

Tod in der Polarnacht

Mit modernem Ortungsgerät haben Spezialisten Hitlers letztes vermisstes Schlachtschiff entdeckt: Der Untergang der „Scharnhorst“ markierte 1943 das Ende einer Ära – Hightech schlug Panzerplatten.

FOTOS: BIBLIOTHEK FÜR ZEITGESCHICHTE



Schwesterschiffe „Scharnhorst“, „Gneisenau“ (in Kiel): Drohung wahr gemacht

Es war der ehrfürchtige Schauer seiner Mutter, der ihm nicht aus dem Kopf ging, jahrzehntelang. Astrid Jacobsen, heute 84, hatte ihrem Sohn Alf immer wieder von dem grauen Monster erzählt, das sich im Alta-Fjord versteckt hielt, damals, als die Deutschen Norwegen besetzt hatten.

Gewaltig war es, groß wie eine Festung, und wenn es kämpfen wollte, gab es nur zwei Wege heraus aus seinem Schlupfloch.

„Einer führte an Hammerfest vorbei“, sagt Jacobsen.

In der Kleinstadt am Nordmeer lebte seine Mutter. Unbesiegbar wirkte das Monster auf sie. Am zweiten Weihnachtsfeiertag 1943 ahnte Astrid Jacobsen aber, dass dies ein Irrtum war. Panik sah sie in den Gesichtern der deutschen Offiziere in Hammerfest, Entsetzen: Irgendwo im Norden des Nordkaps hatte

F.O. CRUISERS AND C.O. OF 'SCHARNHORST' REPORT AT 1825

TO: THE FUERHER

WE SHALL FIGHT TO THE LAST SHELL

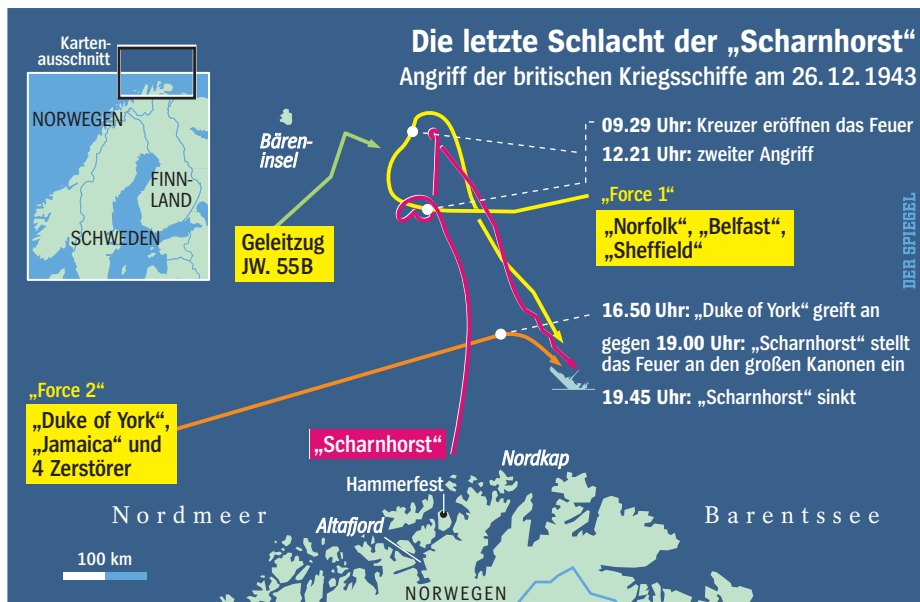
„Scharnhorst“-Funkspruch*: Stark, aber blind

eine britische Flotte Hitlers letztes kampffähiges Schlachtschiff, die „Scharnhorst“, umzingelt und versenkt.

Mit der Geschichte wuchs Alf Jacobsen auf, er wurde Journalist, Redaktionsleiter des Magazins „Brennpunkt“ beim norwegischen Staatsfernsehen NRK. Der Sender war bereit, Jacobsens „Jugendtraum“, wie er sagt, mit Hilfe der Kriegsmarine und einer Million Kronen (rund 245 000 Mark) zu erfüllen. Jacobsen machte sich an die Recherche, wollte die Scharnhorst finden, „die letzten dramatischen Stunden“ rekonstruieren.

