

Die Toten der "Bismarck"

Bernartz, Hanswilly

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Bernartz, H. (1989). Die Toten der "Bismarck". *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 12, 125-132. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59730-0>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DIE TOTEN DER »BISMARCK«

VON HANSWILLY BERNARTZ †

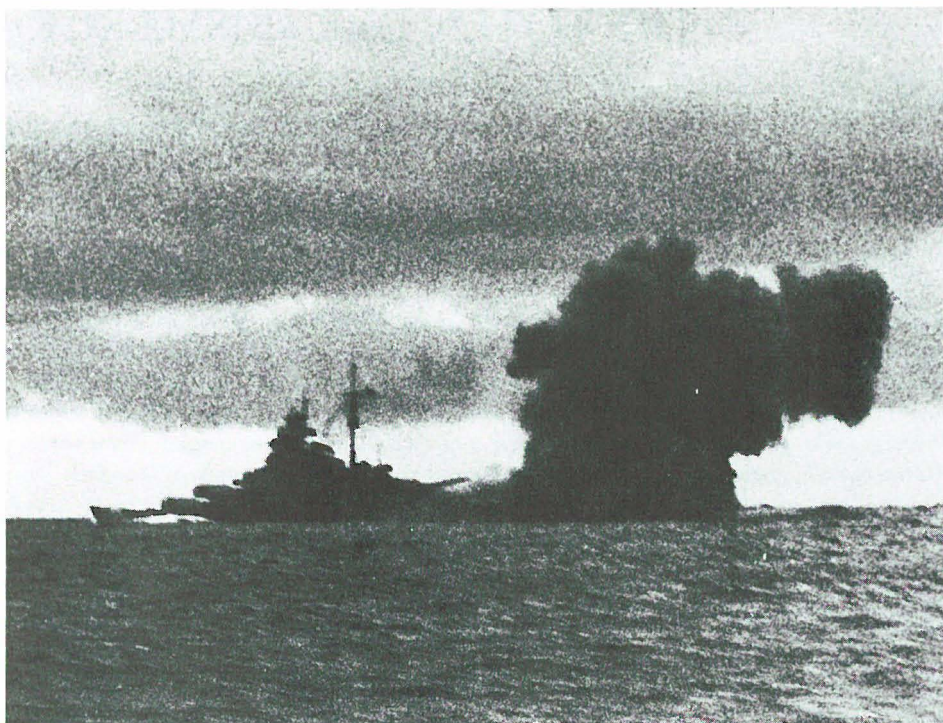
Am 11. Februar 1989 verstarb im Alter von 72 Jahren Prof. Dr. jur. Hanswilly Bernartz, der Mitbegründer des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Neben seiner anwaltlichen Tätigkeit als Wirtschaftsjurist in Köln hat der gebürtige Dürener sich jahrzehntelang mit der Schifffahrtsgeschichte befaßt, vor allem mit der Marinegeschichte und der Marinemalerei. Seine große Privatsammlung – Hunderte von Gemälden, hauptsächlich von französischen und deutschen Marinemalern, sowie viele von ihm selbst in Auftrag gegebene Präzisions-Schiffsmodelle – war ein wichtiger Grundstock bei der Gründung des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Bis zu seinem Tode war er Mitglied des Beirats des Deutschen Schifffahrtsmuseums, zuletzt stellvertretender Vorsitzender. Wegen seiner Verdienste um die Erforschung der Schifffahrtsgeschichte und die Gründung des Deutschen Schifffahrtsmuseums wurde er zum Honorarprofessor an der Hochschule Bremerhaven ernannt. Mit ihm hat das Deutsche Schifffahrtsmuseum einen seiner großen Förderer verloren. Prof. Bernartz, der nicht nur Gemälde sammelte, sondern der auch selbst malte und zeichnete, hat eine Reihe von Büchern und Aufsätzen publiziert. Der im folgenden abgedruckte Artikel entstand kurz vor seinem Tode; das Thema des befohlenen Selbstmordes, der sinnlosen Opferung Tausender hatte ihn schon seit Jahren beschäftigt.

