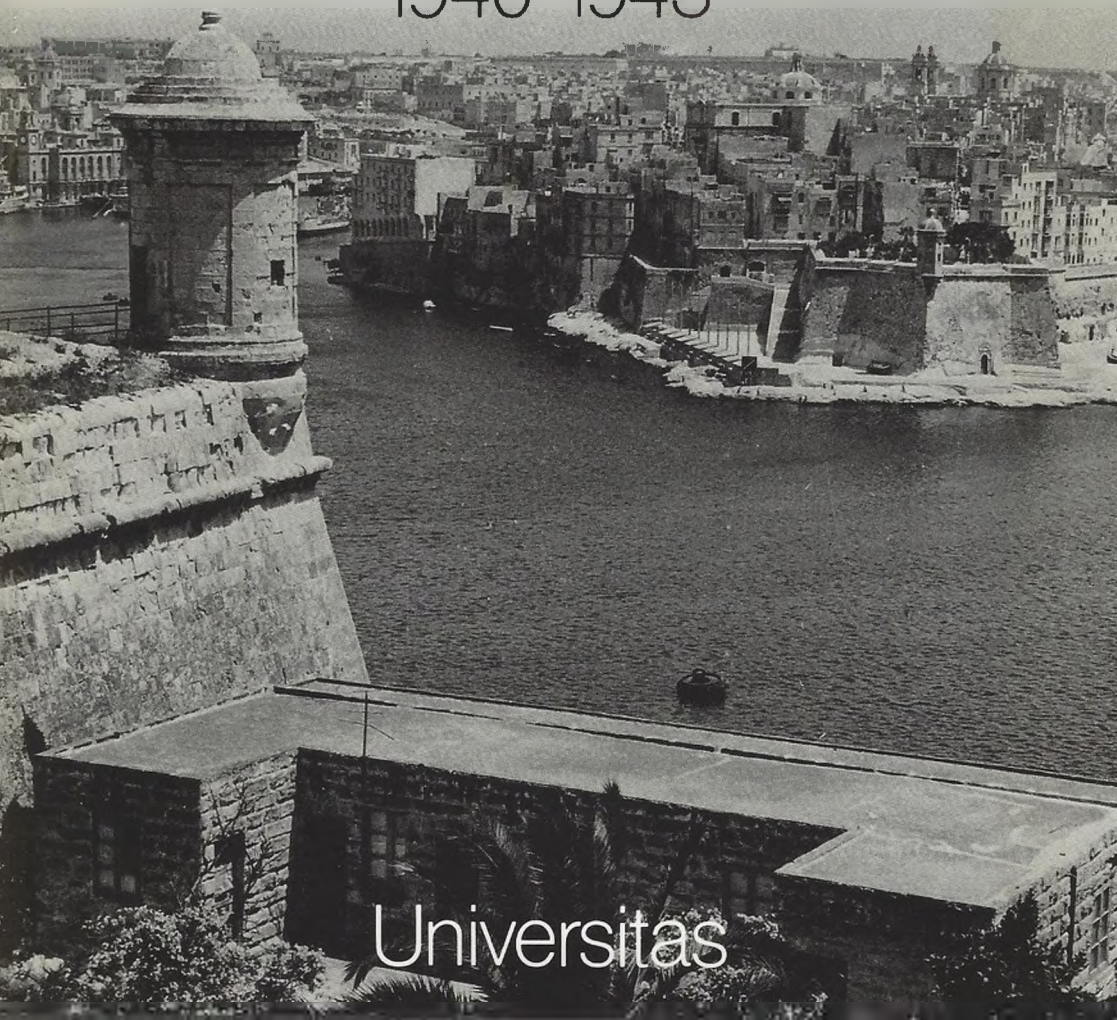


Ernie Bradford

Bastion im Mittelmeer

Die Belagerung Maltas
1940-1943



Universitas

Seine strategische Lage
machte Malta auch
im Zweiten Weltkrieg zu einem
der Angelpunkte des Geschehens
in dieser Region,
vor allem für die Versorgung
der Kriegsschauplätze in Nordafrika.
Malta wurde seiner historischen Rolle
als unüberwindliche Bastion
auch diesmal gerecht.

Malta, die Inselbastion im Mittelmeer hatte auch im Zweiten Weltkrieg ihr geradezu historisches Schicksal zu tragen. Seine Schlüsselstellung als maritimer Stützpunkt der englischen Flotte machte Malta zu einem der Hauptangriffsziele der Achsenmächte bei der Sicherung der Versorgungsrouten zur Front in Nordafrika.

Die bislang jüngste Belagerung von Malta, die im Sommer 1940 mit Angriffen von italienischen Bombern begann, ist eine der großen Episoden des Zweiten Weltkrieges. Im Zentrum des Mittelmeeres gelegen, war Malta schon immer der Schlüssel zur Vorherrschaft in diesem Gebiet. 1565 war es von den Osmanen belagert und heroisch verteidigt worden.

Die erneute Belagerung im Zweiten Weltkrieg nahm gigantische Formen an, als die deutsche Offensive in Rußland im Winter 1942 zum Stehen gekommen war, und das Reich daher einen Großteil der zur Verfügung stehenden Flugzeuge gegen die Insel und die alliierten Konvois werfen konnte, von denen mehr als nur das Überleben Malτας abhing. Fast auch hätte die Aktion Erfolg gehabt. Besonders in der ersten Hälfte des Jahres 1942 war die Blockade fast total, und die Bevölkerung, Tag und Nacht dem Bombardement ausgesetzt, war einer Hungersnot nahe.

Nach der Eroberung Tobrucks durch das Afrika-Korps des Feldmarschall Rommel, war das Gespenst der Invasion allgegenwärtig. Verzweifelt suchte man nach Abwehrmaßnahmen. Erst die Wende an der Front in Nordafrika brachte den Beginn der Entlastung und schließlich war die direkte Gefahr vorbei. Für Malta und seine Bevölkerung reichten sich die Ereignisse und das heldenmütige Leiden ein in die ruhmvolle Geschichte der Insel, die sich ihren Angreifern niemals beugte.

Ferner ist erschienen:

Ernle Bradford
Kreuz und Schwert

Die fast tausendjährige Geschichte des Johanniter-, später Malteser-Ordens und seines Wirkens seit der Gründung im Jahre 1099 bis in unsere Tage wird in dieser lebendigen, farbenprunkenden, streng auf Fakten gegründeten Chronik zu einem historischen Erlebnis einmaliger Art.

Aus den Kreuzzügen entstanden, wurde der immer nur aus wenigen tausend aktiven Mitgliedern bestehende Orden in zahllosen Kämpfen gegen die Moslems zur beherrschenden Macht des Mittelmeerraums. Zypern, Rhodos und Malta waren nach seiner Vertreibung aus dem Heiligen Land die Zentren seines Wirkens, und Maltas Verteidigung gegen die übermächtige türkische Flotte 1565 zählt zu den weltpolitisch bedeutsamsten Waffentaten der Zeit, für die die ritterlichen Fackelträger des Christentums auch als Seefahrer, Festungsbauer, Zivilisatoren und Förderer der medizinischen Wissenschaft vorbildlich waren.

Ernle Bradford, bekannt durch eine Reihe meisterhafter Darstellungen aus der Historie der Mittelmeerländer, hat hier in einer grandiosen Zusammenschau vom frühen Mittelalter bis zur Neuzeit lebendigste Geschichte geschrieben, die auch die letzten Entwicklungen des Ordens im Rahmen des Malteser-Hilfsdienstes und der Johanniter-Unfallhilfe umfaßt.

Ernle Bradford, der Mitte 1986 verstorben ist, war dem Mittelmeerraum auf besondere Weise verbunden: Als Teilnehmer am Zweiten Weltkrieg in dieser Region und als Historiker, der sich in erster Linie mit der bewegten und spannungsreichen Geschichte rund um das Mittelmeer beschäftigte.

Vom gleichen Autor:

Die Reisen des Paulus

Hannibal

Julius Caesar

Kreuz und Schwert

Leonidas

Aus dem Englischen übersetzt von Götz Ferdinand Kreibl

Titel der Originalausgabe: Siege: Malta 1940-1943

© 1985 by Ernie Bradford

Deutsche Ausgabe:

© 1986 by Universitas Verlag, München

Alle Rechte vorbehalten

Schutzumschlag: Christel Aumann, München unter Verwendung eines Fotos
vom Süddeutschen Verlag Bilderdienst, München

Satz: Fotosatz Völkl, Germering

Druck: Jos. C. Huber KG, Diessen

Binden: R. Oldenbourg, München

Printed in Germany

ISBN 3-8004-1123-7

Eingelesen mit ABBYY Fine Reader

Inhalt

Vorwort des Autors	7
1. Ein längst vergangener Tag	12
2. Insel im Strom der Zeit	18
3. Zwischen zwei Meereshälften	24
4. Fernes Donnerrollen	32
5. Ereignisse in Nah und Fern	40
6. Die Deutschen greifen ein	50
7. Die Kriegsfurie wütet	58
8. Insel, Wüste, Meer	67
9. Stimmen	76
10. Frühjahr 1941	82
11. Waffen und Wetter	89
12. Auf einer anderen Insel	95
13. Die Belagerten schlagen zurück	104
14. Der heisse Sommer	112
15. Gesichter des Krieges	119
16. Das Ende des Jahres	125
17. Originale	131
18. Gegenschläge	140
19. Ein harter Winter	148
20. Neujahr 1942	156
21. Regen und Bombenregen	164
22. Warten auf die Invasion	172
23. Konvoi	181
24. April 1942	189
25. Ein Vulkanausbruch	197
26. Das Blatt wendet sich	205
27. Brot der Tränen	213
28. Heisse Tage	222
29. Vorbereitungen	229
30. Neun Tage nach Santa Marija	237
31. Wunderbare Rettung	249
32. «Niemals werden wir dich erobern!»	255
Anmerkungen	261
Register	275
Kartenanhang	281

Vorwort des Autors

Ich sah Malta zum ersten Mal im Juli 1943, als Navigationsoffizier auf einem Zerstörer. In der Morgendämmerung stand ich auf der Brücke, und ich entsinne mich, wie beim Aufgang der Sonne der niedrige gelbbraune Küstenstreifen backbord auftauchte, während wir uns dem Land näherten, knapp südlich Grand Harbour und Valletta, der Hauptstadt der Insel. Sechs Monate nach dem Ende der Belagerung drohte in den Gewässern rund um die Insel immer noch Gefahr von Minen jedweder Art, und wir achteten sorgfältig darauf, uns in der geräumten Rinne zu halten, als wir die Hafeneinfahrt ansteuerten.

Malta hatte mich in Gedanken beschäftigt – und wohl auch alle anderen Angehörigen der Mittelmeerflotte –, seit ich im Alter von 19 Jahren zum ersten Mal in diesen Teil des Mittelmeers kam. Der Name war weltweit berühmt, aber auch berüchtigt und unheilswanger. Oft genug hatte ich in Alexandria Handelsschiffe gesehen, die man belud, Zerstörer an den Molen, die Proviant aufnahmen, und Schleppkähne, die vollbeladen mit Munition und jeder Art Vorräten zu draussen ankernden Schlachtschiffen ausliefen – alle mit Bestimmung Malta. Zweimal war ich selbst zum «Ausflug nach Malta» eingesetzt worden – so nannte man es damals euphemistisch. Einmal war das Schiff, auf dem ich Dienst tat, torpediert worden, das zweite Mal, auf einem anderen Schiff, musste unser Konvoi nach Alexandria umkehren, da der zu grosse Verlust an Frachtern eine Fortsetzung der Fahrt nicht sinnvoll erscheinen liess. In beiden Fällen waren wir nicht einmal bis zur Hälfte des Weges gekommen, und die meisten Begleitschiffe hatten ihre Flak-Munition fast verschossen. Diese ganze Konvoi-Unternehmung blieb mir wegen der Gewalt der Bombenangriffe in dem berüchtigten Gebiet südlich von Kreta, das man als «Strasse der Bomben» bezeichnete, wie ein Alptraum in Erinnerung, ebenso der Kampf um Kreta selbst. Daher empfand ich es wie eine Wohltat, als ich jetzt zuguterletzt Malta von der Brücke eines Zerstörers aus, der weder zerbombt noch torpediert worden war, vor mir liegen sah.

In Grand Harbour mit seinen ausgedehnten Verteidigungswällen, von Fort Ricasoli backbord bis zum zerbombten Fort St. Elmo steuerbord (das Bombardement von Fort St. Elmo ist eine Geschichte für sich) einzulaufen, bedeutete auch, eine Fahrt in die Geschichte zu unternehmen. Einige meiner Freunde und viele Kriegskameraden waren auf oder vor dieser Insel gefallen. Viele andere hatten sie nicht erreicht oder waren niemals nach Alexandria zurückgekommen. Malta war kein entzückender Zauberort, der Männer mit Sirenenstimmen an

sich lockte, sondern eher eine Medusa, die mit dem Blick tötete. Ich war mir nur undeutlich bewusst, dass es eine alte und bemerkenswerte Geschichte hatte, denn junge Leute stecken tief in der Geschichte der Gegenwart und haben wenig Zeit für die Vergangenheit. Immerhin war mir im Augenblick unserer Ankunft in Grand Harbour klar, dass sich ein neues Blatt der merkwürdigen Geschichte Maltas für mich entfalten würde.

Das grosse Hafenbecken war vielleicht niemals vorher in seinem langen Seeleben so übervoll von Schiffen gewesen: Schlachtschiffe und Flugzeugträger (Kreuzer waren schon selbstverständlich), und was die Zerstörer, Minenräumer und die vielen kleineren Fahrzeuge betraf, so ragten ihre Masten, Geschütze und Radarantennen wie dicht gedrängte Stacheln über die staubigen Kais oder Landungsbrücken empor. Kaum hatten wir den vorgesehenen Liegeplatz eingenommen, Seite an Seite mit zwei anderen Schiffen, als ein amerikanischer Zerstörer auftauchte (ich habe seinen Namen oder seine Nummer vergessen, erinnere mich aber, dass der Erste Offizier ein Sohn Präsident Roosevelts war; später in der Offiziersmesse machte ich bei einem Drink seine Bekanntschaft).

Übrigens war jeder andere Hafen und jede Bucht Maltas, auch sonst kaum benutzte, mit Schiffen so vollgestopft wie Grand Harbour selbst. In drei Tagen sollte nämlich «Operation Husky», der Angriff auf Sizilien, beginnen. Wenn ich sage, dass ich während des Krieges nichts von Malta gesehen habe, klingt dies vielleicht unglaublich, da ich die Insel tatsächlich bei wenigstens einem Dutzend Gelegenheiten aufsuchte.

Doch erinnere ich mich wirklich nur an mühevollen Gänge zwischen staubigen und zerstörten Gebäuden hindurch, bei denen ich irgendwelche Angelegenheiten unseres Schiffes erledigte. Es gab wenig Anlass zu «Vergnügungsbummeln», der Krieg breitete sich über das gesamte Mittelmeer aus: zuerst Sizilien, dann Italien und die Landungen in Salerno, schliesslich Anzio. Unser Schiff kehrte dann und wann nach Malta zurück, um Verpflegung, Munition und Treibstoff aufzunehmen, einmal auch zur Reparatur eines Schadens: So unwahrscheinlich es klingt – ein deutscher Tigerpanzer hatte das Schiff in Augusta, einem Hafen Siziliens, angeschossen. Einer meiner Freunde, der während der Belagerung über ein Jahr lang in Hal Far stationiert war, erinnert sich an nichts ausser an seine Flugeinsätze und einige Veranstaltungen in der Messe. Ein anderer, der auf einem Kreuzer der Force H diente, entsinnt sich ausser an die Luftangriffe nur noch an die riesige Freude, die er empfand, als er nach einer erfolgreichen Unternehmung zurückkam und erlebte, wie ganz Grand Harbour von winkenden und grüssenden Menschen gesäumt war. Ich für mei-

nen Teil erwartete oder wünschte seinerzeit in keiner Weise, die Insel noch einmal zu sehen, als ich sie schliesslich verliess, um bei der Heimatflotte und russischen Geleitzügen eingesetzt zu werden.

1951 kehrte ich nach Malta zurück, diesmal auf eigenen Wunsch und am Steuer meines eigenen kleinen Segelbootes. Während der folgenden drei Jahre war Malta meine Basis für Expeditionen nach Griechenland, zu den ägäischen Inseln und so vielen anderen Orten im zentralen und östlichen Mittelmeer, wie es mir meine Zeit gestattete.

Erst im Laufe der Monate auf Malta, die ich zur Überwinterung oder Erholung nach irgendeiner Fahrt dort verbrachte, lernte ich seine Bevölkerung und ihre eigentümlichen, beeindruckenden Eigenschaften näher kennen. Zu dieser Zeit waren die meisten Kriegsschäden schon beseitigt, obgleich die Arbeiten noch jahrelang fortgesetzt werden mussten. Die Behörden liessen vernünftigerweise fast alle Plätze im alten Stil wiederaufbauen statt im üblichen Nachkriegsgeschmack. Einen ganzen Winter verbrachte ich in dem kleinen Bootshafen, der ursprünglich für die Galeeren der Johanniterritter bestimmt war und zwischen Fort St. Angelo und der alten Stadt Vittoriosa liegt. Täglich kaufte ich in den eng gewundenen Gässchen ein, die im Krieg schwer bombardiert worden waren, aber jetzt von Leben wimmelten. In Stein gehauene Wappen und schön verzierte Fenster und Portale erzählten vom 16. Jahrhundert. Bootsfahrten mit der *dghaisa* durch Grand Harbour zeigten mir die wiederhergestellte Pracht von Valletta, und viele Ausflüge ins Innere enthüllten mir Schritt für Schritt die aussergewöhnliche Vielseitigkeit dieser Insel. Sie ist kleiner als die britische Isle of Wight und enthält doch in ihren Städten und Dörfern, ähnlich wie die Häute einer Zwiebel, Schicht um Schicht alten Lebens und alter Kulturen. Daneben aber erzählen Teile des schwer zugänglichen und wenig besuchten Berglandes im Westen von einer unergründlichen Vergangenheit, die noch weiter zurückreicht als sogar die grossen Tempel aus der Jungsteinzeit und Bronzezeit, Beiträge Maltas zur Kultur der Welt.

In diesen Jahren und später bin ich auf den meisten Mittelmeerinseln gewesen, von den Balearen im Westen bis Zypern im Osten, vom hohen Norden des ägäischen Meeres bis zum sonnengleissenden Djerba im Süden. Aber seltsamerweise hat nichts mich so für sich eingenommen wie Malta und die kleinere Schwesterinsel Gozo. Sie zogen mich tatsächlich so sehr an, dass ich dort für mehr als zehn Jahre meine Zelte aufschlug. Dabei haben diese Inseln nichts von der Schönheit, die die Touristen auf so viele andere Mittelmeerinseln lockt. Möglicherweise zogen mich die reichen Spuren sichtbarer Geschichte an, die

Tausende von Jahren zurückreicht, aber sicher mehr noch der Charakter der Bevölkerung. Zwar besitzen die Malteser eine für die mediterranen Länder nicht ungewöhnliche Herzlichkeit, doch darüber hinaus ist ihre Freundschaft, wenn sie sie einmal geschenkt haben, unverbrüchlich, und die Festigkeit ihres Charakters gleicht einem Felsen. Ich habe in diesem Buch versucht, das alles unter den schlimmen Verhältnissen und ausserordentlich widrigen Umständen der Belagerung 1940 bis 1943 einigermaßen zu vergegenwärtigen.

1960 kam ich wieder auf die Insel mit der Absicht, eine Geschichte jener anderen Belagerung, der durch die Türken 1565, zu schreiben, von der Voltaire gesagt hat: «Nichts ist besser bekannt als die Belagerung von Malta.» Trotzdem war so gut wie nichts in Englisch darüber veröffentlicht. Während ich an diesem Buch arbeitete, machte ein Freund, der den 2. Weltkrieg über auf Malta gewesen war, dort geheiratet und sich niedergelassen hatte, die Bemerkung, seiner Ansicht nach sei im Krieg selbst doch viel über mein Thema geschrieben worden. Offensichtlich sprachen wir über verschiedene Dinge, und ich erklärte, dass es sich bei der Belagerung, über die ich recherchierte und schrieb, nicht um die jüngst erfolgte handelte. Beim weiteren Nachdenken darüber wurde mir klar, dass ich mich glücklich schätzen durfte, mich mit so alten Angelegenheiten zu beschäftigen. Prestige-Rücksichten brauchten nicht mehr genommen zu werden, und sogar die letzten Ausläufer des ganzen Unternehmens hatten längst keine erhebliche Bedeutung für die Gegenwart mehr. Das Thema der jüngsten Belagerung dagegen würde meiner Meinung nach sehr viel schwieriger zu behandeln sein: überdokumentiert und voll von Fettnäpfchen, in die man treten konnte.

Damals schätzte ich, dass wohl 50 Jahre vergehen mussten, bis der Staub sich gelegt hätte und es möglich wäre, die «Grosse Belagerung Maltas» im 2. Weltkrieg in angemessener Perspektive zu sehen. Zwar sind es noch nicht ganz so viele Jahre, aber ich habe jetzt den Versuch gewagt. An Überlebenden, auch auf der Insel selbst, gibt es relativ wenige, denn viele Malteser sind in den letzten 40 Jahren ausgewandert, und die Leidenschaften und Leiden jener Tage sind weitgehend verblasst oder von der Sommersonne vieler Jahre ausgedörrt. Die Schiffe sind alle unter der Wasseroberfläche verschwunden, die meisten Besatzungen mit ihnen, oder sie liegen sonstwo unter der Erde. Grand Harbour ist heute vor allem ein Ort des Friedens und der Stille, obgleich die Schiffshörner noch tuten und Schiffe auf Kreuzfahrt anlegen. Die Insel Manoel in Marsamuscetto, das frühere U-Boot-Hauptquartier, bietet jetzt Anlegeplätze für eine Unzahl von Yachten jeden Typs und Umfangs, unter der Flagge aller Nationen.

Der Flugplatz Luqa, seit damals sehr gewachsen, dröhnt nur von Düsenjets mit Geschäftsleuten und Touristen, die kommen und gehen: Von ihnen stammt das – friedliche – Blitzen und Blinken am Himmel. Malta ist unabhängige Republik, obwohl seine Flagge wie seit Jahrhunderten halb weiss, halb rot ist, und Englisch ist weiterhin Zweitsprache.

Nachdem ich so viele Jahre auf der Insel gelebt hatte, zehn davon in einem Haus an der Kalkara-Bucht, Grand Harbour täglich unter meinen Augen, wurde mir klar, dass die zweite Belagerung mich nicht loslassen würde. Ich hatte über die erste geschrieben, auch eine Geschichte der Malteser-Ritter verfasst – aber die Geister meiner Zeitgenossen begegneten mir auf meinen Morgen- oder Abendspaziergängen am stillen Wasser des Hafens und schienen mich leise zu tadeln: Wie lange muss Geschichte vorbei sein, bis du dich entschliesst, darüber zu schreiben? Tatsächlich ist es nicht leichter gewesen, als ich es damals, vor einem Vierteljahrhundert, vorausgesehen hatte.

1. KAPITEL

Ein längst vergangener Tag

Beim Mittagessen am 11. Juni 1940 erfuhr Hitler, dass die Italiener soeben Malta bombardiert hatten. Er befand sich in seinem zeitweiligen Hauptquartier in einem abgelegenen Dorf Südbelgiens, die zweite Hälfte seines Feldzugs gegen Frankreich, «Operation Rot», rillte so reibungslos ab wie die gesamte deutsche Kriegsmaschinerie. Frankreich, innen und aussen schwach, brach wie vorausgesehen zusammen, fast nach Plan – ähnliches hatten seinerzeit die kaiserlichen Armeen im 1. Weltkrieg nicht fertiggebracht. Es waren die Sternstunden in Hitlers Leben – man konnte fast erwarten, dass die italienischen Verbündeten den einzigen Missklang in diese Harmonie bringen würden. Mussolini hatte am Vortag Grossbritannien und Frankreich formell den Krieg erklärt und damit die Verachtung seines Alliierten herausgefordert. Für Hitler waren solche Formalitäten Rudimente aus dem Mittelalter und eine scheinheilige Farce. Als ob das Zeitalter der Ritterlehre nicht längst vorüber wäre! Er glaubte an den ersten Schlag und erklärte seine Kriege durch das Heulen der Sturzbomber und das dröhnende Rasseln der Panzer.