Zwei Jahre lang durchstöberten Journalisten Archive, dann liefen Spezialschiffe des Verteidigungsministeriums aus. Vergangene Woche meldeten die Experten an Bord Erfolg. Sie hatten die Scharnhorst gefunden, auf 72 Grad und 30 Minuten nördlicher Breite und 28 Grad, 16 Minuten östlicher Länge – 66 Seemeilen vor dem Nordkap. Das Schlachtschiff liegt kieloben in 290 Meter Tiefe, rund 14 Seemeilen nördlich von der Posi-

* Von den Alliierten abgefangen und übersetzt: „An den Führer: Wir kämpfen bis zur letzten Granate.“



tion, auf der Marinehistoriker sie bislang vermuteten.

Zehn Großkampfschiffe besaßen die Deutschen, als sie den Krieg begannen. Die Scharnhorst, 235 Meter lang und 30 breit, war das letzte, das bislang noch vermisst wurde. Computergestützte Sonarsysteme, Magnetometer und die genaue Navigation durch die Satelliten des Global Positioning System haben die Suche nach versunkenen Legenden sehr vereinfacht. Mit ihrer Hilfe fand der amerikanische Tiefseespezialist Bob Ballard 1989 im Atlantik schon das Schlachtschiff „Bismarck“.

Der Untergang der Scharnhorst markierte das Ende einer Ära. Sie sank in einer der letzten klassischen Seeschlachten, in denen sich Kampfschiffe – Segler, Dampfer, dann turbinengetriebene Panzerkreuzer – mit ihren Kanonen beharkten. Ohne Angriffe von Flugzeugen, Raketen oder U-Booten. Und es war zugleich die erste große Seeschlacht, die nicht vor allem durch Kanonen und Panzerung entschieden wurde, sondern mit Elektronik und Informationen. Die Briten wussten fast alles über die Scharnhorst und konnten sie sehen – lange bevor die deutschen Offiziere auch nur ahnten, dass ein mörderischer Gegner im Anmarsch war. Stark, aber blind, so lief die Scharnhorst Kurs Armageddon.

Zu Beginn des Winters 1943 kämpfte Adolf Hitlers Wehrmacht schon ums Überleben. An der Ostfront drängte die Rote Armee, nach monatelanger Pause lieferten die Westalliierten wieder wichtigen Nachschub für die Sowjets. Ihre Geleitzüge – Frachter, bewacht von Kriegsschiffen, die wie Hütehunde an den Flanken ihrer Schafherde hin- und herhetzten – fuhren über die Nordmeer-Route zu den sowjetischen Häfen Murmansk und Archangelsk.

Am 22. Dezember sichtete ein deutsches Aufklärungsflugzeug einen großen Konvoi, Codeziffer JW.55 B – 19 Handelsschiffe für Stalin. Sie durften Russland nicht erreichen.



„Scharnhorst“-Überlebender Feifer
„Mensch, die sinkt doch nicht“

Von den ursprünglich zehn Großkampfschiffen unter dem Hakenkreuz waren nur vier ausgewachsene Schlachtschiffe: die Schwesterschiffe Bismarck und „Tirpitz“ sowie die etwas kleineren Schwestern „Gneisenau“ und Scharnhorst. Doch nur eins konnte noch angreifen.

Zuerst hatte es die Bismarck erwischt, mit der Tirpitz die größte Waffe, die Deutsche je gebaut haben. Sie verdrängte 50 000 Tonnen, ihre acht 38-Zentimeter-Kanonen konnten Granaten verschießen, von denen jede beinahe so viel wog wie ein kleines Auto. Dazu die Mittelartillerie aus 12 Kanonen, 44 Flakgeschütze und noch 6 Katapult-Flugzeuge. Eine enorme Feuerkraft, zusammengeschweißt auf 251 Meter Stahl des Typs „Wotan hart“ und „Wotan weich“, beide von Krupp. Die Bismarck galt nicht als unsinkbar, aber als unbesiegbar.

Und doch sank sie auf ihrer ersten Feindfahrt, und die dauerte nur neun Tage im Mai 1941.

Als Luftaufklärer gemeldet hatten, der Koloss halte auf den offenen Atlantik zu, setzten die Briten ihr größtes Kriegsschiff in Marsch, die „Hood“, dazu die „Prince of Wales“. Als sie sich der Bismarck näherten, eröffnete die Hood aus voller Fahrt das Feuer. Die Bismarck schwang zwei Minuten. Dann schoss sie zurück.

Sechs Minuten nach der ersten Salve explodierte die Hood, 1416 Mann starben, die kleinere Prince of Wales konnte fliehen.

