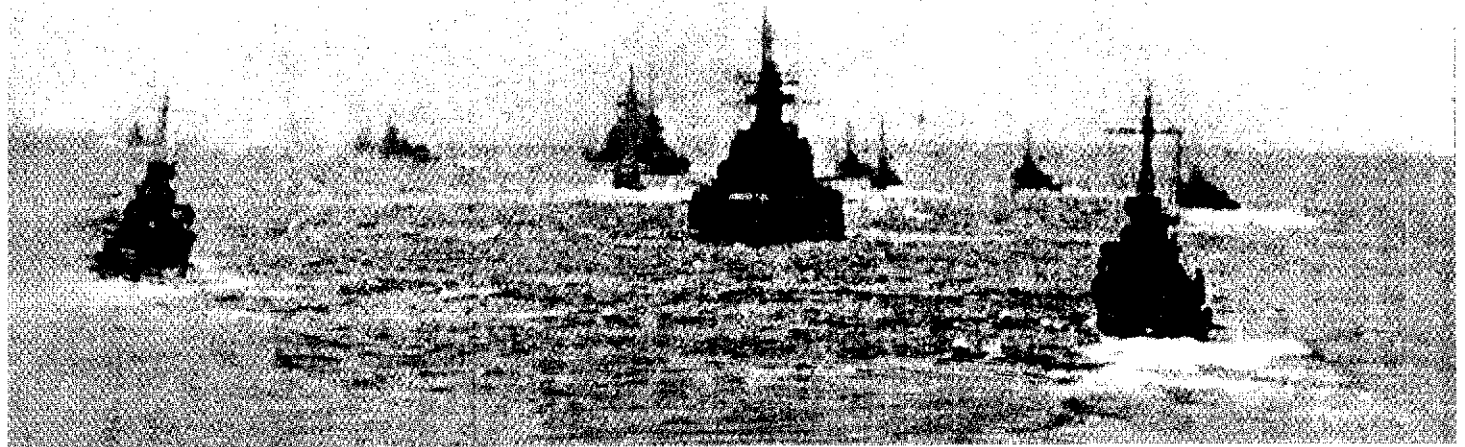


ZEITGESCHICHTE



Deutsches Geschwader beim Kanal-Durchbruch 1942: Eine durchgeschmorte Sicherung und ein feuchter Steckkontakt...

KRIEGSMARINE

Why?

Der französische Atlantikhafen Brest blieb in der Dunkelheit zurück. Auf dem Schlachtschiff „Scharnhorst“ fragte Kapitänleutnant Wilhelm Wolf nach dem Kurs. Erster Offizier Helmut Gießler meldete: „Steuerbord drei — vier — null.“

Wolf erschrak: Auf diesem Kurs steuerten „Scharnhorst“, das Schwessterschiff „Gneisenau“ und der Schwere Kreuzer „Prinz Eugen“ geradewegs in den englischen Kanal hinein. Aber Gießler grinste nur: „Kurs korrekt“, sagte er. Und: „Morgen sind Sie zu Hause bei Ihrer Frau.“

So war es dann: Mitten im Krieg und am helllichten Tag dampfte das deutsche Geschwader nordostwärts durch die Meerenge zwischen Dover und Calais heim ins Reich — ein Husarenstück, das 354 Jahre zuvor der spanischen Armada zum Verhängnis geworden war und seither kein feindliches Geschwader mehr gewagt hatte.

„Nichts seit dem 17. Jahrhundert hat den Stolz unserer Seestreitkräfte stärker verletzt“, schrieb die Londoner „Times“, als die deutschen Schiffe rund dreißig Stunden nach ihrem Ausbruch aus Brest vor Jade und Elbe die Anker warfen — es war Februar 1942 und Freitag, der 13.

Morgens um ein Uhr an diesem Freitag griff in London der Erste Seelord, Sir Dudley Pound, zu dem Sondertelephon, das ihn mit Downing Street Nr. 10 verband. Während hohe Stabsoffiziere im Lagezimmer verlegen auf die Karten an den Wänden starrten, meldete der Admiral seinem Premierminister: „Ich fürchte, Sir, ich muß Ihnen mitteilen, daß die feindlichen Schlachtschiffe jetzt sichere Heimatgewässer erreicht haben dürften.“ Winston Churchill knurrte

* Bei der Befehlsausgabe vor dem Auslaufen aus Brest am 11. Februar 1942.