Während des Essens diskutierten der Führer und die ungefähr zwölf ausgewählten Männer um ihn die Aktion der Italiener. Sie stimmten darin überein, dass es sich natürlich nur um eine demonstrative Geste handeln könne. Es war kein Geheimnis, dass die britische Mittelmeerflotte sich von Malta nach Alexandria zurückgezogen hatte. Mussolini bauschte mit römischer Grossspurigkeit wieder einmal eine Angelegenheit ohne Bedeutung auf. Über einen leeren Hafen, alte Gebäude und von der Sonne geblendete Bauern war die Regia Aeronautica triumphierend hinweggedonnert. Die Deutschen fragten sich schon, ob seine Flotte auf See sich entsprechend verhalten würde. Wenn sie wirklich Nägel mit Köpfen machen wollten, warum hatten dann die Italiener nicht schon längst Maltas Grand Harbour bombardiert als Einleitung zu einer Invasion vom Meer her? Möglich wäre das gewesen, denn der moderne Cäsar beanspruchte in echter Nachfolge der Römer das Mittelmeer als «Mare Nostrum».

Verärgert durch den Umstand, dass Italien im Herbst des Vorjahres nicht eindeutig an die Seite Deutschlands getreten war, war Hitler, der über die bevorstehende Kriegserklärung seit einigen Tagen informiert war, nicht bereit, für die Italiener die Kastanien aus dem Feuer zu holen – denn schon riefen sie um Hilfe. Sie brauchten dringend Einheiten der Luftwaffe zur Unterstützung ihres

Einmarsches nach Frankreich über die Alpen. Kein einziges Flugzeug jedoch konnte oder sollte für sie vor Beendigung des deutschen Feldzuges gegen Frankreich abgezweigt werden. Hitler hatte sich bemüht, den Duce von einem Kriegseintritt zu diesem Augenblick abzuhalten, doch vergebens. In seiner Ungeduld, die Beute einzukassieren, hatte sich der Achsenpartner entschlossen, einzusteigen, sobald klar war, dass Frankreich fallen würde.¹

Hitler konnte damals kaum ahnen, wie oft in den kommenden Jahren der Verbündete im Süden ihn um Hilfe angehen würde, ebensowenig, wie sehr die Schwachstellen, die sich in diesem Bereich entwickelten, ihn später von anderen entscheidend wichtigen Kriegsschauplätzen ablenken würden. Während die Engländer hohnlachten und das Verhalten des italienischen Diktators mit dem eines Schakals verglichen, sprachen die Deutschen von ihren Verbündeten sarkastisch als «Erntehelfern», die sich zum geeigneten Zeitpunkt auf dem Schauplatz eingefunden hatten. So wurden schon jetzt im Bereich des Mittelmeers, wohin der Krieg noch kaum vorgedrungen war, die Keime des Misstrauens zwischen den Achsenpartnern gesät.

Es war fünf Minuten vor sieben an jenem schönen blauen Junimorgen, als der erste der noch folgenden Tausenden von Fliegeralarmen über der Insel Malta ertönte. Man hatte längst darauf gewartet, so dass Malta die Technik der Verdunkelung schon Jahre geübt hatte, bevor sie alltäglicher Bestandteil des Lebens der westlichen Welt wurde. Die Insel hatte bereits seit der Auseinandersetzung zwischen Italien und Abessinien im Jahre 1935 mit einem Krieg gerechnet. Einen schrecklich drohenden Schatten, noch herübertagend aus dem 1. Weltkrieg, stellte die Befürchtung dar, dass in jedem künftigen Konflikt Giftgas verwendet werden würde, das allerdings diesmal aus der Luft abgeworfen, nicht wie damals Kanistern auf dem Erdboden entströmen würde. Obwohl es höchst unwahrscheinlich war, dass Gas auf einer kleinen Insel, auf der es auch bei scheinbarer Windstille immer irgendwelche Luftbewegungen gab, wirksam wäre, bezogen sich die einzigen Vorkehrungen und Instruktionen für die Zivilbevölkerung auf den Schutz vor Gas. Bomben mit grosser Sprengkraft und Brandbomben wurden fast nicht in Betracht gezogen. Schon im Oktober 1935 war der erste Schein-Luftangriff über Valletta, Maltas Hauptstadt, durchgeführt worden, wobei blinde Explosionen dröhnten, Kirchenglocken Alarm läuteten und Versorgungseinrichtungen abgestellt wurden. Die Explosionen, die ganz ähnlich wie die beliebten Knallkörper bei den vielen religiösen Festen Maltas klangen, lockten fröhlich lärmende Menschen auf die Strassen.² Aber 1940 war

es ganz anders, und es sollte Jahre dauern, bis die Glocken wieder zum Gottesdienst läuteten oder friedliche Knallkörper explodierten.

Die grosse Insel Sizilien lag nur 100 km nördlich. Selbst ohne Radar, das frühzeitig auf Malta installiert worden war, hätte man die feindlichen Angreifer an diesem klaren Sommerhimmel schnell ausmachen können. Zwei kleine Staffeln, zehn Flugzeuge im ganzen, vom Typ der dreimotorigen Savoia Marchetti Bomber, wurden von neun Macchi Jägern eskortiert. Für den ersten Luftangriff dieses Krieges war das wenig, es war mehr der Fehdehandschuh, den ihr Herr und Meister warf, um seine grossen Worte vom Vortag zu bekräftigen. Sie kamen in rund 6'000 m Höhe heran, gemäss der damals üblichen Technik, aus grosser Höhe zu bombardieren (die Deutschen waren allerdings schon davon abgekommen und bewiesen in ganz Europa, dass Abwürfe von Sturzbombern viel genauer waren und ein Maximum an Schrecken verbreiteten). Die blitzende Sonne auf den Silberrümpfen der Flugzeuge und das Dröhnen der Motoren erzeugten bisher unbekannte Angstgefühle bei der zum Himmel starrenden Bevölkerung. Wie viele andere Menschen der damaligen längst vergangenen Zeit wussten die Malteser, die nach oben schauten, nur durch Bilder und aus Berichten von der zerstörerischen Wirkung der Bomben in für ihre Empfindung weit entfernten Ländern. Die Vorstellung von Schmerz, Wunden, Verlust und Tod ist oft weit schlimmer als die Realität, die, wenn sie dann da ist, eben so oder so ertragen werden muss. – So hörte man also jetzt hoch oben das schrille Pfeifen und gellende Heulen der fallenden Bomben, und das dumpfe Bellen der Flak – freilich im Vergleich zu dem, was noch kommen sollte, eher leise zu nennen –, verstärkt durch die Geschütze des alten Monitors *Terror* und zweier alter Fluss-Kanonenboote, *Aphis* und *Lady Bird*, die seinerzeit in China eingesetzt waren und jetzt im Hafen zur Unterstützung der Küstenwache ankerten, dröhnte an die Ohren der Menschen, die nur an die Geräusche des Inselalltags gewöhnt waren. Das also war der Anfang. Wie Spritzer von Rasierschaum barsten die ersten Granaten vor dem blauen Himmel unterhalb der hoch fliegenden Silberfische, die so unheimlich und unmenschlich wirkten, in denen aber junge Italiener ebenfalls ihre Feuertaufe erhielten und zum ersten Mal die starke Druckwelle der unter ihnen aufgeworfenen Luft spürten, Ausdruck eines schrecklichen Hasses, ganz ähnlich dem ihren.³

Eine Insel wird stets von der sie umschliessenden See gleichsam belagert. Ihre Bewohner verteidigen sich durch Wellenbrecher und Hafenmauern, die unaufhörlich geschützt und ausgebessert werden müssen; in der tosenden Brandung und dem donnernden Brausen des stürmischen Meeres stehen die natürlichen

Schutzwälle der Riffe und Küstenerhebungen ständig unter Angriff. Anders als die Bevölkerung grosser Länder haben Inselbewohner das Gefühl, auf sich selbst angewiesen zu sein. Es sind unabhängige Menschen, aber im Hinblick auf die Verbindung mit der Welt draussen abhängig von der an sich wenig einladenden See, die eine Verbindung nur durch Boote oder Schiffe zulässt. Die Intensivierung dieses unaufhörlichen Belagerungszustandes durch einen wirklichen Krieg bedeutet daher keinen so tiefgehenden Schock für sie wie für die Einwohner einer Binnenstadt in einem grossen Land. Die Inselbewohner sind immer an das Eindringen Fremder gewöhnt – zu Handelszwecken, freundlich oder feindlich. Tief im kollektiven Unbewussten der Masse liegen die geeigneten Antworten auf die Ankunft fremder Völker übers Meer, auf unterschiedliche Sprachen handelntreibender Besucher, bereit, auch das Wissen, dass irgendeine Änderung im Gleichgewicht der Kräfte zwischen fernen, unsichtbaren Völkern unausweichlich einen Wandel im eigenen Dasein zur Folge haben kann. Menschen, die auf kleinen Inseln leben, glauben nicht an ihre Fähigkeit, selbst Einfluss auf die Dinge nehmen zu können; ihr Teil ist die Hinnahme der Welt, wie sie ist.

An diesem ersten Tag des Krieges gegen Malta fanden acht Luftangriffe auf ihre Heimat statt. In den Angriffen, die dem ersten am Nachmittag und frühen Abend folgten, suchten 38 Bomber in Begleitung von zwölf Jägern die Insel heim.⁴ Der letzte Angriff war der unangenehmste, aber alle waren primär dazu bestimmt, die Bevölkerung zu demoralisieren und die Werften und Luftstützpunkte zu verwüsten. Dass keine Jägerwaffe vorhanden war, die aufsteigen und den Angreifern begegnen konnte – oder die selbst am Boden zerstört wurde –, ging auf die lange vorher von der Royal Air Force getroffene Entscheidung zurück, dass Malta im Kriegsfall nicht verteidigt werden könne. Lediglich drei alte Gloster Gladiator Jäger hatten sich ratternd vom Hal Far-Flugplatz erhoben, zur Überraschung vieler Verteidiger, die nichts von ihrer Existenz gewusst hatten, und zum Schrecken der Angreifer, die falsch informiert worden waren, dass mit keiner Jägerwaffe zu rechnen sei.

Die Verluste waren gross, aber fast ausschliesslich unter der Zivilbevölkerung – immerhin waren einige Soldaten in ihren Stellungen getötet worden, aber keine Geschütze waren ausgefallen. Die Verluste betrafen meist die Familien, die in den kleinen würfelförmigen Häuschen rund um die Werften lebten. So etwas liess sich bei einem Bombardement aus grosser Höhe nicht vermeiden, das damals wenig zielgenau sein konnte, vor allem in Anbetracht der Tatsache, dass Malta, und speziell das Gelände um die Werften, eines der dichtest besiedelten Gebiete Europas war.

Niemand hatte sich vorher die Szenen eines modernen Luftangriffs vorgestellt, bei denen Zivilisten, Männer, Frauen und Kinder von Bombensplittern getötet, von herumsausenden Glas- und Metallteilen zerschnitten oder unter fallenden Mauern begraben wurden. Der gewaltsame Tod war etwas, das man auf der Insel hauptsächlich mit Seeleuten auf den grossen Kriegsschiffen, mit Fliegern hoch am Himmel, vielleicht noch mit Artilleristen an ihren Geschützen in Verbindung brachte, aber nur sehr wenige hatten eine konkrete Vorstellung davon, was er bedeutete. Sogar die Kriegsschiffe mit ihren bedrohlich langen Geschützrohren, die wie schlafende Wale während der Sommermonate der Zwischenkriegszeit friedlich in Grand Harbour und den darin mündenden Buchten der Insel lagen, hatte man im ganzen mit Sympathie betrachtet: als eine gute Einkommensquelle. Den fernen Geschützdonner bei Schiessübungen vor der Insel empfand man als nicht aufregender als das vertraute Grollen der Gewitter über dem Mittelmeer – es war Bestandteil des Lebens. Ihren tatsächlichen Zweck, ebenso den der Luftwaffe, die man bis dahin als hübsches und eigenartiges neues Spielzeug der Herren der Insel betrachtet hatte, machte man sich nicht völlig bewusst.

Es ist möglich, Ereignisse vorwegzunehmen, ohne dass man ihre volle Bedeutung erkennt, und sicher kann die Bedeutung noch unbekannter Ereignisse niemals vollständig realisiert werden. Aber etwa 30 getötete und noch mehr verwundete Zivilisten: das war etwas, was in einer Bevölkerung von 250'000 Menschen, die alle eng miteinander verbunden waren, ganz unmittelbar wahrgenommen wurde. Irgendwie entstand in Gesprächen sogar oft der Eindruck, dass jeder mit jedem verwandt war.⁵ Eine Erkenntnis ergab sich sofort aus diesen ersten Angriffen: Da die meisten Häuser aus festen Kalksteinblöcken erbaut waren und flache Steindächer hatten, waren sie von Brandbomben fast unverwundbar und sehr widerstandsfähig auch gegen starke Sprengbomben. Die ganze Insel war ja nichts anderes als ein riesiger Block aus Kalkstein, der aus dem Meer aufragte. Dieser geologische Umstand trug sehr dazu bei, dass man sie auch unter schrecklichstem Bombardement verteidigen konnte. Denn der Stein war leicht zu brechen, was bedeutete, dass bald Hunderte von Stollen die Menschen schützten, so dass die Verluste fast unglaublich niedrig blieben im Vergleich zu den Tausenden Tonnen Sprengstoff, die über der Insel abgeladen wurden.

Die von Kämpfen erfüllte lange Geschichte des Mittelmeerraumes kennt unzählige Belagerungen. Kaum eine Stadt auf einem Bergrücken, kaum eine Insel unter den Hunderten im Meer, die nicht irgendwann Gegenstand einer kleinen oder grossen Belagerung gewesen ist.

Aufgrund seiner Lage am Schnittpunkt der Seewege war Malta unvermeidlich auch früher schon in Belagerungen hineingezogen worden. Bis 1940 war die Grosse Belagerung von Malta 1565 eine der berühmtesten in der Geschichte der Menschheit. Damals hatte das Reich der Osmanen unter Suleiman dem Grossen diesen vorgeschobenen Posten der Christenheit angegriffen und war abgeschlagen worden. Über dieses grausame Epos hatte Voltaire geäussert: «Nichts ist besser bekannt als die Belagerung von Malta.» Während der Religionskriege spielte Malta als die Heimatfestung der Johanniterritter eine grosse Rolle an der Grenze des Abendlandes. So berühmt war die Insel nach 1565 geworden, dass der älteste noch bestehende Ritterorden, gleichzeitig der drittälteste religiöse Orden der Christenheit überhaupt, überall auf der Welt einfach die «Malteserritter»⁶ genannt wurde. In den vielen Berichten in fast jeder verbreiteten europäischen Sprache über die Ritter und ihre Taten, besonders im Verlauf jener Grossen Belagerung, war allerdings ein Gegenstand der Aufmerksamkeit von Biographen und Historikern weitgehend entgangen: die Bewohner Maltas selbst. Jetzt, am Ende des ersten Tages der Belagerung des 20. Jahrhunderts, traten sie in einen neuen Abschnitt ihres Lebens ein – die meisten in ihren gemütlichen kleinen Häuschen in der Nähe der Häfen, aber viele, indem sie, nach dem Ausbruch des Krieges, zu Freunden, Verwandten oder Bekannten in abgelegeneren Orten zogen.

Am folgenden Tag, dem 12. Juni 1940, kam ein italienisches Aufklärungsflugzeug von Sizilien herüber, um den durch die ersten Kriegsakte verursachten Schaden zu schätzen. Es wurde abgeschossen.

2. KAPITEL

Insel im Strom der Zeit

An der Kreuzung der Seewege des Mittelmeers, fast in gleicher Entfernung von Gibraltar auf der einen und Zypern auf der anderen Seite, kontrolliert der kleine maltesische Archipel die Handelsrouten nicht nur von Osten nach Westen, sondern auch von Norden nach Süden. Sizilien liegt 100 km nördlich, Tripolis in Afrika knapp 350 km im Süden. Gibraltar und Zypern bzw. Port Said am Suezkanal sind jeweils etwa 1'600 km entfernt. Bei der Belagerung von 1565 hatte Sultan Suleiman sein Auge auf Malta als Sprungbrett nach Sizilien und Italien zur Ausdehnung seines Reiches nach Europa geworfen. Über zwei Jahrhunderte später hatte Napoleon 1798 die Insel auf seinem Zug von Europa aus Eroberung Ägyptens und des Nahen Ostens besetzt. Bei dieser jüngsten Belagerung, die jetzt begann, war es die Nord-Süd-Verbindung, die Mussolini interessierte. Sie war der wichtigste Seeweg zwischen Italien mit Sizilien und der italienischen Kolonie Tripolitanien im Süden.

Wie schon 1565 lag Malta im Brennpunkt des Interesses der kriegführenden Mächte in diesem Teil des Meeres, da die Insel wegen ihres grossen Hafens (Grand Harbour) und anderer Häfen und Ankerplätze die günstigste Flottenbasis im Zentrum des Mittelmeeres darstellte. Die Laune der Natur hatte an Maltes Nordost-Küste in Form des Grossen Hafens und seiner Buchten ein tiefes Becken gebildet, das ohne weiteres dem Tiefgang moderner Schlachtschiffe, Flugzeugträger und schwer beladener Tanker gewachsen war. Daher war der Besitz der Insel schon in den Tagen der Kriegsschiffe und Kauffahrer mit relativ geringem Tiefgang überaus wichtig. Als natürlicher Hafen im Zentrum des Meeres war sie einzigartig.

Es nimmt kaum Wunder, dass Malta lange vor Beginn der eigentlichen Geschichte eine Rolle im Mittelmeer gespielt hat. Die Insel weist aussergewöhnliche Tempel der Jungsteinzeit und Bronzezeit auf, die sich dort zahlreicher und mit grossartigerer Architektur finden als irgendwo sonst auf der Welt. Nach dem Aussterben oder Wegzug der unbekanntenen Tempelbauer waren die Phönizier auf ihren Handelsreisen nach Spanien im fernen Westen zum Erwerb von Zinn und anderen Metallen die ersten, die die Inselhäfen benutzten, und da sie kein tiefes Wasser brauchten, sondern nur einen Anlegeplatz für ihre Schiffe, wo sie sicher waren und ausgebessert werden konnten, hatten sie sich Marsax-

lokk, den flachen Hafen im Süden, ausgesucht. Ihre Nachkommen, die Karthager, betrachteten die Insel als wichtiges Sprungbrett zu ihren Kolonien auf Westsizilien und kolonisierten Malta und seine Schwesterinsel im Norden, Ghaudex oder Gozo. Auch Griechen kamen auf ihren Handelsfahrten hierher, hinterliessen aber wenig Spuren, während ihre semitischen Konkurrenten nicht nur ihre Gräber, sondern auch ihre Sprache zurückliessen. Als Karthago fiel und die Insel dem Römischen Reich einverleibt wurde, entdeckte man, dass die Einwohner einen semitischen Dialekt sprachen, was den Verfasser der Apostelgeschichte veranlasste, sie als *barbaroi*, Barbaren, zu bezeichnen. Damit meinte man damals die Menschen mit anderen Sprachen als Griechisch oder Latein. Der Schiffbruch des Hl. Paulus (der Tradition nach in der Bucht, die seinen Namen trägt) führte zu Maltas erster Christengemeinde mit dem Leiter oder Bischof Publius, dem führenden Mann der Insel.

Das Christentum hat also auf Malta eine sehr lange Geschichte. Mochte es auch in den Jahrhunderten, in denen Malta, wie Sizilien, unter mohammedanischer Herrschaft stand, vom Islam stark überlagert worden sein – seit der Ankunft des Apostels wurde es niemals mehr ausgelöscht. Diese Tatsache war sicher für die Belagerung im 20. Jahrhundert von Bedeutung, denn mit einer gewissen Berechtigung lassen sich Haltung und Einstellung der Bewohner auf ihren tiefen Glauben zurückführen und ihre Überzeugung, dass sie seit den Zeiten des Hl. Paulus unter besonderem Schutz stehen. Ihre Verbindung mit dem Begründer der christlichen Religion ist nachweisbar und genauer zurückzufolgen als jeder andere Anspruch der Aristokraten, die die Insel künftig beherrschten.

Malta gleicht einer Schiefertafel, die während der gesamten Geschichte des Mittelmeeres immer wieder beschrieben und überschrieben wurde.¹ Nach den Römern kamen die Byzantiner, danach die Araber. Letztere drückten der Insel in den zwei Jahrhunderten ihrer Herrschaft den deutlichsten Stempel auf: ihre Sprache. Da sie eine Bevölkerung vorfanden, die bereits eine alte Version einer semitischen Sprache sprach, konnte es ihnen nicht schwerfallen, ihr islamisches Arabisch durchzusetzen, so dass die heutige Sprache trotz aller Anleihen beim Italienischen, Spanischen, Französischen und später Englischen in grammatikalischer Konstruktion und allen Grundworten noch ein arabisches Idiom ist. Diese besondere Sprache sowie die Treue zum römischen Katholizismus haben dazu beigetragen, die Identität des kleinen Volkes durch Jahrhunderte der Fremdherrschaft zu bewahren und prägten seinen Nationalcharakter.

Zwar griffen die weltweiten Veränderungen in den auf den 2. Weltkrieg folgen-

den Jahrzehnten wie auf jedes andere westliche Land auch auf Malta über, womit eine gewisse Aufweichung des schlichten religiösen Glaubens verbunden war, doch hielt es seinen von alten mediterranen Nachbarn verschiedenen eigenständigen Charakter weiterhin aufrecht. Es grenzt an ein Wunder, dass Malta sich seine Identität durch alle Wechselfälle der Geschichte bewahrt hat, obwohl es nur 27 km lang und an der breitesten Stelle 14 km breit ist, mit einer Bevölkerung, die 1939 nur etwas mehr als 250'000 betrug. Die Erklärung dafür liegt nicht nur in seiner Sprache und seinen Kirchen, sondern auch in seinen Dörfern auf dem Lande. Viele britische Soldaten, die während der letzten Belagerung in abgelegenen Gebieten der Insel einquartiert waren, reagierten auf dieses unbekannte Malta erstaunt und überrascht, wie sich aus Veröffentlichungen, Berichten und erhaltenen Tagebüchern ergibt. Es ist gut möglich, dass Virginia Woolf an Malta dachte, als sie schrieb: «Die Bauern sind der heilige Born der Gesundheit eines Volkes, das Land ist die letzte Zuflucht des Glücks. Wenn sie verschwinden, ist keine Hoffnung mehr.»

Nach den arabischen Jahrhunderten erfolgte die normannische Eroberung, und diese etablierte das Christentum von Neuem, das immerhin sehr geschwächt worden war, da diejenigen, die nicht zum Islam übertreten wollten, für dieses Privileg schwer zahlen mussten. Auch führten die Normannen, die freilich weniger als Kolonisten denn als Besatzer auftraten, die Insel wieder in den Strom der europäischen Geschichte zurück.

Das wurde weiter durch die Könige von Aragon gefördert, die infolge ihres Interesses an der Herrschaft über Sizilien einige Elemente spanischen Lebens und spanischer Kultur einführten sowie die Bindung an den Katholizismus verstärkten. Die Epoche grössten Ruhms und Reichtums brach an, als die Insel schliesslich 1530 durch Kaiser Karl V. den heimatlosen Johanniter-Rittern übermacht wurde. Die Ritter waren Angehörige der ältesten und reichsten Familien Europas, und der Ruhm, den sich Malta bei der Grossen Belagerung von 1565 erwarb, lockte Ströme von Geld auf die Insel. Malta stand von da an im Brennpunkt internationaler Interessen. Während der kommenden Jahrhunderte prosperierte der Orden und mit ihm die Insel aufgrund ihrer Praxis des organisierten, «offiziellen» Seeraubs auf den islamischen Schiffahrtswegen. Aus dieser Zeit stammen die zahlreichen Befestigungsanlagen, die die felsigen Küsten schützen und ihnen ihr Gesicht geben, zusammen mit prächtigen Palästen, Kirchen und der grossen St. John's-Kathedrale. Natürlich wurden viele dieser Bauten im 2. Weltkrieg schwer beschädigt oder gar zerstört.