Nun zogen die Alliierten fast alles zusammen, was sie hatten. Sie kamen aus England, von Gibraltar, aus Kanada: 7 Schlachtschiffe, 2 Flugzeugträger, und auch noch 43 Kreuzer und Zerstörer. In einem Halbkreis quer über den Nordatlantik hetzte die Armada die Bismarck an der Packeisgrenze vor Grönland entlang, dann Kurs Frankreich.

Am vorletzten Tag, südwestlich von Irland, traf der Torpedo eines Flugzeugs die Bismarck unter dem Heck, als sie gerade einen Haken schlug. Die beiden Ruderblätter blockierten, gelegt auf zwölf Grad backbord – für die Ewigkeit: Die Bismarck konnte jetzt nur noch im Kreis fahren, links-

„Die standen in Schlafanzügen auf der Pier und schossen mit ihrem Geschütz“

herum. Noch eine Nacht, dann trafen die Gegner ein, um zu vollstrecken. 2130 Mann starben, 115 überlebten.

Da waren es nur noch drei deutsche Schlachtschiffe. Und das nicht mehr lange. Die Gneisenau verendete langsam: Im Februar 1942 lief sie beim Durchbruch durch den Ärmelkanal auf eine Mine. Im Kieler Reparaturdock traf sie bald darauf eine Fliegerbombe. Wenige Wochen vor Kriegsende wurde das Wrack schließlich vor „Gotenhafen“, dem heutigen Gdynia, versenkt, um die Einfahrt zu blockieren.

Blieben noch zwei, die Scharnhorst und die Tirpitz, von britischen Sea Lords „die Bestie“ genannt. Sie zwangen allein durch ihre Anwesenheit die Alliierten, starke Verbände im Nordatlantik zu halten. Eingesetzt wurden sie selten.

Im September 1943 etwa griffen Scharnhorst, Tirpitz und noch zehn Zerstörer die Insel Spitzbergen an, auch um die eigenen Seeleute auf Trab zu halten – Kinderkram. Auf Spitzbergen ist heute wenig, war damals wenig. Ein bisschen Anthrazitkohle, die abgebaut wurde. „Das war ein Spaziergang, da müssen wir uns schämen“, sagt heute Helmut Feifer, 77, einer der letzten zwölf Überlebenden der Scharnhorst.

Breitseiten kartätschten die Förderanlagen zusammen, die Funker an Land hatten noch hektisch gemorst „what ship, what ship“, da feg-



Geschütz der versunkenen Bismarck: Zwölf Grad Backbord für die Ewigkeit

ten die Geschütze die Fun-
kerbude auch schon weg.
„Das war keine Heldentat“,
sagt Feifer, „die standen teil-
weise in Schlafanzügen auf
der Pier und schossen mit
ihrem Geschütz.“

Es war das erste Mal, dass
die Tirpitz so etwas tat wie
kämpfen – zugleich das letz-
te Mal. Die Aktion „bestärk-
te die Briten in dem Willen,
das gefährlichste Schiff, die
Tirpitz, außer Gefecht zu set-
zen“, so der deutsche Mari-
ne-Experte Kapitänleutnant
Jürgen Rhades. „Kilt die
Bestie um jeden Preis“, hat-
te Briten-Premier Winston
Churchill geblafft.

Seine Militärs versuchten
es erst mit lenkbaren Groß-
torpedos, auf denen jeweils
zwei Froschmänner der Bestie entgegen-
ritten. Die Tirpitz lag in ihrem Versteck bei
Trondheim. Doch die Torpedoreiter kamen
kurz vor dem Ziel in schweres Wetter und
mussten aufgeben.

Dann griffen Mini-U-Boote an, sieben
Stück, mit jeweils vier Mann Besatzung.
Eins durchbrach die Netzbarrieren um die
Tirpitz und zündete Grundminen unter de-
ren Kiel. Sechs Monate sollte es dauern,
die Schäden zu reparieren; bald danach



Hitler auf der

Auf lenkbaren Torpedos ritten jeweils zwei Froschmänner der Bestie entgegen

wurde die Tirpitz als schwimmende Kü-
stenbatterie in den weit offenen Tromsö-
Sund verholt.

Dort lag sie schließlich für rund 30 bri-
tische Lancaster-Bomber auf dem Präsen-
tierteller. Jeder schleppte nur eine Bombe,
genannt „Tall Boy“: größer als eine Lit-
faßsäule, fast fünfeinhalb Tonnen schwer.
Bei ganz stiller See, erzählen Bewohner
von Tromsö, könne man noch heute vom
Angelboot aus Reste der Bestie unten auf
dem Grund erahnen.