Es ist der 27. Mai 1941, 8.00 Uhr. Im Atlantik, außerhalb des Luftschirms der deutschen Luftwaffe, westlich der französischen Küste, steht Deutschlands stärkstes Schlachtschiff, die BISMARCK, im Endkampf. Erst vor wenigen Tagen hat sie – begleitet von dem inzwischen entlassenen Schweren Kreuzer PRINZ EUGEN – in einem Artilleriekampf den größten Schlachtkreuzer der Welt, die englische HOOD, versenkt. Aber auf dem Weg nach Frankreich hat ein Lufttorpedo ihr Ruder beschädigt, das nun klemmt, so daß das Schiff nicht mehr manövrierfähig ist. Einkreist von einer riesigen Übermacht ist ihre Widerstandskraft gebrochen; zahllose Treffer haben ihre Geschütze zerstört und ihre Aufbauten zerfetzt. Ein Entkommen ist unmöglich. Von der 2092 Mann starken Besatzung sind viele gefallen oder verwundet, aber weit über tausend leben noch in dem gepanzerten Koloß.

Um 9.00 Uhr morgens gibt der Gefechtskommandostand dem Ersten Offizier den Befehl, die Sprengladungen zur Schiffsversenkung klarzumachen. Die Befehlsübermittler werden in Gang gesetzt. Auch der Leitende Ingenieur erhält im hellerleuchteten Turbinenraum telefonisch den Versenkungsbefehl. Während die Maschinen noch einwandfrei laufen, gibt er seinen Leuten den Befehl: *Los, geht. Ihr könnt wegtreten.* Kurze Zeit darauf hallen die Detonationen durch die Turbinen- und Kesselräume. Die Leckpumpen werden zum Fluten des Schiffes umgestellt. Dann kommt der Schlußbefehl: *Alle Mann an Deck.* Die Uhr läuft ...

Beim Engländer:

Um 10.45 Uhr meldet der C-in-C der Force H: *Kann sie (BISMARCK) nicht mit Kanonen versenken.* Admiral Tovey befiehlt daher dem Kreuzer DORSETSHIRE, die kampfunfähige BISMARCK durch Torpedos zu versenken. Um 11.07 Uhr meldet die DORSETSHIRE: *Torpe-*



Die BISMARCK im Gefecht mit der HOOD, aufgenommen von Bord der PRINZ EUGEN. (Mit freundlicher Genehmigung des Imperial War Museum, London)

dierte BISMARCK von beiden Seiten. Sie feuerte nicht mehr, aber ihre Flagge wehte noch. Um 11.09 Uhr funkt der C-in-C: Ich möchte meine höchste Anerkennung für den überaus tapferen Kampf der BISMARCK in aussichtsloser Lage aussprechen.

Die BISMARCK ist nun versunken. Von den zu vielen Hunderten im Wasser Treibenden werden nur 110 Mann von einem englischen Kreuzer gerettet, der aber wegen U-Boot-Meldung abläuft. Gegen 19.30 Uhr werden im Quadrat BF 5330 noch weitere 3 Mann von einem deutschen U-Boot aus einem Schlauchboot aufgenommen. Über die anderen rollen die Wogen des Meeres hinweg. Vorbei ...

Es ist viel über den Heldenkampf der BISMARCK geschrieben worden, und mit Recht ist die Leistung von Schiff und Mann eine der größten Ruhmestaten in der Geschichte des Zweiten Weltkrieges.

Es scheint aber angebracht, eine Betrachtung darüber anzustellen, warum eigentlich diese tapferen Männer – es sind sicherlich über tausend gewesen – *nach* Erschöpfung der Kampfmittel des Schiffes noch sterben mußten, und es wirft sich die Frage auf, ob dieser Tod denn nicht vermeidbar gewesen wäre, ob er unabwendbar war oder aus Gründen der taktischen Lage oder militärischen Tradition auch nur in etwa vertretbar, denn mit dem Versenkungsbefehl war doch sicher, daß die Verwundeten nicht abgeborgt werden konnten und die Unverletzten wegen baldiger Unterkühlung keine Überlebenschancen mehr hatten.