Ende des 18. Jahrhunderts war der Orden in dem neuen nationalistischen Europa ein Anachronismus geworden. Seine Herrschaft auf Malta brach fast ohne

irgendein Zeichen des Widerstandes vor der napoleonischen Armada zusammen, die sich mit imperialen Zielen zum Nahen Osten in Marsch gesetzt hatte. Jetzt aber zeigte sich, nicht zum ersten Mal in ihrer langen Geschichte, jener unnachgiebige und entschiedene Charakter der maltesischen Bevölkerung, der auch die Jahre 1940 bis 1943 so deutlich prägte. Sie mochten durchaus der Ritter müde geworden sein, die in den letzten Jahren ihrer Herrschaft degeneriert und schwach geworden waren. Doch waren sie deshalb nicht auch schon geneigt, die Arroganz und den Atheismus der revolutionären Franzosen zu akzeptieren. Mehr als alles andere erregte sie die übermütige Schändung und Beraubung ihrer geliebten Kirchen, Herz jeder Ortschaft und fester Bezugspunkt ihres Lebens, was sie zur Revolte gegen die französische Garnison trieb, die ihnen Napoleon bei seiner Abreise aufgezwungen hatte.

Diese mutige Tat einfacher Bauern, angeführt von ihren Priestern und einer Handvoll Intellektueller, gegen die Eroberer Europas, die allmächtigen Franzosen, war in ihrer Bedeutung gar nicht abzuschätzen. Denn bis zu diesem Augenblick hatte kein Volk ausser den Engländern den siegreichen Armeen Napoleons Widerstand leisten können. Jetzt jedoch hatte ein kleines Inselvolk im Zentrum des Mittelmeers die Kühnheit gehabt, ihn, seine Soldaten und revolutionären Dogmen zurückzuweisen. Mit Unterstützung englischer Truppen und der Royal Navy gingen die Malteser dazu über, Valletta, ihre eigene Hauptstadt, zu belagern, wohin sich die Franzosen geflüchtet hatten. Im Herbst 1800 wurden die Franzosen nach einer Besatzungszeit von gerade zwei Jahren gezwungen, zu kapitulieren und die Insel zu verlassen. «Tapfere Malteser», rief ein britischer Oberst aus, der bei den britisch-maltesischen Landtruppen gedient hatte, «ihr habt euch unter den Augen der ganzen Welt hervorragend geschlagen. Die Geschichte kennt kein besseres Beispiel.»

Im Mahlstrom des Krieges, der Europa nun einschloss, suchten die Malteser Schutz im Rahmen des britischen Empires. Merkwürdigerweise aber zögerten die Briten, zu diesem Zeitpunkt zusätzlich zu ihren vielen anderen Lasten auch noch eine Verpflichtung für die Insel zu übernehmen. Nicht einmal Nelson, dessen Sieg in der Schlacht bei Abukir viel zur Kapitulation der Franzosen in Valletta beigetragen hatte, erkannte vorläufig die Bedeutung der Lage Malτας im Mittelmeer. Napoleon andererseits war darüber niemals im Zweifel gewesen und hatte erklärt: «Krieg oder Frieden – das hängt von Malta ab ... eher würde ich Ihnen Faubourg St. Antoine überlassen als Malta.»

Aber nachdem der lange Krieg zwischen England und Napoleon zu Ende war, war es den Briten allmählich gedämmert, dass Malta eine Schlüsselstellung bei

der Kontrolle des Mittelmeerraumes sowie des Seewegs nach Osten innehatte. 1814 kamen die maltesischen Inseln zur britischen Krone, was ein Jahr später auf dem Wiener Kongress bestätigt wurde. Unter dem königlichen Wappen an der Hauptwache des Schlossplatzes von Valletta stehen auf Lateinisch die Worte eingemeisselt: «Dem mächtigen und unbesiegt Grossbritannien vertrauen die Liebè der Malteser und der Wille Europas diese Inseln an. AD 1814.» Diese Kolonie unterschied sich also von den vielen anderen im britischen Weltreich dadurch, dass hier die Einwohner in jeder Hinsicht um den Schutz Grossbritanniens nachgesucht und dass Malteser und Engländer gemeinsam gekämpft hatten, um die Freiheit der Insel gegen einen unerwünschten fremden Eindringling zurückzuerobern. Die folgenden 125 Jahre festigten diese Einheit zwischen dem kleinen Inselvolk vor allem semitischen Blutes, auf halbem Wege zwischen Europa und Afrika, und dem Inselvolk aus dem Norden, dessen Mittelmeerflotte zum wichtigsten Garanten der Wirtschaft Maltas geworden war. Niemals hatte sich die Insel selbst ernähren können, sie war immer auf den Import von Weizen angewiesen, besonders seit dem sprunghaften Anwachsen der Bevölkerung vom 19. Jahrhundert an. Es hatte viele Heiraten zwischen Angehörigen der beiden Völker gegeben, und obwohl immer wieder Streitpunkte im Bereich der inneren Verwaltung auftauchten, waren die Soldaten und Matrosen aller Waffengattungen und Rangstufen mit den Inselbewohnern gut angekommen, vielleicht in erster Linie wegen der gemeinsamen Eigenschaft eines rauhen, bodenständigen Humors.

Trotz der grossen Depression der dreissiger Jahre war Malta im Vergleich zu den meisten anderen Mittelmeerländern ein reiches Land. Besucher in der Zeit zwischen den Kriegen könnten durchaus die Betrachtungen von Patrick Brydone², einem Reisenden des 18. Jahrhunderts, bestätigt und wiederholt haben, der Sizilien und Malta 1770 besuchte: «Wir gingen an Land [Valletta] und fühlten uns tatsächlich wie in einer neuen Welt. In den Strassen drängten sich gutgekleidete Menschen mit dem Flair von Gesundheit und Wohlstand; während in Syrakus kaum ein menschliches Wesen zu sehen gewesen war. Und diejenigen, die man sah, machten den Eindruck von Kranken und Unglücklichen ... Wir stiessen auf ein Gasthaus, das eher einem Palast glich, assen ausgezeichnet und tranken vorzüglichen Burgunder ... Wir begeben uns jetzt in saubere, bequeme Betten, in Erwartung des süssesten Schlummers.»

Maltas Schwesterinsel Gozo liegt jenseits einer schmalen Wasserstrasse einige Kilometer nordwestlich. Da es nur halb so gross ist und keine Häfen besitzt, blieb Gozo von der Grossen Belagerung 1565 verschont und sollte auch bei der

noch grösseren kommenden Belagerung relativ wenig Schaden nehmen. Sicher, einige Flugzeuge luden wohl einmal auf ihrem Rückflug nach Norden ein paar noch nicht abgeworfene Bomben über Gozo ab oder schossen mit Maschinengewehren auf Fischerboote oder Menschen auf den Strassen, doch Gozo blieb, was es immer gewesen war: ein landwirtschaftlicher Bereich und «Gemüsegarten» für die grössere Insel. In der Rinne zwischen den beiden liegt auch noch die Insel Comino, bewohnt von einigen Bauernfamilien, und ein menschenleeres Eiland, Cominotto. Genau vor der Südküste Maltas befindet sich Filfla, auch ein ödes Eiland, und ein weiteres liegt an der Ostküste, überragt von der Statue des Hl. Paulus, die die Einfahrt zur Bucht markiert, wo der Schiffbruch des Apostels stattgefunden haben soll. So also präsentierte sich der gesamte maltesische Archipel, auf den alle Bemühungen der Achsenpartner gerichtet waren, um ihn durch die Belagerung abzuwürgen. Diese Belagerung wurde zwar hauptsächlich aus der Luft durchgeführt, hatte aber auch die Verminung aller Zufahrtswege durch Unterseeboote und Überwasserschiffe zur Folge sowie – ebenfalls durch U-Boote, Kriegsschiffe und Bomber – die Zerstörung jeden Konvois, der versuchte, die Blockade zu durchbrechen. Für lange Perioden, nicht von Wochen, sondern Monaten, bedeutete dies einen geschlossenen Ring aus Stahl rund um die Insel.

Es war offensichtlich unmöglich, Malta im Falle eines Krieges mit Italien zu verteidigen. Die britische Armee und besonders die Royal Air Force waren zu dem Schluss gekommen, dass im Hinblick auf die Nähe der anscheinend überlegenen Luftstreitkräfte, die die italienische Regia Aeronautica von den sizilianischen Stützpunkten her heranbringen konnte, Malta einfach nicht zu halten war. Die Navy teilte freilich diese Ansicht nicht. Aber dass sich die britische Mittelmeerflotte soeben nach Alexandria zurückgezogen hatte, dass die italienische Kriegsflotte sie Schiff um Schiff angreifen konnte und zu allem Überfluss mehr U-Boote besass, dass schliesslich die italienischen Kriegsschiffe dem modernsten Standard entsprachen im Vergleich zu den veralteten britischen Schlachtschiffen – dies alles schien dafür zu sprechen, dass eine pessimistische Betrachtung des künftigen Schicksals der Insel Malta völlig berechtigt war.

3. KAPITEL

Zwischen zwei Meereshälften

Anfang Sommer 1940 herrschte im Mittelmeer dem Anschein nach Ruhe. Der östliche Teil wurde von den Briten von ihrem Flottenstützpunkt Alexandria aus kontrolliert, während das westliche Becken im Einflussbereich der Franzosen lag, die es durch ihre Häfen in Nordafrika und Südfrankreich beherrschten. Im Zentrum jedoch stellte die junge, aber starke Kriegsmarine des italienischen Duce eine Bedrohung für beide schon lange dort etablierten Mächte dar. Mit dem Zusammenbruch Frankreichs war das Gleichgewicht der Seemächte plötzlich empfindlich gestört.

«Immer ernster wurden die Nachrichten aus Frankreich», schrieb Admiral Cunningham in seinen Erinnerungen an diese Tage seiner Aktivität als der Oberkommandierende der Mittelmeerflotte.

«Schliesslich, am 24. Juni, hörten wir, dass das Land vor Deutschland und Italien kapituliert hatte.» Er für seinen Teil hatte niemals irgendeinen Zweifel an der überragenden Bedeutung Maltas für die Herrschaft über das Mittelmeer gehabt. Er war es gewesen, der Befehl gegeben hatte, die vier Gloster Gladiators aus ihren Unterständen auf der Insel, wo man sie entdeckt hatte, herauszuholen, damit sie in jenep ersten Tagen als Abwehrjäger eingesetzt werden konnten. Mehr Jäger gab es nicht, und doch: sie hatten eine bemerkenswerte abschreckende Wirkung.¹ Eine davon wurde beim Einsatz schon am ersten Tag zerstört, aber die anderen drei gaben für einige Zeit den Inselbewohnern und den Mannschaften an den Geschützen erhebliche moralische Rückendeckung. Auch an Geschützen war grosser Mangel. Sie reichten für die Küstenverteidigung gegen die erwartete Invasion so eben aus, die aller4ings niemals stattfand,

aber Flakgeschütze wurden schmerzlich vermisst. Vielleicht gab es gerade genug, um für den Augenblick die Regia Aeronautica zu Ausweichmanövern und zum Flug in grossen Höhen zu veranlassen, bis Konvois Geschütze schweren und leichten Kalibers in ausreichender Anzahl heranschaffen würden, die dem donnernden Angriff, der bald nach Art Wagnerscher Götterdämmerung hereinbrechen sollte, standhalten konnten.

Nach der Niederlage Frankreichs blieb im Mittelmeer eine Art Vakuum zurück, das die Italiener aufgrund ihrer geographischen Position ohne Weiteres füllen zu können glaubten. Theoretisch mussten sie mit ihren schnellen modernen

Schiffen, ihrer überlegenen U-Boot-Flotte und ihren jüngst modernisierten Häfen und Hafenanlagen in Tarent an der Ferse des Stiefels Italiens, in Sizilien und die ganze Küste der italienischen Halbinsel entlang jetzt, da die französische Flotte aus dem Krieg ausgeschieden war, das ganze Mittelmeer ausser dem östlichen Teil kontrollieren. Trotzdem arbeiteten viele Faktoren gegen einen anscheinend unvermeidlichen Erfolg, einschliesslich der Tatsache, dass sich die kleine Insel Malta ihrem Zugriff entzog. Es handelte sich nicht um Mangel an Mut, wie die britische Propaganda zu diesem Zeitpunkt gerne behauptete. Mut, vor allem persönlichen Mut, zeigten die Italiener in späteren Seekämpfen des Krieges immer wieder. Etwas anderes war freilich ausdauernde Kampfmoral. An dieser für die Motivation einer Kriegsmarine wesentlichen Eigenschaft fehlte es bei den italienischen Mannschaftsgraden im Vergleich zu den besser ausgebildeten und trainierten britischen Matrosen so sehr, dass sie dem Sturm eines Krieges einfach nicht gewachsen waren. Matrosen, die in einer modernen Schlachtflotte verwendbar waren, fand man kaum unter den Fischern und Besatzungen der Handelsschiffe, wie sie die Gewässer des Mittelmeers hervorbrachten. Sie stammten aus einfachsten Verhältnissen, waren unterbezahlt und schlecht ausgebildet und wurden von ihren vorgesetzten Offizieren oft als nichts anderes als zur See fahrende Bauern betrachtet. Während die Offiziere in der britischen Marine nur eine Art von überlegener Klasse darstellten, trennte die italienischen Offiziere eine grosse Kluft im Hinblick auf Lebensführung und Bildung von ihren Mannschaften. Wie die Offiziere der* imponierenden Marina Militare des Duce bei Heldentaten mit kleineren Schiffen und in winzigen U-Booten immer wieder bewiesen, waren sie stets zu jener leidenschaftlichen, fast schon Don-Quixote-artigen Kühnheit fähig, die als Kennzeichen gerade der lateinischen Völker gelten kann. Doch erfordert das Durchhalten in einem langen und ermüdenden modernen Krieg eine weniger rasche und ausdauerndere Art von Mut. Ausserdem hatten viele Offiziere, besonders die höheren, das Gefühl, ihre Loyalität müsse sich auf traditionelle Werte, die Aristokratie oder die königliche Familie beziehen. Der Duce dagegen, das liess sich nicht leugnen, war etwas gewöhnlich. (Auch viele deutsche Offiziere empfanden so im Hinblick auf den Führer, doch hatte er immerhin überragendes Talent und einen strategischen Weitblick bewiesen, der weit über alles hinausging, was die bestens ausgebildete Kaste des Militärs des deutschen ancien régime im Krieg des Kaisers geleistet hatte.) Die italienische Marine verfügte über gute Schiffe, gute Geschütze, gute Torpedos und Munition ohne Mündungsfeuer. Aber sie hatte kein Radar, was übrigens auch in der britischen Flotte noch längst nicht überall in-

stalliert war. Was jedoch das wichtigste war und alles entschied – es fehlte den Italienern an Selbstbewusstsein in jeder Hinsicht. Der jahrhundertealte Ruhm der Royal Navy erfüllte sie mit ängstlichem Respekt, und sie fuhren und fochten auf einem Meer, über dem der Schatten Nelsons lag wie ein riesiger Mantel. In einer Anekdote seiner Biographie illustriert das Admiral Cunningham mit seinem trockenen schottischen Humor:² 1938 hatten zwei italienische Kriegsschiffe, die jetzt gegen ihn Front machten, *Giulio Cesare* und *Conte di Cavour*, Malta einen Höflichkeitsbesuch abgestattet. Admiral Riccardi, jetzt Stabschef der italienischen Marine, benutzte damals die *Conte di Cavour* als Flaggsschiff und hatte Cunningham an Bord empfangen. «Wir assen an Bord der *Conte di Cavour* mit Admiral Riccardi. Wir hatten den Eindruck, als habe er das gesamte Küchen- und Bedienungspersonal eines der besten Hotels in Rom engagiert, so vorzüglich war seine Bewirtung. Danach führte er uns durch seine palastartigen und bestens eingerichteten privaten Gemächer und wies mit einigem Stolz auf ein Buch, *Das Leben Nelsons*, das ständig auf seinem Nachttischchen lag. Seine Aktionen im Verlauf des Krieges bewiesen freilich, dass er keinen allzu grossen Nutzen aus der Nachtlektüre gezogen hatte.»

Den ganzen Krieg über litt die italienische Marine unter dem lähmendsten Hindernis: dem Mangel an Treibstoff. Während die Briten ungehindert Zugang zum Öl des Persischen Golfs hatten, war Italien von der Grosszügigkeit des deutschen Partners abhängig und den Ölfeldern des Balkan. Als das Kriegsglück Deutschland später beim Feldzug gegen Russland und beim Zugriff auf das Öl des Ostens mehr und mehr verliess, wurde auch seine Kontrolle der Faktoren schwächer, die das rumänische Öl für die Flotte des italienischen Verbündeten sichern konnten. Aber ohne Öl und Kohle war Italien immer zur Rolle des Schakals verdammt, während Deutschland sich den Löwenanteil Europas einverleibte.

Ein anderes grosses Minus für die italienische Flotte, das bis zu einem gewissen Grad für ihre Zurückhaltung während des Krieges verantwortlich war, war ihr völliger Mangel an Kampferfahrung. Das hatte sich nicht in jüngster Zeit so ergeben, sondern war traditionsbedingt. Da den höheren Offizieren die Tradition einer Seekriegsführung fehlte – nur die wenigsten konnten wie die Genueser mit wirklichem Stolz auf einen Mann wie Andrea Doria zurückblicken –, blieb ihnen als Ansporn nur das Gefühl übrig, dass das Mittelmeer rechtmässig *ihr* Meer wär, während die Angelsachsen nur Durchreisende waren. Ein Stützpunkt dieser Fremden, die mit halben Arabern, den Bauern Maltas, verbündet

waren, auf einem schroffen Felsen südlich Siziliens gelegen, bedeutete eine natürliche Herausforderung für ihr Ehrgefühl. Aber diese Empfindungen reichten nicht aus, um leidenschaftlichen Kampfwillen zu erzeugen.

Es gab weitere, mehr praktische Gesichtspunkte: das völlige Fehlen jeder Übung – und daher Fähigkeit – in der schwierigen Kunst des Nachtkampfes. «Sie hatten niemals», schreibt Cunningham, «ein nächtliches Treffen mit grossen Schiffen in Betracht gezogen und liessen ihre schweren Geschütze [in den Nachtstunden] ohne Bedienungsmannschaft ... sie waren auf demselben Stand wie wir 25 Jahre früher bei Jütland. «³ Dies waren nur einige Gründe, warum die Italiener mit ihrer, oberflächlich betrachtet, hervorragenden Marine der britischen Flotte, die aus überalterten Kreuzern bestand und eng gedrängt in Alexandria lag, nicht gewachsen waren, ja in einer grossen Schlacht von ihr sogar vernichtet werden konnten.

Die ersten Ausfahrten, die Cunningham von Alexandria aus unternahm, bestätigten das italienische Marinekommando in seinem Gefühl der Unterlegenheit und bestärkten die Briten in ihrem traditionellen Selbstvertrauen – bis es doch zu Bruch ging, als deutlich wurde, dass alle Unternehmungen zur See von landgestützten Luftstreitkräften abhingen. Im Augenblick aber wurden beide Flotten von ihren Aufklärungsflugzeugen nur schlecht bedient. Die Italiener waren auf einmotorige Cant Wasserflugzeuge angewiesen, die unter dem Kommando ihrer Luftwaffe standen, die Briten auf eine Handvoll Flugboote, die für Operationen im Bereich landgestützter Jägerwaffe völlig untauglich waren. Immerhin verfügte Admiral Cunningham über ein Instrument, das die Italiener niemals besaßen: einen Flugzeugträger. Es handelte sich um die *Eagle*, ein ursprünglich für die chilenische Marine gebautes Schlachtschiff, das man hier nach dem 1. Weltkrieg zu einem der ersten Flugzeugträger der Welt umgerüstet hatte. Bis zu seinem schliesslichen Untergang auf einer seiner zahlreichen Fahrten nach Malta beförderte er 17 zweimotorige Swordfish Flugzeuge, die für Aufklärung und als Torpedoträger bestimmt waren. Trotz ihrer Langsamkeit erwiesen sie sich in ihrer zweifachen Rolle immer wieder als unvergleichlich, ja als Träger von Torpedos führten sie schliesslich einen Schlag gegen die italienische Flotte, der nicht nur das Mächtegleichgewicht im Mittelmeer, sondern die Geschichte der Seekriegsführung veränderte. Von Malta aus fügten die Swordfish Flugzeuge in den kommenden Jahren der italienischen Flotte auch bei ihren Transporten von Menschen und Material zwischen Europa und Nordafrika grosse Verluste zu. Sie waren bestens zu manövrieren, und gerade ihre Langsamkeit bezeichneten einige Piloten ironisch als eigentlichen Vorzug, da,

wie sie sagten, feindliche Jäger und Flak sie nicht für möglich hielten und sie daher ständig verfehlten. Neun von diesen Flugzeugen waren kurz vor dem Zusammenbruch Frankreichs nach Malta gekommen.

Die Zweifel, die London in Bezug auf die Fähigkeit Grossbritanniens, Malta im Kriegsfall zu verteidigen, immer gehabt hatte, wurden durch die französische Niederlage und die Isolation der britischen Mittelmeerflotte in ihrem ägyptischen Hafen neu belebt. Vielen Verantwortlichen schienen jetzt die Vorkriegs-Überlegungen gerechtfertigt, nach denen Malta eine angemessene Ausstattung mit Flak, Jägerstaffeln und mit den seinerzeit vorgeschlagenen, aus Felsen gesprengten U-Boot-Bunkern verweigert worden war: All dies hatte man diskutiert und dann verworfen, sei es mit unrichtigen Argumenten, sei es aus finanziellen Gründen. Die Insel war eben nicht zu halten.

Es ist von Interesse festzuhalten, dass bei den Beratungen der Ritter vor der Grossen Belagerung 1565 ganz ähnliche Argumente gegen die Finanzierung von Forts und Befestigungsanlagen als Vorkehrungen gegen einen Angriff durch das Türkische Reich aufgetaucht waren. Aber damals war es Grossmeister La Vallette gewesen, der ausgerufen hatte, eine Preisgabe der Insel sei unmöglich und es sei das Schicksal des Ordens, «den nackten Felsen bis zum Ende zu Verteidiger!». Jetzt bestand Winston Churchill hartnäckig darauf, Malta um jeden Preis zu halten, wenn man nicht wollte, dass die Streitkräfte der Achse freie Bahn zum Osten des Meeres gewannen. In dieser Sicht wurde er vollauf von seinem Admiral unterstützt, denn auch Cunningham hatte niemand den leisesten Zweifel über die Bedeutung der kleinen Insel bei einem Konflikt im Mittelmeer gehabt. Zu Maltas Glück war Hitler in diesem Punkt beträchtlich weniger scharfblickend als sein Vorgänger Napoleon. Ein frühzeitiger Schlag der Deutschen mit ihrer gewaltigen Luftüberlegenheit gegen die schlecht verteidigte Insel hätte sicher Erfolg gehabt, und die Geschichte wäre wohl anders verlaufen.

Theoretisch hatte Malta zwei Herren: Legislative und Exekutive waren zwischen dem britischen Gouverneur und der maltesischen Volksvertretung geteilt. Dieses komplizierte System arbeitete niemals besonders wirkungsvoll. Zwar war man immer einer Meinung gewesen, dass die strategischen Interessen des Empire an erster Stelle stehen mussten, doch hatte es wegen anderer Themen oft Auseinandersetzungen gegeben. Während der ganzen Zeit der Belagerung liess man jedoch die inneren Angelegenheiten der Insel mehr oder weniger in der Schwebe, und der Gouverneur hatte die eigentliche Verfügungsgewalt. Ein Sachverhalt wird in offiziellen Berichten und privaten Erinnerungen an die-

se Jahre nur sehr selten gewürdigt: Hätten sich die Einwohner Maltas nicht voll und ganz hinter die Verteidigung ihrer Insel gestellt, so wäre sie tatsächlich unhaltbar gewesen. Diese Tatsache wird von Historikern der ersten grossen Belagerung stets übersehen, doch sollte sie in Beschreibungen der zweiten niemals vergessen werden.

