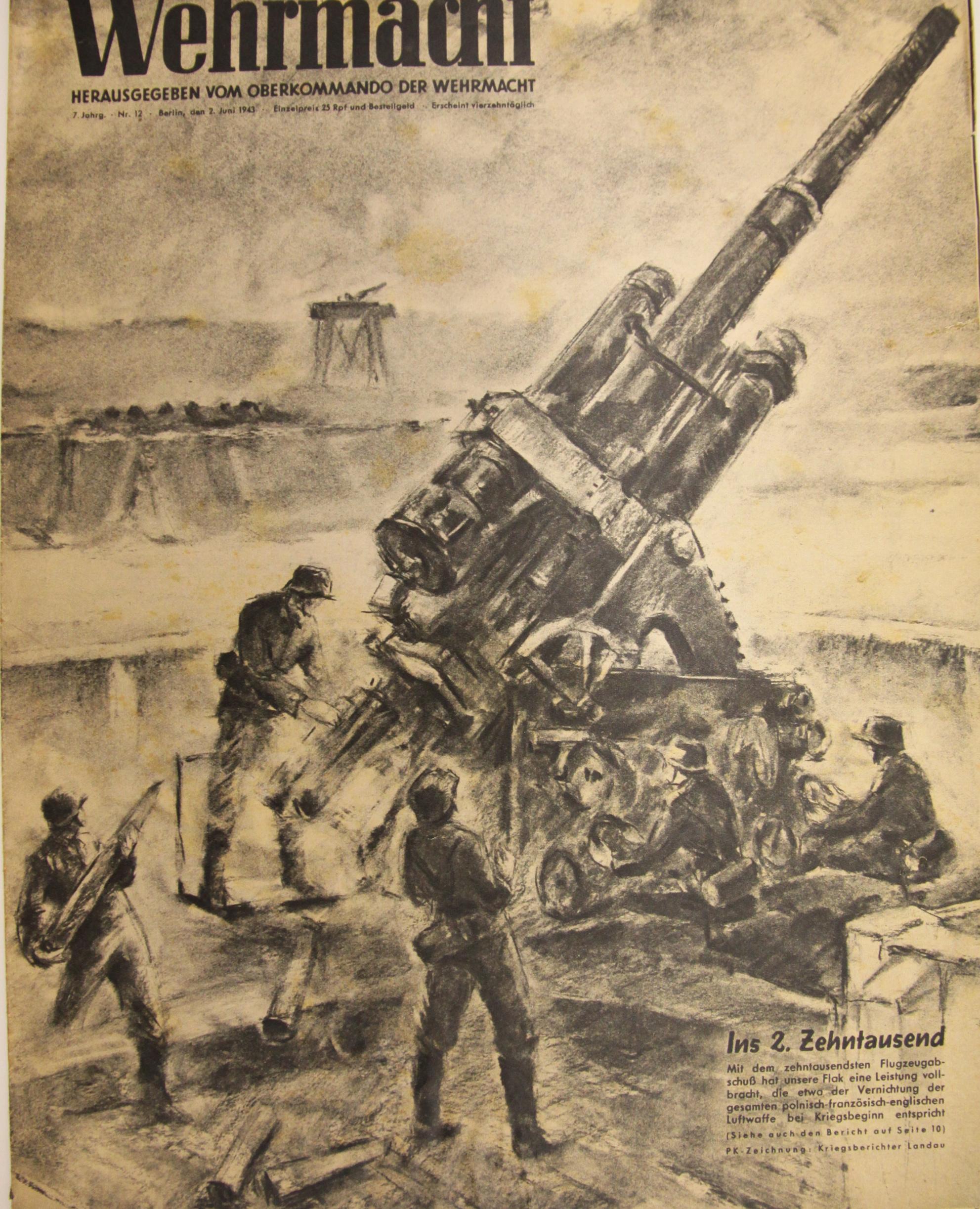


Die Wehrmacht

HERAUSGEGEBEN VOM OBERKOMMANDO DER WEHRMACHT

7. Jahrg. · Nr. 12 · Berlin, den 2. Juni 1943 · Einzelpreis 25 Rpf und Bestellgeld · Erscheint vierzehntäglich



Ins 2. Zehntausend

Mit dem zehntausendsten Flugzeugabschuß hat unsere Flak eine Leistung vollbracht, die etwa der Vernichtung der gesamten polnisch-französisch-englischen Luftwaffe bei Kriegsbeginn entspricht (Siehe auch den Bericht auf Seite 10)

