch die U-Boots-Waffe auf 2 264 586 BRT gestiegen, während der Erfolgsanteil der Überwasserseestreitkräfte sich auf 1 460 961 BRT beläuft.

In den Juliziffern der Kriegsmarine sind noch nicht die Erfolge von Minenunternehmungen enthalten, die gerade in der letzten Zeit in erhöhtem Maß erzielt worden sind, und die der Feind bisher verschwiegen hat. Sie sind durch wiederholte Schließungen feindlicher Häfen und andere Anzeichen erwiesen.

Der Feind hat also seit Kriegsbeginn allein durch Maßnahmen der Kriegsmarine weit über 3 725 547 BRT eigenen oder ihm nutzbaren Handelsschiffsraum verloren. Insgesamt sind rund 5 Millionen BRT versenkt worden.

So begann der Monat August mit trüben Vorzeichen für England. Sein weiterer Verlauf brachte Flugzeugangriffe, die alle bisherigen in den Schatten stellten. Die schwersten Angriffe fanden vom 11. August ab statt. Die Meldungen des OKW lauten:

Am 11. August haben deutsche Kampffliegerverbände den Kriegshafen Portland angegriffen. Wichtige Hafenanlagen, die Mole, das Schwimmdock und eine Verladebrücke wurden vernichtet, Öllager in Brand gesetzt. Zwei Handelsschiffe und ein Zerstörer erhielten schwere Treffer. Im benachbarten Hafen Weymouth gelang es, ein Handelsschiff von 3000 BRT zu versenken.

Vor der Themsemündung war ein britischer Geleitzug das Ziel unserer Luftangriffe. Dabei wurden drei Handelsschiffe von zu-

sammen etwa 17 000 BRT versenkt, zwei Zerstörer und vier weitere Handelsschiffe durch Volltreffer schwer beschädigt.

Im Verlauf der Angriffe entwickelten sich heftige, für uns erfolgreiche Luftkämpfe, in denen die deutschen Jäger und Zerstörer dem Feinde schwere Verluste beibrachten.

In der Nacht zum 12. August griff die Luftwaffe Werke der Flugzeugindustrie in Filton und Crewe, die Hafenanlagen von Cardiff und Bristol sowie das große Öllager von Avonmouth an. An verschiedenen Stellen belegte sie Flakstellungen mit Bomben. Der Abwurf von Luftminen vor den britischen Häfen wurde planmäßig fortgeführt. Die Gesamtverluste des Gegners betrugen: In Luftkämpfen 90 Flugzeuge und 8 Sperrballone, außerdem durch Flakartillerie drei Flugzeuge. Demgegenüber werden 21 deutsche Flugzeuge vermißt.

Ein Unterseeboot hat einen bewaffneten feindlichen Handelsdampfer mittlerer Größe aus einem stark gesicherten Geleitzug herausgeschossen und versenkt.

Am 12. August griffen deutsche Fliegerverbände Hafen- und Flugplatzanlagen an der englischen Süd- und Südostküste an. Dabei wurde der Kriegshafen von Portsmouth mit zahlreichen Bomben belegt. Das Großkraftwerk und die Werft von Vesper stehen in Flammen. Deck- und Kaianlagen sowie ein Vorpostenboot im Kanal erhielten Bombentreffer. Im Laufe dieser Angriffe kam es zu heftigen Luftkämpfen, bei denen insgesamt 43 feindliche Flugzeuge abgeschossen wurden.

Auf den Flugplätzen Manston, Canterbury, Hawking und Lampne gelang es, Hallen, Werftanlagen und Unterkuftsgebäude zu zerstören und zum Teil in Brand zu setzen. In Manston wurde ein britischer Jagdverband beim Start gefaßt, und dabei wurden drei Flugzeuge vom Muster Hurricane in der Luft, vier am Boden vernichtet. An anderen Stellen sind weitere acht Flugzeuge am Boden zerstört worden.

