

1958

S
E
C
H
S
T
E
S
J
A
H
R
B
U
C
H

DEUTSCHER
SOLDATENKALENDER

Schlachtschiff „Scharnhorst“

Vor 15 Jahren — am 26. Dezember 1943 — sank das Schlachtschiff „Scharnhorst“ in der Nähe des Nordkaps nach einem schweren Gefecht mit weit überlegenen britischen Seestreitkräften. Von der Besatzung konnten in der stürmischen Polarnacht nur 34 Mann gerettet werden. Der Untergang dieses Schiffes bedeutet — man kann es heute sagen — das Ende einer Epoche: Das Schlachtschiff hat die entscheidende Rolle im Seekrieg ausgespielt. Der Flugzeugträger mit den Flugzeugen ist an seine Stelle getreten. Das Radargerät — bei uns Funkmeß genannt — gestattet, auch bei Nacht zu „sehen“. Hierdurch sind die klassischen Grundlagen der Taktik radikal geändert worden.

Das letzte Seegefecht dieses deutschen Schlachtschiffes hat aber so viele Beweise von Können und Tapferkeit gezeigt, daß ein Rückblick gerade in der heutigen Zeit angebracht ist.

Die „Scharnhorst“ wurde als erstes Schiff ihrer Klasse ohne die Bindungen des Versailler Vertrages gebaut. Ihre Größe entsprach den gleichartigen Schiffen der anderen Seemächte; Standkraft und Maschinenanlage aber waren diesen wesentlich überlegen. Nur bei der schweren Artillerie mußte das 28 cm-Kaliber beibehalten werden, da stärkere Geschütze noch nicht entwickelt waren.

Am 7. Jan. 1939 wurde „Scharnhorst“ mit einer neu zusammengesetzten Besatzung in Dienst gestellt. Während der Sommermonate wurde das Schiff eingehend erprobt. Wegen dringend notwendiger Umbauten war es bei Kriegsausbruch noch nicht gefechtsklar. Im September 1939 erhielt „Scharnhorst“ ein Funkmeßgerät, anschließend wurden Gefechtsschießübungen durchgeführt. Im November 1939 machte „Scharnhorst“ dann zusammen mit der „Gneisenau“ einen Vorstoß ins Nordmeer, wobei der britische Hilfskreuzer „Rawalpindi“ durch Artilleriefeuer versenkt wurde. Der Rückmarsch bei schwerem Sturm und unsichtigem Wetter ließ die Bedeutung des Funkmeßgerätes erkennen: Die Aufklärung des Seeraumes rundherum war mit diesem Gerät stets möglich.

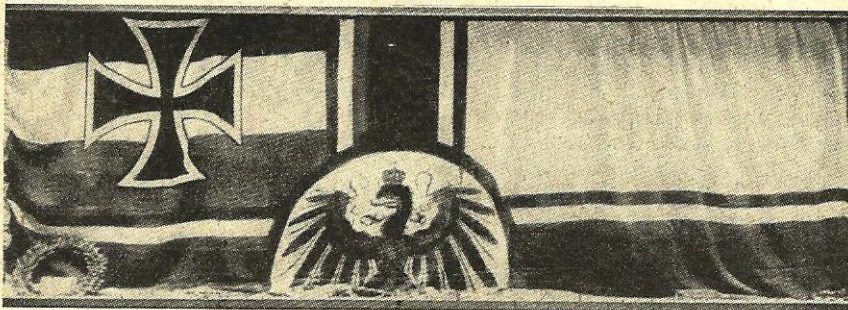
Die Norwegenunternehmung im April 1940 brachte eine weitere Bewährung des Schiffes. Dank der modernen Radartechnik wurden im Morgengrauen des 9. 4. die britischen Schlachtschiffe rechtzeitig entdeckt, so daß die beiden deutschen Schlachtschiffe ablaufen konnten. Bei den Operationen zur weiteren Besetzung Norwegens erhielt im Juni die „Scharnhorst“ einen Torpedotreffer im Gefecht mit dem britischen Flugzeugträger „Glorious“. In havariertem Zustand mußte das Schiff in die Heimat marschieren, wobei starke, aber erfolglose Luftangriffe abgewehrt wurden. Während der Liegezeit in einer Kieler Werft bestand eine laufende Bedrohung des Schiffes durch Luftangriffe; es erhielt aber keinen Treffer. Von Januar bis März 1941 operierten dann beide Schlachtschiffe im Atlantik. Es war dies die hohe Zeit der deutschen Seekriegsführung mit Überwasserstreitkräften. In der Weite des Ozeans wurde von unseren Schlachtschiffen, Panzerschiffen und Hilfskreuzern die gegnerische Zufuhr erheblich geschädigt. Mit Hilfe der Funkmeßgeräte konnte auch während der Nacht weiträumig aufgeklärt werden.

