

Hermann Weinhauer

Die Kriegsmarine im Einsatz



Inhaltsverzeichnis

Gneisenau- Triumph und Untergang
Weserübung- Sturmfahrt nach Narvik

Gneisenau- Triumph und Untergang

Eine große, unüberschaubare Menschenmenge säumt, an diesem sonnigen, doch kalten 8. Dezember des Jahres 1936 das Gelände der Deutschen Werke in Kiel.

Das größte und neueste Schlachtschiff des Deutschen Reiches wird heute an der Helling 1 vom Stapel gelassen.

Neben den Werftarbeitern sind, wie immer bei solchen Anlässen wichtige Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Militär anwesend. So auch Generaloberst Werner von Fritsch, seines Zeichens Oberbefehlshaber des Heeres, welcher die Taufrede des noch als Schlachtschiff „E“ bezeichneten Schiffes hält.

Die eigentliche Taufe vollzieht wenig später die Witwe des letzten Kommandanten des kaiserlichen Panzerkreuzers „Gneisenau“, Kapitän zur See Maerker.

Sie schließt mit den Worten „... und so Taufe ich dich auf den Namen Gneisenau!“.

Schon beim Stapellauf hinterlässt Deutschlands zukünftiges Flottenflaggschiff einen bleibenden Eindruck, da es nicht genug abgebremst werden kann und die gegenüberliegende Kaimauer rammt. Das Schiff selbst wird nicht nennenswert beschädigt, doch die Mauer wird circa 4 Meter eingedrückt.

Nach der Zeremonie wird die „Gneisenau“ zum Ausrüstungskai gebracht, um dort komplett aufgerüstet zu werden. Aufbauten, Funkmessgeräte, Schornstein, Inneneinrichtung, Flugabwehrkanonen aller Kaliber, Mittelartillerie vom Kaliber 15 cm, schwere Artillerie vom Kaliber 28 cm, Elektronik und alles andere, was diese

Ansammlung von Metall, Holz und anderen Stoffen zu einer stählernen Festung auf See macht.

*

Die Schiffe der „Scharnhorst“- Klasse wurden als die Panzerschiffe „D“ und „E“ geplant. Damit sollte das Konzept der „Deutschland“- Klasse, welches auf, schneller als Stärkere und stärker als Schnellere hinauslief fortsetzen und erweitern.

Doch als man im Marineministerium von der französischen Antwort auf die „Deutschland“- Klasse, in Form der Schlachtkreuzer der „Dunkerque“- Klasse erfuhr, welche Schwerer, Größer, Schneller und mit 8 33 cm Geschützen in zwei Vierlingstürmen auf dem Vorderdeck schwerer Bewaffnet sein würden, stellte man das Konzept in Verkörperung dieser Schiffe in Frage.

Die beiden Panzerschiffe „D“ und „E“ sollten als Ersatz für die beiden hoffnungslos veralteten Linienschiffe „Elsass“ und „Hessen“ dienen. Doch verbot das, immer noch geltende Versailler Diktat Schiffe über 10.000

Tonnen zu bauen. Nichts desto trotz begann man mit der Planung. Ausgangspunkt war die Vorstellung von Admiral Erich Raeder von Schiffen mit 15.000 Tonnen bis 18.000 Tonnen und einer Armierung von 9 x 28 cm Geschützen in 3 Drillingsstürmen. Die neuen Schiffe müssten einen Gürtelpanzer aufweisen, welcher die Treffer von 33 cm Granaten überstehen und zumindest eine Dicke von 320 mm aufweisen sollte. Zusätzlich wurden Überlegungen in den Schutz vor Luftangriffen mit Bomben investiert, da es sich zeigte, welche immense Gefahr dies für Schiffe bedeutete.

Im Sommer 1933 wurde ein Entwurf für eine verbesserte „Deutschland“- Klasse diskutiert, welche eine Typenverdrängung von 26.000 Tonnen haben sollte. Das

Kaliber wurde endgültig, nachdem auch das Kaliber 33 cm zur Position stand auf 28 cm festgelegt.