Bei Dover schossen unsere Flugzeuge zwei Sperrballone in Brand. Bei den in dieser Gegend sich entwickelnden Luftkämpfen verlor der Feind 30 Flugzeuge.

Im Seegebiet ostwärts Southend griffen Sturzkampfflieger einen stark gesicherten Geleitzug an und versenkten trotz heftiger Jagd- und Flakabwehr zwei Handelsschiffe von zusammen 5500 BRT. Ein weiteres Schiff wurde in Brand geworfen. In der Nacht zum

13. August erfolgten Bombenangriffe auf Schiffsziele bei Swansea und Cardiff sowie Flak- und Scheinwerferstellungen bei Plymouth und in der Humbermündung. Die Verminung britischer Häfen wurde fortgesetzt.

Die Gesamtverluste des Feindes betrugen 92 Flugzeuge, von denen zwölf am Boden, vier durch Flakartillerie, die übrigen in Luftkämpfen vernichtet wurden. 24 deutsche Flugzeuge werden vermißt.

Ein Gefecht in der Nordsee zwischen einigen deutschen Minensuchbooten und mehreren feindlichen Schnellbooten verlief für uns erfolgreich. Es ist anzunehmen, daß mindestens ein feindliches Schnellboot den Hafen nicht mehr erreichte, während unsere Boote unbeschädigt blieben und ihre Tätigkeit planmäßig fortsetzten.

14. August. Deutsche Fliegerverbände griffen am 13. August die Häfen und Kaianlagen in Wallsend, Hartlepool, Bournemouth und Plymouth, Rüstungswerke in Exeter und Bristol sowie große Tanklager in North Killingham wirksam mit Bomben an.

Im Kanal und in der Themsemündung gelang es, zwei Vorpostenboote und zwei Handelsschiffe mit 15 000 BRT zu versenken. Weiter belegten Kampfflugzeuge die Flughäfen von Eastchurch, Detling, Farnborough, Andover, Odiham und Middlewallop mit Bomben, zerstörten zahlreiche Hallen und Unterkünfte, Öllager und Werften und vernichteten eine große Anzahl von Flugzeugen am Boden. Bei den Angriffen im Kanal und auf England kam es zu zahlreichen heftigen Luftkämpfen, in deren Verlauf 74 feindliche Flugzeuge vernichtet wurden. Im Laufe des Tages versuchten britische Flugzeuge vom Muster Bristol Blenheim die dänische Stadt Aalborg anzugreifen. Jäger und Flakartillerie zwangen den Feind schon vorher zur Umkehr und schossen 16 von 23 Angreifern ab.

Die Gesamtverluste des Feindes betrugen 132 Flugzeuge und zwölf Sperrballone. Davon wurden 89 Flugzeuge im Luftkampf, 43 am Boden und durch Flakartillerie zerstört. 28 deutsche Flugzeuge werden vermißt.

Ein Unterseeboot unter Führung von Kapitänleutnant Salmann meldet die Versenkung von 41 611 BRT, darunter einen britischen Hilfskreuzer von 11 400 BRT. Teile einer deutschen Unterseebootsjagdflottille trafen in der Nordsee auf mehrere britische Zerstörer, die sich trotz ihrer Überlegenheit nach kurzem Gefecht in dem unsichtigen Wetter zurückzogen. Unsere Boote führten ihre Aufgaben unbehindert weiter durch.

Vergebens versuchte der englische Propagandaminister diese Erfolge durch falsche Meldungen über großartige Siege der eigenen Luftwaffe zu verkleinern. Die Stimmung der breiten Volksmassen drüben ist durch die ständigen rasenden Luftangriffe bereits in derartiger nervöser Spannung, daß nach einem Brief des Lord Queenborough an die „Times“ die gefürchtete Invasion der Deutschen schon als ein geringeres Übel bezeichnet wird. Charakteristisch ist auch, daß man in England begonnen hat, sich um von unseren Fliegern abgeworfene Flugblätter mit der großen letzten Reichstagsrede des Führers direkt zu reißen. Die Zeichen mehren sich, daß das englische Volk seinen frivolen Führern nicht mehr traut.

