

# DAS ERSTE GROSSE SEEKRIEGSEREIGNIS DES ZWEITEN WELTKRIEGES

AUTHENTISCH BESCHRIEBEN – SACHLICH ERGÄNZT – KRITISCH REFLEKTIERT

*Helmut Schuhart*

Viele Seekriegsgeschichten erwähnen die Torpedierung und Versenkung des britischen Flugzeugträgers COURAGEOUS am 17. September 1939 durch U29, da es sich um den ersten Verlust eines Großkampfschiffes im damals gerade erst 14 Tage andauernden Krieg handelte. Auskünfte über das Erleben und die Wahrnehmung der Ereignisse durch die unmittelbar Beteiligten geben sie aber naturgemäß nicht oder nur unvollkommen. Diese Lücke kann im vorliegenden Fall geschlossen werden, denn es liegt neben dem offiziellen Kriegstagebuch (KTB) auch ein Tagebuch (TB) des Kommandanten von U29 vor. Kapitänleutnant Otto Schuhart führte es an Bord parallel zum Kriegstagebuch. Seine privaten Aufzeichnungen über den ersten Kriegseinsatz des Bootes und seiner Besatzung umfassen 48 handschriftliche Seiten, beginnen am 19. August 1939, dem Tag des Auslaufens, und schließen am 28. September 1939, nachdem man nach Wilhelmshaven zurückgekehrt war. Neben Angaben zu Standort, Wetter und besonderen Vorkommnissen, ähnlich wie im KTB, halten die Aufzeichnungen zusätzlich für jeden Tag persönliche Beobachtungen, Meinungen und Reflexionen des Schreibers zum Geschehen fest. Das ergibt einen außergewöhnlich authentischen Einblick in Denken und Stimmungslage eines Marineoffiziers während der unmittelbaren Übergangsphase vom Friedens- zum Kriegszustand und der dann folgenden ersten Kampfhandlungen.

Trotz der Erfolge der U-Boote im Ersten Weltkrieg gab es auf englischer wie deutscher Seite skeptische Meinungen bezüglich der Bedeutung und Wirksamkeit der U-Boot-Waffe in einem zukünftigen Krieg. Gründe dafür waren z.B. neu entwickelte Abwehrmittel und das schon im Ersten Weltkrieg erfolgreich angewandte Konvoisystem. Dönitz, der Befehlshaber

der neuen deutschen U-Boot-Waffe, vertrat eine andere Überzeugung. Technische Verbesserungen an den U-Booten und den Torpedos, die Erarbeitung neuer Angriffstaktiken in Verbindung mit verbesserten Kommunikationsmöglichkeiten sowie die effektive Ausbildung der Besatzungen ließen ihn an der Schlagkraft der



Flugzeugträger COURAGEOUS

(Foto: © History-Net Royal Navy)

U-Boote nicht zweifeln. Tatsächlich stellen sie dann mit Kriegsbeginn sofort ihre Gefährlichkeit unter Beweis. Und zwar erstmals durch den genannten Versenkungserfolg von U29 im Nordatlantik und später, am 14. Oktober, durch den von U47 unter Kapitänleutnant Prien, der das Schlachtschiff ROYAL OAK im britischen Flottenstützpunkt Scapa Flow versenkte.

## Der Weg in den Krieg im Erleben des U-Boot-Kommandanten

Als das Boot am 19. August 1939 aus Wilhelmshaven auslief, um im Zusammenhang mit der politischen Krise um Polen Wartestellung im Atlantik (westlich von Irland) zu beziehen, waren 35 Soldaten an Bord, davon vier Offiziere. Der Kommandant, 30 Jahre alt, war 1929 in die Marine eingetreten und 1936 zur U-Boot-Waffe gekommen.

Gemäß Tagebuch machte der Kommandant noch am Auslaufftag »die Besatzung

uneingeschränkt mit Lage und Befehlen bekannt«. Ungenannt bleibt der Wortlaut des Mitgeteilten und wie die Besatzung darauf reagierte. Spätere Eintragungen lassen auf eine im Allgemeinen optimistische Stimmungslage an Bord schließen. Da ist unter dem 21./22. August (im Zusammenhang mit den deutsch-sowjetischen Verhandlungen und Vertragsabschlüssen) von »großer Heiterkeit«, »großer Freude und Optimismus, Vertrauen zum Führer!« die Rede. Und unter Sonntag, dem 27. August, findet sich der Eintrag: »Sonntagsstimmung, ungemindert gute Laune.« Am 26. August schrieb der Kommandant: »Im Boot große Spannung, alles (unterstrichen) sucht Radionachrichten zu ergattern, keiner (unterstrichen) glaubt an einen wirklichen Ernst: ›Ach, Hitler macht das schon!‹ [...] Die Leute sprechen nur von

der Rückkehr nach W'haven![...] und am 27. August: »[...] weiterhin unerschütterlicher Glaube an den Führer: er lässt es nicht zum Krieg kommen«.