Der Antrieb sollte, um Gewicht zu sparen durch neue Hochdruck- Heißdampfanlagen erfolgen.

Auf Grund dieses Konzeptes wurden am 25. Januar 1934 zwei Schiffe in Auftrag gegeben.

Ihre Kiele wurden am 14. Februar 1934 in der Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven und bei den Deutschen Werken in Kiel gesteckt.

Da der Entwurf, trotz allem stark an die „Deutschland“-Klasse angelehnt blieb und endgültig mit nur 6 28cm Rohren ausgerüstet werden sollte, was im Vergleich mit der „Dunkerque“- Klasse recht dürftig war, gab es in Marinekreisen sehr viel Unruhe und die Forderung nach einem dritten Geschützturm wurde immer lauter. Man wollte keine Schiffe bauen, welche von Anfang an dem potentiellen Gegner Frankreich unterlegen wären.

Diese Forderung konnte der Führer des Deutschen Reiches, Adolf Hitler aus politischen Gründen nicht nachgeben.

Die Weigerung Hitlers war jedoch nur von kurzer Dauer und im Juli 1934 gab er seine Zustimmung für den Einbau eines dritten Drillingssturms.

Daraufhin wurde ein sofortiger Baustopp für die beiden Schiffe befohlen und ein entsprechend neuer Entwurf wurde erarbeitet.

Im Frühjahr 1935 war dieser Entwurf ausgearbeitet und die vorherigen Panzerschiffe „D“ und „E“ wurden nun im Mai und Juni als Schlachtschiffe „D“ und „E“ ein zweites Mal auf Kiel gelegt. Die letztendliche Wasserverdrängung betrug nun 35.540 Tonnen, die Bewaffnung bestand aus 9 x 28, 3 cm Geschützen in drei Drillingstürmen mit einer Maximalreichweite von 49.930 Metern, wobei zwei vorn und einer achtern untergebracht wurden. Beim Bau der Schiffe wurde die Option einer späteren Aufrüstung auf 3 x 38 cm Zwillingstürme von Anfang an mit eingeplant. Von der Größe

und Verdrängung der Schiffe her, war dies ohne weiteres möglich, doch waren die Geschütze größeren Kalibers noch nicht einsatzreif und die Indienststellung der beiden Einheiten hätte sich um mindestens ein Jahr, wenn nicht gar fast zwei Jahre verzögert.

Nach der friedensmäßigen Planung sollte die Umrüstung im Winter 1940/ 41 erfolgen. Das wäre kurz nach der Indienststellung der „Bismarck“ gewesen.

Die Mittelartillerie sollte ursprünglich aus 12 Geschützen in 6 Doppellafetten bestehen. Doch aus Gründen der Gewichtseinsparung entschied man sich für nur 4 Geschütze in Doppeltürmen. Die restlichen 4 Rohre standen in Einzellafetten mit, nach hinten offenem Schild. Bei den Doppellafetten entschied man sich für die Standard- 15 cm SK L/ 55 C/ 34 mit einer maximalen Reichweite von 23 Kilometer und für die Einzelgeschütze nahm man die 15 cm SK L/ 55 C/ 35 mit einer etwas geringeren Reichweite.

Beide Modelle besaßen jedoch keine Luftzielfähigkeit.

Eben diese Aufgabe sollte die schwere Flak übernehmen. Sie bestand aus 14 x 10,5 cm Flak SK L/ 65 C/ 33 in 7 Doppellafetten. Je 3 mittschiffs, beiderseits des Schornsteins. Die siebente Doppellafette stand mittschiffs vor dem achteren 28 cm Turm auf dem Aufbaudeck. Diese Geschütze hatten eine maximale Reichweite von 12, 5 Kilometern. Bei dieser Klasse wurde auch zum ersten Mal ein komplettes Flak-Feuerleitsystem eingesetzt. Es bestand aus 4 voll stabilisierten Flugabwehr- Leitständen SL 6, welche jeweils beiderseits des Turmmasten und des Schornsteins eingebaut wurde. Die leichte Flugabwehr-Waffe bestand aus 16 x 3, 7 cm Flak in Doppellafetten und 10 x 2 cm Flak in Einzellafetten.