Doch die Lage änderte sich. Im Mai 1941 wurde die „Bismarck“ durch die britischen Radargeräte geortet, durch Flugzeuge gestellt und schließlich in einer weitgespannten Operation versenkt. Die beiden Schlachtschiffe „Scharnhorst“ und „Gneisenau“, die zur Instandsetzung ihrer Maschinenanlagen in Brest lagen, waren das ständige Angriffsziel britischer Flugzeugverbände. Immer wie-

der mußten größere oder kleinere Beschädigungen repariert werden. Nachdem erkannt war, daß ein Operieren im Atlantik kaum mehr erfolgversprechend war, wurde der Verband im Februar 1942 in einer kühnen und einmaligen Operation durch den Kanal nach Hause geführt. Geheimhaltung und überlegter Einsatz von Störgeräten, wodurch die britischen Radargeräte lahmgelegt wurden, ermöglichten diesen Erfolg. „Scharnhorst“ erhielt allerdings einen Minentreffer durch eine Grundmine, die von Flugzeugen kurz vor dem Passieren geworfen war. Die Reparatur in Kiel war langwierig. Die „Scharnhorst“ bewies wieder ihren Ruf als glückhaftes Schiff; denn bei den fortwährenden Angriffen auf Kiel blieb sie nahezu unbeschädigt.

Die vielen erfolgreichen Unternehmungen hatten die an sich schon gute Besatzung eng zusammengeschweißt. Der gute Geist, der jeden einzelnen von ihnen von Anfang an beseelte, blieb auch trotz eines laufenden Wechsels innerhalb der Mannschaft bestehen. Es stimmt schon, was der erste Kommandant des Schiffes bei der Indienststellung zu seinen Offizieren sagte: „Denken Sie stets daran, daß der Geist, den das erste Offizierskorps in die Besatzung eines Schiffes hineinbringt, bestimmend ist für das ganze Leben dieses Schiffes.“ — Bei der Bekämpfung der vielen Bomben-, Torpedo-, Artillerie- und Minentreffer, die das Schiff schon erhalten hatte, waren von allen Teilen der Besatzung überragende technische Leistungen gezeigt worden. Immer wieder gelang es, die Wirkungen der Treffer so gering wie möglich zu halten und die Wassereinträge einzudämmen. Zwischen Vorgesetzten und Untergebenen bestand ein echtes Vertrauensverhältnis; man würde heute sagen, das innere Gefüge war hervorragend. Jeder Besatzungsangehörige war stolz auf sein Schiff, mit dem er sich eng verbunden fühlte.

Im März 1943 wurde die „Scharnhorst“ nach Nordnorwegen verlegt; man befürchtete eine alliierte Landung an der norwegischen Küste. Außerdem sollte die Versorgung der russischen Front durch alliierte Geleite von den in Norwegen zusammengezogenen deutschen Überwasserstreitkräften unterbunden werden. Während des Sommers waren diese Geleite wegen der fortwährenden deutschen Angriffe eingestellt worden; sie wurden erst in den Wintermonaten unter dem Schutz der Polarnacht wieder aufgenommen. Eine Bekämpfung dieser Geleite war dann aber besonders schwierig für uns, daher sollten solche Vorstöße nur in sehr dringenden Fällen durchgeführt werden. Der deutsche Ver-



Flagge S.M.S. „Scharnhorst“, die als besonderes Kleinod bis 1945 vom Museum für Meereskunde in Berlin behütet wurde. Es handelte sich um die große Res.-Gei.-Flagge des Panzerkreuzers, der mit Admiral Graf Spee und der ganzen Besatzung in der Schlacht bei den Falklandsinseln unterging. Die wundervoll erhaltene Flagge wurde in einer 21-cm-Kartusch-Büchse 1915 an der Brasilianischen Küste geborgen. An der Büchse war die Leiche eines dt. Matrosen befestigt, der sie beim Befehl „Alle Mann aus dem Schiff“ mit sich nahm. Deutsche stellten sie für 300 Pfund sicher, bis der Gegenwert von 81 579.70 RM durch eine Sammlung in Deutschland aufgebracht werden konnte

band wirkte allein durch sein Vorhandensein als Bedrohung. Er erfüllte also die klassische Aufgabe einer „fleet in being“.