Als Geleitzug JW.55 B auf Russland zu-
hielt, kurz nach dem Angriff der Mini-
U-Boote auf die Tirpitz, war die Scharn-
horst somit das letzte einsatzbereite
Schlachtschiff der Deutschen. Am ersten
Weihnachtsfeiertag 1943 schickte Hitlers
Marine-Chef, Großadmiral Karl Dönitz, ei-
nen Funkbefehl an den Chef der Kampf-
gruppe, Konteradmiral Erich Bey: „Feind
will durch wichtigen Geleitzug mit Nah-
rung und Waffen für Russen heldenmüti-
gen Kampf unseres Ostheeres erschweren.
Wir müssen helfen. Größte Chance liegt
in überlegener Artillerie Scharnhorst.
Ich glaube an Euren Angriffsgeist.“ Doch
Dönitz fürchtete zugleich um sein letz-
tes Schlachtschiff. Bey solle die Aktion



„Bismarck“ (1941): „Wotan hart“

„grundsätzlich abbrechen bei Auftreten schwerer Streitkräfte“.

Zwar standen im Nordmeer drei britische Kreuzer, von den Admirälen „Force 1“ genannt. Sie waren keine ernsthaften Gegner für die Scharnhorst.

Aber es gab einen: die „Duke of York“. Gegen die zehn 35,6-Zentimeter-Geschütze des neuen Briten-Schlachtschiffs hätte die Tirpitz mit ihren größeren Kalibern bestehen können – nicht aber die Scharnhorst mit ihren neun 28-Zentimeter-Kanonen. Nur war die Duke im Moment nirgendwo in Sicht.

Was Dönitz nicht wusste: Im Mai 1941 hatte ein britisches Schiff das deutsche U-Boot U 110 vor Grönland durch Wasserbomben zum Auftauchen gezwungen. Im Funkschapp fanden die Briten Geheimpapiere, die den Seekrieg im Nordatlantik entschieden – die Schlüssel-Unterlagen der deutschen Chiffriermaschine „Enigma“. Hunderte von Experten im englischen Bletchley Park hatten den Code bald geknackt. Seitdem konnten die Briten einen Großteil der deutschen Funksprüche an Schiffe und U-Boote auffangen und dechiffrieren.

So erfuhren die Alliierten, dass sich die Scharnhorst klarmachte zum Auslaufen. Volle Fahrt voraus, nahm die Duke of York mit ihren Begleitschiffen („Force 2“) Kurs Nordmeer. Die Schlinge zog sich zu.

Die britischen Schiffe hatten zudem ein elektronisches Gerät an Bord, neu, geheim und weitaus besser als die deutschen Peilgeräte: Radar.

Auf der Scharnhorst weiß der Gefreite Feifer, dass es ernst wird, als die Offiziere an Heiligabend auf einmal die Glühweinration kürzen: „Eine Runde war schon ausgeteilt, da kam der Befehl, kein Glühwein mehr.“ Er beruhigt einen Freund: „Mensch, die Scharnhorst sinkt doch nicht, das gibt's doch gar nicht.“

Das Schlachtschiff läuft nach Norden in den Sturm hinein, um dem Konvoi den Weg abzuschneiden. Bald bleiben die fünf Begleit-Zerstörer zurück, in der ruppigen See können sie das Tempo der Scharnhorst nicht halten. Es ist dunkel, 23 Stunden am Tag, Polarnacht und Schneetreiben.

Die Scharnhorst kann den Geleitzug nicht finden – dafür aber finden britische Kreuzer der „Force 1“ im Dunkeln die Scharnhorst. Sie greifen an, zweimal. Der Gefreite Feifer ist zur Leckwache im Achterschiff eingeteilt und steht als Befehlsübermittler am Telefon. Das ferne Donnern hält er für den Abschusslärm der eigenen Geschütze. Dass jemand die Scharnhorst ernsthaft treffen könnte, das glaubt er nicht. Er steht am Telefon und spielt auf seiner Mundharmonika „An der Saale hellem Strand“.

Im zweiten Gefecht machen die deutschen Offiziere einen Fehler, den Historiker bis heute nicht verstehen: Sie überschätzen die Feuerkraft der Kreuzer, halten die Salven für die Attacke eines ebenbürtigen Schlachtschiffs. Bey gibt den Befehl zur Flucht nach Südsüdost – vor die Rohre der heranraschenden Duke of York.