** John Deane Potter: „Durchbruch. Die Heimkehr der Schlachtschiffe Scharnhorst und Gneisenau“. Paul Zsolnay Verlag, Wien; 284 Seiten; 24 Mark.

nur ein Wort: „Why?“ und warf den Hörer auf.

Die Antwort, auf die Churchill in jener Nacht verzichtete, hat der britische Journalist John Deane Potter in seinem Buch „Durchbruch“ gegeben, das jetzt in deutscher Übersetzung erscheint**: Was im britischen Unterhaus „der größte Fehler in diesem Krieg“ genannt wurde und worüber sich laut „Daily Mail“ die Engländer wochenlang „in jeder Wohnung, in jedem Klub, in jedem Gasthaus, im ganzen Land“ ereiferten, war im Grunde die Folge einer durchgeschmorten Sicherung und eines feuchtgewordenen Steckkontaktes: Die deutschen Schiffe konnten entwischen, weil, wie Sir Philip Joubert, Chef des englischen Küstenkommandos, erkannte, „das Radar versagt hatte“.

Aber das war es nicht allein. Hinzu kamen, wie Potter fand, „gravierende Kommunikations- und Organisationschwächen“, die „biasierte Haltung aller Waffengattungen“, das „kleinliche Rivalitätsgeizank selbst hoher Führungsstellen“ und vor allem die Tatsache, „daß mehrere hohe Befehlshaber der britischen Streitkräfte sich als völlig inkompetent erwiesen hatten“. So



Geschwader-Befehlshaber Ciliax* ... ermöglichten das Husarenstück

vergaben die Briten 1942 im Kanal — wie 1916 am Skagerrak — ein zweites Mal die Chance, Deutschlands schwimmende Wehr vernichtend zu schlagen.

Das Hasardspiel hatte Hitler befohlen — gegen den Rat seines Großadmirals Erich Raeder, der wie der britische Seelord Sir Dudley Pound davon überzeugt war, daß das Unternehmen schiefgehen würde. Hitler dagegen befand: „Sie werden sehen, diese Operation bringt den spektakulärsten Marine-Erfolg des ganzen Krieges.“

Tatsächlich war die Lage in Brest immer unhaltbarer geworden, seit dort am 22. März 1941 die beiden Schlachtschiffe „Scharnhorst“ (38 900 Tonnen) und „Gneisenau“ (31 800) nach einem Atlantik-Einsatz festgemacht hatten und nachdem am 1. Juni auch noch der 18 400-Tonnen-Kreuzer „Prinz Eugen“ von Feindfahrt nach Brest zurückgekehrt war: Fast täglich waren die drei Schiffe das Ziel englischer Bombenangriffe.

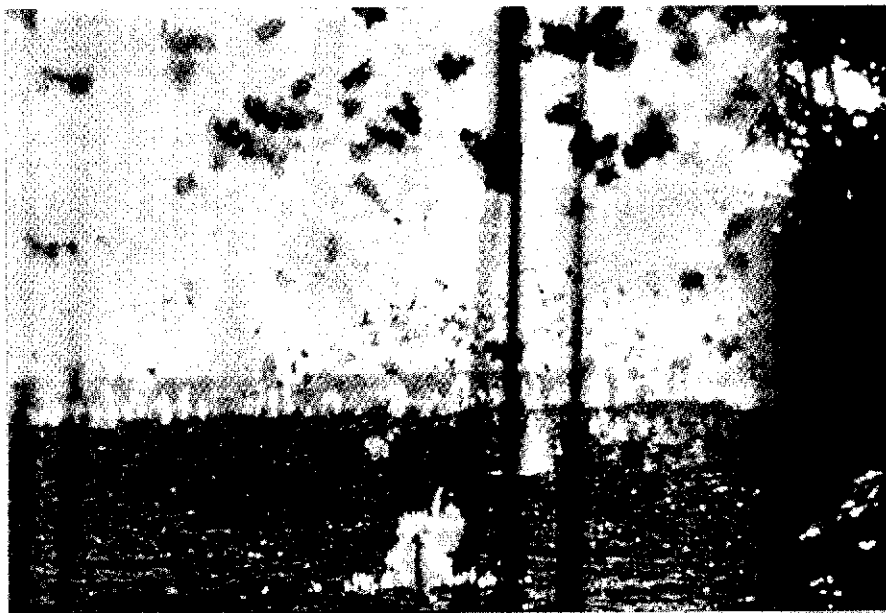
Die Entscheidung fiel am 12. Januar 1942 in der Wolfsschanze, und sie fiel zugunsten der Roßkur, die Hitler mit dem Hinweis verordnet hatte, die Brest-Gruppe befinde sich in der Lage eines Krebskranken, der ohne Operation bestimmt sterbe: „Daher muß die Operation des Kanalmarsches durchgeführt werden.“ Als X-Zeit wurde 19.30 Uhr am 11. Februar festgesetzt. Bis Mitte Februar, so kalkulierte man, blieb es von 18.30 Uhr bis 7.30 Uhr dunkel, außerdem war am 15. Februar Neumond, auch waren die günstigsten Gezeiten zu erwarten, und die Meteorologen sagten überdies ein Tief im Kanal voraus.