Die ganzen Vorkriegsjahre über hatte Italien einerseits mit Hilfe der kulturellen Verbindungen zur Insel, andererseits durch forschere Massnahmen wie die Unterstützung der Partei der Faschistischen Jugend grosse Anstrengungen unternommen, das Land zu infiltrieren, die Malteser ihrem alten Bündnispartner abspenstig zu machen und sie zu irgendeiner Vereinigung mit Italien zu überreden.⁴ Es war aus geographischen und wirtschaftlichen Gründen nur natürlich, dass Malta sich eng mit Italien verbunden fühlte. Dazu kam noch die Tatsache, dass Italienisch die bei vielen Angehörigen der Oberklasse bevorzugte Schriftsprache war. Bis 1934 war es tatsächlich Amtssprache gewesen, Englisch oder Maltesisch waren Zweitsprachen. Da aber nur etwa 15% der Bevölkerung italienisch sprachen, darunter fast keine Arbeiter, beseitigte man dieses Missverhältnis, als man sich darauf besann, dass man das Maltesische fördern müsse; es sei «die Nationalsprache der Insel und dasjenige Idiom, das jeder Einwohner beherrsche.»⁵ Diese offizielle Anerkennung des Maltesischen als Schriftsprache mit dem vollen Nachdruck einer gesetzlichen Regelung trug viel dazu bei, das Gefühl nationaler Identität bei der Bevölkerung zu stärken. Es handelte sich, wie Sir Harry Luke es ausdrückte, «um die Erhebung der Sprache aus der Küche in die Ämter.»⁶ Eine vergleichsweise kleine Gruppe von Menschen, etwa 70, die sich wegen ihrer Sympathien für Italien, wenn schon nicht für den Duce, unvermeidlich bei den Behörden verdächtig machten, wurde ins Exil geschickt, die meisten 1942 nach Kenia. Doch gab es niemals einen Anhaltspunkt dafür, dass einer von ihnen geneigt gewesen wäre, Norwegens Quisling nachzueifern. Eine Merkwürdigkeit im Zusammenhang mit der Belagerung war die Art und Weise, wie die Insel allmählich fast wieder in die mittelalterliche Vergangenheit zurücksank. Der kleine Inselkomplex war niemals wirklich von der Epoche der Renaissance berührt worden: Die Renaissance war eine geistige Strömung, mit der die herrschenden Ritter nichts anfangen konnten, und wenn sie ihr begegneten, misstrauten sie ihr zutiefst. Dagegen spiegelte sich die spätere kulturgeschichtliche Entwicklung Europas vollkommen in dem italienisch-spanischen Barock wider, in dem die Paläste, Kirchen und Wohnungen der Ritter erbaut wurden, und die letzten Errungenschaften des Barock in der Festungs-

architektur schlugen sich jeweils sofort in den ungeheuren Steinmauern, Wällen und Gegenwällen, Bastionen und Halbbastionen nieder, die drohend oberhalb von Grand Harbour lagen oder die Stadtanlagen an den Werften im Süden umgaben.

Diese Manie, die Befestigungen der Insel immer weiter zu verstärken, wurde von den Engländern in Form der Viktoria-Linie noch bis ins 19. Jahrhundert fortgeführt. Sie zog sich entlang der geologischen Linie über ganz Malta hin, die als Great Fault (Der grosse Graben) bekannt ist, und war zum Schutz der Häfen und Wohngebiete gegeneinander – unwahrscheinliche – französische Landung gedacht. Doch war die geistige Entwicklung Maltas, wie man der Bibliothek der Ritter entnehmen kann, bis zu einem gewissen Grade, vielleicht sogar mit Willen der Ritter, vom

Hauptstrom der Geistesgeschichte Europas abgescnitten. Hier siegte nämlich die Gegenreformation. Der militante Katholizismus der Johanniter-Ritter formte das äussere Gesicht der Insel, als die Kreuzzüge für die neuen Nationen Europas schon längst blasse Erinnerung geworden waren. Die kurze französische Episode und die neuen Ideen des revolutionären Frankreich wurden strikt abgelehnt, ja waren die Hauptursachen für die Revolte der Malteser. Es ist bezeichnend, dass sich stets vor allem Priester unter ihren Führern befanden und dass die Rache für die geplünderten Kirchen die Freiheitsfackel gegen die französische Herrschaft entzündete. Die britische Armee und Marine, Gouverneure, Beamte und andere, die die Stelle der Ritter eingenommen hatten, waren von Hause aus konservativ und hatten stets Sorge getragen, auf das katholische Sentiment Rücksicht zu nehmen. Unvermeidlich gab es freilich auch Zwischenfälle, bei denen eifrige Protestanten versuchten, Malta Rom zu entfremden, aber einer der Gouverneure mit dem geringsten Erfolg war ein irischer Anglikaner gewesen, und die Grundlinien der Politik liefen immer darauf hinaus, den Klerus bei der Gestaltung des Lebens und der Erziehung der Inselbewohner gewähren zu lassen. Trotz allen sozialen und sonstigen Wandels während der Zwischenkriegszeit änderte sich diese Politik so gut wie niemals, mit dem Ergebnis, dass man in Malta auf ein gesellschaftliches und religiöses Leben stiess, das allem Anschein nach von der modernen Welt ganz abgeschnitten war. Mit weit grösserem Recht als über Oxford hätte Matthew Arnold über Valletta schreiben können: «Herrliche Stadt! So verehrungswürdig, so liebenswert, so unbeeinflusst von dem hektischen Intellektualismus unseres Jahrhunderts, so still! ... Von ihren Türmen herab klingen die letzten leisen Zauberklänge des Mittelalters.»

Die ersten italienischen Bombenangriffe erzeugten ein tiefsitzendes Gefühl der

Angst und Abwehr. Abgesehen von den toten und verletzten Familienangehörigen, Verwandten und Freunden musste die Zerstörung von Kirchen und vertrauten architektonischen Wahrzeichen bei dem geringen Umfang der Bevölkerung, in der viele miteinander befreundet und verschwägert waren und die in fast jeder Bedeutung des Wortes insular war, grosse Erschütterung auslösen. Ausserdem besaßen die Malteser, anders als ihre lateinischen Nachbarn, trotz ihrer Unbeständigkeit in Sport und Politik auch einen entschieden strengen Charakterzug. Er ermöglichte ihnen Standfestigkeit auch dann, als sich die übliche Form der Luftangriffe aus dem Norden bei Tag und bei Nacht wiederholte und obwohl bei den damaligen technischen Mängeln die Bomben unterschiedslos alle und alles trafen. Zur Überraschung der Bevölkerung erfolgten allerdings die lang erwarteten Gasangriffe niemals, auch nicht die Invasion vom Meer her, auf die sich die Mannschaften der Königlich-Maltesischen Artillerie und der Britisch-Königlichen Artillerie in ihren Geschütznestern rund um die Küste vorbereitet hatten. Aber jetzt wurde die Insel, die die Briten immer gerne vom Einfluss der modernen Welt freigehalten hatten, die von den meisten Reisenden der Vorkriegszeit oder den Schiffen auf Kreuzfahrt als Garnison, Flottenbasis, landschaftlich reizlos und irgendwie geheimnisvoll gemieden worden war, endgültig zur «Festung Malta».

4. KAPITEL

Fernes Donnerrollen

In schwülen Sommernächten rollen die Echos des Donners über die ganze Insel, manchmal auch zu Beginn der ersten starken Regenfälle im September. Von Juni 1940 an aber sollte das von Menschen erzeugte Gewitter nur manchmal während ein oder zwei Tagen aussetzen, und das mehrere Jahre lang. Zunächst jedoch vollzog sich das Leben weiterhin fast in den gewohnten Bahnen: Bars, Cafés und Restaurants – Malta besass deren nur wenige – waren geöffnet, und obwohl der Geschäftsalltag wegen der Luftangriffe nicht wie üblich ablief, schien er sich, oberflächlich betrachtet, kaum verändert zu haben. Der Grund dafür lag in der Beschaffenheit der Insel selbst. Wie die Ritter schon vor Jahrhunderten entdeckt hatten, war Malta wegen der leichten Brechbarkeit seines Kalkgesteins eine ideale Festung. Innerhalb eines relativ kurzen Zeitraums bekamen die buttergelben Blöcke ein zerklüftetes Aussehen infolge der salzhaltigen Brisen, die selbst an scheinbar windstillen heißen Tagen immer wehen. Ein alter Gleisstollen vor den Toren Vallettas wurde wieder geöffnet und in einen riesigen Schlafraum verwandelt, der von vielen Einwohnern der Hauptstadt und ihres Vororts Floriana in den kommenden Jahren benutzt wurde. Stollen wurden auch im festen Gestein gegraben, einige innerhalb der von den Rittern erbauten starken Befestigungsanlagen. Noch andere wurden mit Pickeln ausgehauen; Höhlen in vieler! Teilen der felsigen Insel ausserhalb der Städte wurden zum erstenmal seit prähistorischen Zeiten wieder in Gebrauch genommen; man störte die Geister der Phönizier in ihren Urnengräbern; überall auf der Insel wurden in Katakomben und öffentlichen Bunkern Messen zelebriert, da über den Köpfen eine neue Christenverfolgung tobte. Es war wie das Herkommen einer zweiten Steinzeit auf Malta.¹

In der Absicht, die Stärke der italienischen Flotte und die Schlagkraft der Luftwaffe des Duce zu testen, hatte Cunningham sie zuvor schon so oft wie möglich durch Flottenangriffe entlang der nördafrikanischen Küste herausgefordert. Doch brachten diese Aktionen ausser der Versenkung des alten leichten Kreuzers *Calypso* durch ein italienisches U-Boot nichts als die Erkenntnis, dass die Italiener offenbar ihre Schlachtflotte zur See nicht zur Verteidigung der Häfen und Anlagen ihrer nordafrikanischen Kolonie einzusetzen gedachten, sondern nur, um ihre Schiffstransporte von Menschen und Material von Italien nach

Libyen zu schützen. Im zweiten Monat des Krieges mit Italien gab einer dieser Geleitzüge Gelegenheit zu einem Kräftemessen der beiden Flotten.

Die italienische Flotte war ausgelaufen, um einen grossen Transport mit Bestimmung Bengasi nach Süden zu begleiten. Gleichzeitig waren zufällig zur gleichen Zeit zwei Konvois der britischen Flotte von Malta aus unterwegs. Die Konvois aus Malta, der eine schnell, der andere langsam, nahmen Kurs auf Alexandria. Der eine beförderte Schiffszubehör, der andere Zivilisten, einschliesslich der Frauen und Kinder von Schiffsbesatzungen, die zum Teil gerade in Ägypten, zum Teil vom Krieg in alle Weltgegenden zerstreut und verschlagen worden waren. Deren Abfahrt von der Insel bezeichnete in den Augen vieler Verteidiger die wirkliche Eröffnung der Belagerung. Immer war es in der Vergangenheit üblich gewesen, vor Schliessung der Tore und dem Beginn der eigentlichen Auseinandersetzung so viele Nichtkämpfer wie möglich noch zu entfernen. In diesem Fall jedoch konnten die Kinder und Alten der Inselbevölkerung nicht in Sicherheit gebracht werden, da solch ein Exodus eine zu grosse Menge von Handelsschiffen erfordert hätte. Wie die Dinge lagen, war eines der wenigen Schiffe, die für diese Operation zur Verfügung standen, ein aufgebrachtes italienisches Schiff, die *Rodi*. Es wurde mit italienischen Kriegsgefangenen beladen, die bereits auf die Insel gebracht worden waren, als erste von vielen Tausenden, die, bei späteren Wüstenkämpfen in Gefangenschaft geraten, nach Ostafrika oder sonstwohin geschickt werden mussten. Zur selben Zeit, als diese Gefangenen die Insel verliessen, spuckte der Duce allorts in Italien grosse Töne, marschierten die Legionen mit den Fasces-Bündeln des alten Rom im Paradeschritt an ihm vorbei, donnerte die Regia Aeronautica stolz über den Himmel und beherrschten die eleganten grossen Schiffe der Marine offensichtlich die zentralen Gewässer des Mittelmeers.

Cunningham dampfte auf seinem Flaggschiff *Warspite* westwärts, in Begleitung zweier älterer Schlachtschiffe, des Flugzeugträgers *Eagle*, fünf Kreuzer und weiterer Zerstörer. Er war bestrebt, die beiden Konvois vor einem Überwasserangriff zu sichern, hoffte aber auch, den italienischen Oberkommandierenden, Admiral Campioni, zu einem Kampf verleiten zu können. Auf dem Lande, in Malta, konnten später die Verteidiger das italienische Bombardement fast gelassen über sich ergehen lassen, da sie dort grösstenteils in den Bunkern ihres Heimatfelsens in Sicherheit waren, aber auf hoher See musste Cunningham bald entdecken, dass die italienische Luftwaffe speziell für den Schiffsangriff aus grosser Höhe ausgebildete Staffeln besass. Die italienischen Bomber operierten von Rhodos, der einstigen Heimat der Johanniter-Ritter, und den anderen Inseln des Dodekanes aus und zeigten bald, dass sie keineswegs zu

Unterschätzen waren. Damals hatten nur wenige Seeleute der britischen Flotte eigene Erfahrungen mit Bomben gemacht: mit ihrem schrillen, das Trommelfell zerreissenden Heulen oder dem Anblick der dunklen, rasch fallenden Schatten, die in jedem Betrachter die Illusion erzeugten, gerade er sei als Ziel ausersehen. Unaufhörlich dröhnten und stappften die Schiffe zum Gebrüll ihrer eigenen Geschütze – es gab damals wenig leichte Flak im Verhältnis zu später –, zum Stakkato der Maschinenflak, dem harten Krachen der Vierzöller, immer wieder gerieten sie einander ausser Sicht durch hoch aufschäumende Wasservorhänge, von Fehlschüssen in die Höhe gerissen, die dunkel gegen den glänzend hellen Himmel und das Meer standen. Explodierende Splitter hämmerten gegen stählerne Flanken oder durchschlugen sie ohne weiteres, da sie nicht für Splitter mit hohen Geschwindigkeiten gearbeitet waren.

Die italienischen Flugzeuge kamen in einer durchschnittlichen Höhe von etwa 4'000 Metern heran, beachteten scheinbar die rings um sie explodierenden Geschosse gar nicht, öffneten ihre Bombenschächte und liessen die Schwärme dunkler Punkte fallen. Das war für die Briten, überhaupt für jede Flotte, etwas völlig Neues und Furchteinflössendes. Bis zum Augenblick hatten Unternehmungen mit Kriegsschiffen sich jahrhundertlang an dasselbe Schema gehalten, auch als deren Reichweite mit der technischen Entwicklung sich vergrössert und hochexplosive Granaten die Kanonenkugel ersetzt hatten. «Mit Erleichterung dachte man daran», schrieb Admiral Cunningham einmal, «dass überall mehr Wasser als Schiff war» – freilich galt das doch nicht unumstösslich, denn ein Schiff stand ja als riesiger, ungeschützter und ausgesetzter Gegenstand über den nachgiebigen, ausgedehnten Flächen der See. Jahre später sollte er schreiben: «Ich übertreibe nicht, wenn ich von diesen ersten Monaten sage, dass die italienischen Bombenangriffe aus grosser Höhe die besten waren, die ich je erlebt habe, weit besser als die der Deutschen. Ich werde daran immer mit Hochachtung zurückdenken.» Erstaunlich bei dieser ersten Begegnung der neuen Macht in der Luft mit der alten Macht auf dem Meer war die Tatsache, dass der Kreuzer *Gloucester* das einzige Schiff war, das einen Volltreffer abbekam, obwohl es Dutzende von Einschlägen in der Nähe gab. Eine Bombe explodierte auf der Brücke, der Kapitän wurde getötet, ebenso sechs andere Offiziere und elf Angehörige der Mannschaft; eine Anzahl weiterer wurde verwundet. Schiffe in moderner Leichtbauweise, die von einem hochkomplizierten elektrischen und

Steuerungssystem abhängig sind, wären wahrscheinlich untergegangen, *Gloucester* jedoch war für altmodischere Kämpfe gebaut, z.B. berstende Granaten,

und wenn alles nicht mehr ging, verständigte man sich mit Flüstertüten und Handzeichen; ausserdem brannte sie nicht katastrophal. So brachte man sie in kurzer Zeit wieder unter Kontrolle, manövrierte sie aus ihrer abgefallenen Position heraus, und fügte sie wieder, wiewohl mit reduzierter Geschwindigkeit, auf ihren Platz in der Formation ein. Zu diesem Zeitpunkt bestätigte man Admiral Cunningham die Nachricht, die er früher am Tag vom U-Boot *Phoenix* erhalten hatte: Eine italienische Flotte mit zwei Schlachtschiffen befand sich auf hoher See, 320 km östlich von Malta mit Kurs nach Süden. Am Nachmittag des 8. Juli sandte ein Flugboot, ebenfalls aus Malta, zwar alt und für moderne Kriegsführung untauglich, aber mit erfahrener, scharfsichtiger Besatzung, einen weiteren Bericht. Zwei Schlachtschiffe waren unterwegs, sechs Kreuzer und sieben Zerstörer. Es war klar: Sie gaben einem wichtigen Konvoi Geleitschutz. Und auch der Grund für die heftigen Bombenangriffe dieses Tages auf die britische Flotte war jetzt deutlich: Man wollte ihr die Einfahrt ins zentrale Mittelmeer verwehren. So war es von grosser Wichtigkeit, ins Zentrum des Meeres vorzudringen und wenn möglich die italienische Flotte von ihrer Basis abzuschneiden. Cunningham liess seine Schiffe Kurs auf Tarent nehmen.

Beide Schlachtflotten schützten wichtige «friedliche» Konvois von Handelsschiffen – die übrigens in beiden Fällen ausser Sicht und unbeschädigt blieben. Darin lag die Berechtigung für Schlachtflotten überhaupt, wobei von Cunninghams drei Schlachtschiffen nur *War spite* vor kurzem modernisiert worden war, während die beiden anderen, *Malaya* und *Royal Sovereign*, besonders letztere, recht langsam waren. So näherten sich über die sommerlichen Gewässer des zentralen Mittelmeers, über das die leichten, aber stetigen Nordwestwinde dieser Monate hinwegfegten, die beiden Flotten einander, die eine, indem sie es auf eine Provokation anlegte, die andere mit dem Wunsch, sie zu vermeiden. Admiral Campioni, der seinen Konvoi bis zu einer Position nordwestlich Bengasi geleitet hatte, hatte wieder Kurs nach Norden genommen. Von seinem Oberbefehlshaber war er ausdrücklich angewiesen worden, sich gut nach Westen zu halten, um bis zum Mittag des folgenden Tags keine Begegnung zu riskieren. Dann würde seine Flotte im Schutz der Flugzeuge von Sizilien und dem italienischen Festland operieren können.

Wieder war es ein Flugboot aus Malta, das als erstes die italienische Flotte meldete: etwa 230 km westlich von Cunningham, 7.30 morgens am folgenden Tag. Das wurde schnell durch ein Aufklärungsflugzeug bestätigt, das vom *Eagle* aufgestiegen war. Admiral Campioni, der die Position der britischen Flotte erfahren wollte, wurde von seinen Flugzeugen schmähhlich im Stich gelassen: Ein Ar-

gument nicht nur für die Beiordnung von Flugzeugträgern zur Flotte, sondern auch für das Zusammenwirken von landgestützter Luftwaffe und Schiffen, wobei die Flugzeuge unter Kontrolle der Flottenoffiziere stehen sollten. Jedenfalls war es noch nicht ganz Mittag, und die Flotten waren nur noch etwa 100 km voneinander entfernt, als die Italiener mit Hilfe eines von Carppionis Flaggschiff, der *Giulio Cesare*, hinaufkatapultierten Flugzeugs die Position der Briten feststellten. Er befand sich ungefähr 80 km vor Kap Spartivento an der Spitze des italienischen Stiefels, nahe der Strasse von Messina, und hatte guten Grund zur Annahme, dass seine Gegner jetzt unter heftigen Beschuss der landgestützten Flugzeuge der Regia Aeronautica gekommen waren. Aber nichts dergleichen. Immerhin verfügte er über weit mehr Zerstörer als die Briten und insgesamt zwölf Kreuzer, davon sechs schwere, gegen Cunninghams fünf leichte Kreuzer, wovon einer, *Gloucester*, bereits beschädigt war und zur Unterstützung von *Eagle* zurückgehalten wurde. Seine zwei Schlachtschiffe waren wesentlich schneller, erst vor kurzem modernisiert worden und übertrafen die britischen Schlachtschiffe ausser *Warspite* jedenfalls beträchtlich. Die Chancen standen mehr als günstig, besonders da er mit jedem Kilometer, den er voran- kam, unter den Schutz seiner eigenen Luftwaffe kam.

Die Italiener waren bestürzt und wütend über die mangelnde Kooperation ihrer Luftwaffe; die Briten ihrerseits sollten bei dieser Gelegenheit im Hinblick auf die Leistungen ihrer Torpedoflieger Swordfish sehr enttäuscht werden. Zwei Angriffe wurden während des Tages vom *Eagle* aus vorgetragen, der erste kurz vor Mittag, der zweite vier Stunden später, doch erzielte keiner einen Treffer. Auch sie mussten während ihrer Flüge erst noch lernen. Aber allein ihre Anwesenheit trug bei ihren Gegnern zu wachsender Nervosität und sinkender Kampfmoral bei. Die Drohung, die von diesen torpedotragenden zweimotorigen Flugzeugen ausging, war mehr wert, als wenn die Briten ein weiteres mit neuen 15zölligen Geschützen bestücktes Schlachtschiff besessen hätten.

«Leichte Brise aus Nordwest, wenig bewegte See, der Himmel leicht bewölkt. Die Sicht betrug 25 bis 30 km, als zwischen 14.52 und 15.00 *Orion* und *Neptune* feindliche Zerstörer und Kreuzer ausmachten.»² Diese beiden Kreuzer hatten zusammen mit *Liverpool* und *Sydney* eine klassische Aufgabe: auseinandergezogen auf einer vorgeschobenen Linie etwa 15 km vor Cunninghams Flaggschiff voranzufahren und die gegnerische Flotte zu orten. Einige Minuten nach 15.00 hatte Captain Rory O'Connor von der *Neptune* die Ehre, das Signal «Feindliche Flotte in Sicht» zu geben – das erste Mal, dass dieses Signal seit

den Tagen Nelsons im Mittelmeer gegeben wurde. Solche Sternstunden sind sehr selten in der Seekriegsgeschichte. Sie entschädigen, eben wegen ihrer Seltenheit, für die langen Zeiten eintönigen harten Dienstes im Geleitschutz oder für die Kämpfe selbst, wo es hart auf hart geht, die Geschütze krachen und Wunden geschlagen und empfangen werden.