Im Mittelmeer mehren sich die Flugzeugangriffe auf englische Stützpunkte. Ein Angriff auf Haifa hat in den dortigen großen Öllagern Brände schwerster Art erzeugt, durch welche die Ölversorgung des in Alexandria stationierten Geschwaders stark gefährdet wird. Aus Gibraltar werden schwere Beschädigungen der dortigen militärischen Anlagen gemeldet. Der Hafen wird allmählich für Kriegsschiffe unbenutzbar, wie es Malta schon seit Kriegsbeginn ist.

Wie ernst die Engländer ihre Lage in Ostafrika ansehen, zeigt ein Bericht des Militärberichterstatters bei dem Oberkommando der englischen Truppen in Ägypten:

„In den letzten 14 Tagen wurde durch britische Erkundungsflüge ermittelt, daß starke italienische Truppenbewegungen nach verschiedenen Grenzgebieten Libyens stattfanden. Nach dem Zusammenbruch Frankreichs ist die gesamte italienische Armee für den kolonialen Einsatz frei geworden, und die Lage Ägyptens ist äußerst schwierig. Der britischen Flotte ist deshalb die Aufgabe zugefallen, gemeinsam mit den Flugverbänden der Marine das gesamte östliche Mittelmeer ständig zu überwachen. Für die Landkämpfe bildet die Wüste einen starken und natürlichen Schutz, da sie fast bis nach Alexandria reicht. Außerdem sichern Flotteneinheiten auch den Schutz der Küstengebiete, deren Verbindungsstraßen von See her unter Feuer genommen werden können.

Der italienische Angriffsplan läßt sich aus der Aufmarschrichtung erkennen. Es ist zweifellos beabsichtigt, mit den gesamten zur Verfügung stehenden Kräften an Menschen und Material, die zahlenmäßig weit überlegen sind, in Ägypten einzufallen und mit größter Schnelligkeit bis zum Suezkanal vorzustoßen. Hierdurch soll der Seeweg nach Abessinien vom Roten Meer und der Landweg unter

Benutzung des Nils gesichert werden. Gleichzeitig soll mit diesen Operationen versucht werden, die britische Flotte im Mittelmeer abzusperren.“

Auch in London spricht man bereits von „verhältnismäßig weitgehenden Erfolgen der Italiener“, man läßt sogar durchblicken, daß eine Opferung von Somaliland in Erwägung gezogen werden müsse. Damit würden die Italiener instand gesetzt werden, die Straße von Bab el-Mandeb, die wichtige südliche Eingangspforte zum Roten Meer, zu kontrollieren und die Lage der an den östlichen Mittelmeerländern operierenden britischen Streitkräfte noch schwieriger zu gestalten, als sie jetzt schon ist.

Jedenfalls hat die italienische Wehrmacht auf allen Gebieten gezeigt, daß sie dem Gegner nicht nur gewachsen, sondern ihm überlegen ist.

Großes Aufsehen erregten die Erklärungen über die Lage Frankreichs, die der Außenminister Baudoin am 15. August einer Anzahl von Pressevertretern gegenüber abgab. Der Minister kam darauf zu sprechen, daß England sein berüchtigtes Navycert-System, die Kontrolle jeder Schiffsladung durch englische Konsuln, jetzt auch auf das unbesetzte Frankreich und die französischen Gebiete in Nordafrika ausgedehnt habe.