Da nur knapp vier Wochen Zeit blieben, mußte die geplante Route eiligst von Minen geräumt werden, und es kam darauf an, das so zu tun, daß die Engländer nichts merkten. Kapitän zur See Friedrich Ruge, verantwortlich für die Minenräumflottillen an der Kanalküste, zerlegte die Route deshalb in ein scheinbar zusammenhangloses Puzzle, bezeichnete in eigens angefertigten Falschberichten deutsche Minenfelder als britische und ließ die

Kapitäne seiner Boote in dem Glauben, alles sei völlig konfus und abwegig.

Den Begleitschutz in der Luft organisierte Jagdflieger-Oberst Adolf Galland, dem dafür 280 Maschinen zur Verfügung standen. Jeweils 16 Maschinen sollten je 35 Minuten lang über dem Geschwader kreisen, zehn Minuten vor dem Abdrehen sollte die nächste Welle eintreffen, und alles wurde, so Galland, „nach einem auf Sekunden festgelegten Einsatzplan“ vorbereitet.

In Brest selbst wurde das Geschwader unter seinem Befehlshaber, Vizeadmiral Otto Ciliax („Der schwarze Zar“), auslaufbereit gemacht, und zwar offenkundig für eine Reise in den Süden: An Bord wurden Tropenhelme und Schmierölfässer mit der Aufschrift „tropenfest“ gebracht, und zum Fasching — Rosenmontag fiel auf den 16. Februar — wurde zu einem großen Kostümfest an Land eingeladen.



Deutsche Flak im Kanal*: Pech mit dem Radar

In den Offiziermessen der drei Schiffe zirkulierten überdies Listen mit den Namen von Offizieren, die der Oberbefehlshaber des Marinegruppenkommandos West, Admiral Saalwächter, auf den 11. Februar zu einem Diner nach Paris und für den Tag darauf zur Jagd nach Rambouillet geladen hatte.

Am 2. Februar jedoch ließ Saalwächter, diesmal streng geheim, eine sechs Seiten lange operative Weisung für den Durchbruch nach Osten herausgeben, an dem außer „Scharnhorst“, „Gneisenau“ und „Prinz Eugen“ sechs Zerstörer, 15 Torpedoboote und drei Schnellbootflottilien teilnehmen sollten — insgesamt 63 Schiffe.

Schon frühzeitig hatten die Engländer erkannt, daß ihr permanenter Bombenhagel auf Brest die Deutschen möglicherweise zu einem verzweifelten Ausbruchversuch treiben könnte.

* Beim Angriff britischer Torpedo-Flugzeuge vor Dover.

Sie ließen deshalb das Brester Seegebiet und den Kanal durch drei separate Radarstreifen überwachen und positionierten drei U-Boote vor Brest, zwei auf der Südroute, eins — die „Sealion“ — unmittelbar vor dem Hafen.