PK-Zeichnung: Kriegsberichtler Landau

Niemandsland Noworossijsk-Süd

Im Westen des Kubanbrückenkopfes führt die deutsche Nachschubstraße nach Noworossijsk. Im Osten der Stadt liegt die Zemeskaja-Bucht. Der Norden und Süden jedoch sind Front. Dazwischen tobt der Artilleriekampf. Hier setzten die Sowjets alles daran, um die „Kubanür“ aus den Angeln zu heben. Immer wieder tobten heftige Nahkämpfe zwischen den ärmlichen Lehmhütten am Stadtrand.

Auf diesem blutgetränkten Boden, den seine Bilder uns vor Augen führen, fiel der Kriegsberichterstatter Max Leopold. Aus seinen Photographien sieht man, daß sie dort gemacht sind, wo der Tod unsichtbar zwischen den Linien schreitet. Dorthin zog es unseren Kameraden Leopold, denn er wollte den Krieg so darstellen, wie er wirklich ist. Er kämpfte mit seiner Kamera wie der Grenadier mit dem Gewehr und brachte seinem Vaterland nun auch dasselbe letzte und höchste Opfer dar.



Ein Stoßtrupp stellt sich bereit. Die Gesichter der Grenadiere sind ernst. Jeder Granattrichter, jeder Trümmerhaufen muß einem tückischen Gegner im heißen Nahkampf entrissen werden.

Der Stadtrand von Noworossijsk. Hier erreichten die Sowjets nach ihrer Landung am 6. Februar die ersten Straßenzüge, in denen es seither immer wieder zu heftigen Kämpfen Mann gegen Mann gekommen ist.

Unten links: So sieht das Niemandsland aus: Granattrichter, spanische Reiter, ein gefallener Sowjetsoldat (Pfeil), Häuserruinen und kleine Scharten in den Wänden der stehengebliebenen Hütten (Pfeile).



Sturmgeschütze helfen den Grenadiere. In mühevoller Arbeit sind sie nachts auf schwierigen Wegen vorgezogen worden, um die Stützpunkte des Feindes aus vorderster Linie unter Feuer zu nehmen.

VON DER Flottenschlacht ZUR Geleitzugschlacht

Von
KONTERADMIRAL GADOW

Der 31. Mai, als Erinnerungstag der großen Seeschlacht am Skagerrak 1916, weckt Gedanken über die seitdem eingetretene Wandlung in der Seekriegführung. An Stelle einer Hochseeflotte, die damals den zweiten Rang in der Welt einnahm, in Qualität der Waffen und Ausbildung nicht zu übertreffen, bestimmt war, kämpfen wir heute mit den Mitteln des „Kreuzerkriegs“, der unserer damaligen Anschauung nach an zweiter Stelle zu stehen schien. Hierin kommt ebenso ein Zwang der Umstände zum Ausdruck wie eine Wandlung jener Anschauung. Der vorige Seekrieg hatte die Lehre erbracht, daß ein in günstiger strategischer Lage befindlicher Gegner wie England die Seeschlacht nicht zu suchen hatte, sondern verweigern konnte, so daß unsere Strategie unter Umständen kein Ziel fand. Die Skagerrakschlacht war kein Gegenbeweis, denn sie kam zustande auf Grund außergewöhnlicher Umstände, wie des Drucks der öffentlichen Meinung in England und von Seiten Rußlands, das die Öffnung der Ostsee für wirksamen Nachschub verlangte. Daß die englische Flotte sich der wiederholten Herausforderung — Beschießungen der britischen Ostküste — stellte, widersprach letzten Endes ihrem Kriegsplan, der vorwiegend und fast ausschließlich auf die totale Blockade Deutschlands, unter Einbeziehung seiner neutralen Nachbarn, gerichtet war, unter Schonung der eigenen Kampfkraft. Freilich wäre zu Beginn des Krieges eine solche Schlacht wohl auch durch die Bedrohung der Truppentransporte am Kanal zu erreichen gewesen, die auf Grund solcher Besorgnisse immer weiter südlich, vom ursprünglich geplanten Landeort Zebrügge über Boulogne bis St. Nazaire, verlegt wurden. Jedenfalls aber zog die englische Führung aus dem verlustreichen Ergebnis der Skagerrakschlacht die Folgerung, sich nur noch in nächster Nähe der eigenen Küste zu schlagen, woraus in den letzten Kriegsjahren die absolute Ablehnung der Seeschlacht zugunsten der Geleitzugsicherung auf den nördlichen Verbindungen wurde. Wir für unseren Teil gelangten zu der Erkenntnis, daß der Krieg gegen die feindlichen Seestraßen, bisher mit Kreuzern und Hilfskreuzern mit guten, jedoch begrenzten Erfolgen geführt, für die Schlachtflotte aus Mangel an Reichweite nicht möglich, der eigentliche Weg zum Ziel war. Wir nahmen ihn jedoch mit U-Booten aus politischer Besorgnis vor der Stellungnahme der USA, nur zögernd und mit verhängnisvoller Verspätung auf, wobei wir dem Endzweck immer noch sehr nahe kamen.