Aus großer Distanz feuert die Duke zum ersten Mal, radargesteuert. Leuchtgranaten tauchen die Scharnhorst in blendendes Licht. Die Briten sehen sie durch den Schneesturm preschen, die Kanonen der drei Türme Anton, Bruno und Cäsar in Ru-

hestellung geradeaus – die Deutschen hatten sie nicht kommen sehen. Mehr als eine Stunde schlägt sich die Scharnhorst noch, erhält Treffer um Treffer. Turm Anton fällt aus, Turm Cäsar, dann schießen nur noch die kleinen Kanonen. Konteradmiral Bey funkt an Adolf Hitler: „Wir kämpfen bis zur letzten Granate.“

„Ich hatte keine Angst und keine Ahnung“, erinnert sich der Überlebende Feifer, „ich habe bis zuletzt gedacht, uns kann nichts passieren.“ Bis ein anderer Gefrei-

6 SCHWERE KREUZER/PANZERSCHIFFE

„BLÜCHER“

Länge 205,9 m

Breite 21,3 m

Besatzung 1600 Mann

Schicksal Am 9. April 1940 wurde der Kreuzer von norwegischen Küstenbatterien zusammengeschossen und sank.

„PRINZ EUGEN“

Länge 212,5 m

Breite 21,5 m

Besatzung 1600 Mann

Schicksal Die „Prinz Eugen“ überstand den Krieg und wurde an die USA ausgeliefert. Nach Atombombenversuchen am Bikini-Atoll gekentert und verrottet.

„ADMIRAL HIPPER“

Länge 205,9 m

Breite 21,3 m

Besatzung 1600 Mann

Schicksal Am 3. Mai 1945 sprengte die eigene Besatzung den Kreuzer in Kiel.

„LÜTZOW“

Länge 188 m

Breite 20,7 m

Besatzung 1150 Mann

Schicksal Am 16. April 1945 sackte die „Lützow“ bei Swinemünde nach mehreren Bombentreffern auf Grund.

„ADMIRAL SCHEER“

Länge 188 m

Breite 20,7 m

Besatzung 1150 Mann

Schicksal Am 9. April 1945 wurde der Kreuzer an der Pier in Kiel durch britische Fliegerbomben beschädigt und kenterte.

„ADMIRAL GRAF SPEE“

Länge 186 m

Breite 21,7 m

Besatzung 1150 Mann

Schicksal Am 17. Dezember 1939 sprengte die Besatzung das Schiff in der Mündung des Rio de la Plata vor Uruguay.

Verwundbarer Stolz Die zehn Großkampfschiffe des Dritten Reiches

4 SCHLACHTSCHIFFE

	„SCHARNHORST“	Schwesterschiff „GNEISENAU“	„BISMARCK“	Schwesterschiff „TIRPITZ“
Länge	234,9 m	234,9 m	251 m	251 m
Breite	30 m	30 m	36 m	36 m
Besatzung	1840 Mann	1840 Mann	ca. 2200 Mann	ca. 2500 Mann
Schicksal	Am 26. Dezember 1943 wurde das Schiff vom britischen Schlachtschiff „Duke of York“ und dessen Begleitschiffen versenkt. 36 Mann überlebten.	Bei einem Durchbruch durch den Ärmelkanal am 12. Februar 1942 erhielt das Schiff einen Grundminentreffer und wurde anschließend in Kiel im Dock bei einem Fliegerangriff am 27. Februar 1942 schwer getroffen. Danach wurde es außer Dienst gestellt.	Am 27. Mai 1941 sank die „Bismarck“ nach einer Treibjagd britischer Streitkräfte im Atlantik. Nur 115 Seeleute überlebten.	Am 12. November 1944 griffen britische Bomber die „Tirpitz“ vor dem norwegischen Tromsø an. Sie kenterte, 806 Mann konnten sich retten.



Schlachtschiff „Bismarck“ (1940): Hetzjagd quer über den Nordatlantik

ter im Achterdeck auftauchte: „Der wollte seine Schwimmweste holen und sagte: ‚Wir müssen raus.‘“

Feifer rennt nach seiner Schwimmweste, das rettet ihm das Leben. Die Weste hängt mit der Gasmaskentasche an einem Spind. Als er gerade hinter dem Schrank steht und nach ihr greifen will, schlägt eine Granate ein. Die 20 Mann seiner Wache – alle außer einem sind tot, und der eine, ein Obermaat, sitzt auf einer Kartoffelkiste und brennt lichterloh: „Dem standen die Haare spitz zu Berge und in Flammen.“

Feifer rettet sich irgendwie an Deck auf den Turm Cäsar, von einem Flakgeschütz aus lässt er sich ins Wasser fallen. Hinter sich sieht er ein Heck hochragen, eine plötzliche Euphorie durchströmt ihn: „Mensch, einen haben wir doch noch mit-

genommen“, glaubt er. Und erkennt nicht, dass da die Scharnhorst sinkt.