Anfang Februar kam das britische Küstenkommando in einer Lagebeurteilung zu dem Ergebnis, alles scheinete „darauf hinzudeuten, daß ein Durchbruchversuch durch den Kanal jederzeit nach Dienstag, 10. Februar, unternommen werden könnte“. Aber als am Abend des 11. Februar in Brest die Kessel der Schiffe hochgefahren wurden und „Scharnhorst“ um 21.14 Uhr den Befehl zum Ablegen morste, geschah nichts: Das U-Boot „Sealion“ kreuzte 30 Meilen entfernt und lud seine Batterien auf. Autor Potter: „Damit begann für die Deutschen eine märchenhafte Glückssträhne.“

Auch die drei Radar-Patrouillen der britischen Luftwaffe versagten ausge-

in diesen Abschnitt einführen. „Also hatten“, wie Autor Potter rekonstruierte, „die Deutschen den britischen Verteidigungsring... bereits mehrmals durchbrochen.“

Ebenso müheles durchbrachen sie auch den Wirkungsbereich der britischen Küstenartillerie, die sie auch früher schon gefoppt hatten: Als die Engländer neben ihren Batterien Gipsattrappen aufgestellt hatten, erschien ein deutsches Flugzeug und warf „zum Hohn“ (Potter) eine hölzerne Bombe ab. Nun, als es ernst wurde, feuerten die Batterien erst, als die deutschen Schiffe außer Reichweite waren.

Das lag daran, daß die Impulse, die das Küstenradar auffing, mißdeutet wurden. Als ein Offizier den Verdacht äußerte, was sich da im Kanal bewege, könnten vielleicht „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ sein, rief ihm ein Vorgesetzter: „Nehmen Sie mal schleunigst eine Aspirin.“ Als endlich am Vormittag ein „Spitfire“-Pilot die Schiffe sichtete und Hals über Kopf zu seinem Stützpunkt zurückflog, mußte erst ein Radfahrer losgeschickt werden, um ein Buch mit den Silhouetten deutscher Schiffe zu besorgen.

Erst als eine zweite „Spitfire“ mit Oberstleutnant Beamish die „Scharnhorst“-Meldung bestätigte, gaben die Engländer das Alarm-Stichwort „Fuller“ aus: Da war es 11.35 Uhr, der deutsche Verband näherte sich der Straße von Dover, und auf der Brücke der „Scharnhorst“ bemerkte ein Offizier: „Es ist immer noch wie auf einer Übungsfahrt.“

Um 12.19 Uhr nahmen die Küstengeschütze bei Dover den Kampf auf und schossen den Schiffen binnen 17 Minuten 33 Granaten hinterher — von denen keine traf. Um 12.23 Uhr kreuzten fünf britische Schnellboote auf, kamen aber nicht nah genug heran und kehrten unverrichteterdinge wieder zurück. Nur der Matrose McDonald hatte aus einer alten Flinte 25 Schuß auf „Prinz Eugen“ abgegeben und „fühlte sich danach einfach wohler“, wie sein Kommandant berichtete.

Um 12.25 Uhr hoben vom Flugplatz Manston sechs Torpedo-Doppeldecker vom Typ „Swordfish“ ab, verpaßten den Jagdschutz, der ihnen beigegeben werden sollte, stürzten sich allein auf die deutsche Schlachtflotte und wurden sämtlich abgeschossen.

Um 14.30 Uhr starteten von Flugplätzen in ganz England fast 700 Jäger und Bomber, aber auch dieser Angriff verzettelte sich, weil, so Potter, „wieder einmal alles durcheinander ging“. Der deutsche Flieger-Oberst Galland befand: „Die Flieger der Royal Air Force hatten tapfer, zäh und unermüdlich gekämpft, aber sie waren mit unzureichender Planmäßigkeit, ohne ein klares Angriffskonzept... überstürzt in den rollenden Einsatz geworfen worden.“

Das galt auch für den Angriff von fünf Zerstörern, die das Duell mit den überlegenen deutschen Streitkräften um 15.45 Uhr aufnahmen. Elf Minuten später war das Gefecht schon beendet;

rechnet in dieser Nacht. Die westliche Streife („Stopper“) kehrte um 19.40 Uhr mit Radarschaden zu ihrem Stützpunkt zurück. Dort dauerte es vierzig Minuten, bis man den Fehler fand: eine durchgebrannte Sicherung. Eine zweite Maschine, die den „Stopper“-Auftrag übernehmen sollte, sprang nicht an — wegen eines durchnähten Steckkontakts, wie sich nach weiteren fünfzig Minuten ergab. Als endlich ein drittes „Stopper“-Flugzeug über Brest erschien, war es 22.28 Uhr und das deutsche Geschwader schon eine Stunde unterwegs.