Sechs Minuten später eröffneten vier schwere italienische Kreuzer, auch sie die Vorhut ihrer Flotte, mit achtzölligen Geschützen das Feuer. Unterlegen an Schnelligkeit und Geschützen, antworteten die kleineren britischen Kreuzer, aber nur der Umstand, dass *Warspite* weit vor den beiden anderen Schlachtschiffen, *Malaya* und *Royal Sovereign*, vorangeprescht war, konnte die Kreuzer Cunninghams, die freilich ihre Sache gut machten, vor einem Debakel bewahren. Mit der extremen Reichweite von 24 km seiner 15zölligen Geschütze eröffnete *Warspite* das Feuer auf die italienischen Kreuzer. Das erste Mal in der Geschichte des Mittelmeers, abgesehen von Manövern, wurde jetzt die Sommerluft vom langanhaltenden Grollen der grossen Kordit-Explosionen zerrissen, worauf ein Geräusch wie beim Zerreißen eines riesigen Blattes Papier folgte: der Vorbeiflug der Granaten. Bei dieser Gefahr aus der Ferne drehten die italienischen Kreuzer klugerweise ab, unter dem Schutz eines Rauchschildes. In der Stille, die nun folgte, vollzog *Warspite* eine Drehung um 360°, um die langsamer fahrenden Schiffe des Verbandes aufholen zu lassen. Sie fuhr mit einer Höchstgeschwindigkeit von 24,5 Knoten, aber diese Drehung, notwendig um die volle Feuerkraft der britischen Schlachtschiffe auf eine Linie zu bringen, gab zweien der italienischen schweren Kreuzer Gelegenheit, einen Abstecher nach Osten zu wagen, mit der Absicht, an *Eagle* heranzukommen. Einige Salven mit 15zölligen Granaten vertrieben sie schnell. Dann endlich – 15.53 – gerieten die gegnerischen Schlachtschiffe einander in Sichtweite, und *Warspite* eröffnete das Feuer bei 24 km Entfernung. Die beiden italienischen Schlachtschiffe antworteten, beide Seiten schossen sehr genau bei dieser grossen Entfernung und deckten fast sofort ihre Ziele ein. Sieben Minuten nach Beginn der Kampfhandlungen sah Cunningham, der beobachtete, wie Fontänen «unserer 15-Zoll-Salven die Ziele eindeckten», genau um 16.00 «den grossen orangefarbenen Blitz einer schweren Explosion unterhalb des Schornsteins des feindlichen Flaggschiffs». Rauch stieg auf, als Feuer unter dem Deck der *Giulio Cesare* ausbrach, und die italienische Flotte dampfte unter einer Rauchwand ab. Admiral Campionis Flaggschiff war aus einer Entfernung von 20 km getroffen worden.

Schwer und schmierig hingen Rauchwolken über dem Wasser, kaum vom Sommerwind bewegt. Ein undurchsichtiges Spiel mit Kreuzern und Zerstörern, die

plötzlich drohend aus den dunklen Schleiern auftauchten, vollzog sich auf beiden Seiten. Cunningham, der keinen eventuellen Hinterhalt riskieren wollte – denn leicht hätten U-Boote zur Verteidigung ihrer Flotte ihm auflauern können –, führte seine Schiffe nach Norden um den Rauch herum. Jedenfalls hatten seine Gegner das Nachsehen und fuhren in Richtung auf die Strasse von Messina und die erwartete Sicherheit ihres Luftwaffenschutzes davon.

Schliesslich erschien noch die Regia Aeronautica mit grossem Aufwand und lieferte einen konzentrierten Angriff, vor allem auf *Warspite* und *Eagle*. Wieder einmal waren sie trotz ihrer verhältnismässigen Treffsicherheit nicht genau genug. Ihre Bodenaufklärung befand sich offensichtlich in einiger Verwirrung. Denn *Warspites* eigene Flugzeuge, die während des ganzen Kampfes in der Luft gewesen waren und aus der Luft ihren eigenen Kommentar zu dem kurzen Treffen gegeben hatten, berichteten mit Schadenfreude, dass Admiral Campionis Flotte jetzt von seiner eigenen Luftwaffe bombardiert würde.³

Trotz seiner Beschädigungen war die Geschwindigkeit von Admiral Campionis Flaggschiff nicht ernstlich beeinträchtigt, und obwohl er wütend über die kriminelle Effizienz seiner Luftwaffe war, konnte er mit der

Genugtuung seinen Heimathafen anlaufen, dass sein wichtiger Konvoi sicher zu den libyschen Truppen durchgekommen war. Seine Flotte war zwar mit der berühmten Royal Navy handgemein geworden, hatte sich aber in diesem Gefecht, das später die Schlacht von Calabrien genannt wurde, jedenfalls nicht mit Schande bedeckt. Sie hatte dem italienischen Oberkommando auch klar gemacht, dass nichts gewonnen werden konnte, wenn die Flotte einen grösseren Kampf zu provozieren suchte. Man konnte die Konvois ohne ein solches Risiko von und nach Nordafrika fahrenlassen, solange die britische Flotte weit entfernt in Alexandria stationiert war und solange die Insel Malta nicht genügend offensive Streitkräfte in der Luft und zur See besass, die diese Lebensader bedrohen konnten.

Ein Trostpflaster für Cunninghams Flotte, die auf ihrer Rückfahrt von Neuem, allerdings wieder ohne weitere Schäden, bombardiert wurde, war die deutliche Abneigung des Feindes, ihr offen zu begegnen. Doch war sie einigermassen durch die neue Erfahrung der Angriffe aus der Luft erschüttert worden. Trotzdem gab es eine Tendenz, falsche Schlüsse aus den Ereignissen der verflossenen Tage zu ziehen: dass nämlich die Flotte in der Lage war, das Mittelmeer vom Stützpunkt in Ägypten aus zu kontrollieren und dass Bombenangriffe, obwohl sehr unangenehm, schliesslich doch auszuhalten waren. Sogar der Admiral hatte die Wahrheit noch nicht begriffen. Er schrieb: «Die Ereignisse

mussten den Italienern klar machen, dass ihre Luftstreitkräfte und U-Boote unsere Flotte nicht am Eindringen ins Zentrum des Mittelmeers hindern konnten und dass nur ihre Hauptflotte in der Lage war, unsere dortigen Operationen ernstlich zu stören.»

Das unmittelbare Eingreifen der deutschen Luftwaffe, die über bestens ausgebildete Sturzkampfbomber-Staffeln verfügte, ferner das Erscheinen der deutschen U-Boote, sofern sie vom Hauptkriegsschauplatz im Atlantik abgezogen werden konnten, mit ihren fähigen Kapitänen und tapferen Mannschaften, änderte dann alles vollständig. Aber es nimmt kaum wunder, dass in jenen ersten Tagen tatsächlich falsche Schlüsse gezogen wurden: Sie basierten auf der wenig wirksamen Tätigkeit der italienischen Luft- und U-Boot-Waffe.

Entscheidend für alles war die Tatsache, dass Mussolini ein Opportunist war, der im Grunde keine langfristigen Pläne für den Krieg hatte, in den er eingetreten war. Bei der Niederlage Frankreichs hatte er auf einen baldigen Rückzug der Briten vom Kriegsschauplatz und im Gefolge davon auf einen schnell zu rechtgezimmernten Frieden spekuliert, der ihm die Fortführung seiner Grossmachtpolitik in Nordafrika erlauben würde. Er war sich bewusst, dass Hitler keinen Krieg mit Grossbritannien wünschte. Tatsächlich streckte Hitler 1940 und bis ins Jahr 1941 hinein immer wieder Friedensfühler auf allen möglichen Wegen nach England aus. Was Mussolini nicht wusste, war, dass Hitlers wirkliche Ziele und Absichten immer auf Russland gerichtet waren. Hitler betrachtete den Krieg, der sich im Mittelmeer entwickelte, höchstens als einen Nebenschauplatz. Sicher konnte es nützlich sein, Ägypten und den Suezkanal unter die Kontrolle der Achse zu bringen, aber die Landkarten, die er ständig im Kopf hatte, enthielten die Grenzen Ostpreussens und die Gebiete jenseits davon. Die kleine Insel südlich Siziliens mit Namen Malta war wahrscheinlich erst an dem Tag in sein Bewusstsein gedrungen, als sein Verbündeter sie bombardierte.

Diese Begegnung zwischen zwei Schlachtflotten sollte die einzige während des ganzen Krieges bleiben, bei der die Hauptgeschwader wirklich aufeinandertrafen. Als sie in Malta bekannt wurde, wertete man sie als Beweis dafür, dass die Engländer weiterhin das Meer beherrschten, wenn auch nicht mehr von ihrem Hauptstützpunkt aus, Grand Harbour auf der Insel.

5. KAPITEL

Ereignisse in Nah und Fern

In diesem Sommer und Herbst wurde über das Schicksal der westlichen Welt in der Schlacht um England entschieden. Unwiderruflich wurde die gesamte Richtung, die der Krieg in den folgenden Jahren nehmen sollte, von einer Handvoll junger Männer bestimmt. Nur sehr wenige waren es in der Tat, die, wie die Männer am Thermopylenpass, «auf ihren Schultern den Himmel trugen.»¹ Es war nicht überraschend, dass zu dem Zeitpunkt, wo das Schicksal Grossbritanniens selbst in der Schwebe war, nur sehr wenig für die andere Insel in weiter Ferne, die sich jetzt in ähnlicher Gefahr befand, getan werden konnte. Tatsächlich ist eher bemerkenswert, dass überhaupt etwas getan wurde: Im August brachte ein alter Flugzeugträger, *Argus*, unter dem Schutz eines mächtigen Kampfverbandes, der bei Gibraltar zusammengezogen worden war (Force H), zwölf Hurricane-Jäger zur Entlastung nach Malta – sie flogen von einer Position südlich Sardinien ein, mitten im Herzen des Meeres. Dass diese Jäger in solch einem entscheidenden Augenblick der Geschichte Englands abgestellt wurden, ist der klare Beweis dafür, dass Churchill gewisse immer noch ablehnende Kreise von der wesentlichen Notwendigkeit, Malta um jeden Preis zu halten, überzeugt hatte. Es ist eine Tatsache, dass gar nicht so lange vorher eine Abteilung der Admiralität in London verärgert nach Malta gefunkt hatte und wissen wollte, warum Eigentum der Marine-Luftstreitkräfte (die vier Gloster Gladiator Zweimotorigen) der RAF übergeben worden sei. Deren Piloten flogen nämlich jetzt die drei übriggebliebenen Gladiators im Rachen der weit überlegenen italienischen Jäger und Bomber!² In diesem Augenblick ihrer Geschichte wurde die Stimmungslage auf der Insel treffend vom Gouverneur formuliert, übrigens umgekehrt bis zu einem gewissen Grad auch von ihm bestimmt. Dieser Mann verdient, in die Geschichte einzugehen, sein Name sollte im gleichen Atemzug mit La Vallette genannt werden, dem hervorragenden Grossmeister der Ritter, der die riesige Übermacht des Türkischen Reichs in der Hochblüte seiner militärischen Stärke zurückgeschlagen hatte. Der Name des Gouverneurs war William Dobbie, Generalleutnant der Britischen Armee, später wegen seiner Verdienste um Malta geadelt, Schotte und – was selten unter Schotten und noch seltener unter Militärs ist – ein Plymouth Brother. Nichts unterschied sich wohl so sehr von dem barocken Katholizismus der Malteser wie seine strenge Form des Protestantismus, und nichts war der fast mit-

telalterlichen Machtstellung der Priesterschaft der Insel unähnlicher als der Glaube der «Brüder», dass Staatskirchen Verrat an der geistlichen Priesterschaft aller Gläubigen und an der Führung des Heiligen Geistes seien. Aber Dobbie, der jeden Abend Familienandachten abhielt und dem seine eigenen Hausgenossen so viel Respekt bezeugten, dass Frau und Tochter auf die Füsse sprangen, wenn er den Raum betrat, war ein Mann nach dem Herzen der Malteser. Admiral Cunningham gab richtig wieder, was es mit diesem Soldaten auf sich hatte, der die Bewohner der Mittelmeerinsel so in seinen Bann zog: «[Er war] ein Mann aus Eisen. Seine tiefe Überzeugung von der Gerechtigkeit unserer Sache machte grossen Eindruck auf die sehr religiösen Malteser. Der felsenfeste ruhige Glaube, der sich in seinen fast jeden Abend stattfindenden Rundfunkansprachen bekundete, trug ganz wesentlich zur Aufrechterhaltung der Moral der Bevölkerung bei.»³ Am Tag der Kriegserklärung Italiens war es Dobbies erste Handlung als Oberkommandierender, dass er einen besonderen Tagesbefehl an die britische und maltesische Garnison ausgab:

«Der Entschluss der Regierung Ihrer Majestät, bis zum Sieg über unsere Feinde zu kämpfen, dürfte bei allen Rängen der Garnison von Malta mit grösster Befriedigung aufgenommen worden sein. Möglicherweise liegen harte Zeiten vor uns, aber ich weiss es: so hart sie auch sein mögen – der Mut und die Entschlossenheit aller Dienstgrade wird nicht wanken, und mit Gottes Hilfe werden wir diese Festung unversehrt erhalten. Ich rufe alle Offiziere und Mannschaften auf, demütig um Gottes Hilfe zu bitten, und im Glauben auf Ihn unerschütterlich ihre Pflicht zu tun.»

Liest man solche Worte viele Jahre später, so klingen sie wie der Ruf aus einer Vergangenheit, die unglaublich weit entfernt zu sein scheint.

Das Flüchtlingsproblem, das später ganz Europa heimsuchte, war die dringlichste Schwierigkeit für die Behörden der Insel. Nach den ersten Bombenangriffen fluteten Familien aus der Hauptstadt und ihrem Vorort Floriana und besonders aus den drei Städten, die das Herz der Gemeinden um die Werften bildeten, in Häuser, Schulen und andere öffentliche Gebäude in kleineren Städten und Dörfern, was unvermeidlich zu Komplikationen mit Gutsbesitzern und anderen Autoritäten führen musste. Die Gebiete, die teilweise oder fast ganz verlassen wurden, wimmelten bald von Hunden und Katzen, und zwar so sehr, dass zu mehreren Malen in den folgenden Jahren diese Nachkommen früherer zahmer Haustiere rücksichtslos dezimiert werden mussten. Abwasserbeseitigung und sanitäre Probleme zeigten sich vom ersten Stadium der Belagerung an und blieben

eine permanente Herausforderung. Die verlassenen zentralen Gebiete hatten Abwasseranlagen, nicht jedoch die meisten der abgelegenen Dörfer, in die jetzt die Flüchtlingsfamilien drängten. Sie besaßen nur Senkgruben. Ihre Leerung, wobei die Vorrichtungen für den Bedarf nicht ausreichten, und später der Mangel an Transportmitteln führten dazu, dass die Gesundheitsbehörden viele Monate lang im Hinblick auf den möglichen Ausbruch von Epidemien wie auf Kohlen sassen. Aber die Inselbewohner genossen doch manche grossen Vorteile, die den Menschenmassen der Industriestädte der nördlichen Länder wie Grossbritannien

und Deutschland fehlten, als sie in schwere Bedrängnis kamen: Z.B. drang die Meeresluft auch in die unterirdischen Bunker ein, wo viele Tausende von Menschen wie Troglodyten hausten.

Als nach den ersten Monaten selbst für diejenigen Männer in Whitehall, die früher Malta als nicht zu verteidigen abgeschrieben hatten, klar wurde, dass die Insel sogar trotz fehlenden Schutzes die Wucht des italienischen Angriffs aus der Luft aushalten konnte, verstand man die Situation Maltas als die eines Dolches, der ins Herz Italiens wies, besser. Churchill, Cunningham und eine Anzahl anderer hatten dies schon immer begriffen, und jetzt wurden zusätzlich zu dem Einflug weiterer Hurricanes, die es der Regia Aeronautica noch weniger ratsam erscheinen liessen, zumindest bei Tag über der Insel anzugreifen, und einigen Swordfish-Torpedofliegern zum Einsatz gegen italienische Schiffe Konvois von Osten und Westen her nach Malta auf die Reise geschickt, die weitere Materialien und militärischen Nachschub heranbrachten. Die U-Boote, die später so verheerend auf die Schiffsroute Italien-Libyen wirken sollten, spielten noch keine grosse Rolle. Bei denjenigen von ihnen, die bei der Kriegserklärung Mussolinis auf der Insel stationiert waren, handelte es sich um grosse, zuvor im Fernen Osten operierende Boote, die in den durchsichtigen Gewässern des Mittelmeers besonders verwundbar waren. Erst nach Ankunft der kleineren U-Boot-Typen von Grossbritannien über Gibraltar kam das tödliche Potential der U-Boot-Waffe voll zur Geltung. *Kalafrana*, die Basis der Flugboote in der Bucht von Marsaxlokk, empfing eine willkommene Verstärkung von Sunderland Flugbooten aus Alexandria, die trotz ihrer Verwundbarkeit durch moderne Jäger für Aufklärung, Sichtung und Zerstörung feindlicher U-Boote immer noch brauchbar genug waren. Im September wurden vier Marylands als zusätzliche Unterstützung der Flugaufklärung eingeflogen, bald darauf gefolgt von Wellington Bombern – eine wirkungsvolle Waffe, die feindlichen Häfen, Ankerplätzen und Schiffen während der Dauer des Krieges schwer zu schaffen

machte und an Schlagkraft mit der Zeit und dem Anwachsen ihrer Anzahl immer mehr zunahm.

Sich selbst überlassen auf ihrem einsamen Felsen, den Churchill einmal einen «unsinkbaren Flugzeugträger» nannte, vollzog sich bei den Menschenmassen Maltas eine seltsame Veränderung. Zum ersten war die soziale Struktur Maltas fast in mittelalterlicher Verfassung verblieben, was auch bedeutete, dass die Leute selten auf Reisen gingen – das mag freilich Menschen schwer eingehen, die in grossen Ländern mit modernen Verkehrssystemen leben. Bis zum Krieg unterschieden sich die Bewohner der Werftgebiete, vertraut mit Schiffen, Meer und den rauen Sitten und dem rüden Benehmen der britischen und anderer ausländischer Seeleute, in ihrem Aussehen von der Landbevölkerung keine 5 km entfernt ganz beträchtlich. Aber der frühzeitige Exodus aus den Hafentädten und -Siedlungen bedeutete, dass halbwegs moderne Menschen wieder zu bäuerlichen Ursprüngen zurückkehrten und dass Männer und Frauen, deren Leben ganz im Bannkreis des Dorfes aufging (Kirche, Freundesgruppe, Bar und Kaufladen, Acker und Stall), auf ihre Vettern aus dem frühen 20. Jahrhundert trafen. Denn trotz des Datums konnte man selbst für die «Waterkant» auf Malta nur vom Beginn des 20. Jahrhunderts sprechen. Ein Offizier der britischen Armee schrieb: «Als die Hampshires [sein Regiment] Anfang 1941 in Malta ankamen, hatten wir, nachdem wir uns akklimatisiert und mit den Leuten Bekanntschaft gemacht hatten, die Empfindung, ein Stück in die Vergangenheit zurück geraten zu sein; dass alles um uns herum 25 Jahre hinter unserer eigenen Kultur zurück war, hinter unserem eigenen Denken und unserem alltäglichen Lebenskampf. Auf jeden Fall handelte es sich hier nicht um denselben Lebenskampf, und wir trafen auf jene Mach'-dir-nichts-draus-Einstellung, die für die Bewohner Maltas das Leben glücklicher und leichter machte.»⁴ Und Dr. Jeremy Boissevain bemerkte in einer Monographie über das soziale Leben der Menschen auf Malta: «Der Krieg an und für sich wirkte als wesentlicher Faktor in derselben Richtung der sozialen Integration, denn die britischen Soldaten und die Leute aus den städtischen Gebieten wurden zur Vermeidung der Bombenangriffe aufs Land evakuiert und teilten so das Leben ihrer bäuerlichen Nachbarn. Jeder lernte allerhand vom anderen. Deshalb überrascht es nicht, dass viele Malteser, besonders in den Dörfern, den vergangenen Krieg als sozialen Markstein betrachten, eine Grenzscheide zwischen der früheren Abhängigkeit von der Landwirtschaft und der heutigen Lohnarbeit, zwischen Armut und relativem Wohlstand. «⁵ Krieg ist immer eine schreckliche und böse Geissel, aber die von ihm bewirkten Änderungen müssen es nicht sein.

Gegen Ende 1940 nahm der Wüstenfeldzug mit seinen gigantischen Ausmassen eine dramatische Wende. In den ersten Kriegsmonaten war die italienische Armee, zahlenmässig weit überlegen, doch schlecht ausgerüstet und mit schlechter Kampfmoral – wenigen Schmeckte ein Feldzug in der Wüste, und alle wünschten sich sehnlichst, wieder zu Hause zu sein –, gegen die dünnen Linien der britischen Armee vorgerückt und nach Ägypten hinein vorgestossen. Ziele waren der Suezkanal und die Ölroute zum Persischen Golf, doch bedeuteten sie den schwitzenden Soldaten und Matrosen wenig. Sie mussten wie immer Tod und Zerstörung ausbaden, die von ihren weit entfernten Herren und Meistern angezettelt worden waren.

Schon vor der lange vorbereiteten Offensive der britischen Armee gegen die italienischen Kräfte in der Wüste hatte das weitreichendste Ereignis des ersten Stadiums des Seekriegs stattgefunden; der Angriff der britischen Luftstreitkräfte auf die italienische Flotte in ihrem Stützpunkt Tarent, ein Angriff, der von den Swordfish-Torpedofliegern von HMS *Illustrious* aus durchgeführt wurde. HMS *Eagle* sollte ursprünglich ebenfalls daran teilnehmen, hatte aber in den vergangenen Monaten zu viele Schäden durch nahe Einschläge von Bomben aus grosser Höhe davongetragen. *Illustrious*, ein moderner Flugzeugträger mit gepanzertem Flugdeck, war zur Verstärkung von Admiral Cunninghams Flotte auf die Reise geschickt worden, ein Beweis dafür, dass man seine Notwendigkeit in den Gewässern des Mittelmeers begriffen hatte und dass die Bedeutung der Luftwaffe in Binnenmeeren in London nicht unbemerkt geblieben war, auch wenn sie sogar von Cunningham selbst etwas heruntergespielt wurde. Dieses brillante Beispiel für den Einsatz einer kombinierten See-Luft-Waffe, das gleichzeitig von den Japanern genauestens beobachtet wurde, änderte das Gleichgewicht im Mittelmeer wieder und gab den Briten, wenngleich nur für den Augenblick, das Selbstvertrauen zurück, das sie vor dem Zusammenbruch Frankreichs besessen hatten. Von dem Zeitpunkt an, da *Illustrious* mit der Flotte in Alexandria angekommen war, waren Pläne geschmiedet worden, einen Angriff aus der Luft mit Torpedo-Swordfish gegen die italienische Schlachtflotte in Tarent auszuführen. Da es unmöglich schien, ihr mit einer Flottenaktion beizukommen, blieb als einziger Weg, mit Hilfe der Luftwaffe den Italienern die gleichen oder schlimmere Verluste beizubringen, als es eine grössere Operation zur See vielleicht vermocht hätte. Natürlich war Tarent sehr stark verteidigt. Nur ein Nachtangriff aus grosser Entfernung, grösser, als nach allgemeiner Ansicht die normale Reichweite von Flugzeugen eines Trägers war, versprach hier Erfolg. Aber *Illustrious* hatte gerade aus Grossbri-

tannien Flugzeugtanks für grosse Reichweiten mitgebracht, so dass dies durchführbar wurde. Zu einem Zeitpunkt, da Maryland-Aufklärer aus Malta anzeigten, dass alle grösseren Einheiten der italienischen Flotte im Hafen versammelt waren, und indem man als Vorwand für die Anwesenheit der britischen Flotte auf See die Überfahrt eines Konvois nach Malta nahm, wurden die Flugzeuge am Abend des 11. November von einem Punkt in der Nachbarschaft der griechischen Insel Kephallonia aus gestartet. Der Angriff hatte überwältigenden Erfolg und rangiert in den Annalen der Royal Navy zu Recht neben Trafalgar. Auf einen Schlag wurde die Stärke der italienischen Schlachtflotte um drei Schlachtschiffe reduziert, wobei *Littorio* und *Dulio* für Monate ausfielen, während *Cavour* für immer kriegsuntauglich blieb. Nur *Vittorio Veneto* und *Cesare* entkamen. Der Flugzeugträger hatte sich als die wirksamste Waffe zur See erwiesen, dagegen schloss sich das Schlachtschiff der langen Reihe von Schiffen an, die einst die See beherrscht hatten, deren Tage aber vorbei waren. Der Rückzug der italienischen Flotte nach Neapel, ausserhalb der Reichweite von offensiven See-Luft-Streitkräften, und die höchst erfreuliche Steigerung des Kampfeswillens der britischen Flotte durch Tarent verdunkelten in diesem Moment noch die wahre Bedeutung dieses Sieges: die Demonstration der Überlegenheit der Luft über das Wasser. Zwei Konvois, einer von Alexandria und einer von Gibraltar, schlüpfen nach Malta durch, beide unter Geleit von Schlachtschiffen und Flugzeugträgern (*Ark Royal* begleitete den Konvoi im Westen, die im deutschen Rundfunk immer wieder als «gesunken» gemeldet wurde). Trotz der Bedrohung durch die italienische Flotte in Neapel, die klugerweise von Admiral Campioni doch zurückgehalten wurde, als ihm die Zusammensetzung des westlichen Konvois bekannt wurde, erreichten beide unbehelligt die Insel. Zusätzliche Truppen für die Garnison, Vorräte, motorisierte Transportfahrzeuge, Geschütze und Munition – alles war geeignet, ein Selbstvertrauen zu bestärken, das seit Cunninghams erstem Gefecht gegen die italienische Flotte ständig gewachsen war und durch Tarent noch gewaltigen Auftrieb bekommen hatte. Ein britischer Artillerie-Offizier schrieb: «Das Leben war fast normal. Zwar war noch keine Post gekommen, es gab also keine Briefe von zu Hause, aber essen und trinken konnte man im Überfluss, vorausgesetzt, man beschaffte es sich – denn Transportmittel waren sehr knapp. Einmal pro Woche wurde im Club getanzt; die Frauen trugen ihre Abendkleider, und viele Offiziere warfen sich für die Nacht in Schale: ihre ‚Blauen‘.»⁶ Das Laienspiel blühte, und regelmässig führen Bands die Vorposten ab, wo Soldaten an ihren Geschützen den Angriff vom Meer her erwarteten.