Gespentische Szenen spielen sich im eiskalten Wasser ab. „Einer rief dreimal ‚Sieg Heil‘, und dann sang ich mit Hunderten zusammen ‚Auf einem Seemannsgrab blühen keine Rosen.‘“

Zwei englische Kriegsschiffe retten die letzten Männer der Scharnhorst: 36 von wahrscheinlich 1840. Der englische Seemann John Baxendale lässt sich an einem Seil zum ohnmächtigen Feifer hinunter und zieht ihn an Bord. „Meine zweite Mutter“, sagt der Deutsche heute, 57 Jahre danach, und weint.

Er sitzt in seiner Hochhauswabe in Schwarzenbek bei Hamburg, in der „maritimen Ecke“ – mit dem Relief der Scharnhorst, dem Bild der Scharnhorst, dem Modell der Scharnhorst, dem Buch über die Scharnhorst und dazwischen er, das Relikt der Scharnhorst, mit der Frage, warum er davongekommen ist und so viele nicht. „Das muss Vorsehung gewesen sein.“

Weder deutsche noch britische Offiziere wussten am Ende genau, wo sie waren. Fanden sie keine Sterne für den Sextanten, navigierten sie durch Koppeln, schätzten ihre Position also nur, und das falsch.

Als das norwegische Marine-Expeditionsschiff



Rettung der „Bismarck“-Überlebenden (1941) Flugzeugtorpedo unter dem Heck

„H.U. Sverdrup II“ in diesem Sommer zuerst die damals gekoppelte Position abtastete, konnte das Sonar die Scharnhorst nicht finden. Drei andere mögliche Koordinaten hatten die Rechercheure noch errechnet. Am 9. Juli meldete der Computer des Sonars ein Echo.

Doch das Wetter verschlechterte sich. Erst Ende vergangenen Monats konnte die „Tyr“, ein Hilfsschiff der Marine, ihr ferngesteuertes Mini-U-Boot dort zu Wasser lassen, wo das Sonar das Wrack entdeckt hatte. Im Licht der Suchscheinwerfer sahen die Techniker, dass Konteradmiral Bey seine Drohung wahr gemacht und bis zuletzt gekämpft hatte. Das Schlachtschiff sei „sehr, sehr zerstört“, sagt Marineoffizier Marcus Einarsen Osen. Fünf Stunden Video-Material von „bestechender Qualität“ werden jetzt ausgewertet.

Was dann zu passieren habe, müsse die Bundesregierung entscheiden, meint Osen: „Die Deutschen können tun, was sie wollen. Es ist ihr Schiff.“

Als der Ex-Gefreite Feifer vergangene Woche hörte, dass die Scharnhorst gefunden sei, dachte er zuerst an seinen Spind: „Da müssen doch noch Sachen von mir unten sein.“ Die Mundharmonika etwa, die würde er sich gern zurückholen – „Kindergedanken“, sagt er jetzt.

Wenn es nach ihm ginge, sollte keiner mehr runter zur Scharnhorst: „Da ruhen Kameraden, das ist ihr Grab.“ Er seufzt: „Nee, lass sie ruhen.“

JÜRGEN DAHLKAMP, MANFRED ERTEL, CLEMENS HÖGES

Blick auf den Grund

Ortung und Erkundung von Wracks

1 Das GPS (Global Positioning System) ermittelt mit Hilfe von US-Militärsatelliten die Koordinaten des momentanen Standorts auf rund zehn Meter genau.

2 Das Schleppmagnetometer registriert Anomalien im normalen Magnetfeld der Erde. Störungen durch die gewaltige Stahlmasse versenkter Kriegsschiffe werden sehr deutlich angezeigt.

4 Ein Mini-U-Boot, meist mit Kameras, Scheinwerfern und Greifarmen ausgestattet, erkundet das Wrack.

3 Das Side Scan Sonar sendet Schallwellen, die den Grund abtasten. Die reflektierten Signale werden vom Computer zu Schallschatten-Bildern zusammengesetzt.

GPS-Satelliten

GPS-Empfänger

Expeditionsschiff

Side-Scan-Aufnahme

MARINE SONIC TECHNOLOGY