Beide Einheiten der „Scharnhorst“- Klasse sollten keine Torpedobewaffnung erhalten.

Sie bekamen jedoch eine Flugzeughalle und zwei Katapulte. Eines wurde vor dem achteren Artillerieleitstand installiert und das zweite auf dem Turm „Cesar“.

Als Ausstattung wurden Heinkel He 60 verwendet, welche ursprünglich durch die He 114 ersetzt werden sollten, doch entschied man sich für das Standardbordflugzeug der Kriegsmarine, der Arado Ar 196.

Die eingebaute Hochdruck-Heißdampfanlage ermöglichten dem Schiffen eine rechnerische Höchstgeschwindigkeit von 32 Knoten, welche bei Probe- und Ausbildungsfahrten mehrmals gebrochen wurde. Die drei Turbinensätze hatten einen Turbinendruck von 44 atü und eine Dampftemperatur von 4700 Grad Celsius. Sie erzeugten je eine Leistung von 53.350 Wellen- PS, also eine Gesamtleistung von 160.050 WPS. Sie waren die Leistungsstärksten Anlagen, welche je auf einem Deutschen Kriegsschiff installiert wurden. Selbst die Turbinen der „Bismarck“ und „Tirpitz“ kamen nicht an sie ran.

Auch bei der Panzerung und der Grundkonstruktion verblieb man beim bewährten Konzept der Deutschen Marine, welches den Faktor „Standfestigkeit“ den absoluten Vorrang vor allem gab. Dieses Konzept wurde durch den Verzicht auf ein stärkeres Kaliber noch verstärkt, denn nun konnte man das dadurch eingesparte Gewicht in einen noch besseren Panzerschutz investieren.

Bei den beiden Schiffen der „Scharnhorst“- Klasse wurde erstmals das neu entwickelte Panzermaterial „Wotan hart“ (Wh) und „Wotan weich“ (Ww) verwendet. Diese Baustoffe ersetzen den bisherigen Schiffbaustahl im Bereich Außenhaut und Horizontalschutz.

Der Hauptpanzergürtel war mit 350 Millimeter Dicke und 5 Metern Breite stark genug, um 33 Zentimeter Geschossen stand zu halten, als den Hauptgeschützen der französischen „Dunkerque“- Klasse zu widerstehen.

*

Die Indienststellung des Schlachtschiffes „Gneisenau“ erfolgt am 21. Mai 1938. Noch vor dem Typschiff, der

„Scharnhorst“.

Doch ist das Schiff bei weitem noch nicht fertiggestellt.

Die Sudetenkrise und die damit einhergehende, sehr angespannte politische Lage empfehlen dieses Datum der Indienststellung, da Deutschland dringen Einsatzbereitschaft und Stärke, auch zur See demonstrieren muss. Erst im Juni erhält sie ihre vorderen Fla- Leitstände. Anfang August 1938 unternimmt sie eine Erprobungsfahrt in nördliche Gewässer und in den Nordatlantik. Nach ihrer Rückkehr fungiert sie bei der Kieler Flottenparade am 22. August 1938, zu Ehren der Indienststellung des schweren Kreuzers „Prinz Eugen“ als Flottenflaggschiff. Diese Indienststellung fällt zusammen mit dem Staatsbesuch des ungarischen Reichsverwesers Admiral Nikolaus Horthy von Nagybanya. Dementsprechend groß wird dieses Ereignis inszeniert. Bei dieser Gelegenheit, inspiziert der Führer Adolf Hitler das neue Deutsche Flottenflaggschiff etwas genauer, die Führerstandarte wird am Hauptmast, als sichtbares Zeichen der Anwesenheit Hitlers gehisst. Auch der ungarische Regent lässt sich die Gelegenheit einer genaueren Betrachtung des Schiffes nicht entgehen, ihm zu Ehren weht auch die ungarische Nationalflagge am Hauptmast.