So klein Malta ist, es erweckt doch mit seinen knapp 250 qkm den Eindruck bedeutender Ausdehnung. Die ganze Inselgruppe ist kleiner als die Insel Wight, und doch gibt sie die Empfindung von aussergewöhnlicher Komplexität und dichter Besiedlung, was noch durch die nach Art der

Zwiebelhäute Schicht um Schicht gebauten alten Städtchen und Dörfer verstärkt wird. Hat man einmal die dichtbesiedelten Gebiete der Ostküste hinter sich gelassen, so entfaltet sich eine geradezu biblische Landschaft. Nur vereinzelt sprenkeln Bäume die sonhengleissende Bodenfläche, hier und da sind Olbäume verstreut, einsame uralte Johannisbrotbäume ragen auf, kleine Acker sind mit Kalksteinmüerchen gegen Wind und Winterregen eingefriedet, in der Ferne scheinen Bauernhäuser oft wieder mit dem Felsen zu verschmelzen, aus dessen Steinen sie erbaut sind, und nachts herrscht tiefe, dichte Finsternis. Es gab fast keine guten Strassen auf der Insel, die beste war noch die Militärstrasse an der Ostküste und eine Verbindung zwischen Valletta und der alten Hauptstadt Mdina im Inneren. Verliess man sie, so wurden die Strassen zu staubigen und schmutzigen Wegen und gingen bald in Pfade über, die sich zwischen Felsen und Feigendisteln hinzogen, auch an vereinzelt Steinhaufen vorbei, wo Mauern sich selbst überlassen und nie mehr ausgebessert worden waren. Entlang den Küsten, besonders im Westen, wo hohe Riffe ins Meer vorspringen, verwandelten sich die Wege meist eher in Ziegensteige. In diesen Teilen der Insel hatten die Soldaten an sorgfältig ausgewählten Stellen Geschütz-nester und Maschinengewehrstellungen errichtet, und das trübe blaue Flackern einer Kerolinlampe oder das hohe Summen eines Primus-Kochers war alles, woraus sich inmitten der dunklen alten Felsen auf ihre Anwesenheit schliessen liess. Nackte, steil abfallende Felsrücken, niemals bewohnt, seit die Insel aus dem Meer aufgestiegen war, die selbst für Ziegen kaum Lebensmöglichkeit boten, gaben jetzt manchmal Echos vom metallischen Klang der Soldatenstiefel oder -ausrüstung zurück. Wer Wochen oder Monate im Dienst an diesen einsamen Orten verbrachte, konnte sich dem gewaltigen Zauber der Zeiten nicht entziehen, die die maltesischen Inseln dichter und von weiter her zu umströmen scheinen als alle anderen Inseln dieses Meeres. In mond hellen Nächten warfen die Steinzeit-Tempel tiefe Schatten, im Vergleich dazu wirkten die Ruinen römischer Bauten in sanften Tälern fast modern. Für die Soldaten bedeutete die Ankunft einer Konzert-Band, die unterm tags in einem Pferdewagen eintraf, weit mehr als der wöchentliche Kinobesuch in der fernen Heimatstadt. Malta liegt tatsächlich südlich des Breitengrades von Tunis. Sein Klima ist nordafrikanisch, im Sommer treten Temperaturen bis über 32° Celsius auf. Das Land erwacht erst mit

den Regenfällen Ende September oder Anfang Oktober, die in ihrer Art für den Menschen des Nordens ebenso fremd sind wie die Feindschaft der Sonne. Schwer wie Monsunregen suchen sie die Insel heim, sie stöhnt und dampft unter ihnen, wenn die Wasserfluten als plötzliche Schlammflüsse in Wagenspuren, auf Strassen und Pfaden dahinströmen. Aus der Luft, wie es den Italienern jetzt vertraut war, lässt sich dann gut beobachten, wie die Insel in diesen Perioden um sich herum einen khakifarbenen Fleck in der klaren blauen See ausbreitet. Aber wenn der Sommer Menschen, die seine Bruthitze und grausame Trockenheit nicht gewohnt waren, auf eine harte Probe stellte, so wartete auch der Winter, selbst nach dem Ende der Regenzeit, mit seinen Unannehmlichkeiten auf. Obwohl die Temperatur selten unter 10° Celsius fiel, so blies doch der Wind von den schneebedeckten Bergen Siziliens und dem grossen Ätna im Norden mit schneidender Kälte, und die Insel wurde, sobald sie das Regenwasser aufgesaugt hatte, feucht und zugig wie ein alter Steinkorridor. Die Leute in ihren Bunkern und die Funker, Chiffrier-Offiziere und Codeknacker tief unten in den Festungen wie St. Angelo und Lascaris, brauchten dann dringend das Kerosin, das die jüngsten Konvois herbeigeschafft hatten. Sommer, das hiess ein Minimum an Kleidung: Shorts und Stahlhelme in den Geschützstellungen, während Winter denselben Aufwand an Kleidung bedeutete, wie wenn die Briten wieder zurück in der Heimat waren. Die Umstände waren winterlich, als sie alle die Nachrichten vom britischen Vormarsch in der Cyrenaika erfuhren. Die italienische Armee unter Marschall Graziani wurde aus ihren Stellungen in Ägypten geworfen, und zwar von General Wavells Nil-Armee, die dabei fast auf einen Schlag 30'000 Gefangene machte. Gleichzeitig führte Mussolinis missglückter Angriff auf Griechenland und die damit unvermeidlich verbundene Beanspruchung der italienischen Luftwaffe zu weiterer Verringerung des Drucks auf Malta. Unglücklicherweise konnte es jetzt aufgrund der Missgeschicke und der Unfähigkeit seines Verbündeten nicht ausbleiben, dass der deutsche Diktator auf das Mittelmeer und seine mögliche Bedeutung als Kriegsschauplatz aufmerksam wurde. Seine ungeheuren Erfolge auf dem Kontinent, die alles bei weitem in den Schatten stellten, was bisher ein europäischer Kriegsherr erreicht hatte, hatten ihn bislang daran gehindert, dem Meer im Süden und den Abenteuern seines Achsenpartners grosse Beachtung zu schenken. Derweilen neigte sich das Jahr in Malta seinem Ende zu, man hatte das angenehme Gefühl, dass die Royal Navy sich wieder zum Herrn des Meeres aufgeschwungen hatte, dass die Briten und ihre Verbündeten die italienischen Streitkräfte in der Wüste umherjagten und dass die Gefahr aus der Luft sich verringert hatte, ja geschwunden war, und viele begannen nach Hause zurückzukehren

und das Leben in den Bunkern hinter sich zu lassen. Nahrung schien ziemlich reichlich vorhanden zu sein, geschlossene Bars öffneten ihre altmodischen Schwingtüren wieder, auch Schulen in den bedrohten Gebieten wurden wieder eröffnet, und Soldaten ebenso wie Seeleute und Zivilisten hofften allmählich, dass die Drohung aus der Luft vom Norden her erduldet und ausgestanden sei.

Wie zur Krönung dieser optimistischen Stimmung erlebten die Wachen auf den Verteidigungsanlagen und die Einwohner von Valletta eine Weihnachtsüberrashung vom Meer her. Am frühen Nachmittag des 20. Dezember wurde Cunninghams Flaggschiff *Warspite* mit Zerstörer-Eskorte gesichtet, als es vor der Ostküste auftauchte. Sie und das Schlachtschiff *Valiant* hatten soeben die mit Grossbritannien verbündeten Griechen beim Bombardement der albanischen Stadt Valona unterstützt, des Haupthafens der italienischen Armee in diesem Gebiet, während andere Flotteneinheiten vor der tunesischen Küste auf der Suche nach feindlichen Konvois umherschwärzten. Cunningham schrieb: «Wir wandten uns dann nach Malta, und da für einige Zeit die Situation recht ruhig gewesen war, entschloss ich mich, *Warspite* für ein oder zwei Nächte in Grand Harbour ankern zu lassen, während die Zerstörer auftankten ...

Es war unser erster Besuch seit Mai, die Nachricht von unserer Ankunft hatte sich schnell verbreitet! Als wir unter dem Spiel unserer Kapellen, die Soldaten in Paradeaufstellung, einfuhren, waren die Barraccas und andere Aussichtspunkte schwarz von laut jubelnden Maltesern. Unsere Aufnahme war überwältigend und bewegend. Ich ging herum und machte Besuche bei all unseren Freunden, sobald ich zwischen offizielleren Besprechungen Zeit hatte. Das Haus der Admiralität sah etwas verwahrlost und sehr verlassen aus, in der Halle begegnete mir mein Kapellmeister und unsere beiden maltesischen Aufwartefrauen, die beide vor Rührung weinten und fragten, ob ich meine Frau nicht zur Rückkehr überreden könnte.

Den nächsten Morgen schritt ich mit Vizeadmiral Sir Wilbraham Ford das ganze Werftgelände ab, wobei ich mich durch Mengen von aufgeregten Arbeitern durchdrängen musste, die ‚God save the King‘ und ‚Rule Britannia‘ sangen. Nur mit Mühe konnte ich verhindern, dass ich herumgetragen wurde, und musste mehr als ein Dutzend Stegreifredner halten, in denen ich jedem, der es hören wollte, sagte, wie sehr die Flotte noch auf sie angewiesen sei, und sie zu der grossartigen Haltung beglückwünschte, mit der sie unter unaufhörlichem Beschuss und grössten Schwierigkeiten ihre Pflicht getan hätten. Es war ein sehr bewegendes Erlebnis, und wieder einmal wurde mir klar, welch einen Ge-

winn Sir Wilbraham Ford darstellte. Ich hatte einige Begegnungen mit dem Gouverneur, Generalleutnant William Dobbie, auch er ein grossartiger Mann und ein Turm in der Schlacht. Mein Stab diskutierte die Nachschublage. Wir blieben etwa 40 Stunden in Malta, völlig unbehelligt von irgendeinem Luftangriff. Es war ein äusserst nützlicher Besuch. «⁷

Als *Warspite* aus Grand Harbour wieder abdampfte, umgeben von übermütig schaukelnden Zerstörern im winterblauen Wasser, hofften alle, die ihrer Abfahrt zusahen, sie wäre der Vorbote glücklicher Zeiten, in denen die grossen grauen Schiffe wieder das Bild der Häfen beherrschten und das Gewimmel der kleineren Fahrzeuge die Buchten und Einschnitte heimsuchte. Hitler jedoch war zu dem Schluss gekommen, dass man dem Achsenpartner seine kriegerischen Unternehmungen, zuerst über Malta selbst, dessen Eroberung er schon längst erwartet hatte, dann in der Cyrenaika und jetzt in Griechenland, nicht länger als dilettantische Harlekinaden durchgehen lassen durfte. Sie bedeuteten eine wirkliche Bedrohung für Europas Neuordnung. Der Kontinent war erobert, zum ersten Mal hatte Hitler Gelegenheit, für den Mittelmeer-Schauplatz jene Art von Plänen zu entwickeln, die für die Schlacht um England untauglich, doch für die Eroberung städtischer Gebiete ideal waren, wo es wenig oder gar keine Luftverteidigung gab. Im Dezember begann die Verlegung des Fliegerkorps X von Norwegen durch Europa bis zu den Flugplätzen Süditaliens und Siziliens.

6. KAPITEL

Die Deutschen greifen ein

Fliegerkorps X, unter dem Kommando von General Geissler, war eine Eliteeinheit, die während des norwegischen Feldzuges und in späteren Angriffen auf England ihren Hätetest bestanden hatte. Es war die Creme der Luftwaffe, besonders in taktischem Flug gegen Schiffe geschult, und bestand aus Sturzbombern: «reinen» Sturzbombern, den Stuka 87, und Gleit-Sturzbombern, den leichtmotorigen Junkers 88. Sie waren die Vorhut von weiteren 350 Heinkel- und Junkers-Bombern und einer Eskorte von Messerschmitt-Jägern, die den wenigen Hurricanes auf Malta mehr als gewachsen waren. Das deutsche Oberkommando hatte die Schwächen der Regia Aeronautica und den durch den Einsatz von *Illustrious* und der anderen Flugzeugträger erzielten britischen Erfolg genau zur Kenntnis genommen und für Fliegerkorps X bei seiner Ankunft im Mittelmeer mit erleichterter Zustimmung der Italiener eine Prioritätenliste aufgestellt. Es sollte gemeinsam mit den Italienern feindliche Marineeinheiten auf hoher See angreifen, die Stützpunkte in Malta und Alexandria funktionsunfähig machen und den Suezkanal sowie die Zufahrten zu allen Häfen und Anlegeplätzen in feindlicher Hand Terminen. An der Spitze der Liste befand sich der schlichte Befehl: «Versenken von *Illustrious*.»

Weihnachten 1940 auf Malta hatte, trotz der Verdunkelung und ständiger Alarmbereitschaft, fast etwas von Friedenszeiten. Natürlich fehlten die erleuchteten Krippen in den Kirchenportalen oder die Figuren der Weihnachtsgeschichte in den Fenstern der Privathäuser, auch konnte die traditionelle Weihnachtsmesse um Mitternacht nicht gefeiert werden, aber auf der ganzen Insel wurden am Nachmittag des Heiligen Abends Gottesdienste gehalten. Soldaten im Dienst organisierten ihre eigenen Feiern, doch wurden die Malteser, deren Häuser zerstört und die in Bunker oder in die Gebiete für Evakuierte ausserhalb der Hafengebiete gebracht worden waren, nicht vergessen. Luftschutzwarte und «Schutzbeauftragte» trafen sich und veranstalteten Weihnachtsfeiern für die Kinder. Joseph Micalleff erinnert sich, wie in Cottonera, im Herzen der Werftbezirke, nach Gottesdienst und Abendmahl «die Menschen den ganzen Tag fröhlich bei Gesang und Streichmusik beisammen sassen.»¹

Die meisten Kinos öffneten einige Zeit vor Weihnachten, beruhigt durch das Nachlassen der Bombenangriffe (bis zum Jahresende zählte man 200 Luftan-

griffe), und oft mussten Vorstellungen dreimal täglich gegeben werden, während aktuelle Wochenschauen vom fernen Krieg im Atlantik und sonstwo, die mit den jüngsten Konvois gekommen waren, die Belagerten daran erinnerten, dass sie in ihrem Kampf nicht allein waren. Das Königliche Opernhaus in Valletta eröffnete ein Angebot weihnachtlicher Unterhaltung, die mit einer komischen Oper auf Maltesisch begann. Luftschutzbunker wurden mit Girlanden und Fahnen geschmückt, Militärkapellen belebten den Feiertag, Fussballspiele fanden statt, wobei zivile und Soldaten-Mannschaften im Empirestadion gegeneinander antraten. (Die Malteser hatten schon viele Jahre vor Europa und der übrigen Welt leidenschaftliche Zuneigung zu diesem englischen Sport gefasst.) Die Italiener hielten über Weihnachten Frieden, entsprechend ihren eigenen alten Überlieferungen, und die Regia Aeronautica blieb die Woche über auf dem Boden. Auf den Flugplätzen Catania und Comiso in Sizilien richtete sich die Luftwaffe ein.

Ein harter, kalter Winter lag über ganz Europa. Überall mussten die Besiegten lernen, sich an ihre neue Lage zu gewöhnen. Die Kälte vom Norden der Insel her – Schnee auf den Madonie- und Nebrodi-Bergen Siziliens sowie auf dem Ätna und seinen Ausläufern – führte zu einem jener kleinen Wunder, wie sie sich auf Malta nur ein- oder zweimal in einer Generation ereignen: Am Morgen des 17. Dezember trieben Schneeschauer über die alte ummauerte Hauptstadt Mdina und ihren Vorort Rabat. Schnee ist so selten auf Malta², dass die Leute ihre Kinder aus den Häusern riefen und Babies in die Höhe hielten, damit sie die schnellen Wirbel dieses kurzlebigen «geheimnisvollen Stoffes» sehen sollten. Unterdessen wurden auf dem Luftstützpunkt Luqa und anderen Militärstützpunkten und Kasernen auf der ganzen Insel Kinder mit Feiern und Geschenken unterhalten.

Gleichzeitig begannen die schwarzflügeligen, mit Rädern gesprenkelten Unglücksvögel der Stuka 87 Angriffe in Formation von der sizilianischen Küste aus auf fiktive Ziele zu üben, die das Flugdeck eines Flugzeugträgers darstellen sollten.

Anfang Dezember sollte «Operation Excess», die Fahrt zweier wichtiger Konvois durchs Mittelmeer, stattfinden, einer von Gibraltar, der andere von Alexandria aus. Dieser Termin wurde wegen der im Atlantik durch den deutschen Kreuzer *Hipper* verursachten Verwirrung aufgehoben und auf Anfang Januar 1941 verschoben. Vier grosse Frachter unter Geleitschutz von Admiral Somervilles Force H sollten von Gibraltar aus ins Zentrum des Mittelmeers gebracht werden, drei davon mit Bestimmung Piräus, um Grossbritanniens griechischen Verbündeten zu unterstützen, und einer mit Bestimmung Malta, der 4'000 Ton-

nen Munition und, fast ebenso wichtig, 3'000 Tonnen Saatkartoffeln geladen hatte.

Zur gleichen Zeit wollte Admiral Cunningham einen Oltanker nach der Sudabucht in Kreta geleiten und zwei Frachter mit allgemeinem Nachschub, Treibstoff und Benzin nach Malta. Leere Frachter, die in Malta warteten, sollten dann unter Geleitschutz nach Alexandria zurückfahren. Die Gefahr, die noch von den in diesen Gewässern verbliebenen italienischen Seeschlachtschiffen ausging, wurde am Abend des 8. Januar fast beseitigt, als Wellington-Bomber von Malta aus Neapel, jetzt Haupthafen der italienischen Flotte, angriffen und das Schlachtschiff *Giulio Cesare* schwer beschädigten, mit dem Ergebnis, dass sowohl sie als auch die *Vittorio Veneto* sich schleunigst nach Genua im Norden zurückzogen. Die Insel zeigte bereits, wie sehr sie die Kriegshandlungen beeinflussen konnte.

Da also eine Intervention italienischer Überwasserschiffe kaum mehr zu befürchten war, sah es so aus, als ob die schwierige Operation der Passage dieser beiden Konvois durch das Mittelmeer ohne Komplikationen ablaufen würde.

Zwei italienische Zerstörer, die einem Konvoi Geleitschutz gaben, hatten das Pech, dem britischen Kreuzer *Bonaventure* und dem Zerstörer *Hereward* in die Arme zu laufen, wobei der eine versenkt wurde, der andere beschädigt entkam. Der einzige britische Verlust in diesem Bereich war der Zerstörer *Gallant*, der in das tückische Minenfeld vor der italienischen Inselfestung Pantellaria geriet und dessen Bug abgerissen wurde. Er wurde am Heck ins Schlepptau genommen und mit Geleitkreuzern nach Malta überführt, wo er zusammen mit anderen vom Krieg beschädigten Schiffen die folgenden Jahre liegenblieb. Am Morgen des 9. Januar wurden Konvoi und Geleitschutz aus Gibraltar von zehn Savoia-Bombern in der üblichen Technik aus grosser Höhe angegriffen, was zwar zur Vorsicht zwang, aber nicht sehr wirkungsvoll war. Ringsum das Schlachtschiff *Malaya* und den Kreuzer *Gloucester* gab es Einschläge, aber sie kamen heil davon, während Fulmar-Jäger von *Ark Royal* zwei Bomber vom Himmel holten. Unterdessen schickte sich Cunninghams Streitmacht von Osten herankommend an, Sommervilles Konvoi zu sichern, sobald Force H nach Gibraltar zurückgekehrt war.

Cunninghams Hauptmacht bestand jetzt aus *Warspite*, dem Schlachtschiff *Valiant*, dem Flugzeugträger *Illustrious* und einer Eskorte von 5 Zerstörern. Sie wurden von beschattenden Jägern gemeldet, von denen einer durch Jäger der *Illustrious* abgeschossen wurde. Obwohl die Position der britischen Flotte der Achse schon seit eifriger Zeit bekannt war, war es einer Anzahl von Bombern, die nach der Alexandria-Flotte Ausschau hielten, am Vortag nicht geglückt, sie

zu finden. Aber am 10. Januar war klar, dass sie geortet worden war, so dass die Fulmar-Jäger ständig in der Erwartung weiterer Flugzeuge in der Luft bleiben mussten. Es war ein klarer, fast windstillter Tag mit einer Durchsichtigkeit der Luft, die im Winter im Mittelmeer oft auftritt. Die Flotte war in Alarmbereitschaft, gefasst auf Höhenbombardements oder Torpedo-Flugzeuge, woran sie sich während der jüngsten Monate schon gewöhnt hatte. Um 12.20 kam ein Paar von Savoia-Torpedo-Bombern im Tiefflug über das Meer heran und zog alle Aufmerksamkeit auf ihren Angriff, der offensichtlich *Illustrions* galt, während die patrouillierenden Jäger sofort nach unten tauchten, als sie das Geschützfeuer der Flotte bemerkten. Die Savoias lösten ihre Torpedos aus, verfehlten jedoch den Flugzeugträger, der manövrierte, um ihnen auszuweichen, und gerade noch am Heck von *Valiant* vorbeikam, und jagten dicht über dem Wasser nach Sizilien davon. Die Jäger ihnen nach. Es war 12.28, ein Angriff war zurückgeschlagen, die Fulmars, die im Einsatz gewesen waren, hatten die Verfolgung der Italiener aufgenommen, der Himmel war leer. Ein weiterer Flug von Fulmars war für 12.35 vorgesehen.

Um 12.30 zeigte ein fransiger Fleck auf dem damals schon installierten Radarschirm an Bord der *Illustrious* einen grossen Pulk von Flugzeugen im Norden der Flotte an. Weder Offiziere noch Techniker, die sich zu jener Zeit an Bord befanden, hatten bis dahin etwas Vergleichbares gesehen. Normalerweise gaben einige «Schattenpunkte» den Anflug eines Aufklärungsflugzeugs oder, wie noch jüngst, einiger Bomber zu erkennen. Das hier unterschied sich deutlich davon: Eine grosse Gruppe von Flugzeugen war von Sizilien unterwegs. Kapitän Boyd von der *Illustrious* hatte soeben seinem Oberbefehlshaber den üblichen Funkspruch durchgegeben, mit dem er um Erlaubnis bat, sich gegen den Wind zu legen, damit die nächste Welle der Fulmars 12.34 starten konnte, als plötzlich, für jeden auf den Oberdecks aller Schiffe deutlich erkennbar, eine dunkle Masse von Flugzeugen in Sicht kam. Es waren die Junkers 87, Stukas, 40 insgesamt, dahinter eine neue Welle von Junkers 88: Fliegerkorps X war über dem Mittelmeer eingetroffen.