Im letzten Krieg haben von allen Soldaten wohl die japanischen Kamikazeflieger den größten Opfermut bewiesen. Sie stürzten sich mit ihren mit Sprengstoff beladenen Flugzeugen auf die amerikanischen Kriegsschiffe, und die Explosion ihrer Flugzeuge beendete auch das Leben der Piloten.

Diese Opferbereitschaft ist der deutschen, ja europäischen militärischen Tradition wesensfremd. Dem deutschen Soldaten ist immer – selbst bei einem Höchstmaß an Opfermut, das ihm abverlangt wurde – die Chance des Überlebens, und sei sie noch so gering, gegeben worden. Einen Befehl zur Selbstvernichtung gab es nicht.

Nun ist die deutsche Marinetradition noch jung. Erst mit der Kaiserlichen Marine entstand in der Neuzeit deutsche Seegelung, und die moderne Marinetradition begann recht eigentlich erst mit der Jahrhundertwende. In den Jahrhunderten vorher waren es vornehmlich die Spanier, Holländer, Engländer und Franzosen, die ihre Seeschlachten, d.h. den Kampf um die Seegelung ihres Vaterlandes, untereinander ausfochten, und diese fremden Marinen haben die europäische Marinetradition geschaffen. Die deutsche Marinetradition fußte zwangsläufig auf den Marinetraditionen der fremden Seemächte und der deutschen, insbesondere friederizianischen Armeetradition, was besagen will, daß der überlieferte Begriff der soldatischen Moral zwar verlangte, daß der Soldat auch in aussichtslos erscheinender Lage »bis zum letzten Mann und bis zur letzten Patrone« zu kämpfen und dem Feind Schaden zuzufügen hatte. War die »letzte Patrone« allerdings verschossen, so waren der Pflicht und der Ehre Genüge getan. Der Soldat konnte sich nun ergeben, und in der feindlichen Gefangenschaft wurden ihm im wesentlichen nur noch die Geheimhaltung militärischen Wissens und die Kameradschaft gegenüber seinen Mitgefangenen abverlangt.

Die deutsche Marineliteratur ist sich einig, daß die BISMARCK nach dem Artilleriekampf am Morgen des 27. Mai 1941 – eingekreist von einem übermächtigen Gegner – aufgrund ihrer Manövrierunfähigkeit keinen rettenden Hafen mehr erreicht hätte, daß sie aber noch mit Sicherheit sehr lange geschwommen wäre, wenn das Schiff nicht durch die eigene Besatzung gesprengt worden wäre und sie die Flagge gestrichen, d.h. hierdurch das Zeichen zum Ende des Kampfes gesetzt hätte. Die Folge wäre gewesen, daß kurze Zeit darauf englische Bootsbesatzungen bei der BISMARCK längsseits gegangen wären, um die verwundeten Besatzungsmitglieder, soweit sie noch transportfähig waren, sowie die übrige Besatzung abzubergen. Wenige Sprengungen am Schiffsboden und an den Schotteneinrichtungen hätten ausgereicht, das Schiff unrettbar zum Sinken zu bringen, aber es noch so lange über Wasser zu halten, bis nach menschlichem Ermessen die Rettungsaktion der Überlebenden durchgeführt gewesen wäre. Das Schiff wäre also nicht in des Feindes Hand verblieben! Aber Admiral Lütjens bzw. seine nachgeordneten Dienstgrade haben diesen Weg nicht beschritten.