Er führte aus, er sähe es als seine Pflicht an, das Unmögliche zu versuchen, um zu erreichen, daß die französischen Handelsschiffe mit Waren aus den französischen Besitzungen wieder Frankreich anlaufen dürfen. Die französischen Kolonien seien in der Lage, das französische Volk mit allen notwendigen Waren zu versehen, und die französische Handelsflotte sei imstande, die Transporte durchzuführen. Das einzige Hindernis stelle die britische Blockade dar. Die britische Regierung hätte es sich wohl überlegen müssen, bevor sie sich dazu entschloß, die zur Existenz von Millionen von Zivilpersonen notwendigen Nahrungsmittel dem Lande vorzuenthalten. Unter diesen Millionen befänden sich auch verwundete oder durch den Krieg geschwächte Frontkämpfer, ferner Millionen von Frauen und Kindern.

Baudoin wird in England taube Ohren finden für seine erschütternden Anklagen. Die englischen Zeitungen führen ja mit Behagen aus, daß aus Hunger schon oft Revolutionen entstanden seien. Man hätte gern eine französische Revolution als Strafe für die jetzige

Regierung, die gewissenhaft genug war, einen aussichtslosen Kampf nicht weiter fortzuführen. Die französische Presse sieht diesen Plan deutlich vor Augen. Aber die englische Blockade gegen Frankreich wird ebenso mißlingen, wie sie gegen Deutschland mißlingen ist.

Am 17. August gab die deutsche Regierung die Maßnahmen bekannt, die sie gegen die neuen Vergewaltigungsversuche Englands getroffen hat. In einer ausführlichen Zusammenstellung wurde erläutert, wie England seit Kriegsbeginn in immer wachsendem Maße die völkerrechtlichen Regeln der Seekriegführung verletzt habe. Demgegenüber habe die Reichsregierung nunmehr beschlossen, Gleiches mit Gleichem zu vergelten und ihre militärischen Machtmittel mit derselben Rücksichtslosigkeit gegen die Schifffahrt um England einzusetzen.

Es heißt dann wörtlich: „Die belagerte Festung ist heute nicht mehr Deutschland, sondern das englische Inselreich. Der mißlungenen englischen Hungerblockade gegen deutsche Frauen und Kinder setzt Deutschland nunmehr die totale Blockade der britischen Inseln entgegen, die hiermit verkündet wird.“ Und ferner:

„Der Seekrieg ist in dem Gebiet um England in vollem Umfang entbrannt. Das gesamte Gebiet ist mit Minen verseucht. Die Flugzeuge greifen jedes Schiff an. Jedes neutrale Schiff, das dieses Gebiet in Zukunft befährt, setzt sich daher der Gefahr der Vernichtung aus. Die Reichsregierung lehnt in Zukunft ohne jede Ausnahme die Verantwortung für irgendwelche Schäden, die Schiffen jedweder Art oder Personen in diesen Gebieten zustoßen sollten, ab.“ „Deutschland ist überzeugt, daß es durch die endgültige Beseitigung des heutigen britischen Piratentums nicht nur Europa, sondern allen neutralen Staaten der Welt einen Dienst von historischer Bedeutung leistet.“

England führt jetzt Krieg gegen ganz Europa, wenngleich seine beiden Feinde völkerrechtlich nur Deutschland und Italien sind. Es steht in Einsamkeit, in der „Splendid Isolation“, deren es sich einst rühmte in der schweren Zeit des Burenkrieges im Vertrauen auf seine damals die ganze Weltpolitik beherrschende Kriegsflotte.

Was ist geworden aus dieser die Welt beherrschenden Flotte? Sie hat nicht zu verhindern vermocht, daß Deutschland in diesem Kriege gegen gewaltige Übermacht mehr erreichte, als in so kurzer Zeit je einem Volke beschieden wurde, — — erreichte durch einen Führer, der keine Schwierigkeiten kennt.

Unser Führer hat es vermocht, die junge Wehrmacht, besonders auch die Kriegsmarine zu Heldentaten unsterblichen Ruhmes zu begeistern. England ging in den Krieg mit der immer wieder betonten Absicht, Deutschland zu vernichten. Es ist anders gekommen.