Der nun folgende Angriff war, wie Ian Cameron schrieb, «eine der grossen fliegerischen Leistungen des Krieges, vergleichbar mit der Demontage der italienischen Flotte in Tarent, Guy Gibsons Zerstörung des Möhne-Damms, der Bombardierung des Amsterdamer Gefängnisses durch Moskitos oder dem Angriff der Luftstreitkräfte auf die *Tirpitz* bei den Barrakudas.»³

Sie kamen ohne Rücksicht auf den starken Sperriegel, der von der Artillerie der

Flotte gelegt wurde, in 4'000 m Höhe und stürzten sich dann in zwei Formationen hinab, die eine mit 30 Flugzeugen voll auf *Illustrious* konzentriert, die anderen zehn scherten zum Angriff auf die zwei Schlachtschiffe aus.

Erstmals in einem Krieg wurde die Verwundbarkeit der See durch die neue Macht aus der Luft evident. Plötzlich hatte sich alles verändert. Es hat andere solche Momente in der langen Geschichte menschlicher Gewaltanwendung gegeben, z.B. als ein Schwarm von Pfeilen gegen gepanzerte Ritter oder der Donner des ersten Belagerungsgeschützes vor Steinmauern für immer einen Wandel in der gesamten Kriegstechnik verursachten. Hier geschah etwas Ähnliches, und sogar die bedrohten Zuschauer konnten nur staunen: «Es blieb uns nichts übrig, als das Können und die Präzision bei dem Ganzen zu bewundern. Die Angreifer drückten ihre Maschinen bis auf Kernschussweite ans Ziel heran, und während sie sie wieder hochrissen, konnte man einige von ihnen über das Flugdeck der *Illustrious* noch unterhalb Schornsteinhöhe jagen sehen.»⁴ Admiral Cunningham war so verblüfft, dass er kaum Notiz von einer 1'000-Pfund-Bombe zu nehmen schien, die über seine eigene Brücke sauste und, ohne das Vorderdeck zu treffen, gegen den Ankerflug steuerbord am Bug des Schlachtschiffs prallte.

Einige Angreifer stürzten sich aus der vollen Höhe von 4'000 m, in der sie angefliegen waren, in die Tiefe, andere fingen die Maschine nach der Hälfte der Anflughöhe geschickt ab und gingen dann zum Sturzflug für den Bombenabwurf über. Die Winkel ihres schliesslichen Sturzfluges unterschieden sich leicht von Pilot zu Pilot, aber einige waren bis zu 80° steil, bevor sie unter Verwendung ihrer Bremsklappen, nach Abladen der Bombenlast, in geraden Flug übergingen. Der heulende Sirenenklang einer Stuka im Sturzflug, die Blitze ihrer Geschütze und das Wissen von dem sausenden Tod, den sie mit sich trug, war etwas, was die Menschen, über die sie hinwegjagten, niemals vergassen, selbst unter allen anderen Schrecken des Krieges nicht.

Der Angriff hatte 12.38 begonnen. Sechseinhalb Minuten später war alles vorüber, auf Seehöhe flogen die Stukas im Zick-Zack-Kurs Richtung Sizilien davon. Die Fulmars, die zuvor aufgestiegen waren, um die Verfolgung der italienischen Torpedobomber aufzunehten, waren nicht in der Lage gewesen, wieder Höhe zu gewinnen, bevor der wirkliche Angriff begann, und die Ersatzmaschinen hatten gerade ertst die Startbahn verlassen. Sie waren völlig überrascht worden, und unterhalb statt über den Angreifern kämpften sie verzweifelt, um die Bomber im Sturzflug zu erwischen. Fünf Sturzbomber wurden abgeschos-

sen, die letzten zehn der Angreifer wurden beim Bombenwurf erheblich durch die kreisenden, feuernenden Jäger gestört. Eins war den Flugzeugführern der *Illustrious* jedoch klar – sie würden nicht auf ihr Mutterschiff zurückkehren können. Wären nicht die verzweifelten Anstrengungen ihrer eigenen Maschinen gewesen, so wäre fraglich, ob die *Illustrious* überhaupt überlebt hätte. Jedenfalls war sie in den sechseinhalb Minuten, da General Geisslers Eliteteam sein Können bewies, so schwer beschädigt worden, dass sie für viele Monate ausser Gefecht war, wenn sie überhaupt überlebte und zur Reparatur auf irgendein Dock gebracht werden konnte. Ihre einzig mögliche Bestimmung war jetzt Malta.

Die Anwesenheit der Luftwaffe in Sizilien war durch Aufklärungsflüge von der Insel aus bekannt gewesen. Einige der Betroffenen, Zivilisten wie Militärs, hatten schon ein merkwürdiges Gefühl des Unbehagens empfunden, das in ihnen sicherlich gerade durch das Schweigen ihrer vorgesetzten Offiziere entstanden war, die zwar etwas wussten, aber nichts sagten. Die Wirkungen der katastrophalen Bombardierung von Städten in Europa wurden in ihrer Bedeutung von allen voll verstanden, die Maltas Lage in diesem mediterranen Krieg einzuschätzen hatten. Dieser Kriegsschauplatz wurde jetzt schnell zum einzigen Schlachtfeld, auf dem die Kontrahenten gegenseitig ihre Kräfte messen konnten. Wenn erst einmal die volle Wucht der deutschen Kriegsmacht die kleine Insel traf – konnte die Bevölkerung das aushalten? Es ist sehr zweifelhaft, ob sich in diesem Augenblick diese Frage der Kampfmoral den britischen Führern überhaupt stellte. Sollte man die Malteser auffordern, es auszuhalten? Würden sie, oder könnten sie es aushalten – das war die grosse Frage. Sie sollte ihre Antwort finden, als HMS *Illustrious* in den grossen Hafen der kleinen Kolonie einlief. Es war richtig, dass die Bevölkerung Maltas darum nachgesucht hatte, eine britische Kolonie zu werden, doch war das in einem ganz anderen Jahrhundert gewesen, und obgleich die Männer Maltas sich während der Belagerung Vallettas seinerzeit dauernd dem Feuer der Franzosen ausgesetzt hatten, konnten sie damals doch sicher sein, dass ihre Frauen und Kinder sich in ihren Häusern in den Dörfern in Sicherheit befanden.

Der Flug der Fulmars, die zu Beginn des Angriffs starteten, ging buchstäblich durch die Wasserfontänen hindurch, die von Einschlägen von 1'000-Pfund-Bomben herrührten. Wenn es ihnen nicht gelungen wäre, in die Luft zu kommen, so wäre *Illustrious* zweifellos noch schlimmer getroffen worden, als es der Fall war, höchstwahrscheinlich sogar gesunken. Lediglich die Panzerung ihres Flugdecks bewahrte sie vor diesem Schicksal, und sie rappelte sich wieder auf, obwohl sie von sechs 1'000-Pfündern getroffen worden war. Ihr Steuerru-

der war ausser Gefecht gesetzt, Bomben waren auf die Aufzüge gefallen, mit denen die Flugzeuge vom Unterdeck auf- und niedergelassen wurden, riesige Flammen, gespeist vom Flugbenzin, fauchten durch den Laderaum, etwa 50% der 4,5-Zoll-Flak waren zerstört, Treibstofftanks und Munition explodiert und die Verluste an Menschen schwer. Was aber vor allem zählte, war der Umstand, dass die Hauptmaschinen des Schiffs trotz schwerer Beschädigungen noch arbeiteten, so dass es mit fast 20 Knoten fahren konnte. Einige Zeit lang kreiselte es unkontrolliert. Da es sein Steuerruder verloren hatte, war die einzige Möglichkeit, sie nach Malta zu bringen, die, dass man die Ruder mittschiffs festrammte und die Tourenzahlen der Hauptmaschinen so variierte, dass ein mehr oder weniger stabiler Kurs zustande kam.

Stunden um Stunden dauerte der Kampf um *Illustrious* an, die Heizer in den Maschinenräumen wurden fast ohnmächtig vor Hitze, und der Kapitän schwebte ständig in Angst, dass die Magazine in die Luft gingen – er setzte sie nicht unter Wasser, aus Furcht vor weiteren Angriffen, bei denen der letzte Rest der Feuerkraft eingesetzt werden musste. Seine Entscheidung stellte sich als richtig heraus. Denn sie kamen zurück.

Zunächst griffen Savoia-Bomber an. Doch wie üblich kamen sie nicht so weit herunter, um für das Geschützfeuer der Flotte erreichbar zu sein, so dass, ebenfalls wie gewöhnlich, ihre Angriffe aus grosser Höhe unwirksam waren. Dann erschienen kurz nach 16.00 wieder die Stukas, diesmal nur 15, aber begleitet von Messerschmitt-Jägern. Die Fulmars, die zuvor nach Malta geflogen waren, um dort Treibstoff und Munition aufzunehmen, warteten auf sie, hoch in der Luft und gut vorbereitet. Obwohl die Fulmar ein langsam steigendes Flugzeug und der Messerschmitt kaum gewachsen war, gelang es ihnen, den Angriff zu brechen, wobei einige Stukas abgeschossen, andere beschädigt wurden. Diese Art von neuartigem Einzelkampf über der Flotte hob die Moral der Briten wieder, die nach dem ersten Eindruck, dass landgestützte Sturkbomber einfach nicht aufzuhalten waren, schwer angeschlagen, doch jedenfalls nicht ganz gesunken war. Der Angriff auf Tarent hatte das Ende des Schlachtschiffs als des wirkungsvollsten Überwasserschiffs signalisiert, der Angriff auf *Illustrious* kündigte die letztendliche Nutzlosigkeit des Flugzeugträgers an, zumindest in einem Binnenmeer wie dem Mittelmeer.

Mit schwerer Schlagseite, Tausende Tonnen Wasser, das hin- und herschwappte, im Innern des Schiffs, einige Brandherde immer noch ausser Kontrolle, mit vielen Toten und Sterbenden an Bord, befand sich die *Illustrious* bei Sonnenuntergang etwa 25 km vor Malta. Beim letzten Stuka-Angriff war nur

ein Bomber durchgekommen, aber sein 1'000-Pfünder war fast die Totenglocke für das Schiff gewesen, denn er prallte in der Nähe des hinteren Aufzugs auf, durchschlug die Panzerung und explodierte im Innern. Der Mond schien, während das grosse Schiff, das nur mit Hilfe der Maschinen steuerte, auf die freie Fahrrinne von Grand Harbour zufuhr. Da kam der letzte Angriff des Tages: Torpedobomber. Sie wurden von dem Flak-Sperrfeuer abgeschlagen, ihre Absicht misslang. Ein Torpedotreffer hätte das Schiff sicherlich auf Grund geschickt. Ein Funksignal aus Malta, dass Torpedobomber im Anflug auf die Insel seien, hatte den Flugzeugträger und seine Zerstörerescorte vor diesem letzten Angriff alarmiert.

Den ganzen Tag über war auf den Ablauf der Ereignisse in Räumen tief unter dem Felsen Malτας reagiert worden, und in Hal Far, der Basis der See-Luft-Streitkräfte, hatten die Fulmar-Piloten ihre Berichte abgegeben, immer wenn sie zur Aufnahme von Treibstoff und Munition anlangten. Aber selbst in den abgelegensten Dörfern hatte der Lärm des Gefechts und der Geschützdonner über der jetzt dunklen See die Inselbewohner darauf aufmerksam gemacht, dass in der Nähe von Malta eine Seeschlacht im Gange war. Kaum konnten auch die Flüge von kommenden und gehenden Fulmars während des Tages den Augen der Bauern entgehen, die Jahr für Jahr im Frühling und Herbst den regelmässigen Schwärmen der Zugvögel am Himmel zwischen Afrika und Europa entgegenpähten, bis sie in Reichweite ihrer Flinten kamen.

Die Frachtschiffe, deretwegen das ganze Gefecht stattgefunden hatte, waren inzwischen sicher in Grand Harbour eingelaufen. Man begann mit der Entladung lebenswichtiger Ausrüstung, von Munition und Vorräten. 10 Uhr nachts schob sich die dunkle Silhouette von *Illustrious* mit Hilfe von starken Schaufelrad-Schleppern, ein erschöpfter Gladiator, in den Hafen und wurde in der Parlatorio-Werft in French Creek in Sicherheit gebracht. Noch stieg Rauch von ihr auf, der Gestank von brennendem Pulver, Flugbenzin, Öl und Blut und Kampfschweiss lag über ihr. So erhob der Krieg sein nacktes Antlitz mitten über der Insel.

7. KAPITEL

Die Kriegsfurie wütet

Auf die alte unbezwingbare Festung der Ritter des HI. Johannes sollte bald die ungeheure Wucht eines Angriffs niedergehen, weit gewaltiger als der grosse Türke auf dem Gipfel der Macht des osmanischen Reiches sich das je hätte vorstellen können. Vorerst aber herrschte Ruhe vor dem Sturm. Es war, als ob sogar die Eroberer Europas für einen Augenblick von den Verlusten ausser Fassung gebracht waren, die ihre Elitestaffeln durch das Geschützfeuer der Flotte hatten hinnehmen müssen. Wie sie durch Erkundungsflüge vom 11. Januar wussten, ragte ihr Hauptziel immer noch unbezungen über die Wasseroberfläche am hinteren Ende des Grand Harbour empor. Ein weiterer Angriff musste unbedingt kommen.

Aber Berichte der Verbündeten über die Dichte des Flakfeuers über diesem Gebiet – die sicher etwas übertrieben waren, um die Wirkungslosigkeit des eigenen Bombardements auf die Insel zu erklären – gaben Anlass zu sorgfältigster zu sorgfältigster Vorbereitung. In der Zwischenzeit konnten sie auf andere Erfolge verweisen.

So wurden die beiden britischen Kreuzer, die derp havarierten Zerstörer *Galant* Geleitschutz nach Malta gegeben hatten und wieder Anschluss an die Flotte suchten, von Sturzbombern direkt aus 4er Sonne angegriffen – Radar ausgerüstet war. Die *Gloucester* wurde auf der Brücke von einer Bombe getroffen, die bis ins Innere des Schiffes durchschlug, aber nicht explodierte, doch der Kreuzer *Southampton* wurde zweimal erwischt, und zwar so schwer, dass er aufgegeben und mit Torpedo versenkt werden musste. Die Ankunft der Luftwaffe im Mittelmeer hatte das Mächtegleichgewicht abrupt völlig verändert.

Es konnte keine Frage sein, dass die *Illustrious* in Malta wiederhergestellt werden musste, auch wenn es keine Drohung aus der Luft gegeben hätte. Alles, was man aber tun konnte, war, sie vorläufig aufzumöbeln, um sie wieder seetüchtig zu machen; mehr war nicht möglich, gleichgültig ob sie von Luftangriffen verschont wurde oder nicht. Es war klar, dass sie sich der Herausforderung von Neuem würde stellen müssen – falls sie überhaupt wieder flott wurde – nach Alexandria fahren musste. Glücklicherweise war schon in den ersten Wochen des neuen Jahres ein hochqualifizierter Artillerieoffizier, Brigadier Sadler, auf Malta eingetroffen, der sich um die Flak-Verteidigung kümmern konnte. Zuvor hatte er in Dover, während der Schlacht um England, eine ähnli-

che Stellung innegehabt; dabei konnten die Geschützmannschaften von Dover den Abschuss von 90 Flugzeugen verzeichnen. Malta war bisher mit der Taktik der Sturzbomber nicht vertraut, doch jetzt, wo man ständig mit ihnen rechnen musste, setzte Sadler unverzüglich den Aufbau eines Feuerriegels in Gang, der das ganze Gelände von Grand Harbour absperren sollte. Die Einzelheiten dieses Sperrriegels, der zum Schutz von French Creek bestimmt war, wo *Illustrious* lag, waren gerade ausgearbeitet worden, als der erste Angriff kam. Es war nur eben noch Zeit gewesen, alle Feuerbefehle zu koordinieren, mehr Geschütze aus anderen Stellungen heranzuschaffen, um die Anlagen zu komplettieren, und die Höhen der Geschossexplosionen festzulegen, so dass, wie es ein Artillerist formulierte, «keine Lücke blieb, durch die die Stukas einigermassen unbehelligt bombardieren konnten.»¹

Inzwischen waren die Arbeiten am Schiff seit seiner Ankunft ohne Verzögerung vonstatten gegangen. Sobald die Toten, die Sterbenden und die Verwundeten an Land gebracht worden waren, letztere in das geräumige Lazarett in Mtarfa, hoch auf einem Bergrücken in der Nähe der alten Stadt Mdina gelegen, hatten die Arbeiten an dem Schiff niemals aufgehört. Diese ganze erste Nacht über spritzten Schläuche aus dem Werftgelände Wasser über noch glimmende Brände, Wundärzte und ärztliches Personal versorgten die Verwundeten, und Ingenieure und Konstrukteure verschafften sich an Bord einen Überblick über das Ausmass des Schadens. Das schliessliche Urteil des Chefingenieurs des Schiffes lautete: «Ihre Maschinen sind noch halbwegs in Ordnung, wir werden sie wieder hochbringen.»²

Tag und Nacht hallte das Schiff während dieser kaum glaublichen störungsfreien Zeit vom Lärm der Arbeiten wider, und die Besatzung genoss die Atempause, um sich auf das Kommende vorzubereiten. «Beim ersten Morgenschimmer des 11. nahmen die maltesischen Dockarbeiter die Arbeit auf. Ihre besondere Aufgabe bestand nicht in der Beschäftigung mit dem zerbombten Deck und den verbogenen Startbahnen oder mit sonst etwas über der Wasserlinie, sondern sie sollten sich nur mit der Hauptsache befassen: das Schiff wieder seetüchtig zu machen, und zwar schnell. Taucher stiegen hinunter, um den Schiffsboden zu untersuchen, Monteure betraten den Maschinenraum, und Schweisser entfernten die hölzernen Stifte aus dem durchlöcherten Schiffsrumpf und schweissten die Löcher ... An diesem Morgen hatte sich die Neuigkeit schon über die ganze Insel verbreitet, und Zuschauer stellten sich auf den Befestigungen und in Booten am Creek ein, um dieses fantastische Schiff zu bestaunen,

das so viel ausgehalten hatte, bis Malta in den Vorzug seiner Anwesenheit kam.»³

Der Schreiber dieser Zeilen, damals ein Junge, erzählt dann, wie sein Vater, der selbst einer der Arbeiter an Bord der *Illustrious* war, am Donnerstag, den 16. Januar, ihn aufforderte, eine Mütze für ihn zu holen und zur Werft zu bringen. So geschah es, dass er, ohne irgendwie an dem Gefecht, das nun folgte, beteiligt zu sein, zufällig Augenzeuge wurde, wie die Flugzeuge heranflogen, die dafür sorgen sollten, dass *Illustrious* niemals mehr die Seewege im Mittelmeer durchpflügte. Auch andere, z.B. Bediener der Geschütze, einschliesslich eines britischen Artillerieoffiziers, haben uns ihre Erinnerungen an den Angriff hinterlassen, die immer noch von alten Männern rekapituliert werden, wenn sie friedlich zu Hause oder in den dunklen Höhlen der kleinen Bars sitzen.

«Ein alter Mann vergisst; doch mag auch all's Vergessen werden – er denkt daran, mit aller Klarheit, was er an diesem Tag vollbracht.»

Ein Viertel nach 12 Uhr mittags des 16. Januar ging im Radio eine besondere Ankündigung über die ganze Insel, dass nämlich im Falle eines Luftangriffs alle Zivilisten unverzüglich Schutz zu suchen und Bunker aufzusuchen hätten, da man eine neue Form der Flugabwehr praktizieren würde. Der Grund für diese Ankündigung war, dass nch in jüngster Vergangenheit, nachdem die ersten Fliegeralarme eine gewisse Gleichgültigkeit für die Angriffe aus grossen Höhen ausgelöst hatten, viele Malteser, die um Grand Harbour lebten und arbeiteten, die Gewohnheit angenommen hatten, sich auf die hohen Aussichtspunkte Vallettas oder in den Drei Städten auf ihre eigenen Hausdächer zu begeben, um die Abwehrjäger beim Aufsteigen und die folgenden Einzelkämpfe zu beobachten, als ob es sich um Opernaufführungen handelte. Jetzt aber wusste man, dass Fliegerkorps X kommen und dass das Sperrfeuer so stark sein würde, dass Beobachter ebenso leicht durch fallende Granatsplitter der eigenen Artillerie wie vom Feind getötet werden konnten.

13.55 verdunkelte sich der Radarschirm. «Es war der grösste Fleck, der bis dahin in Malta jemals gesehen worden war. « Wer gerade zum Himmel aufsah, hatte den gleichen Eindruck einer Unrpenge von schwarzen Punkten, die sich in Schwärmen näherten, «Welle auf Welle».⁴ Die Sirenen des Fliegeralarms heulten über die Insel und die roten Fahnen wurden aufgezogen. Überall hasteten die Leute in die Bunker. Rund um den Hafen, Kilometer um Kilometer entlang den seltsam geformten tiefen Einbuchtungen, überall hoben sich die Geschütz-mündungen, leichte Flak, schwere Flak, Schnellfeuergeschütze, Maschinengewehre und 4,5-Zöller. Sogar einige der schweren Geschütze in den

Forts, die man bis dahin als unverwendbar gegen Bomber in grossen Höhen nicht eingesetzt hatte, schwenkten und drehten sich, um massive todbringende Salven zu einer Höhe hinaufschicken zu können, bis zu der die Sturzbomber vermutlich hinabkommen würden.

Brillant geführt, kühn vorgetragen, ähnelte der Angriff, der nun kam, in etwa einer Art Light Brigade – doch war er wirksamer. Messerschmitt-Jäger und italienische Fiat- und Macchi-Jäger hingen wie ein Schwarm Stechmücken über der noch dunkleren sich nähernden Wolke der Sturzbomber. An diesem Tag standen lediglich vier Hurricanes, drei Fulmars und zwei der alten ursprünglichen Gladiators einsatzfähig gegen sie zur Verfügung. Sie wurden angewiesen, ausserhalb des Hafengeländes zu patrouillieren und Nachzügler oder beschädigte Flugzeuge aufzubringen, wenn sie aus dem Wald hochschiessender Fontänen auftauchten, der sich binnen kurzem über dem von Einschlägen aufgewühlten Wasser bilden würde (nicht alle gehorchten, wie man noch sehen wird). Der Angriff kam in zwei Hauptwellen: zuerst die schräg stürzenden zweimotorigen Junkers 88, dann, in der zweiten und grösseren Welle, die Stukas – insgesamt 70 Bomber. Das Sperrfeuer, das sofort gegen sie aufsprang, wurde allgemein beschrieben als «wenn die Hölle losgelassen wäre». Es dröhnte gegen die Trommelfelle mit solcher Wucht, dass manche, die es hörten, glaubten, sie würden wahnsinnig werden. Ausser der ganzen Küstenverteidigung und der Flak, die den Bereich schützte, eröffneten auch sämtliche Schiffe im Hafen, *Illustrious* selbst eingeschlossen, das Feuer, und der Donner brüllte von Felshöhe zu Felshöhe rings um den Hafen, während die Wälle und Festungen der Ritter Echos wie grosse Trommeln zurückwarfen. Joseph Attard erinnert sich an «das Erzittern der Bunker, wenn Bomben auf den unterhalb der Festung gelegenen Teil des Werftgeländes fielen, wo der Bunker, nur 50 m entfernt, lag. Ich fühlte die starke Druckwelle der Explosion im Bunker und presste mich in die nächste Vertiefung der Wand, die ich fand. Frauen und Männer, die laut beteten, wurden unterschiedslos übereinander geworfen ... Kinder schrien, während der krachende Lärm draussen tobte, inmitten von immer mehr fallenden pfeifenden Bomben, Explosionen, Betontrümmern, die aus dem Dockgelände unten hochgerissen und gegen die Wand des Bunkers geschleudert wurden, und natürlich dem nicht endenden Geschützfeuer. Es sah so aus, als ob der Weltuntergang begonnen hätte und niemand mit dem Leben davonkommen würde.»⁵

Die Sicht auf *Illustrious* war zuzeiten vollkommen verdeckt durch die Wasserfontänen, die Bombensplitter und nahe Einschläge verursachten. Aber trotz der grossen Tapferkeit, mit der nach übereinstimmender Aussage die Piloten ihren

Angriff ins Ziel brachten, gelang ihnen doch nur ein direkter Treffer auf den Flugzeugträger – aufs Achterdeck. Er richtete verhältnismässig geringen Schaden an. Ein Augenzeuge beschrieb das Schiff in diesem Moment: «Ich staunte, wie HMS *Illustrious* fast wie eine grosse Katze in der Bucht lag. Ihren Rücken bog sie gegen die Felsmauern auf, die senkrecht von den Docks aufstiegen, ihre Geschütze spien Tod gegen jeden und jedermann, der in ihre Reichweite kam.»⁶ Die Insel schwankte unter dem Tosen der Schlacht, und die Drei Städte dröhnten und brüllten unter der Wucht der explodierenden Bomben und dem Krachen schwerer Mauerstücke, wenn Steintrümmer und ganze Wände donnernd zusammenstürzten. Ein Offizier der Royal Artillerie beobachtete, wie ein Jäger den Befehl, ausserhalb des Sperriegels zu bleiben, missachtete: «Ich befand mich in einer Stellung leichter Flax im Hafengebiet während eines dieser Angriffe und habe noch deutlich einen deutschen Bomber vor Augen, wie er unter dem schrecklichen Vorhang aus Stahl hindurchtauchte, gefolgt von einer Fulmar, seine Bombe fast im letzten Moment auslöste und dann wendete, nur wenige Meter über dem Wasser davonflog und sich rechter Hand auf die Hafeneinfahrt zubewegte. Er flog so niedrig, dass er steigen musste, um über den Wellenbrecher wegzukommen, der nur etwa 5 m hoch ist. Als der Stuka stieg, um die Mole zu überqueren, schoss ihn der Fulmar-Pilot ab, so dass er ins Meer auf der mir abgewandten Seite stürzte. Der Pilot landete später in Hal Far und bemerkte, er habe sich nicht gross um das verdamnte Sperrfeuer um Malta kümmern können. Trotzdem konnte er dieses Flugzeug nie mehr fliegen, so schwer war es beschädigt.»⁷

Auf der anderen Seite der Bucht, gegenüber *Illustrious*, lag ein Frachter aus dem Konvoi, die *Essex*, die von einer schweren Bombe im Maschinenraum einen Treffer abbekam, wobei es 38 Tote und Verwundete gab. Zum Glück für alle, die sich in ihrem Bereich befanden, fingen die Schotten des Maschinenraums die Explosion ab, denn im Bauch des Schiffes waren 4'000 Tonnen Munition und Torpedos gelagert. Wären sie in die Luft gegangen, so wäre die ganze Bucht und alles, was sich darin befand, verwüstet worden.