Die Tagebuchaufzeichnungen machen deutlich, dass man an Bord über den Fortgang der politischen Entwicklung informiert war. Der Verfasser hat kontinuierlich Radiomeldungen dieser Art nach Zeitpunkt und Inhalt festgehalten und wiederholt mit persönlichen Einschätzungen versehen. Es wurden anscheinend nicht nur deutsche, sondern auch ausländische Radiosender gehört. Am 28. August heißt es: »Spannung im Boot, den ganzen Tag wieder im Radio Nachrichten gesucht: Berlin, Luxemburg, Rom, London, Moskau – sie bringen alle dasselbe: keine Entscheidung.« Spürbar quälerisch fragt sich der Schreiber, was Hitler eigentlich wolle, wann es darüber Klarheit geben werde und was mit England sei bzw. im Kriegsfall sein werde: »Was wird England tun?« (24. August); »[...] Wird es tatsächlich gegen England gehen, das auf die Knie zu zwingen wir noch nicht in der Lage sind!«

(25.August); »[...] Leise Zweifel: Ist es richtig, schon jetzt den entscheidenden Kampf gegen England zu wagen? Was können wir ihm tun? Die Leidtragenden werden sein Frankreich und unsere Marine! [...]« (28.August). Am 1. September dann, dem Tag der Kriegseröffnung gegen Polen, notierte der Kommandant: »[...] Einmarsch nach Polen, wo, wohin?? Hitlerrede im Reichstag: Entschlossenheit zum Äußersten. Wo nimmt der Mann den Glauben her? [...] Und nun: Wir allein gegen England und Frankreich? Zweifel, ist der möglich, ist der richtig, wagen wir nicht ohne Zwang zuviel? Aber was wissen wir, weshalb der Führer so handeln muss?«; und am Sonntag, dem 3. September, dem Tag des Kriegsbeginns mit den Westmächten: »[...] Im Boot wirklich Sonntagsstimmung, obgleich alles nicht anders als an anderen Tagen. Politischer Optimismus, Mittagsschlaf – Krieg mit England! 14.00 Uhr offenes F.T. (Funktelegramm, d. Verf.): ›Sofort Feindseligkeiten mit England beginnen!‹ Erschrecken, wengleich froh, daß die Entscheidung endlich da ist [...]«

Offensichtlich kam die Nachricht von der Kriegserklärung dann doch überraschend, auch für den Berichterstatter, obwohl dieser schon vorher weniger optimistisch gewesen zu sein schien als seine Besatzung. Von diesem Schicksalstag an