Und warum eigentlich nicht? Der erste Seekrieg für die deutsche Marine – sieht man von kleinen Gefechten 1870/71 ab – war der Erste Weltkrieg. In ihm sind zunächst in der Seeschlacht bei Helgoland, danach in der Seeschlacht bei den Falklandinseln und auch in der Seeschlacht auf der Doggerbank deutsche Schiffe mit wehender Flagge untergegangen. Aber sowohl bei Helgoland, bei den Falklandinseln wie auf der Doggerbank hat der Gegner Rettungsmaßnahmen durchführen können und viele deutsche Besatzungsangehörige gerettet. Diese Rettungsmaßnahmen standen für die Engländer bei Helgoland sogar unter starkem Zeitdruck, da man stündlich mit dem Auftauchen der überlegenen deutschen Hochseeflotte auf dem Kampfplatz rechnen mußte. Bei den Falklandinseln und auf der Doggerbank war ein Zeitdruck für die Engländer nicht gegeben.

Die beiden großen deutschen Einheiten, die während der Skagerrakschlacht in Verlust gingen, erlebten ihr Ende wie folgt:

Das Linienschiff POMMERN flog durch einen Torpedotreffer nachts mit der gesamten Besatzung in die Luft, so daß eine Rettung Überlebender nicht möglich war, während der schwer havarierte Schlachtkreuzer LÜTZOW am Morgen nach der Schlacht die überlebenden Besatzungsmitglieder an deutsche, längsseits gegangene Torpedoboote abgab und dann durch eigene Torpedoschüsse versenkt wurde. Sowohl beim Untergang der POMMERN als auch der LÜTZOW in der die Tradition und mit gutem Recht auch das militärische Selbstbewußtsein der

deutschen Marine entscheidend begründenden Seeschlacht am Skagerrak stellte sich nicht die Frage der Aufopferung der Besatzung. Den hohen Wert, den man jedoch damals der überlebenden Besatzung eines zerschossenen deutschen Kriegsschiffes beimaß, ergibt sich daraus, daß Admiral Scheer mit der Hochseeflotte ein riskantes Ablenkmanöver in der Skagerrak-schlacht durchführte, hauptsächlich, um den bewegungsunfähig vor der englischen Schlachtlinie liegenden, zerschossenen deutschen Kleinen Kreuzer WIESBADEN zu entlasten.

Bei dem oben erwähnten Untergang der deutschen Einheiten bei den Falklandinseln mögen die deutschen Kommandanten an die englischen Panzerkreuzer GOOD HOPE und MONMOUTH gedacht haben, die sie vorher in der Seeschlacht von Coronel in den Abendstunden versenkt hatten. Aber hier war einer der englischen Panzerkreuzer in schwerem Wetter gesunken, der andere spurlos in der Nacht verschollen.

Es ist bemerkenswert, daß die Frage, wann das Sterben deutscher Seeleute sinnlos wurde, erstmalig gar nicht von den Deutschen gestellt wurde, sondern von den englischen Geschützbedienungen auf dem britischen Kreuzer GLASGOW bei den Falklandinseln. Der Kreuzer LEIPZIG hatte seine letzte Munition verschossen. Er war schwer beschädigt; Schornsteine und Großmast waren zum Teil über Bord. Das brennende Schiff lag still. Der Kreuzer GLASGOW näherte sich bis auf 100 Yards. Der deutsche Kommandant hatte die Überlebenden an Deck kommen lassen, stand in ihrer Mitte, sprach ihnen Mut zu und verteilte Zigaretten. Als der britische Kommandant weiterfeuern ließ, weigerten sich die britischen Geschützführer weiterzuschießen.