Diese Lehre blieb unvergessen und bewirkte eine grundsätzliche andere Einstellung zum Seekriegsproblem. Wenn wir jetzt neben U-Booten Schwere Kreuzer und Schlachtschiffe mit hoher Geschwindigkeit und großem Fahrbereich bauten, so geschah es mit der Blickrichtung auf den Kreuzerkrieg. Hätte der neue Weltkrieg uns bereits im Besitz einer ansehnlichen Zahl von schweren Kampfschiffen betroffen, so würden wir heute vielleicht Seeschlachten im Handelskrieg auf den Hochstraßen des Atlantik erleben statt den Einzelaktionen der Schwere Kreuzer, der „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ und „Bismarck“. So weit der erwähnte Zwang der Umstände, jedoch darüber hinaus zeigte die Erfahrung des Weltkrieges und die Vertiefung in die Möglichkeiten des U-Boot-Krieges, daß hier die



Oft ist von der „Unendlichkeit“ des Atlantischen Ozeans gesprochen worden, ohne daß man sich immer eine genaue Vorstellung von dieser Unendlichkeit machte. Wir haben auf einen Globus viermal den südamerikanischen Kontinent in den Atlantischen Ozean einzeichnen lassen, und es ergibt sich, daß dieser viermalige Kontinent ungefähr den Atlantik füllt. Südamerika selber ist ziemlich genau 20mal so groß wie das Großdeutsche Reich. Die genauen Zahlen sind: Deutschland 641 000 km², Südamerika 18,5 Mill. km² und der Atlantische Ozean 81,6 Mill. km². Der Atlantik ist also annähernd 100mal größer als das Deutsche Reich.

noch größeren Chancen liegen. Im Gegensatz zum Feinde, der die „U-Boot-Gefahr“ für überwunden hielt, arbeiteten wir unermüdet an der technischen und taktischen Verbesserung der Waffe, vertieften und verfeinerten die Ausbildung und gelangten so zu dem Kampfmittel, das unseren strategischen Bedürfnissen am besten entspricht.