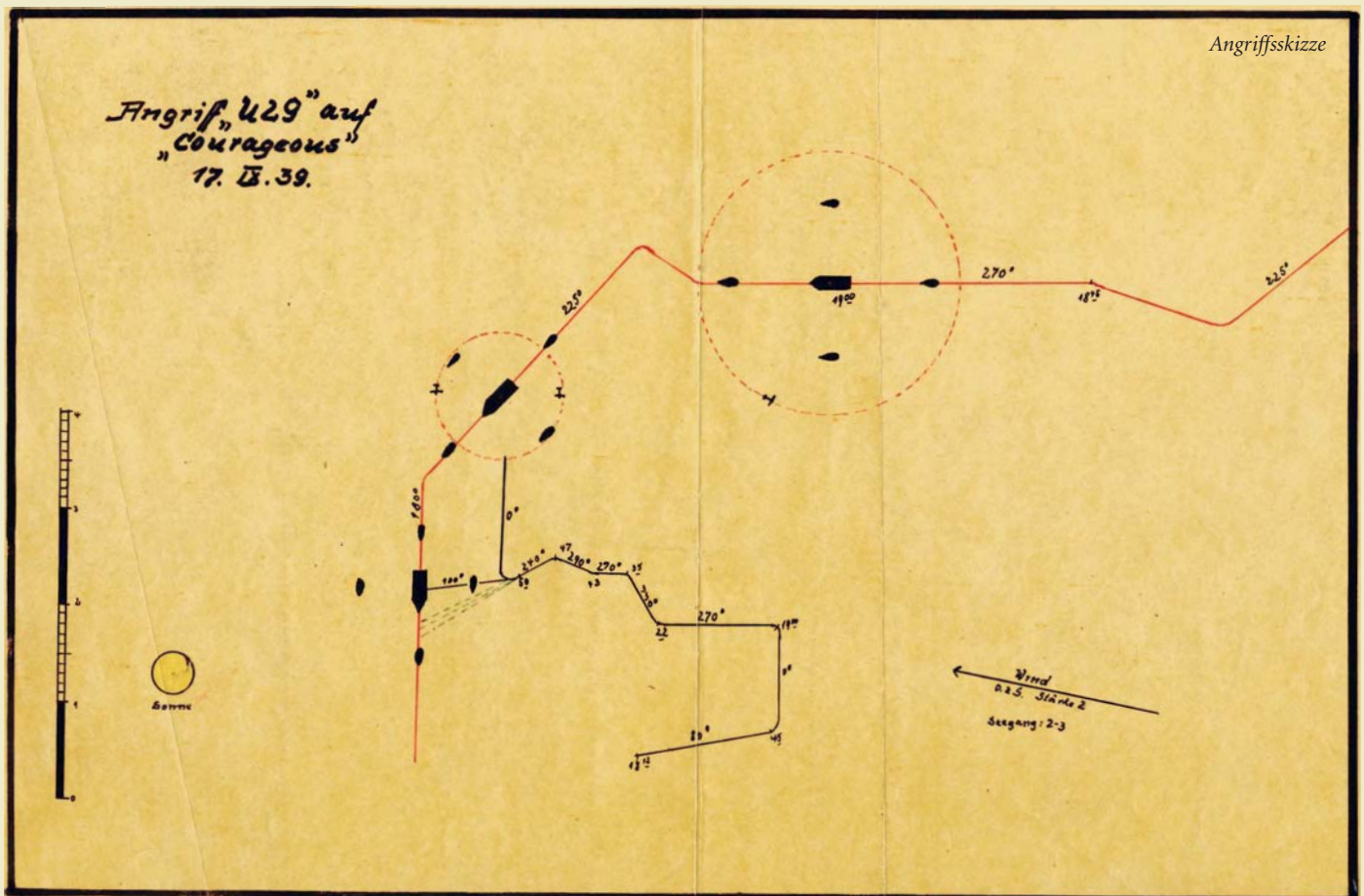
hatte das Warten ein Ende. Nun galt es, mit dem Boot auftragsgemäß Handelskrieg zu führen. Dafür war U29 ein bestimmter Seeraum südwestlich von Irland als Operationsgebiet zugewiesen. Hier traf das U-Boot dann auch auf den Flugzeugträger. Das KTB gibt als Position 50°5' Nord, 14°20' West an.

### Sonntag, der 17. September 1939

Bis dahin hatte U29 zwei britische Tank-schiffe und einen Hochseeschlepper versenkt, ohne dabei als »Jäger« jemals gefährdet gewesen zu sein. Das wurde an diesem Tag schlagartig und völlig unvorhergesehen anders. Wie an den Tagen vorher herrschte auch an diesem Tag gutes Wetter. Im TB heißt es: »Herrliches Wetter, Ost 2, sonnig, warm« (und im KTB noch zusätzlich: »lange, flache Dünung, sehr gute Sicht.«) Es folgt dann: »Auf Dauerstellung im amerik. Dampfertrack. Nichts! Morgen nach Hause, es kommt ja doch nichts Vernünftiges mehr.« Das Schicksal wollte es anders, denn am Abend dieses Tages stieß der Flugzeugträger, der seinerseits gerade erst am Vortag aus Plymouth ausgelaufen war, auf U29. Alles spielte sich zufällig und schnell ab: U29 verfolgte seit 16.00 Uhr ein großes, schwer identifizierbares, Zickzack fahren-

des Handels- oder Truppentransport-schiff. Ein plötzlich über dem Schiff gesichtetes Flugzeug zwang zum Tauchen und durch Zögerlichkeit des Kommandanten wurde danach eine Torpedoschussgelegenheit versäumt (Kommandant im TB: »Ärgerlich über meine Unentschlossenheit«).