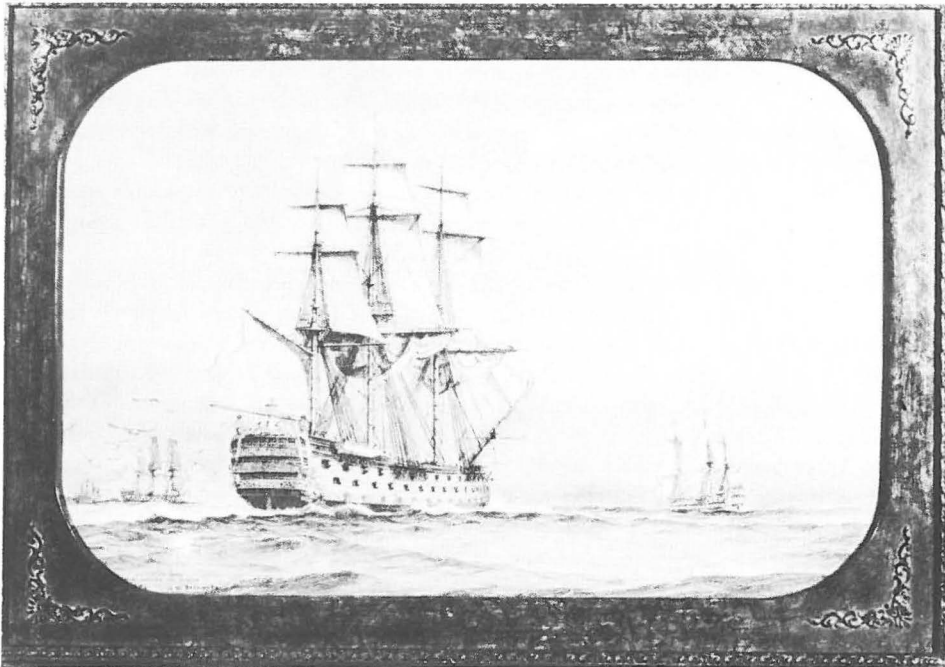
Diese Darstellung wird bestätigt durch Gespräche der Überlebenden des Kreuzers LEIPZIG mit Besatzungsmitgliedern der GLASGOW, die insbesondere die Weigerung der (englischen) Geschützmannschaften, weiterzufeuern, mit den Worten: *She is sinking now, that is sheer murder*, betonten.¹

Auch bei der späteren Selbstversenkung der deutschen Flotte in Scapa Flow sind deutscherseits ausreichende Rettungsmittel für die Besatzung vorbereitet gewesen, um einen sinnlosen Opfergang zu ersparen. Hiernach ist also im Ersten Weltkrieg, in dem die deutsche Marine gekämpft hat, kein eklatanter Einzelvorgang bekannt, der sich unter gleichen Umständen wie der Untergang der BISMARCK vollzog.

Wie war es nun in früheren Zeiten? 1759 – in der Seeschlacht bei Quiberon – strich das französische Linienschiff HEROS nach schweren Schäden und einem Verlust von 400 Toten und Verwundeten vor dem englischen Admiral Earl Howe die Flagge. In der stürmischen See waren Rettungsmaßnahmen seitens der Engländer unmöglich. Die Engländer stellten jedoch das Feuer ein, und die HEROS wurde auf den Strand getrieben. Als das englische Linienschiff ROYAL GEORGE darauf mit mehreren Breitseiten das französische Linienschiff SUPERBE zum Sinken brachte, konnten auch hier wegen des hohen Seegangs von den Engländern keine Boote ausgesetzt werden. Der englische Schiffgeistliche berichtet, daß die englischen Matrosen ob ihres Sieges nur *schwache Hochrufe ausbrachten, weil sie über das Schicksal so vieler hunderter ertrinkender, armer Menschen tief bewegt waren*.

1779, während der amerikanischen Unabhängigkeitskriege, in dem Seegefecht von Flamborough Head, war es diesmal umgekehrt. Hier ergab sich Kapitän zur See Sir Richard Pearson, Kommandant der britischen Fregatte SERAPIS, in aussichtsloser Lage seinem Gegner.

Einer der bedeutendsten französischen Admirale, nach dem bis zum heutigen Tage immer wieder die wichtigsten französischen Kriegsschiffe benannt wurden, war de Grasse. Als er am 19. Oktober 1781 zu Beginn der amerikanischen Befreiungskriege Yorktown vom Zugang zum Meer abgeschnitten hatte, ergab sich ihm der Engländer Cornwallis. Doch bereits am 12. April des nächsten Jahres (1782) in der Seeschlacht bei Dominique wird de Grasses Flaggschiff VILLE DE PARIS schwer beschädigt, und die Gefechtsmittel sind erschöpft. De Grasse holt daraufhin seine Flagge ein und ergibt sich dem englischen Admiral Rodney. Aber die



Linienschiff VILLE DE PARIS, das Flaggschiff des Admirals de Grasse. (Weiß gehöhte Kohlezeichnung des Verf.)