Im Dezember 1943 hatte sich die Lage der deutschen Ostfront so verschärft, daß unter allen Umständen eine Entlastung erreicht werden mußte. Von der deutschen Kampfgruppe in Norwegen waren nur „Scharnhorst“ und eine Zerstörerflottille gefechtsklar. Diese Einheiten erhielten am 25. 12. abends den Befehl, einen auf dem Wege nach Murmansk befindlichen Geleitzug anzugreifen. Der deutsche Verband lief unter Führung des stellvertretenden Befehlshabers, Konteradmiral Bey, aus dem Alten-Fjord aus. Am Morgen des 26. wurden die Zerstörer zur Aufklärung nach Westen vorgeschickt. „Scharnhorst“ erhielt beim Marsch nach Norden bald Artilleriefeuer, ohne jedoch einen Gegner zu sehen; nur am Abschluß wurde dieser erkannt. Die britische Sicherung des Geleits hatte „Scharnhorst“ mit Radar geortet und beschossen. Unglücklicherweise wurde das vordere Funkmeßgerät bei diesem Gefecht getroffen und fiel aus, nur das achtere Gerät, das wesentlich tiefer stand, blieb klar. „Scharnhorst“ war also nahezu „blind“.

Nach Abreißen der Fühlung versuchte „Scharnhorst“ erneut, durch Herumholen nach Norden das Geleit anzugreifen. Die britische Führung ahnte diese Absicht. Die Deckungstreitkräfte standen, als „Scharnhorst“ angriff, genau an der Angriffsstelle. Der Geleitzug selbst aber war nach Norden ausgewichen. Jetzt brach der deutsche Admiral das Gefecht ab, da er die Aussichtslosigkeit erkannte, an das Geleit heranzukommen. Er versuchte, auf südwestlichem Kurs seinen Stützpunkt mit Höchstfahrt anzusteuern.

Die britischen Kreuzer, die zur Sicherung des Geleites gehörten und die durch eine weitere Zerstörerflottille eines gleichzeitig nach Westen marschierenden Geleites verstärkt wurden, hielten laufend Fühlung mit Radar. Sie führten aber gleichzeitig die schwere britische Fernsicherung in mustergültiger Weise an das deutsche Schiff heran. Ein deutsches Aufklärungsflugzeug hatte am Morgen dieses Tages einen gegnerischen Verband gemeldet. Es konnte natürlich an der Radaranzeige nicht erkennen, um welchen Schiffstyp es sich handelte. Dieser wichtige Funkspruch war bei „Scharnhorst“ zwar verspätet, aber doch noch vor dem Angriff dieser Gruppe angekommen. Die Aufklärung mit dem noch intakten Funkmeßgerät reichte nicht weit genug.



Großadmiral Raeder sprach an Bord der „Scharnhorst“ zu den Besatzungen der am Durchbruch durch den Kanal beteiligten Seestreitkräfte. — 22. 4. 1942

Der Einschlag von schwersten Artilleriegeschossen gegen 16.00 Uhr in der Nähe von „Scharnhorst“ ließ erkennen, daß sie gestellt war. Eine weit überlegene britische Flotte, bestehend aus dem Schlachtschiff „Duke of York“, mehreren schweren Kreuzern und einer großen Anzahl von Zerstörern, hatte das Schiff eingekreist. Die Überlegenheit dieses Verbandes an Geschützen und vor allen Dingen an Torpedos war erdrückend. Das von den britischen Schiffen geführte Artilleriegefecht beruhte auf einer genauen Funkmessung; die Aufschlagbeobachtung mußte aber bei Beleuchtung durchgeführt werden. Das Gefechtsfeld war ständig durch Leuchtgranaten erhellt. „Scharnhorst“ konnte noch lange mit ihrer überlegenen Geschwindigkeit ablaufen, da sie keine entscheidenden Treffer erhalten hatte. Durch Artilleriefeuer allein war es dem Gegner nicht möglich, die „Scharnhorst“ niederzukämpfen; die Torpedos der Zerstörer mußten das Vernichtungswerk vollenden. Während des Gefechtes wurden ungefähr 56 Torpedos geschossen, von denen etwa 14 das Schiff trafen. Die Artillerietreffer lassen sich nach den wenigen vorliegenden Berichten nicht zählen.

Was nicht zählbar ist, wir aber zuverlässig wissen, ist dies: daß während dieses Gefechtes, das sich in stürmischer Polarnacht bei heftigem Schneetreiben über viele Stunden hinzog, jeder einzelne Mann der Besatzung bis zum letzten seine Pflicht zur Sicherung des Schiffes getan hat. Einige Beispiele:

Immer wieder wurden zerschossene Dampfleitungen in der Maschinenanlage oder andere Zerstörungen in Ordnung gebracht, so daß die Anlage in großen Teilen fahrklar blieb.

Einer der vorderen Türme erhielt einen schweren Artillerie-Treffer. Die Munitionskammern wurden geflutet und so eine Explosion vermieden. Der hintere Turm hatte sich gegen Ende des Gefechtes verschoben. Darauf wurde die Munition aus dem ausgebrannten vorderen Turm durch das Zwischendeck trotz schwerster Beschädigungen im Schiff mit Menschenkraft nach achtern gemannt. Als aber die Munition dort ankam, wurde gerade der Befehl zum Verlassen des Schiffes gegeben.