Er fasste dann den Plan aufzutauchen, sobald der Flieger verschwunden sein würde, das Schiff zu verfolgen und es in der Nacht im Überwasserangriff zu torpedieren. Im Zuge dieses Vorhabens sichtete der Kommandant bei einem Seehorndblick den Träger. Die Uhrzeit dieser ersten Sichtung gibt der Kommandant im TB mit 18.45 Uhr an. Der weitere Ablauf der Ereignisse bis 19.50 Uhr liest sich in der Tagebuchfassung (hier nur in Auszügen wiedergegeben) so: »[...] Rundblick - mir bleibt das Herz stehen – in ca. 0° 1 blitzender Punkt, 1 Rauchfahne – englischer Flugzeugträger!! [...] Drauf zu! [...] Als Sicherung 1 Zerstörer davor, 1 sichtbar an Backbord, 1 achtern, Kurs ca. 270°. Generalkurs? [...] Über ihm Flieger! Hat er auch noch eine weitere fliegende Sicherung? Nichts zu sehen. [...] Läuft er nach Westen oder zackt er noch mal? [...] Er zackt noch mal und mir vor den Bug. [...] Ich sehe nur die Oberkante des Trägers und vor mir Zerstöreraufbau, Entfernung 4.000 m (später als Randnotiz im TB auf



nur 2.000 m reduziert)[...] 19.50 Uhr: 3 Rohre Los! Hart Steuerbord, schnell auf 50 m, beide Maschinen A. K. voraus! (Alle Kraft, d. Verf.)! Boot kommt gut runter! [...] 19.53 Uhr Aufschlag! Aufschlag! Starke Detonation [...]».

Diese gekürzt wiedergegebenen Tagebucheinträge bedürfen einer Erläuterung: Das »Drauf zu!« meinte das Wollen des Kommandanten, gleichwohl musste es nahezu aussichtslos erscheinen, tatsächlich auf Schussentfernung herankommen zu können. Denn der Träger lief hohe Fahrt und steuerte einen Westkurs, also nicht auf das südlich von ihm stehende U-Boot zu. Erst die überraschend vorgenommene Änderung des Kurses auf Süd eröffnete diese Chance. Was Schuhart damals nicht wissen konnte war, dass dieses schicksalhafte Manöver der Aufnahme des letzten noch in der Luft befindlichen Kampfflugzeuges geglückt hatte.

Unmittelbar danach wurde U29 von einem der Zerstörer gezielt mit Wasserbomben beworfen. Vermutlich hatte man den Ausstoßschwall der Torpedoabschüsse bemerkt. Zum Glück für das Boot waren die Bomben aber zu flach eingestellt und die erreichte Tauchtiefe schon 60 Meter. Im Laufe der Verfolgung sank das Boot bis auf eine Tiefe von über 100 Metern ab (Kommandant im TB: »Im Frieden hatte man schon bei 50 m Angst«). Erst um 01.35 Uhr war das Boot den Verfolgern endgültig entkommen und konnte auftauchen. Für die »Gejagten« war es die Feuertaufe. Seit 16.00

Uhr waren sie unter Wasser und von 19.53 Uhr bis gegen 01.00 Uhr auf Leben und Tod Verfolgte gewesen. Während dieser langen Stunden konnten sie nichts anderes tun als mit Schleichfahrt, in großer Tiefe und absoluter Stille zu warten und auf das Entkommen zu hoffen. Das KTB hält fest, wie die Männer an Bord sich verhalten haben: »[...] der L.I. (Leitende Ingenieur, d. Verf.) hatte das Boot während der ganzen Stunden unter Wasser fest in der Hand und dessen Ruhe und Überlegenheit (übertrug sich) schnell nicht nur auf das Personal der Zentrale, sondern auch auf die ganze Besatzung. Die Haltung der Besatzung im Ganzen war gut; wenn auch jeder aus der Lektüre von Kriegsschriften eine Vorstellung von dem Erwartenden hatte, so übertraf die Wirklichkeit wohl doch die Vorstellungen. Die Besatzung wurde durch die mehrstündige Verfolgung stark mitgenommen und hat sich erst am nächsten Tage langsam wieder erholt.« Was der Kommandant sei-

nem Tagebuch anvertraute, beschreibt ebenfalls die auch im KTB festgehaltenen Etappen der Verfolgung. Nur zweimal gewähren Sätze einen Blick in den inneren Zustand des Schreibers. »Ich bin sehr ruhig [...]. Ich bestehe meine Feuertaufe«, und: »Die Schrauben- und Wasserbombengeräusche wandern langsam achteraus. Manchmal werden sie stärker, dann wächst das Herzklopfen und der Wille zum Leben.«

Nachdem man am 18. September gegen 01.00 Uhr entkommen war, blieb eine Frage ungewiss: Hatte man einen Versenkungserfolg erzielt oder nicht? Musste man zurück, um gegebenenfalls einen erneuten Angriff auf den beschädigten Träger vorzunehmen? Die Antwort auf diese quälende Frage steht so formuliert im TB: »[...] Vernunft: Nein. Besatzung ziemlich erledigt, ich selbst (auch)! Nur noch ein Torpedo, (kein) Brennstoff, wo suchen? Heim!!« Noch am selben Tag hörte man