VILLE DE PARIS ist – siehe BISMARCK – so schwer beschädigt, daß sie auf dem Marsch nach England sinkt.

Am 1. Juni 1794 kam es zu einer neuen Seeschlacht zwischen Engländern und Franzosen. Das französische Linienschiff ACHILLE, seines Mastes beraubt, ergab sich. Auch das französische Linienschiff VENGEUR DU PEUPLE wurde im sinkenden Zustand übergeben – *entsprechend den damaligen Gewohnheiten hatte sich der Kommandant Renaudin ergeben, als sein Schiff kampfunfähig wurde*², und als drittes Linienschiff strich die SANS PAREIL, eine der größten und schönsten Einheiten der französischen Marine, im zusammengeschossenen Zustand ebenfalls die Flagge. Ein großer Teil der Besatzungen wurde so geborgen.

Am 23. Juni 1795 kam es wieder zu einer Schlacht. Mit ausgefallenen Geschützen, gebrochenem Mast und eindringendem Wasser holte das französische Linienschiff TIGRE die Flagge ein. Am 14. Februar 1797 ergaben sich in der Seeschlacht bei Kap St. Vincent nach schweren Gefechtsschäden die spanischen Linienschiffe SANTA TRINIDAD, SAN JOSEPH und SAN NICOLAS den Engländern. In der Schlacht von Abukir am 1. August 1798 übergab der französische Admiral Emeriau nach zweimaliger Verwundung mit zerschmettertem Arm Nelson seinen Degen, nachdem sein Linienschiff SPARTIATE gefechtsunfähig geschossen worden war. Wenige Tage darauf ergab sich das englische Linienschiff LEANDER dem französischen Linienschiff LE GÉNÉREUX. Eine ganze Reihe von spanischen und französischen Linienschiffen ergab sich in der Schlacht von Trafalgar den Engländern, und zwar insgesamt 18 Schiffe. Jedoch wurden nur vier dieser Schiffe nach Gibraltar verbracht; die anderen sanken aufgrund ihrer Schäden, die sie in der Schlacht erlitten hatten.

Im englisch-amerikanischen Krieg von 1812 führte der englische Kapitän R.H. Barclay einen englischen Verband. Er war ein hochdekorierter Offizier, der bei der Schlacht von Tra-

falgar einen Arm verloren hatte. Seine besten Schiffe waren die DETROIT und die QUEEN CHARLOTTE, die schwerste Gefechtsschäden erlitten. *Den Briten starrte die totale Niederlage ins Gesicht. Bevor das Tageslicht erlosch, holten sie die Flagge nieder.*³

Man könnte diese Beispiele aus der Geschichte beliebig fortsetzen, etwa bis zu dem russischen Admiral Rojestvenskij, der sich in aussichtsloser Lage mit einer Reihe von russischen Kriegsschiffen nach der Schlacht bei Tshushima den Japanern ergab.

In allen diesen Fällen haben die Admirale und Kommandanten Abertausenden von ihren Besatzungsangehörigen das Leben gerettet, selbst auf das Risiko hin, nach dem Krieg – wie z.B. Rojestvenskij – vor ein Kriegsgericht gestellt zu werden.