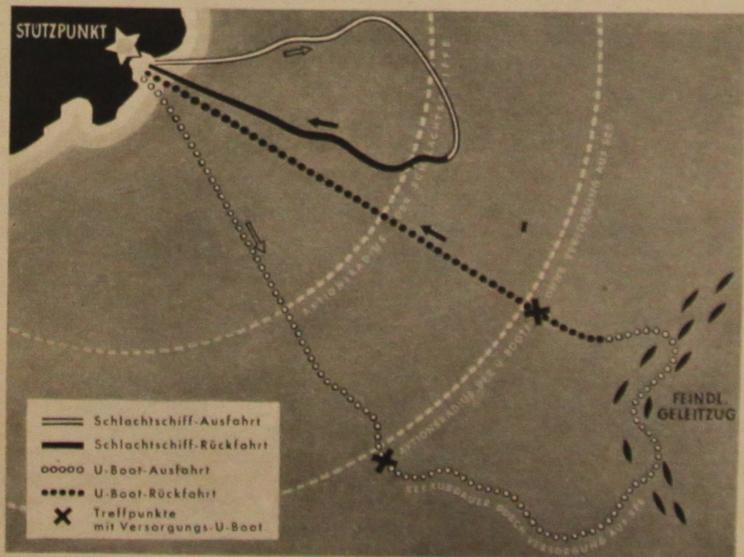
Hierzu waren bestimmte Vorbedingungen zu erfüllen; sie sind in wenigen Punkten zusammenzufassen. Der feindlichen Seerechtsanschauung, daß der „unbeschränkte“ U-Boot-Krieg völkerrechtlich nicht zulässig sei, setzten wir unsere eigene entgegen, daß das bewaffnete oder im bewaffneten Geleit fahrende Handelsschiff — auch das neutrale —, das also der formalen Anhaltung und Untersuchung Widerstand entgegenstellt, sich ohne weiteres der vollen Kriegsgefahr, d. h. Versenkung, aussetzt. Zum zweiten setzten wir uns über die politischen Hemmnisse der Weltkriegejahre 1915 bis 1917 hinweg, wobei uns die USA durch ihr Verbot für amerikanische

Schiffe und Staatsangehörige, die Kriegszonen zu befahren (Neutralitätsgesetz), zunächst entgegenkamen. Drittens war die strategische Position entscheidend zu verbessern. Das geschah mit der Besetzung der norwegischen, der Kanal- und atlantischen Küste Frankreichs im Jahre 1940. Hiermit war die Position am offenen Meer gewonnen, statt der beengten und durch den Kanal und den nördlichen Ausgang gesperrten Lage in der Nordsee. Viertens hatte die taktische Ausbildung durch den jetzigen Oberbefehlshaber der Kriegsmarine die Jagd und den Angriff im Rudel entwickelt und damit die Erfolgsaussichten bedeutend erhöht, und fünftens sorgte die Technik in Gestalt verbesserter Waffen und Nachrichtenmittel für weitere Steigerung durch Planung größerer Stiles für umfassenden Neubau von Booten und schließlich durch Ingebrauchnahme der U-Tanker für bedeutend erweiterten Operationsbereich auch kleinerer Boote.

Das Ergebnis steht vor uns in Form der großen Versenkungsziffern und Geleitzugschlachten, der verhängnisvoll gestörten Versorgung Englands, Sowjetrußlands und der zahlreichen amerikanischen Expeditionskorps. Zur höchsten Leistung entwickelt und mit härtestem Einsatz gegen schwerste Abwehr geführt, hat das U-Boot in den für uns maßgeblichen Gewässern vom Nördlichen Eismeer bis zum Raume von Kapstadt und Indischem Ozean den Kampf mit den Transport- und Überwasserflotten siegreich aufgenommen und dem atlantischen Krieg das Gepräge gegeben. Aus gesichertem Küstengebiet und -vorfeld operierend, in dem die Kampfmittel des Kleinkrieges, wie Zerstörer und Torpedoboot, Schnellboot, Minensuch- und Vorpostenboot, Sperrbrecher und viele andere, ihre wichtige Rolle spielen, hat es die Schlachtflootten verdrängt, die feindliche Seeherrschaft erschüttert und das strategische Ziel der Gegner vereitelt, die Entscheidung mit Invasion und Millionentransporten im Landkrieg zu erzwingen. U-Boot-Krieg und Geleitzugschlacht wurden zum Schlüssel der Kriegsentscheidung.

Die außerordentlichen Erfolge unserer U-Boote sind indigentlich möglich geworden durch die Versorgung der U-Boote mit Treibstoff, Precizint, Torpedos usw. auf hoher See (s. S. 6.) Die in unserer Zeichnung gezeigte Situation stellt einen Angriff auf einen feindlichen Geleitzug durch ein U-Boot dar, das auf See versorgt wird. Vergleichsweise wurde dazu der Operationsradius eines Schlachtschiffes angegeben.