Flugzeugträger COURAGEOUS

(Foto: Archiv Autor)

dann mittags die britische Rundfunkmeldung vom Untergang der COURAGEOUS, und am 21. September findet sich im Tagebuch die nicht weiter kommentierte Notiz: »COURAGEOUS 1.200 Mann Besatzung: 682 gerettet, 572 gefallen«. Diese rechnerisch nicht stimmigen Zahlen gehen wohl auf unterschiedliche britische Radioangaben zurück, die man in den folgenden Tagen abgehört hatte.

Selbstverständlich wurde an Bord die Nachricht von der Versenkung mit Jubel aufgenommen (TB, 18. September): Hatte man doch unter Einsatz des eigenen Bootes und Lebens ein bedeutendes militärisches Objekt des Gegners erfolgreich bekämpft. In seiner Ansprache an die Besatzung nach Ende der Fahrt sprach Schuhart von Stolz, mahnte aber auch »bescheiden (zu sein), denn es war Glück, daß wir (unterstrichen) die COURAGEOUS trafen [...]« (TB, 26. September). Das Glück der einen bedeutete in diesem Fall allerdings den Tod vieler anderer – wenn auch nicht not-

wendigerweise in dieser Größenordnung. Auch wenn es im TB keinen Hinweis gibt, dass der Schreiber über diese Seite seines Ruhmes reflektiert hätte, kann daraus nicht auf Gleichgültigkeit oder gar Mitleidlosigkeit geschlossen werden. Denn wenn es möglich war, kümmerte man sich um die Besatzungen der versenkten Schiffe und leistete Beistand. Dazu exemplarisch dieses Zeugnis: Am 14. September wurde der britische Tanker BRITISH INFLUENCE (11.000 Tonnen) versenkt, nachdem die Besatzung in die Rettungsboote gegangen war. Im TB heißt es dann: »[...] Zu den Booten gegangen und gestoppt liegen geblieben. Absicht, ihnen event. beizustehen [...] Dampfer in Sicht, er flieht scheinbar. Zu ihm hingefahren. Es ist der Norweger IDA BEKKE aus Haugesund. Ihn zu den Booten hingebraht [...] Wir legen uns neben den Norweger, als er die Engländer übernimmt. Diese winken uns begeistert zu und machen mit den Hüten

Dankesbezeugungen. Ob diese Gefühle vergehen? Auf jeden Fall freuen wir uns über Rettung fast genau so. [...] Die Norweger winken ebenfalls [...] Die Engländer bringen uns drei Cheers aus[...]«.<sup>1</sup> Es sei ergänzt, dass es sich hier um keinen Einzelfall von Menschlichkeit und Fürsorge eines deutschen U-Boot-Offiziers für Schiffbrüchige handelte. Im Werk des Amerikaners C. Blair über den deutschen

U-Boot-Krieg werden viele ähnliche Fälle aus dieser Zeit genannt.<sup>2</sup>

## Die Vorgänge an Bord der COURAGEOUS

In einer englischsprachigen Darstellung<sup>3</sup> wird ein erschreckendes Bild von dem gezeichnet, was sich an Bord des torpedierten Schiffes abspielte und wie es dazu kommen konnte. Was mit dem Moment der Torpedierung sofort zutage trat, waren gravierende Mängel. Obwohl der Träger gerade erst nach einer Generalüberholung erneut in Dienst gestellt worden war (31. Juli 1939), gab es nach wie vor nur einen Hauptstromkreis. So konnte es geschehen, dass die Torpedotreffer den Totalausfall der Stromversorgung bewirkten, was fatale Konsequenzen für Schiff und Besatzung hatte. Es herrschte von der ersten Sekunde an absolute Dunkelheit im Schiffsinneren und die gesamte Kommunikation kam zum Erliegen. Befehle konnten nur

noch mündlich ausgerufen werden, was angesichts des allgemeinen Durcheinanders und des schrillen Heultons der Alarmsirene, (die seltsamerweise lief und nicht abgestellt werden konnte), weitgehend wirkungslos blieb. Die Folge war, dass koordinierte Maßnahmen zur Schiffs- und Lecksicherung nicht anlaufen konnten. Wegen des Stromausfalls konnten von den Rettungsbooten nur ein oder zwei mechanisch ausgeschwungen werden und die Halterungen der Flöße konnten nicht gelöst werden, weil sie ständig übermalt worden waren. So verblieben einer Besatzung von über 1.200 Mann innerhalb von kaum 20 Minuten zwischen Treffer und Untergang keine anderen Rettungsmittel, als ein oder zwei Boote und diverse, hastig über Bord geworfene schwimmfähige Gegenstände. Dazu gab es an Bord keine standardmäßige Ausrüstung der Besatzung mit Schwimmwesten, nur wenige hatten solche privat!