Dies war wohl dem deutschen Kapitän zur See Langsdorff bekannt, der nach schweren Kämpfen am 13. Dezember 1939 vor der La-Plata-Mündung mit seinem Schweren Kreuzer GRAF SPEE Montevideo anlieh, um Gefechtsschäden zu beseitigen. An sich war das Schiff noch durchaus kampffähig. Die Artillerie war intakt und Munitionsreserven vorhanden. Jedoch hatte Langsdorff – wenn auch übertriebene – Meldungen von weit überlegenen britischen Flottenkonzentrationen vor der La-Plata-Mündung erhalten. Damals stand der Krieg noch am Anfang, und Admiral Raeder und Hitler entschieden auf telegraphische Anfrage, daß der Kommandant, wenn der Durchbruch unmöglich sei, das Schiff versenken dürfe. Langsdorff hielt den Durchbruch für aussichtslos. Er entließ die Besatzung an Land, versenkte das Schiff in der La-Plata-Mündung und beging wenige Tage darauf Selbstmord. Langsdorff hat mit seinem freiwilligen Tod auch nur den Verdacht »unsoldatischer Todesangst« vermieden und seiner Besatzung das Leben erhalten.

Kehren wir nach diesen historischen Betrachtungen zu der Selbstversenkung der BISMARCK zurück:

Zur Zeit des Untergangs der BISMARCK herrschte schwerer Seegang. Ihr Mast war weg, ihre Kommandotürme zerschlagen, der Schornstein glatt verschwunden. Ihre sämtlichen Boote waren zerstört, die zertrümmerten Geschütztürme außer Gefecht gesetzt.

Doch die BISMARCK starb nicht.

Sie war zweifellos das zäheste und der Unzerstörbarkeit am nächsten kommende Schiff, das je gebaut wurde. Sie hatte schwere Treffer von der PRINCE OF WALES bekommen, war von Hunderten schwerer panzerbrechender Geschosse der KING GEORGE V, der RODNEY, der NORFOLK und der DORSETSHIRE getroffen worden. Sie war von Flugzeugen der ARK ROYAL und VICTORIOUS torpediert und jetzt, während ihrer letzten Schlacht, wiederum torpediert worden von der RODNEY und der NORFOLK. Doch unglaublicherweise schwamm sie immer noch. Kein Schiff der Seekriegsgeschichte hatte je auch nur die Hälfte dessen durchgemacht, was die BISMARCK ertrug. Und sie hatte auch dieses überlebt. Es war unfassbar.

Und doch sollte sie ihr Ende nicht durch die Geschütze der beiden Schlachtschiffe finden, die sie zu einem Krüppel geschlagen hatten ... Jedenfalls wendeten RODNEY und KING GEORGE V, die ihre Aufgabe erfüllt hatten, und nahmen Kurs heimzu.

BISMARCK schwamm immer noch und ergab sich nicht.

*Hoch flatterte ihre Flagge auch dann noch, als die DORSETSHIRE sich dem wehrlosen Wrack näherte und aus nächster Nähe drei Torpedos auf sie schoß. Fast zugleich legte sie sich seitlich über, ihre Flagge tauchte ins Wasser, dann drehte sie sich kieloben und verschwand in den Wogen, lautlos bis auf das Zischen und Blasenwerfen, mit dem der kalte Atlantik sich über dem glühenden Stahl schloß.*⁴

In der englischen Literatur ist der Untergang der BISMARCK als ein Drama gleich der Götterdämmerung, dem Untergang Trojas oder dem Tod der Nibelungen in Etzels Hofburg bezeichnet worden.

Und doch stimmt der Vergleich nicht. Sowohl in der Sage der Götterdämmerung als auch beim Untergang Trojas (oder Karthagos) oder dem Tod der Nibelungen wurde gekämpft bis



Im Wasser treibende Besatzungsmitglieder der BISMARCK kurz vor dem Ablauf des rettenden Schiffes. (Foto: WZ-Bilddienst, Wilhelmshaven)

zum letzten Mann. Auf der BISMARCK gab es nichts mehr zu kämpfen; auf ihr starben nach Ausfall ihrer Gefechtsmittel jetzt viele Hunderte ohne Kampf. Sie starben, weil das Schiff nicht übergeben wurde. Es erschien unerträglich, daß ein Feind, wenn auch nur für Stunden, seinen Fuß an Bord eines deutschen Kriegsschiffes setzen würde. In dem hohen Seegang und bei der Wassertemperatur von 9 Grad mußten aber Verwundete wie Unverwundete nach kurzer Zeit ertrinken oder an Unterkühlung sterben.