Auch die mittlere Streife („Line SE“ = „Südostlinie“) hatte Pech mit dem Radar und kehrte um. Hier wurde der Fehler erst Wochen später entdeckt, und auf die Idee, eine Ersatzmaschine loszuschicken, kam niemand. Die östliche Streife „Habo“ (Le Havre-Boulogne) drehte wegen Nebels eine Stunde eher als geplant um — gerade, als die deutschen Schiffe mit einer Geschwindigkeit von knapp 30 Knoten

von den 130 Mann des Zerstörers „Worcester“ war über die Hälfte tot oder verwundet.

Aufenthalt bei der deutschen Flotte gab es nur dreimal: um 14.32 Uhr, als die „Scharnhorst“ auf eine Grundmine lief, um 19.55 Uhr, als der „Gneisenau“ dasselbe passierte, und um 21.34 Uhr, als es unter der „Scharnhorst“ ein zweites Mal krachte. Aber die Schäden waren unerheblich, die Schiffe setzten ihre Fahrt fort, und als an diesem 12. Februar die Dunkelheit hereinbrach, war das Abenteuer bestanden. Am andern Morgen erreichte die Armada die Heimathäfen. Es hatte bei den Deutschen insgesamt 24 Tote, 68 Verwundete und 17 abgeschossene Flugzeuge gegeben.

Zwar blieb die englische Rache nicht aus: Die „Gneisenau“ wurde schon zwei Wochen später von Bomben so stark getroffen, daß sie nach Gdingen abgeschleppt werden mußte; kurz vor Kriegsende wurde sie in der Hafeneinfahrt auf Grund gesetzt. Die „Prinz Eugen“ wurde zur gleichen Zeit vor Drontheim von einem Torpedo erwischt, der ihr das Heck wegsprengte; 1946 wurde das Schiff, inzwischen US-Kriegsbeute, bei einem Atomversuch im Bikini-Atoll beschädigt, verrottete und sank ein Jahr später. Die „Scharnhorst“ explodierte am 26. Dezember 1943 bei einem Gefecht am Polarkreis.

Durchbruch-Autor Potter aber bekannte: „Rückblickend muß man sich noch heute die bange Frage stellen, was geschehen wäre, wenn Hitler die geplante Invasion Großbritanniens tatsächlich durchgeführt hätte.“

KIRCHE

AUSTRITTE

Net damisch

Hannovers lutherischer Landesbischof und Abt von Loccum, Hanns Lilje, stapelte tief: „Von einer Kirchenaustrittswelle in der Bundesrepublik kann nicht die Rede sein.“

Als dem Oberhirten der zweitgrößten deutschen Landeskirche (noch 3 892 000 Mitglieder) dieses Trostwort am zweiten August-Sonntag gelang, wußte er noch nicht, daß in seinem Bischofssitz gerade eine Springflut hochgesprudelt war: In Hannover brachen in der ersten August-Woche 190 Christen aus ihrer Herde aus — so viele wie nie zuvor innerhalb von sieben Tagen.

An einen konstanten Gläubigen-Schwund hatte sich das Amtsgericht Hannover längst gewöhnt: So traten im Juli des Vorjahres 288 Bürger aus der Kirche aus; im vergangenen Juni lag dieser Durchschnitts-Wert sogar um fünf Austritte niedriger. Doch im Juli 1970 schnellte der Monats-Mittelwert unversehens um hundert Prozent hoch — auf 597 Kirchenflüchtige.

Wie in Hannover registrierten die für Kirchenaustritte zuständigen Instanzen (Amtsgerichte oder Standesämter) auch andernorts in der Bun-

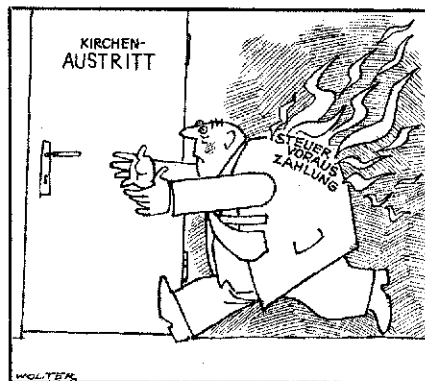


Lutherischer Landesbischof Lilje*
Herdentrieb zu den Heiden

desrepublik eine abrupt einsetzende Kirchen-Abkehr von bislang nicht erlebtem Ausmaß. Sie begann Anfang Juli, als bekanntgeworden war, daß Lohn- und Einkommensteuern um zehn Prozent Konjunkturzuschlag steigen werden, also um einen Betrag in etwa der Höhe, den Protestanten und Katholiken an ihre Kirchen abführen müssen.