Nach der Flottenparade geht die „Gneisenau“ für Rest- und Umbauarbeiten nochmals in Kiel in die Werft.

Unter anderem hat sich bei der ersten Erprobungsfahrt gezeigt, dass der Bug für Atlantikunternehmungen nicht geeignet ist. Es kommt dermaßen viel Seewasser über, das Einsatz des Türms „Anton“ stark eingeschränkt ist und es, durch eindringendes Seewasser zu Kurzschlüssen in den elektronischen Bedienelementen kommt, so dass der Geschützturm sogar teilweise komplett ausfällt. Daher wird in der Werft ein neuer „Atlantikbug“ angebaut, auch neue Decksklüsen für die Anker werden installiert, welche das Spritzwasser nochmals reduzieren. Der Schornstein erhält eine große Schrägklappe.

Nach diesen Rest- und Umbauarbeiten geht es vom 12. Juni 1939 bis zum 28. Juli 1939 zu einer Ausbildungsreise, zusammen mit dem Trossschiff „Westerwald“ in den Mittelatlantik. Im Rahmen dieser Fahrt wird Anfang Juli auch der spanische Hafen Las Palmas auf Gran Canaria besucht wird.

Während der Ausbildungsfahrt wird mehrfach ein Übungs- und Manöverschießen veranstaltet wobei es durch den Luftdruck und die Erschütterungen zu Beschädigungen kommt.

Nach dieser Fahrt kehrt „Gneisenau“ ohne weitere Vorkommnisse nach Deutschland zurück.

Den Ausbruch des Krieges erleben die Männer der „Gneisenau“ zusammen mit den Kameraden ihres Schwesterschiffes „Scharnhorst“ bei Brunsbüttel, als sie in der Elbe vor Anker liegen.

Kapitän zur See Erich Förste, welcher vor dem Kommando der „Gneisenau“ Kommandant des leichten Kreuzers „Karlsruhe“ war teilt am 1. September 1939 der angetretenen Besatzung, von der ebenfalls ein erheblicher Teil von der „Karlsruhe“ kommt den Beginn der Feindseligkeiten gegen Polen mit.

Am 3. September 1939 muss er seiner nun 1700 Mann starken Mannschaft vom Kriegszustand mit Großbritannien und Frankreich berichten.

Der Krieg, vor allem gegen Großbritannien kommt für die junge Kriegsmarine überraschend und Trift sie genau in ihrer Aufbauphase. Sie ist noch keineswegs für einen Waffengang gegen die mächtigste Flotte der Welt.

Dementsprechend lautet auch ein Tagebucheintrag in das Kriegstagebuch der Seekriegsleitung:

„Was die Kriegsmarine anbetrifft, so ist sie selbstverständlich im Herbst 1939 noch keineswegs für den großen Kampf mit England hinreichend gerüstet.“

Sie hat zwar in der kurzen Zeit seit 1935 eine gut ausgebildete, zweckmäßig aufgebaute U- Bootswaffe geschaffen, von der zurzeit ca. 26 Boote atlantikfähig sind, die aber trotzdem noch viel zu schwach ist, um ihrerseits kriegsentscheidend zu wirken. Die Überwasserstreitkräfte aber sind noch so gering an Zahl und Stärke gegenüber der englischen Flotte, daß sie- vollen Einsatz vorausgesetzt- nur zeigen können, daß sie mit Anstand zu sterben verstehen und damit die Grundlage für einen späteren Wiederaufbau zu schaffen gewillt sind.“