Hätte die BISMARCK die Flagge gestrichen und um Abbergung der Mannschaft gebeten, hätten die Engländer mit Bestimmtheit – wie sie es in der Regel getan haben – Rettungsmaßnahmen ergriffen.

Nun könnte man hier entgegenhalten, daß ja die Engländer ein rundes Hundert der in der See treibenden BISMARCK-Überlebenden gerettet haben und noch mehr hätten retten können, als der Kreuzer DORSETSHIRE sich in die in der See schwimmenden Überlebenden hintreibt ließ, und daß z.B. der englische Fähnrich Brix, der in die See gesprungen war, um einen ertrinkenden Deutschen zu retten, sogar noch später wegen eigenmächtigen Überbordspringens vor ein Kriegsgericht gestellt worden sei (was ihn jedoch nicht daran hinderte, ein hochdekorierter Seeoffizier zu werden), wenn nicht der Kreuzer DORSETSHIRE U-Boot-Alarm gegeben hätte und mit hoher Fahrt abgelaufen wäre. Aber hierzu gilt folgendes:

Selbst wenn – und dies war in Wirklichkeit nicht der Fall – deutsche U-Boote am Kampfplatz erschienen wären und den völlig zusammengeschossenen Zustand des Flottenflaggschiffs mit gestrichener Flagge gesehen hätten, ist nicht anzunehmen, daß dann ein U-Boot-Kommandant sich für die Rettungsaktion der englischen Schiffe an ihren Kameraden mit einem Torpedoangriff auf diese »bedankt« hätte.

Man könnte auch etwa den Einwand bringen, daß die Engländer an Bord der BISMARCK möglicherweise in den Besitz von Geheimmaterial militärischer oder technischer Art hätten gelangen können. Dies war aber nicht der Fall. Das Geheimmaterial an Bord von Kriegsschiffen war immer so volumengering, daß es mit Leichtigkeit hätte über Bord geworfen werden können. Technisches Geheimwissen war bei geöffneten Bodenventilen und der Unmöglichkeit, die BISMARCK in einen englischen Hafen zu bergen, nicht zu gewinnen.

Am 27. Mai 1941 stellte sich auf den stählernen Planken des wehrlosen Riesen, der auf den Wogen des Atlantiks dahintrieb, erneut die Frage nach dem Sinn des Soldatenlebens, ja überhaupt dem Wert und der Würde des Menschenlebens. Auf einem wohlbemerkt intakten Kriegsschiff hatte 1939 Kapitän zur See Langsdorff in Montevideo diese Frage beantwortet. Mußten nun die Überlebenden der BISMARCK den Tod hinnehmen, etwa wegen »der Ehre der Flagge«? War der Ehre nicht Genüge getan? Hatte die BISMARCK, als sie noch kämpfen konnte, nicht unsterblichen Ruhm im Angesicht des Vaterlandes und vor einem übermächtigen Feind erworben? Hätte nicht hier der Admiral oder der Kommandant – wer immer noch lebte – mit dem Streichen der Flagge, dem Zerstören der Bodenventile und der »Übergabe seines Degens« das Leben Tausender nun wehrloser junger Männer erhalten können und müssen?

Anmerkungen:

- 1 Erich Raeder: Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern. Band 1: Das Kreuzergeschwader. (= Eberhard von Mantey [Hrsg.]: Der Krieg zur See 1914–1918. Hrsgg. vom Marine-Archiv.) Berlin ²1921, S. 305.
- 2 Admiral Barjot, Jean Savant: Histoire de la Marine. Paris 1961, S. 205.
- 3 Oliver Warner: Große Seeschlachten. Oldenburg/Hamburg 1963, S. 203.
- 4 Alistair MacLean in Jochen Brennecke: Schlachtschiff BISMARCK. Minden ²1967, S. 220.