Besonders in vielen Großstädten erhöhte sich die Austritts-Norm um die Hälfte, das Doppelte und bisweilen Vielfache.

Angesichts dieser Massenabwanderung halten bis auf den Hannoveraner Lilje alle Bischöfe beider Konfessionen abwartendes Schweigen für ratsam und überlassen zumeist den Kirchenbeamten das Kommentieren. Die nächstliegende Annahme, der Aus-



Notausgang

tritts-Boom sei von dem fiskalischen Aderlaß ausgelöst, wird von allen Kirchensprechern energisch bestritten oder vorsichtig ausgeklammert.

So sieht Domkapitular Johannes Daniels vom Generalvikariat in Köln keinen Zusammenhang zwischen Kir-

* Im Ornat des Abtes von Loccum.

chenflucht und Steuererhöhung: Es werde „mehr Geschrei gemacht, als an der ganzen Sache dran“ sei. Der Domherr vermutet eher „einen Bazillus in der Luft“, ähnlich wie bei „den Themen Vietnam oder Brasilien, bei denen die Leute gleich hochgehen, wenn man auf den Knopf drückt“. Er selber sei in beiden Ländern gewesen („So schlimm, wie es immer dargestellt wird, ist es gar nicht“), und „die Aufregung“ über die Kirchenaustritte kommt ihm „damit verwandt vor“.

Auch der evangelische Landeskirchenrat Gerhard Brehmer aus Bielefeld hält die Steuervorauszahlung „wahrscheinlich nicht für den wirklichen Grund“ der Austritte, eher „für den berühmten Tropfen“.

Die Tropfentheorie ist unter deutschen Kirchenmännern fast ebenso verbreitet wie das Argument, Zusammenhänge zwischen Austritten und Steuererhöhung könnten nicht bestehen, weil der Fiskus überall zehn Prozent mehr eintreibe, die Zahl der Kirchenflüchtigen dagegen regional ungleich hoch sei.

Tatsächlich verhalten sich die bundesdeutschen Christen im Südwesten (ausgenommen Großstädter) bislang kirchentreuher als ihre Glaubensbrüder im Westen und Norden (ausgenommen Schleswig-Holstein).

Die fühlbarsten Verluste in ihren Herden zählen die Oberhirten in Nordrhein-Westfalen. Aus Düsseldorf berichtete die „Rheinische Post“ am Montag letzter Woche: „Fast wie am Fließband werden zur Zeit etwa 30 Austrittsanträge pro Tag bearbeitet.“ Zwar behauptete das kirchenfromme Blatt den kirchlichen Dementis zuwider: „Steuerverzahlung ist das Hauptmotiv“, aber gleichzeitig warnte es in der Überschrift potentielle Dissidenten: „Zu ihrem Grab kommt kein Pastor.“

Doch die Aussicht auf Bestattung ohne geistlichen Beistand schreckt neuerdings zunehmend weniger Christen, nicht einmal die eigens per Zeitung ermahnten Düsseldorfer. Traten dort im Juli des Vorjahres noch 259 Bürger beider Konfessionen aus, so waren es im Juli dieses Jahres nahezu doppelt so viele: 509. Und angesichts des Andrangs im Austritts-Zimmer 121 des Düsseldorfer Amtsgerichtes läßt sich abschätzen, daß die lokale Heidenschare im August dieses Jahres um Überläufer in Bataillonsstärke zunimmt: um rund 650.

Aus den Bischofsstädten des volkreichsten Bundeslandes zwischen Ruhr und Rhein wird von ähnlich starken Absetzbewegungen berichtet. In Köln verloren die Kirchen seit Beginn des Jahres 1970 insgesamt 2734 Mitglieder (Vergleichszeitraum 1969: nur 1413). In Essen wurden im Juni und Juli dieses Jahres 348 Austritte registriert (154 im Juni/Juli 1969).

Um 400 Prozent wuchs die Schar der Abtrünnigen in Bielefeld. Haben sich dort vor Erfindung des Konjunkturzuschlags täglich etwa zwei Christen