Die vorerst endgültigen Daten der „Gneisenau waren zu Beginn des Krieges:

Stapellauf:	08. Dezember 1936
Indienststellung:	21. Mai 1938
Länge (LüA):	234,9 m
(KWL):	226,0 m
Breite:	30, 0 m
Tiefgang:	9,9 m
Verdrängung	32.100 Tonnen
(Standart):	35.540 Tonnen
(Konsruktion):	38.709 Tonnen
(Maximal):	
Besatzung:	maximal 1840 Mann
Höchstgeschwindigkeit:	31,3 Knoten
Maschinen:	12 Dampfkessel 3 Getriebeturbinen
Maschinenleistung:	165.930 PS
(122.041 kW)	
Bewaffnung:	9 × Sk 28,0 cm L/54,5
(1.350 Schuss)	
(1.800 Schuss)	12 × Sk 15,0 cm L/55
(5.600 Schuss)	14 × Flak 10,5 cm L/65
(96.000 Schuss)	16 × Flak 3,7 cm L/83

(76.000 Schuss) 38 × Flak 2,0 cm

4 × Arado Ar 196

Panzerung: Gürtel: 70–350 mm
 Zitadelle: 20–45 mm
 Oberdeck: 50 mm
 Panzerdeck: 20–105

mm Längsschott: 40 mm
 Torpedoschott: 45 m

vorderer Kommandoturm: 200–350 mm

achterer Kommandoturm: 50–100 m

Türme, schwere Artillerie: 150–360 mm

Türme Mittelartillerie: 50–140 mm

Schilde: 20 mm

In der Folgezeit werden:

- die Kraft- und Ruderboote von Bord gegeben
- das mobilmachungsmäßige Personal kommt an Bord
- Übungsmunition wird von Bord gebracht
- Gefechtsmunition wird an Bord gebracht und aufgefüllt
- die Mützenbänder mit der Aufschrift „Gneisenau“ werden abgelegt und durch neutrale Mützenbänder mit der Aufschrift „Kriegsmarine“ ersetzt
- das Schiffswappen am Bug wird entfernt.

Bereits am 04.09.1939 findet ein erster Angriff von drei zweimotorigen Bombern gegen das Schiff statt.

*

Der 08. September 1939 sieht die „Gneisenau“ auf dem Marsch durch den „Kaiser- Wilhelm- Kanal“ Richtung Osten. Sie soll dort die Präsenz der Kriegsmarine in der Ostsee verstärken und ein Durchbruch polnischer Seestreitkräfte nach Westen in Richtung England verhindern.

Durch den Ausfall der Backbord- Maschine, der durch Bordmittel nicht behoben werden kann und die Gefechtstauglichkeit durch diesen Ausfall deutlich herabgesetzt ist, muss dieses Unternehmen jedoch wieder abgebrochen werden. Die „Gneisenau“ geht nach Kiel in die Werft, um den Schaden schnellstmöglich wieder beheben zu lassen.

Nach einer relativ kurzen Werftliegezeit folgen intensive Gefechtsübungen in der Ostsee.

*

Am 07. Oktober 1939 läuft die „Gneisenau“ zusammen mit dem leichten Kreuzer „Köln“ und den Zerstörern „Wilhelm Heidkamp“, „Friedrich Ihn“, „Diether von Roeder“, „Karl Galster“, „Max Schulz“, „Paul Jacobi“, „Bernd von Arnim“, „Erich Steinbrink“ und „Friedrich Eckoldt“ in die nördliche Nordsee. Die Aufgabe des Verbands ist die offensive Aufklärung. Dabei sollen die Einheiten absichtlich die Aufmerksamkeit größerer britischer Flottenteile auf sich ziehen. Diese sollen dann in den Wirkungsbereich der deutschen Luftwaffe gelockt werden. Auch steht eine U-Boot- Sperrlinie bereit, um die erhofften schweren Einheiten