Der Führer wird dafür sorgen, daß dem übermütigen Volke jenseits des Kanals die Niederlage bereitet wird, die es verdient hat.

Abgeschlossen am 18. August 1940.

Seegelung - Weltgeltung

Von Admiral von Trotha

Umfang etwa 160 Seiten mit etwa 8 Bildtafeln

Ganzleinen RM 4,-

Dieses Buch ist ein lebendiges und überzeugendes Bekenntnis für den großen Gedanken deutscher See- und Weltgeltung. Hier spricht eine Persönlichkeit, deren ganzes Leben in rastlosem Einsatz für Deutschland immer wieder dem Appell an den deutschen Menschen galt, die See und ihre befreiende Kraft nicht zu ver-
gessen. Als vom Führer beauftragter Leiter des Reichsbundes Deutscher Seegelung und als Ehrenführer der Marine-Hitler-Jugend hat das unermüdlische Wirken für den See-
gedanken des weit über die Marine hinaus bekannten Admirals von Trotha wesentlich zur Erstarkung der Nation beigetragen. Diese Gedanken eines Admirals, der trotz seines hohen Alters mit jungem und
heißem Herzen an dem Bau unseres großdeutschen Reiches mithilft, sind richtungsweisend für Deutsch-
lands Weg zur Weltmacht, sie gehören zugleich aber auch zur weltanschaulichen Grundlage der national-
sozialistischen Bewegung.

Die deutsche Kriegsflotte Entwicklung und Gegenwart

Herausgegeben vom Reichsbund Deutscher Seegelung

Bearbeitet von Adalbert von Goerne

unter Mitwirkung von I. Traxdorf

Mit 56 Zeichnungen und 38 Photos auf Tafeln

Kartonierte RM 2,-

Eine besonders aufschlußreiche und hoch aktuelle Neuerscheinung, die über die Entwicklung der deutschen
Kriegsflotte und vor allem auch über ihren jetzigen Stand sowie ihre Taten in diesem
Kriege in gedrängter Form Auskunft gibt. Das deutsche Volk sieht mit Stolz auf die Taten seiner
Kriegsmarine, die im blitzschnellen, heldenhaften Einsatz dem Gegner schwere Verluste zufügte. Be-
sonders eindrucksvoll haben uns die letzten Ereignisse bei der Belegung Standinaviens die Bedeutung
deutscher Seegelung praktisch vor Augen geführt. Dem Wunsche vieler Volksgenossen, mehr über das
Wesen und die Taten der Kriegsmarine zu erfahren, kommt der Reichsbund Deutscher Seegelung
durch Herausgabe dieser Schrift nach, die von zwei hervorragenden Sachkennern bearbeitet wurde.
Dieses Buch wird daher in allen Kreisen des deutschen Volkes sehr begrüßt werden.

England sperrt den Kanal Der Abschnitt Dover 1914-1917

Von Admiral Sir Reginald Bacon

Ins Deutsche übertragen von Kapitänleutnant d. R. Werner Jakobsen

Mit 23 Abbildungen im Text und auf Tafeln

Kartonierte RM 5,50, Ganzleinen RM 6,50

Fregattenkapitän Schulze-Hinrichs schreibt im „Militär-Wochenblatt“:

Das Buch muß als eine außerordentlich zeitgemäße Neuerscheinung begrüßt werden. Die Erlebnisse
und die allgemeinverständlich - teilweise auch technisch ausführlich - behandelten Erfahrungen des
britischen Admirals, die dieser während seiner Kommandoführung bei der Bewachung und Sicherung
der Dover-Straße während des Weltkrieges gemacht hat, sind gerade jetzt besonders wertvoll und an-
regend. Auch heute ist die Straße Dover-Calais wieder Kriegsschauplatz geworden, so daß man einen
Überblick erhält über die dort zu erwartende Kampfführung. Das Buch enthält wesentlich mehr, als
lediglich nach seinem Umfang zu vermuten wäre. Es bietet nicht nur dem Fachmann reichen Stoff,
sondern wird jeden Leser in höchstem Maße fesseln.