Der Weg ins Wasser für die, die aus dem Schiffsinernen herausgekommen waren (und nicht orientierungslos in Dunkelheit oder gar eingeschlossen in Räumen und Fahrstühlen (!) im Schiffsinernen gefangen waren) erwies sich wegen der schweren Schlagseite des Schiffes als lebensgefährlich, sowohl auf der getroffenen Backbordseite als auch auf der hohen, steilen Steuerbordseite. Das unkontrollierbare Rutschen über den bewachsenen Schiffsrumpf und den Bordwulst führte zu schweren Verletzungen. Wer es geschafft hatte, ins Wasser zu kommen, war damit noch nicht gerettet. Einer der beiden Begleitzerstörer war zwar beordert, die Schiffbrüchigen aufzunehmen (der andere bekämpfte das U-Boot), aber dieses eine Schiff lag etwa 900 Meter entfernt und es galt, dorthin zu schwimmen – ohne Schwimmwesten, im kühlen Atlantikwasser, bei zwar ruhiger See, aber doch einer Dünung, die das Schwimmen kräfteraubend erschwerte. Zwar versammelten sich am Unglücksort schnell weitere Rettungsschiffe, darunter insgesamt auch drei Handelsschiffe, doch blieben manche bis zu 2 1/2 Stunden im Wasser, ehe sie gerettet werden konnten. Viele haben das nicht durchgehalten, zumal auch von Nichtschwimmern unter den Seeleuten die Rede ist. Und noch ein spezieller Umstand trug zu den hohen Verlusten bei, nämlich die Zusammensetzung der Besatzung. Sie bestand zu einem großen Teil aus einerseits jungen, unerfahrenen Re-

servisten und andererseits aus pensionierten, jetzt aber wieder reaktivierten alten Soldaten.<sup>4</sup> Deren Überlebenschancen im Wasser aber waren unter den geschilderten Umständen deutlich verringert.

Hebt man den Blick vom unmittelbaren Schauplatz der Tragödie, so geraten taktisch-strategische Fehler und Versäumnisse in den Blick. Wenn auch nur als Notmaßnahme bis zur Einführung des Geleitzugsystems gedacht, so war es doch höchst bedenklich, ein Großobjekt wie einen der wenigen vorhandenen Flotten-



Flugzeugträger COURAGEOUS kurz vor dem Sinken

(Foto: Archiv Autor)

träger im direkten U-Boot-Abwehrkampf einzusetzen. Ein Träger ist seinerseits ein erstrangiges Ziel für U-Boote. Er ist verwundbar dadurch, dass er bei Start und Landung der Bordflugzeuge auf bestimmte Manöver und Geschwindigkeiten festgelegt ist. Und er ist erst recht verwundbar, wenn nicht in jeder Lage die Eigensicherung durch eine ausreichende Zahl von Zerstörern (mindestens drei bis vier) und eine permanente Luftaufklärung nach allen Seiten gewährleistet bleiben.

Im Falle der COURAGEOUS traf alles zusammen, was nicht hätte sein dürfen:

Ihr waren vier Zerstörer zugeordnet, ausreichend für den Eigenschutz nach vorn, achtern und seitlich, nicht aber ausreichend für ausgedehnte U-Jagd-Operationen über größere Entfernungen. Jede Abordnung von Zerstörern musste auf Kosten des Sicherungsschirmes um den Träger gehen. So im vorliegenden Fall: Zwei der Zerstörer waren beordert worden, einem ca. 130 Meilen entfernten Handelsschiff zu helfen, das gemeldet hatte, von einem U-Boot beschossen zu werden. So verblieben dem Träger nur noch zwei zum Eigenschutz.<sup>5</sup> Des Weiteren war die Gefahr für den Träger dadurch erhöht, dass die Piloten und Beobachter der Bordflugzeuge ungeübt und unerfahren waren. Immer wieder fanden sie den Weg nicht selbstständig zurück. Deshalb war man grundsätzlich bestrebt, stets nur eine kleine Zahl von Flugzeugen in der Luft zu halten. Als man sich am 17.Sep-

tember entschlossen hatte, zwei Zerstörer abzuordnen und vier Kampfflugzeuge starten zu lassen, um das gemeldete U-Boot zu jagen, sah man sich gleichzeitig genötigt, die drei um den Träger kreisenden Sicherungsflugzeuge landen zu lassen und mit hoher Fahrt nach Westen zu laufen, um den eigenen vier Kampfflugzeugen (und den zwei Zerstörern) den Rückweg zu erleichtern und zu verkürzen. So traf U29 auf die COURAGEOUS, als sie ohne eigene ausreichende Sicherung war.<sup>6</sup>