Entwurf: Dr. BARKHOFF; Zeichnungen: W. MÜLLER



— Schlachtschiff-Ausfahrt
— Schlachtschiff-Rückfahrt
○○○○○ U-Boot-Ausfahrt
●●●●● U-Boot-Rückfahrt
X Treffpunkte mit Versorgungs-U-Boot

DAS Geheimnis DER Seeausdauer



Pünktlich zur angegebenen Zeit und am vereinbarten Ort treffen sich das im Kampfeinsatz befindliche U-Boot und das Versorgungsboot

Auf der vorigen Seite veröffentlichten wir eine Skizze, die die ungleich höhere Seeausdauer des U-Bootes im Vergleich zum Schlachtschiff zeigt. Wie in dem Aufsatz des Konteradmirals Gadow erwähnt, ist auch das Problem der Reichweite maßgebend für die Entwicklung der Seekriegstaktik von der Flottenschlacht zur Geleitzugschlacht geworden. Das Geheimnis der U-Boot-Reichweite liegt heute vor allem darin, daß das U-Boot sich durch besondere Versorgungs-U-Boote versorgen, sich dadurch von seinem Stützpunkt unabhängig machen und seine Seeausdauer erhöhen kann. Trotz der Unendlichkeit des atlantischen Raumes bietet das Treffen von zwei U-Booten auf hoher See angesichts der hochentwickelten Navigationskunst der Schifffahrt keine Schwierigkeit; die Boote treffen sich mit unfehlbarer Sicherheit. Das im Operationsgebiet kreuzende Versorgungsboot wird vom versorgungsbedürftigen U-Boot angefordert. Ist die See nicht allzusehr bewegt, beginnt sofort das Übernehmen von Dieselöl, Torpedos, Artilleriemunition und Ver-

pflegung von Bord zu Bord. Auch der Arzt kommt vom Versorgungsboot herüber und betreut die Mannschaft des im Kampfeinsatz befindlichen U-Bootes. Selbst bei ruhiger See ist die Übernahme nicht ganz einfach. Das Treiböl wird durch Schläuche gepumpt. Ist die Schlauchverbindung zwischen den Booten erst hergestellt, beginnt die Pumpe zu arbeiten. Schwieriger ist das Übernehmen der „Aale“, denn ihr schweres Gewicht und ihre Empfindlichkeit, besonders an den Steuerorganen am Heck des Torpedos, erfordern geschickte Führung, die meist dadurch erreicht wird, daß ein paar Leute den Torpedo schwimmend dirigieren, während er an der Leine bis zum Ladegeschirr gezogen wird. Ist die mühselige Arbeit beendet, gibt es ein warmes Bad an Bord und dann eine stärkende Mahlzeit, denn das Versorgungs-U-Boot hat frische Eier, oft auch frisches Obst gebracht. Bkt.



Mit Schlauchbooten ist die Verbindung von Boot zu Boot hergestellt und der Arzt vom Versorgungsboot herübergekommen, um die gesamte Besatzung zu untersuchen. Auf dem Vorschiff werden mit einem aufsetzbaren Ladebaum und Ladekran „Aale“ übernommen, die feindlichen Frachtern und Tankern zugeordnet sind



Die Schläuche, durch die das Dieselöl gepumpt wird, sind mittels Leinen herübergezogen und werden angeschlossen. Die Versorgung bezieht sich nicht nur auf Brennstoff, sondern auch Proviant aller Art wird an Bord genommen

PK-Aufnahmen: Deutsche Wochenschau



Eine dokumentarische Aufnahme: Fünf Minuten nach Beginn des Gefechts bei Island versenkt eine Salve des Schlachtschiffes „Bismarck“ ...