VERLAG E. S. MITTLER & SOHN / BERLIN SW68

Marine-ABC Lehrbuch für den Seesport

5., durchgesehene Auflage. Mit 185 Abbildungen im Text sowie 3 mehrfarbigen und 6 einfarbigen Tafeln. 1940

Kartonierte einzeln RM 1,-, ab 25 Expl. je RM 0,90, ab 100 Expl. je RM 0,85

U-Boote Westwärts Meine Fahrten um England 1914 bis 1918

Von Ernst Hashagen. Neue Ausgabe. 41. bis 50. Tausend. Mit 22 Abbildungen, 2 Karten und 7 Zeichnungen des Verfassers. 1939

Kartonierte RM 3,-, in Ganzleinen RM 4,-

Die Kapitäne Christiansen Nach Logbüchern erzählt

4., erweiterte Auflage. Mit 55 Abbildungen und einem Titelbild. 1939

Kartonierte RM 3,80, in Ganzleinen RM 4,80

Seeflieger in Flandern

Nach Tagebuchblättern des Lt. z. See Hans Rolshoven t. Bearbeitet von Kapitän Theo E. Sönnichsen. Mit einem Vorwort vom Korpsführer des NSFK. Generalleutnant F. Christiansen. Mit 29 Abbildungen auf Tafeln. 1937

Kartonierte RM 3,-, in Ganzleinen RM 4,-

Signal: Jot-Dora Der Schicksalsruf der Hochseeflotte

Von Werner Burkhardt und Hans-Joachim Voigt. Mit 17 Skizzen und 16 Abbildungen auf Tafeln. 1938

Kartonierte RM 3,80, in Ganzleinen RM 4,80

Die U-Bootswaffe

Von Konteradmiral Karl Dönitz. 3., neubearbeitete Auflage. Mit zahlreichen Abbildungen und Skizzen im Text. 1940

Kartonierte RM 2,-

Neuzeitliche Seekriegsführung

Von Ernst Wilhelm Kruse. Mit einem Geleitwort von Admiral a.D. Walter Gladisch. Mit 17 Abbildungen auf Tafeln und 10 Skizzen im Text. 1938

Kartonierte RM 2,-

VERLAG E. S. MITTLER & SOHN / BERLIN SW68

Es geht gegen *England*...

Die Grenzen der britischen Seemacht

Von Vizeadmiral z. V. Dr. h. c. Otto Groos

Geheftet RM 0,50

England und das europäische Festland

Von Oberstleutnant a. D. W. Müller-Loebnitz †

1. Bis zum Tode Friedrichs des Großen

2. Im Zeitalter Napoleons

Geheftet je RM 0,50

Die Machtmittel des Britischen Reiches

Von Generalleutnant z. V. Schäfer

Geheftet RM 0,50

England und die Freiheit der Welt

Von Dr. Heinrich Bauer

Geheftet RM 1,-

England und das Zweite Reich

Von Dr. Bernhard Poll

Geheftet RM 0,50

England und das Diktat von Versailles

Von Generalmajor Dr. Schwertfeger

Geheftet RM 0,50

England und die Neutralen

Von Oberregierungsrat Stenger

Geheftet RM 1,-

Diese Schriften behandeln in volkstümlicher Form Fragen historischer, militärischer, kultureller, wirtschaftlicher und völkerrechtlicher Art, wie sie sich für jeden Soldaten, aber auch für jeden anderen Volksgenossen in unserem neuen Kampf um unser Lebensrecht aufdrängen. Sie machen es sich zur besonderen Aufgabe, die Fadenscheinigkeit des Standpunktes Englands, die Schwäche seiner Argumente herauszustellen und die Unanfechtbarkeit der deutschen Auffassung zu vertreten. Sie sind ein Rüstzeug für den geistigen Kampf, der auch heute neben dem Kampf der Waffen hergeht.