„Scharnhorst“ lag fast bewegungslos mit schwerer Schlagseite nach Steuerbord. In mustergültiger Ruhe verließ die Besatzung das Schiff. Es herrschte starkes Schneetreiben und grobe See. Noch immer brannte die Beleuchtung, die Schrauben drehten sich langsam. So ist das Schiff, über die ganze Länge brennend, durch Kentern nach Steuerbord gesunken.

Von der Besatzung konnten wegen der Wetterlage und Dunkelheit nur die geringe Zahl von 34 gerettet werden. Dem ältesten von ihnen, Obermaat Gödde, verdanken wir eine genaue Schilderung über dieses letzte Gefecht.

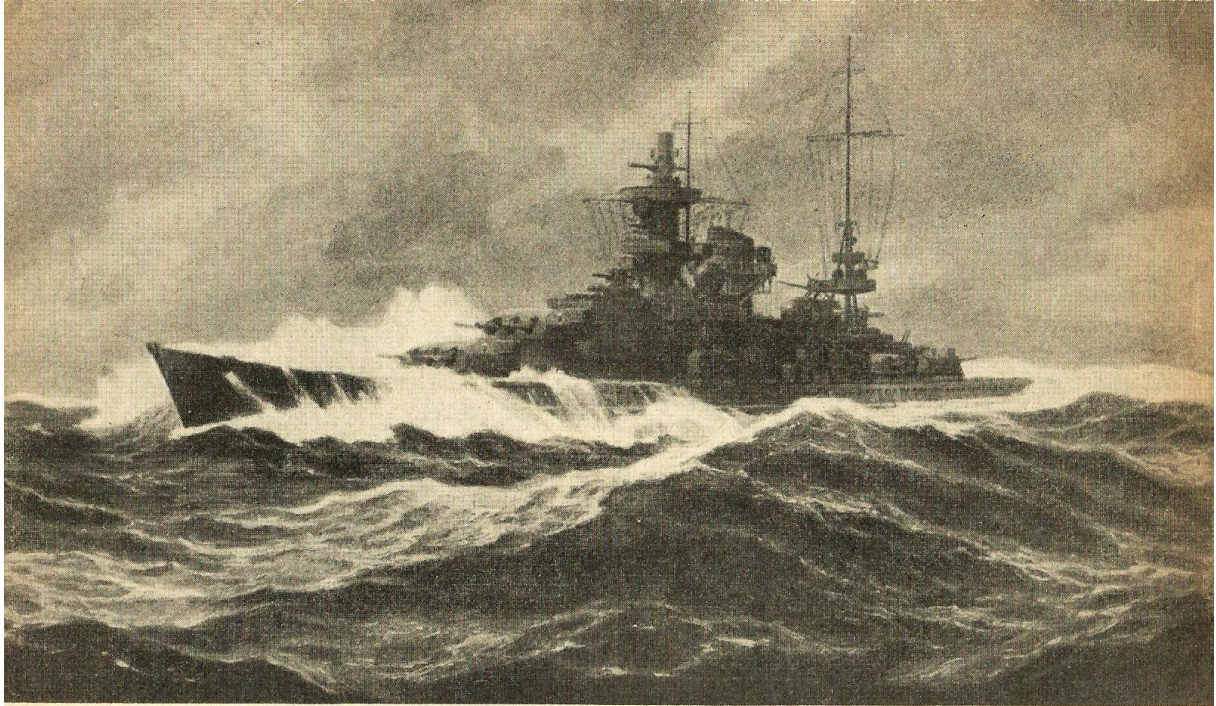
Von ihm haben wir auch Kenntnis von einer Äußerung des britischen Admirals Lord Fraser, die ich an den Schluß dieser Ausführungen setzen möchte und die für sich selbst spricht. Er versammelte nach dem Gefecht seine Offiziere um sich und sagte:

„Ich hoffe, daß, wenn Sie einmal in die Lage kommen sollten, ein großes Schiff in einem Kampf gegen eine vielfache Übermacht zu führen, Sie dann in einer gleich verzweifelten Lage, wie die der „Scharnhorst“, ebensolche Manöver fahren, wie die deutsche Schiffsführung, und sich mit ihrer Besatzung ebenso tapfer schlagen, wie Sie es heute in unserem Kampf mit der „Scharnhorst“ erlebten.“

H. G i e ß l e r, Kapt. z. S. a. D.

1939—1943 Navigationsoffizier

und Erster Offizier des Schlachtschiffes „Scharnhorst“



Schlachtschiff „Scharnhorst“ in schwerer See
*Nach einem Gemälde von Prof. Bock. Mit Irdl. Genehmigung des Adolph Sponholtz-Verlages,
ebenso wie Bild S. 71, dem Buch „Tragödie am Nordkap“ von F. O. Busch entnommen*