Das letzte Schlachtschiff - Gefecht VOR ZWEI JAHREN WURDE „HOOD“ VERSENKT

In unserem Aufsatz auf Seite 5 „Von der Flottenschlacht zur Geleitzugschlacht“ wurde an die große Seeschlacht im Skagerrak am 31. Mai 1916 erinnert, eine Schlacht, von der ab eine Wandlung in der Seekriegführung eintrat. In dem jetzigen Kriege hat es, wenn man von den besonderen Bedingungen absieht, unter denen die Japaner ihren Seekrieg führen, nur eine einzige Begegnung zwischen feindlichen Schlachtschiffen gegeben, bei der auf deutscher Seite das Schlachtschiff „Bismarck“ in Aktion trat und in dem Seegefecht bei Island das größte Kriegsschiff der Welt, das britische Schlachtschiff „Hood“, versenkte. Das deutsche Schlachtschiff erlag bekanntlich kurz darauf weit überlegenen feindlichen Kräften. Von der denkwürdigen Vernichtung der „Hood“ vor nunmehr zwei Jahren veröffentlichten wir zum erstmaligen Originalaufnahmen, die von einem Augenzeugen des Kampfes, dem Kriegsbereiter JOSEF LAGEMANN, von Bord des Schweren Kreuzers „Prinz Eugen“ aus gemacht wurden.

Von Gotenhafen kommend, lief unsere Kampfgruppe, bestehend aus dem Schlachtschiff „Bismarck“ und dem Schweren Kreuzer „Prinz Eugen“, am Morgen des 21. Mai 1941 in den Hjelte-Fjord bei Bergen ein. Die uns gestellte Aufgabe ging dahin, im offenen Atlantik auf den Geleitzugsstraßen des Gegners durch Vernichtung von feindlichem Handelsschiffsraum die Zufuhr des Feindes über See zu stören. Durch das erfolgreiche Operieren der Schlachtschiffe „Scharnhorst“ und „Gneisenau“, unserer Schweren Kreuzer „Hipper“ und „Scheer“ und vieler Hilfskreuzer war der Feind gezwungen worden, auf dem ganzen Geleitzewege schwere und schwerste Einheiten einzusetzen. Da den englischen Schlachtkreuzern und Schlachtschiffen aber noch andere wichtige Aufgaben oblagen, konnte im allgemeinen nur eine schwere Einheit den Geleitzügen mitgegeben werden. Jedem dieser Großkampfschiffe aber war „Bismarck“ wenigstens ebenbürtig.

Am Abend des 21. Mai laufen wir unter Führung des Flottenchefs Admiral Lütjens aus. Zerstörer geleiten uns durch die Fjorde ins offene Meer. „Bismarck“ und „Prinz Eugen“ setzen sich dann mit hoher Fahrt und nördlichem Kurs ab. „Bismarck“ hat als Flaggschiff die Führung übernommen.

Ein bleigrauer Tag dämmert herauf, eine zweite Nacht senkt sich über den vorwärtsstürmenden Verband. Die Dänemarkstraße ist erreicht. Regen und Schnee fetzen über Aufbauten und Brücke. Kurz nach 19 Uhr Bordzeit wird vom Ausguck backbord voraus ein Schiff entdeckt. Die Umriss sind nicht genau auszumachen. Das Fahrzeug wird zunächst als englischer Hilfskreuzer angesprochen. Da nicht sicher ist, ob uns der Gegner entdeckt hat, schweigt die Artillerie beider Schiffe. Dieser aber holt in weitem Bogen nach achtern herum und heftet sich als Fühlungshalter an unsere Fersen. Das Wetter klart weiter auf. Drüben sind jetzt deutlich drei Schornsteine zu erkennen. Unser Trabant ist der englische Kreuzer „Norfolk“.

Da flammen auf „Bismarck“ Mündungsfeuer auf. An uns vorbei rauschen die riesigen Koffer. Unser großer Bruder langt nach dem Engländer herüber. Dieser bleibt darauf noch weiter zurück, so daß oft nur die Mastspitzen über die Kimm ragen. Als zweiter Fühlungshalter stößt im Laufe der Nacht der Kreuzer „Suffolk“ hinzu.

In den frühen Morgenstunden des 24. Mai hängt eine „Sunderland“ in der Wolkendecke am Horizont und stößt

zur Peilung unseres Standortes und Kurses alle Viertelstunde für kurze Zeit aus den Wolken heraus.