VERLAG E. S. MITTLER & SOHN / BERLIN SW68

Der großdeutsche Freiheitskrieg

Von Theo von Zeska, Major im Oberkommando der Wehrmacht

I. Der Feldzug in Polen 1939

Mit 4 Skizzen und einer Karte vom Gesamtverlauf des Polnischen Feldzuges
Kartiert RM 1,20

II. Der Kampf gegen England und Frankreich im Jahre 1939

Umfang 140 Seiten Text mit 20 Abbildungen auf Tafeln
Kartiert RM 2,80

In dieser Hefereihe werden die gesamten Kriegereignisse fortlaufend zur Darstellung gelangen. Jeder Abschnitt des Kampfes wird in einem besonderen, in sich abgeschlossenen und einzelkäuflichen Hefte behandelt. So entsteht hier ein Werk, das, unmittelbar den Ereignissen folgend, die beste und schnellste Übersicht über alle Kriegereignisse gibt. Jedes Heft ist einzeln erhältlich und einzeln lesbar. Den Text beleben zahlreiche Abbildungen auf Tafeln und im Text. In Vorbereitung: Der Feldzug in Norwegen - Die Kämpfe gegen die Westmächte von Januar bis Anfang Mai 1940.

Kampferlebnisse aus dem Feldzug in Polen 1939

Nach Schilderungen von Frontkämpfern

Herausgegeben vom Generalstab des Heeres (Kriegswissenschaftl. Abteilung)
Gebunden RM 1,80

Das Kampfgeschehen jener ruhmvollen Septembertage ist reich an Beispielen vorbildlicher soldatischer Haltung. Diese Taten wecken in den Mitkämpfern die Erinnerung an Selbsterlebtes und sind für die jungen Soldaten Lehre und Vorbild. Darüber hinaus wird das deutsche Volk stolze Freude an den Heldentaten seiner Soldaten empfinden. Was tapferes Draufgängertum im Angriff, zähes Aushalten in der Verteidigung und rastlose Kühnheit in der Verfolgung neben soldatischem Können erreicht hat, spricht hier unmittelbar zum ganzen Volke.

Panzer packen Polen Erlebnisberichte

Gesammelt von Dr. jur. Kurt Bernhard,
Oberstleutnant im Oberkommando des Heeres
Mit einem Geleitwort von Generalmajor von Schell
Kartiert RM 1,80

Das Hohelied der Deutschen Panzertruppe! In diesen spannenden Kampfabzeichnungen von Soldaten der Panzer-Regimenter, Panzer-Abwehrabteilungen, Kradschützen-Verbände und Aufklärungseinheiten wird der Krieg so geschildert, wie er wirklich war. Der deutsche Soldat ist der beste der Welt.

Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt . . .

Wahrheit und Lüge über den September-Feldzug 1939
Auf Grund amtlichen Materials zusammengestellt von Werner Picht
Geheftet RM 1,50

Der Feldzug in Norwegen

Was die Gegner meldeten - und was in Wirklichkeit geschah
Auf Grund amtlichen Materials zusammengestellt von Werner Picht
Preis RM 1,-

In dieser Zusammenstellung der Wehrmachtberichte über den Feldzug in Norwegen ist eine Sammlung von Auslandsmeldungen über die gleichen Ereignisse gegenübergestellt. Neben Heeresberichten, Auslandssendern und großer Presse sind absichtlich auch Provinzzeitungen als Quelle herangezogen. Denn gerade sie zeigen oft am deutlichsten, wie weit die „öffentliche Meinung“ auf der Gegenseite sich verirrt hatte.



VERLAG E. S. MITTLER & SOHN / BERLIN SW68



55725/
2