## Zusammenfassend ist festzustellen,

Großbritannien erlitt am 17. September 1939 den ersten großen Schock in diesem neuen Krieg. Der Untergang der COURAGEOUS bedeutete aber nicht nur, dass Großbritannien gleich zu Beginn einen seiner sieben großen Flugzeugträger verloren hatte. Dieses Ereignis wirkte sich auch taktisch-strategisch aus. Weil nämlich die britische

Seekriegsleitung sofort die Flugzeugträger aus der unmittelbaren U-Boot-Bekämpfung abzog, gab es jetzt für die deutschen U-Boote zunächst einmal keine Luftbedrohung mehr in küstenfernen Seeräumen.<sup>7</sup>

Auf deutscher Seite dagegen herrschte Jubel über diesen ersten großen Erfolg im Seekrieg und den Beweis der Schlagkraft der U-Boot-Waffe. Hitler selbst reiste nach Wilhelmshaven, um Kommandant und Besatzung zu beglückwünschen. Bezüglich der Hoffnung auf ein baldiges Einlenken Großbritanniens wäre allerdings weiterhin Skepsis angebracht gewesen als Optimismus, was abschließend mittels einer knappen Bilanz dieser ersten atlantischen U-Boot-Offensive erläutert werden soll.

Für die 39 Tage vom 3. September bis zum 12. Oktober, dem Rückkehrtag des letzten der im August/September ausgelassenen U-Boote, ergibt sich folgendes Bild: 6 der 22 im Einsatz befindlichen Boote blieben gänzlich erfolglos, nur 2 Boote erzielten 4 Versenkungen und 2 Boote gingen verloren. Insgesamt wurden 41 Schiffe versenkt, was rechnerisch 1,8 Versenkungen pro Boot ergibt.<sup>8</sup> Das ist aus heutiger Sicht ernüchternd. Es waren, aufs Ganze gesehen, »Nadelstich-Erfolge«, errungen gegen eine Seemacht, die mit der eigenen Zurüstung noch gar nicht angefangen hatte und im September gleichsam »auf dem falschen Fuß« erwischt worden war. Und ermutigend

für die Zukunft konnte es auch nicht sein: War doch mit Gewissheit zu erwarten, dass der Steigerung der eigenen Anstrengungen immer ein ähnlicher Zuwachs auf der Gegenseite entsprechen würde – und langfristig gesehen sogar ein größerer. Denn Großbritannien verfügte über die weltweiten Möglichkeiten und Potenziale, einschließlich des Wohlwollens der USA – und nicht das Deutsche Reich!

## Wie haben es die Soldaten aus damaliger Sicht gesehen?

Darauf gibt es eine individuelle Antwort, und zwar gerade von dem Kommandanten, der derzeit der mit Abstand erfolgreichste war. Dieser war und blieb skeptisch eingestellt, wie die folgenden Aufzeichnungen belegen. Als Hitler am 28. September 1939 nach Wilhelmshaven kam, um Kommandant und Besatzung von U29 zu beglückwünschen, hielt er anschließend im Offiziersheim eine Ansprache. Im TB notierte Schuhart danach unter anderem: »[...] Aber die Engländer schätzen wir, die Marine, doch wohl besser ein: Mögen sie »unvernünftig« sein, in jedem Fall werden sie zäh sein, und England hat sich von jeher erst im Krieg zum Krieg aufgerappelt!« Und an anderer Stelle des TB steht, allerdings in nachträglicher Reflexion vom 28. September 1947: »[...] Mich stieß die Leichtfertigkeit ab, mit der der Führer den Krieg mit England



Meldung des Kommandanten U29 an Admiral Dönitz

einschätzte; er äußerte damals, daß er nicht glaube, daß England den Krieg weiter führen werde; bei der Eröffnungsrede zum W.H.W. (Winterhilfswerk, d. Verf.) wollte er einen Appell an England richten. Dieses geschah dann auch Anfang Oktober – und England lehnte, wie wir alle – die Marine – vorher überzeugt waren, ab.«