Die Meldungen des Fühlungshalters ziehen im Laufe der Nacht eine englische Kampfgruppe, bestehend aus dem größten Kriegsschiff der Welt „Hood“ und dem neuen Schlachtschiff „Prince of Wales“, auf uns. Diese hatte nach den Meldungen über das Auslaufen der Gruppe „Bismarck“ südlich von Island bereitgelegt, da nicht bekannt war, ob wir den Vorstoß durch die Farøer-Enge oder die Dänemarkstraße ansetzen würden.

Kurz vor 5 Uhr gellen die Alarmpfeifen. „Klar Schiff zum Gefecht!“ Auf Backbordseite sind jetzt mit dem bloßen Auge zwei kleine, dunkle Punkte zu sehen. Gerade wollen wir uns mit einem Artillerieglas den Gegner näher heranziehen, da flammen drüben die ersten Mündungsfeuer auf. Die feindlichen Schiffe haben auf etwa 210 Hundert m das Gefecht eröffnet. Kurz darauf dröhnen die ersten Abschüsse unserer beiden Schiffe.

Über den Typ der zum laufenden Gefecht aufdrehenden feindlichen Schiffe herrscht vorläufig noch Unklarheit. Aber die etwa 400 m backbord querab von „Prinz Eugen“ liegende erste Salve mit ihren geisterhaften, breiten und hohen Fontänen lassen keinen Zweifel mehr darüber, daß es sich um Brocken aus Schlachtschiffeschützen handeln muß. Die nächste Salve des Gegners liegt schon bedenklich näher. Aber unsere Artillerie ist schneller.

Die zweite Salve von „Prinz Eugen“ liegt deckend auf dem uns gegenüberliegenden Schiff, der „Hood“. Mit dem Glase erkennen wir eine blutrote Lohle auf dem mittleren Achterschiff, die sich schnell ausbreitet. Die Flugzeughülle ist getroffen. Das ausfließende Benzin hat sich entzündet, überschwemmt das Deck und tropft ins Meer. Das Wubbern der über uns hinweg orgelnden feindlichen Granaten geht unter in dem Hüllenkonzert der schweren Artillerie unserer Kampfgruppe.

Wie in Flammen gehüllt, grellweiß überstrahlt, stehen die dunklen, massiven Aufbauten im Blitzen des Mündungsfeuers. Da plötzlich ertönt ein Ruf über das Schiff: „Der Tommy fliegt in die Luft!“ Und dann sehen wir es selber. An der Stelle, wo eben noch die „Hood“ schwamm, steht eine graue Qualmwand. Aus dieser Wand bricht es heraus blutrot, schwefelgelb und weißglühend, wächst empor zu einer unendlichen Parabel, und in dieser Parabel quirlt und blitzt es ununterbrochen. Das Artillerieglas gibt Einzelheiten. Eine große glühende Eisenmasse wird hochgeschleudert, wahrscheinlich ein Geschützturm, der von der ungeheuren Explosion aus seiner Bettung gerissen wurde. Diese gewaltige Masse sinkt aufs Meer neben das Schiff und schwimmt für Sekunden auf dem Wasser. Die beim Aufschlagen entstehende Kondenswand ist so stark, daß sie diesen Stahlklotz kurze Zeit tragen kann. Jetzt schnell das gewaltige Vorschiff fast senkrecht hoch. Strudelnd versinken die letzten Reste des Schlachtkreuzers in den Fluten.

Fünf Minuten nach Gefechtsbeginn hat eine Panzersprenggranate der „Bismarck“ die Seitenpanzerung der „Hood“ durchschlagen, ist in der achteren Munitionskammer detoniert und hat das größte Kriegsschiff der Welt auseinandergerissen. Der Jubel auf unserem Schiff kennt keine Grenzen. „Prince of Wales“ schiebt sich inzwischen vor die Stätte der Vernichtung. Auch auf ihm werden mehrere Treffer beobachtet. Schwarzqualmend bricht der Feind das Gefecht ab und läuft uns davon. Unser Verband setzt mit hoher Fahrt seinen Marsch in den Atlantik fort.

... durch Treffer in die achtere Munitionskammer das größte britische Schlachtschiff „Hood“