Bei individuellen Zeugnissen ist der Historiker manchmal aufgefordert zu überprüfen, ob eine Ausnahme von der Norm vorliegt oder ob verallgemeinert werden darf. Wie der vorliegende Fall einzuord-

nen ist, soll hier nicht entschieden werden. Sicher ist allerdings, dass hier ein Persönlichkeitsbild vorliegt, das nicht mit dem eines fanatischen, kriegslüsternen »NS-Komplizen« in Übereinstimmung zu bringen ist. Das gilt auch für Äußerungen und Sichtweisen, die aus heutiger Sicht den Leser befremden mögen. In Zeiten des Trends, harsch und pauschal über Verhalten und Gesinnung der Offiziere der Kriegsmarine zu urteilen, scheint es notwendig und berechtigt, mit Fallbeispielen anderer Art bekannt zu machen bzw. zu konfrontieren.

### ANMERKUNGEN

- <sup>1</sup> Diese Schilderung des Vorganges steht in Übereinstimmung mit dem Bericht eines der geretteten Besatzungsmitglieder. zu finden in: Geoffrey P. Jones, U-Boat Aces, Bristol 2004, S. 15.
- <sup>2</sup> Clay Blair, Der U-Boot-Krieg, Die Jäger, München 1989, S.114ff.
- <sup>3</sup> Peter Gibbings, Weep for me, comrade, London 1997.
- <sup>4</sup> Zu diesem Personenkreis gehört der Vater des Verfassers der genannten englischsprachigen Darstellung. Gibbings hat im Zuge seiner Recherchen zu den Vorgängen (1982– 1989) den ehemaligen Kommandanten von U29 mehrfach schriftlich befragt und auch persönlich interviewt. Auf S. 144 seines Buches findet sich folgende aufschlussreiche und bemerkenswerte Feststellung: »Ich bat Schuhart in meinem ersten Brief, seine Gefühle zu dieser Zeit zu beschreiben. Seine Antwort war: 'Sie fragen nach meinen Gefühlen. Um es kurz zu sagen, ich war Soldat und hatte meine Pflicht zu tun. Ich fühlte weder Begeiste-

rung für den Krieg noch hatte ich Gefühle des Hasses (vielleicht ein etwas hartes Wort) gegenüber meinen Gegnern. Es war Krieg, ich liebte mein Land und hatte meine Pflicht zu erfüllen.« (Übersetzung d. Verf.). Und der Kommentar von Gibbings dazu gleich anschließend: »Ich kann an dieser Erklärung nichts aussetzen, obwohl ich solche getroffen habe, die darauf scharf erwiderten: ja, das sagen sie immer 'Ich hatte meine Pflicht zu erfüllen' und nutzen das als Entschuldigung. Nun, ich stimme mit dieser Sicht nicht überein und sie kann gewiss nicht auf Schuhart zutreffen. Es gibt zu viele Beispiele für seine offensichtliche Menschlichkeit seinen Gegnern gegenüber, um daran irgendwelche Zweifel hegen zu können.« (Übersetzung d. Verf.).

<sup>5</sup> Die dem KTB beigefügte Angriffsskizze entspricht in diesem Fall nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Dasselbe gilt für die eingetragene Luftsicherung, siehe dazu Fußnote 6.

<sup>6</sup> Darstellung gemäß Jones, ebenda, S.17 und Gibbings, ebenda, S.81, der für seine

Angaben auf Ergebnisse eines britischen Untersuchungsausschusses verweist. Andere diesbezügliche Angaben, etwa bei Blair, ebenda, S.125, stehen im Widerspruch dazu. Das von Schuhart beim Seehrohrangriff noch gesehene Flugzeug war aller Wahrscheinlichkeit nach das letzte der noch in der Luft befindlichen Flugzeuge gewesen. Und dieses war kein Sicherungsflugzeug, sondern das letzte der zurückgekommenen vier entsandten Kampflugzeuge. Es erscheint zudem wenig wahrscheinlich, dass U29 eine Stunde lang unentdeckt bleiben und später entkommen konnte, wenn es eine intakte See- und Luftsicherung um und über dem Träger gegeben hätte.

<sup>7</sup> In diesem Zusammenhang sei angemerkt, dass wenige Tage vorher der Flugzeugträger ARK ROYAL nur knapp der Versenkung entgangen war, weil die von U39 (Kapitänleutnant Glattes) auf ihn abgeschossenen Torpedos versagt hatten.

<sup>8</sup> Angaben gemäß Blair, ebenda, S. 819.