Ein Stuka wurde im Sperrfeuer getroffen und lud seine Bombenlast über Valletta ab, bevor er ins Meer bei Fort St. Elmo krachte. Die Bomben legten ein hohes Mietshaus in der Altstadt, in der Old-Mint-Strasse, nieder. Überall arbeiteten die Räumkommandos fieberhaft zur Rettung der Opfer, die in zerstörten Wohnungen, unter Bunkern und in Kellern verschüttet waren. Nach der zweiten Angriffswelle und dem Ende des Geschützfeuers breitete sich plötzliche Stille aus, die durchsetzt schien vom Krachen immer noch zusammenstür-

zender Gebäude. Über dem gesamten Hafengelände hing ein dicker Schleier von Rauch und gelbem Kalkstaub, der in Wirbeln vor dem blauen Himmel dahinzog.

Viele Menschen wurden an diesem Tag getötet oder verwundet. Häuser wurden nicht nur in Valletta zerstört, sondern fast überall in den Drei Städten rund um das Werftgelände, wobei die Halbinsel Senglea den höchsten Tribut mit über 300 schwer beschädigten oder zerstörten Häusern zu zahlen hatte. Strassen waren durch herabgefallene Mauertrümmer blockiert, und durch die Ruinen bewegten sich Ambulanzen, mobile Rettungstrupps und Räumkommandos. Die gelben Kalksteine, aus denen Häuser, Kirchen, Wälle und tatsächlich fast alle Gebäude in Malta erbaut sind, hatten gezeigt, wie gut sie gegen Brandbomben wirkten und wie widerstandsfähig sie gegen starke Druckwellen von Explosionen waren. Aber direkte Treffer waren etwas anderes. Es erforderte herkulische Anstrengungen, die Blöcke so schnell wie möglich zur Seite zu räumen, um zu Überlebenden vorzudringen, die unter ihnen begraben waren. (Der Mangel an Ersatztrupps, die die Arbeiten fortsetzen konnten, wenn die ersten Mannschaften erschöpft waren, musste unbedingt vor weiteren Angriffen behoben werden.) Nach dem Angriff dieses ersten Tages nahmen die Bewohner der Drei Städte unverzüglich den grossen Exodus auf, der während der jüngst vergangenen Monate praktisch in umgekehrter Richtung verlaufen war. Es lag auf der Hand, dass jetzt, nachdem die Luftwaffe erschienen war, die Häuser verlassen werden und die Familien sich entweder in Aussenbezirke begeben oder tiefe Bunker im Fussgängerbereich des Dockgeländes aufsuchen mussten. Sie bildeten Maltas Kern der Arbeiterschaft, es gab für sie draussen auf dem Land nichts weiter zu tun, da dort ohnehin schon ein Überschuss an Arbeitslosen bestand, deren Läden und Geschäfte hatten geschlossen werden müssen. Beim Angriff des 16. Januar waren zehn Angreifer abgeschossen worden, fünf von Jägern und fünf von Flak. Andere waren schwer beschädigt, so dass das Kommando in Sizilien entschied, seinen Staffeln eine Verschnaufpause am nächsten Tag zu gewähren. Die Arbeiten an *Illustrious* gingen weiter, Monteure, Schweisser und Ingenieuroffiziere werkten unermüdlich, um sie vor dem nächsten Angriff seetüchtig zu machen. Es war soweit am 18.; aber die Deutschen hatten ihre Taktik geändert. Jetzt war ihr Ziel, die Flugplätze zu zerstören, von denen die gegnerischen Jäger starteten. Luqa und Hal Far wurden von 80 Angreifern schwer bombardiert, wobei ersterer so von Bombentrichtern übersät wurde, dass er zeitweilig unbenütztbar war.

Unter der Voraussetzung einer Ausschaltung der gegnerischen Jägerwaffe

könnte, so urteilte die deutsche Führung, ein weiterer Angriff auf *Illustrious* Erfolg haben. Aber unvermeidlich hatte die Ansicht unter den Piloten, sogar von General Geisslers Elite-Staffeln, die Runde gemacht, dass der Hafen von Malta eine Hölle war, wie man ihr bisher im Lauf des Krieges nicht begegnet war. Tatsächlich war der Stuka schon veraltet, obwohl er in den nächsten paar Jahren noch viele Schiffe versenkte und die Kampfmoral so mancher Matrosen schwer beeinträchtigte. Schrecklich war er im Sturzflug, und gegen das Geschützfeuer eines einzelnen Schiffs konnte er sich noch halten, aber er war zu langsam gegenüber modernen Jägern oder dem konzentrierten Sperrfeuer einer ganzen Flotte. Seine Kampfkraft hing sehr weitgehend von den Nerven und dem Können der Piloten ab. Sobald die Klassepiloten gefallen oder verwundet waren und weniger erfahrene Hände den Steuerknüppel hielten, schwächte sich die Wirkung ab. Auf jeden Fall bedeutete das Erscheinen der Spitfires auf dem Schauplatz des Mittelmeers das Aus für ihn, obwohl er für einige Jahre noch Erfolg hatte, weil ihn die Deutschen mit Kühnheit und Härte flogen. Trotz der Wucht des Angriffs auf die Flugplätze wurde Fliegerkorps X schwer angeschlagen: sieben Maschinen erlagen britischen Jägern und vier den Geschützen.

Der letzte Angriff, der jetzt dem Flugzeugträger selbst galt, erfolgte Samstag, den 19. Januar. Ein farbiger Sergeant der Royal Marine, der eins der Geschütze oben auf Fort St. Angelo, La Vallettes Hauptquartier bei der Grossen Belagerung 1565, bediente, beschrieb ihn folgendermassen: «Bomben fielen in alle Buchten und rundherum, sie verursachten schreckliche Staubwolken, Stein- und Eisentrümmer flogen herum. Ich sah es zwar nicht selbst, aber man sagte, dass ein Auto direkt über unsere Köpfe hinwegsegelt sei. Sprühwolken von Staub blendeten uns, aber die Sturzbomber flogen unaufhörlich. Wenn sie durch den Staub hindurchbrachen, sahen sie aus wie Falken, die auf ihre Beute hinabstiessen.»

Er fügte hinzu: «Wenn so etwas andauert, verliert man jede Empfindung der Furcht und jede Sorge für das eigene Leben. Man fühlt sich so ähnlich wie bei einem Fussball-Endspiel.»⁸ Eine recht seltsame Empfindung!

Sechs Hurricanes, eine Fulmar und eine alte Gladiator waren an diesem Tag in der Luft. Sie registrierten elf Abschüsse, die Geschütze holten weitere acht herunter. Das war schätzungsweise ein Viertel der angreifenden Streitmacht – ein abschreckendes Beispiel schon an und für sich.

Es wurde noch verstärkt, als italienische Berichte später von einer Reihe von Begräbnissen sprachen, die in Sizilien für Mannschaften der Luftwaffe stattfanden, und ein Wasserflugzeug des italienischen Roten Kreuzes beobachtet wurde, wie es eifrig das Meer zwischen Malta und Sizilien absuchte, offensicht-

lich nach Flugzeugen, die nicht nach Hause zurückgekommen waren. *Illustrious* hatte keine direkten Treffer abbekommen, doch einen Unterwasserschaden davongetragen aufgrund der Minenwirkung naher Einschläge, die neben ihr auf dem Grund der Bucht explodierten. Gruppen von Technikern, Schweißern und Tauchern machten sich von Neuem an die Arbeit. Es gab keine weiteren Fliegerangriffe, die Verlustrate der Luftwaffe konnte nicht verkraftet werden. Trotzdem waren wirklich Vorbereitungen für einen weiteren Angriff getroffen worden, doch in der Nacht des 23. Januar schlüpfte das grosse Schiff hinaus, nahm Kurs auf Alexandria und steigerte allmählich die Geschwindigkeit bis auf über 20 Knoten. Ian Cameron schrieb: «... kein Kriegsschiff irgendeiner Marine hat jemals eine solche Heimsuchung überlebt: acht direkte Einschläge, wenigstens fünf davon von 1'000-Pfündern, und sieben indirekte von in der Nähe niedergegangenen Bomben.»⁹ Sie hatte es den Schiffstechnikern, der Mannschaft und den Dockarbeitern Maltas zu verdanken, dass sie überhaupt wieder fahren konnte. So schnell kam sie in dieser Nacht voran, dass die Kreuzerformation, die ihr auf der Rückfahrt Geleitschutz geben sollte, ihre Geschwindigkeit unterschätzte, sie verfehlte und selbst heftig bombardiert wurde. *Illustrious* erreichte Alexandria wohlbehalten und fuhr dann nach weiteren vorläufigen Reparaturen nach Norfolk, Virginia, zu einer kompletten Überholung. Ihren Platz im Mittelmeer nahm zwei Monate später ein anderer Flugzeugträger mit gepanzertem Flugdeck ein: die *Formidable*.

Der «*Illustrious*-Blitz», so nannte man ihn bald bei den Belagerten, wurde von allen als der Beginn eines neuen Abschnitts der Geschichte empfunden, in deren Strom sie lebten. Zwei Tage nach dem ersten Angriff auf den Flugzeugträger ordnete der Gouverneur die Evakuierung der Drei Städte an. Alle verfügbaren Transportmittel wurden in den Bezirk befohlen, und bald hüllten Armee-Lastwagen, Privatautos, Busse und Pferdewagen die Strassen in dichte Staubwolken. Hochbeladen waren sie mit Möbeln und Hausrat, ganz oben drauf sassen die Menschen (das Ganze erinnerte an die klebrigen Fliegenfänger, die im Sommer von den Zimmerdecken herabbingen), so zog sich der Verkehrsstrom zu ländlichen Städtchen und Dörfern hin. Es war selbstverständlich, dass, solange der Hafen benutzt wurde – und das hiess : solange Malta unerobert blieb – der ganze Bezirk menschenleer sein musste, ausser den Leuten, die im Schutz tiefergelegener Bunker in der Nähe ihrer Arbeitsplätze bleiben konnten. Die Unterbringung der Flüchtlinge war schon ein Problem, nicht viel kleiner war das Problem ihrer Ernährung und Bekleidung. Im Januar ist die felsige Insel kalt, feucht und windig, so dass unverzüglich Depots geöffnet und Kleider und Decken

nach den Bedürfnissen der Menschen verteilt wurden, während öffentliche Küchen und die ersten mobilen Kantinen mit der Austeilung von Speisen und heißen Getränken zu minimalen Preisen begannen.

Die Malteser, eine typische Inselbevölkerung des Mittelmeers, waren sowohl abgehärtet als auch bedürfnislos. Diese guten Eigenschaften sollten in den kommenden Monaten bis zum Zerreißen auf die Probe gestellt werden. Wie in allen Gemeinschaften unter ähnlich dramatischen Umständen kamen freilich nicht nur die positiven, sondern auch die schlechten Züge zum Vorschein. Auch in jeder anderen Gemeinschaft wäre der schwarze Markt ins Kraut geschossen, und die verlassenen Stadtbezirke um Grand Harbour wurden fast unvermeidlich von Plünderern heimgesucht. Mochte immer Erzbischof Caruana so etwas als «sehr ernste Sünde» verdammen – auch im streng katholischen Malta gab es viele Sünder, und überall auf der Welt tauchen Ratten in Werftgeländen auf. (Die weniger gefährlichen wirklichen Ratten wurden von Hunden und Katzen in Schach gehalten, die, von Neuem im Stich gelassen, durch die eingestürzten Häuser und leeren Strassen streunten.)

8. KAPITEL

Insel, Wüste, Meer

In diesem Januar 1941 griff die britische Armee in Nordafrika an. Die Italiener wurden zurückgeworfen, und die Grenzen Ägyptens blieben weit im Rücken der vordringenden Truppen des Generals Wavell. Die Armee rückte schnell in die Cyrenaika ein, auf jener Wüstenstrasse, die den Soldaten in den kommenden Jahren so unangenehm vertraut werden sollte, nahm Bardia, wobei 45'000 Gefangene gemacht wurden, und schliesslich den wichtigen Tiefwasser-Hafen Tobruk – ein Name, der später, als Tobruk ein einsamer Brückenkopf geworden war, umschlossen von feindlichem Territorium, immer wieder in den Schlagzeilen der Weltpresse auftauchte. Am 6. Februar waren die italienischen Streitkräfte ganz aus der Cyrenaika vertrieben worden, wodurch die Sicherheit Ägyptens gewährleistet und – zumindest unter den gegebenen Umständen – eine strategisch günstige Pufferzone zwischen dem Kanalgebiet und dem in italienischem Besitz befindlichen Tripolitaniern geschaffen wurde. Es konnte keinem Zweifel unterliegen, dass zu diesem Zeitpunkt Wavells Armee bis nach Tripolis selbst hätte vordringen können und der Wüstenkrieg vorbei gewesen wäre, bevor die Deutschen sich überhaupt daran beteiligten. Aber Churchill hatte schon ein Auge auf Griechenland geworfen und übte Druck auf die griechische Regierung aus, britische Panzer, Waffen und Truppen zu ihrer eigenen Unterstützung in der wirksamen Abwehr der italienischen Invasion in ihrem Land zu akzeptieren. So sah sich Wavell in einem Augenblick, da die Achsenmächte vielleicht für immer aus Nordafrika hätten vertrieben werden können, gezwungen, seine Truppenmacht zu teilen und Griechenland zu Hilfe zu kommen.

Hitler, der vom Zusammenbruch seines Verbündeten in der Wüste alarmiert war, ordnete bereits die Überführung fast des halben Fliegerkorps X nach Tripolis an, um den Italienern den Rücken zu stärken. Das bedeutete auf der anderen Seite, dass die Luftangriffe auf Malta schwächer wurden. Zum Glück für die Insel geschah dies gerade in einem Augenblick, da sich die Verteidiger durch eine Reihe von Fliegerangriffen bei Tag und Nacht schwer bedrängt fühlen mussten. Abgesehen von Angriffen auf Flugplätze wurde jetzt eine neue Technik angewandt, nämlich das Abwerfen von Fallschirmminen übers Land. Ihre Sprengwirkung war ungeheuer und erschütterte Häuser und Nerven gleichermassen. Zur gleichen Zeit liess die systematische Verminung aller Zufahrten nach Malta, ebenso der Flussmündungen und Häfen, durch Magnetminen all-

mählich die Gefährdung der Insel immer mehr anwachsen und führte zu dem Gefühl, von der Welt draussen abgeschnitten zu sein. Sturzbomber, von Jägern eskortiert, griffen weiterhin bei Tag an, während man nachts nicht schlafen konnte wegen des Brummens von hoch fliegenden Flugzeugen, die teils Bomben, teils Minen abwarfen. Den Januar, Februar und März über hielten die Angriffe an. Das Hauptziel dieser Angriffe war, die Widerstandskraft der Verteidiger niederzubomben, aber zu gleicher Zeit die Energie und Aufmerksamkeit aller an Malta zu binden. Denn Hitler hatte sich schon entschlossen, seinen Verbündeten in Nordafrika auf jeden Fall zu stützen und seine schwankenden Linien durch die Zufuhr deutscher Truppen zu stabilisieren. Die ersten Spitzen der Vorhut des Afrikakorps erreichten Tripolis im Januar, zunächst nicht mehr als eine leicht motorisierte Division, der aber schon bald eine schwer gerüstete Division, die 15. Panzerdivision, folgte. Am 12. Februar erschien General Erwin Rommel in Tripolis, um den Befehl über das deutsche Afrikakorps zu übernehmen. In Kombination mit Einheiten des Fliegerkorps X und mit der Möglichkeit, Luftstreitkräfte mit grosser Reichweite aus Sizilien einzusetzen, verfügte der General über eine wirklich schlagkräftige Streitmacht, die den weit auseinandergezogenen Linien der britischen Truppen schwere Verluste zufügen konnte, obwohl sie noch keine Erfahrung im Wüstenkrieg besass. Überdies wurde die Stärke der britischen Truppen bald vermindert, in dem Masse, wie sich die englische Regierung in Griechenland engagierte. Die Schwäche Malτας als eine offensive Basis enthüllte der Umstand, dass das Afrikakorps den Ort seiner Bestimmung fast ohne jeden Verlust erreichte. Der Mangel an Flugzeugen und, für einige Zeit, an geeigneten U-Booten bedeutete, dass die italienische Marine Menschen und Materialien relativ unbehelligt transportieren konnte,

Aber die Ankunft der ersten Exemplare einer neuen U-Boot-Klasse, der U-Klasse, im Februar auf der Insel brachte eine Wende in der Position Maltas. Als nach und nach weitere dieser zu Recht berühmten «Boote» Malta erreichten, mehrten sich die Angriffe auf italienische Schiffe stetig, bis die Insel den kriegführenden Achsenmächten mehr Schaden zufügte, als sie selbst erlitt. Und schon in den ersten Wodhen des Frühjahrs 1941 griffen Wellington-Bomber die Flugplätze auf Sizilien an, während die wenigen verfügbaren Swordfish, unterstützt von den Sunderlands, die für Luftaufklärung sorgten, zum erstenmal zeigten, dass Malta durchaus Mittel gegen die Lebensader der Achse zwischen

Italien und Afrika besass. Zum Glück für die Insel waren das aber noch so geringe Möglichkeiten, dass sie keine unmittelbare Antwort provozierten: die Invasion. Aber es ist zweifelhaft, ob selbst zu diesem Zeitpunkt eine Invasion hätte Erfolg haben können. Die Italiener hatten schon lange Pläne für eine Invasion Maltas. Doch Pläne kann jeder machen – was zählt, ist die Ausführung. Und stets hatte das italienische Oberkommando den Verdacht, dass es sich bei diesem Plan «Operazione C 3: Malta»¹ um kaum mehr als einen Wunschtraum handelte. Er setzte etwa 40'000 Mann gut ausgebildeter Truppen voraus, Landungseinheiten, Fallschirmjäger, einen Luftschirm von über 500 Flugzeugen und – für die Zeit, die man benötigte, Truppen zu landen – die Seeüberlegenheit in diesem Gebiet. Tatsächlich hatte man schon Manöver mit den relativ wenigen vorhandenen motorisierten Leichtern und einer Anzahl Truppen durchgeführt, doch hatten sie mehr den Charakter von Propagandavorführungen bei Besuchen von Würdenträgern. Insofern war alles nur Opera buffa, und während die Deutschen wirklich erwartet hatten, dass so etwas wie eine Invasion schon in den ersten Tagen oder Stunden nach dem Kriegseintritt Italiens stattfinden würde, war jedem im italienischen Oberkommando, der Bescheid wusste, klar, dass so etwas nicht möglich war. Auf jeden Fall war die Landung von Truppen auf der felsigen Insel Malta umso schwieriger, als es sehr wenige einigermaßen ausgedehnte Strände gab, wo Truppen von Leichtern mit wenig Tiefgang an Land gesetzt werden konnten.

«Malta liegt im Meer wie das Deck eines sinkenden Flugzeugträgers. Die Seite im Südwesten ragt steil aus dem Wasser empor, während er gegen Norden und Osten zu abfällt, an Teilen des Decks vom Wasser überspült. Im Westen sind die Felsen hoch und senkrecht, die Strände eng, ausser an den Mündungen einzelner Wasserläufe und der drei Haupttäler, die die Insel an drei Stellen durchqueren.»² Die einzigen für eine Landung geeigneten Stellen lagen an der Nordostküste im Bereich von Mellieha und der St. Paul's-Bucht, sie waren aber so gut verteidigt, dass es für jede Truppe Selbstmord bedeutet hätte, hier bei Tag oder Nacht eine Annäherung zu versuchen. Fallschirmtruppen würden kaum mehr Erfolg in Malta gehabt haben. Hitler war einsichtig genug – und äusserte es auch später – zu erkennen, dass die winzigen Felsen mit ihren unregelmässigen Steinmüerchen an sich schon ausreichende Hindernisse darstellten und für Fallschirmspringer den Tod bedeuten konnten.

Malta war eine harte Nuss. Die dürre, knochige Struktur der Insel, an der die Ritter des Hl. Johannes zunächst fast verzweifelten, als sie aus ihrer Heimat, dem fruchtbaren und lieblichen Rhodos, hierherkamen, machte sie zu einer na-

türlichen Festung. Die einzige andere Stelle, an der man eine Landung hätte versuchen können – und hier sah der italienische Plan einen ablenkenden Vorstoss vor –, war die grosse offene Bucht von Marsaxlokk im Süden. Dieser «Südhafen», in den Felsenrücken schräg eintauchten, hinter denen der Boden unmittelbar anstieg, wäre aber eine weitere Todesfalle gewesen. Die Aufgabe der Verteidiger wurde also durch das abweisende natürliche Profil der Insel sehr erleichtert, und die italienischen, später deutschen, Staboffiziere, die Reliefkarten und -Modelle betrachteten, schüttelten entmutigt die Köpfe. So schien die Neutralisierung Maltas durch schwere Bombardements in Verbindung mit der Verminung der Zugänge, damit kein Flugzeug, weder zur Verteidigung noch zum Angriff, von den Flugplätzen aufsteigen konnte, die einzige Antwort auf das Problem zu sein.

Diese Neutralisierung Maltas versuchte man 1942. Trotz ihres neuen Engagements in Nordafrika setzte die Luftwaffe die Insel weiter unter Druck. In der Absicht, die Luftüberlegenheit zu erringen und die Piloten und Flugzeuge des kleinen Häufleins von zur Verteidigung eingesetzten Hurricanes einzuschüchtern, wurden am hellen Tag Schwärme von Messerschmitt-109-Jägern über Malta eingesetzt. Gegen Ende Februar waren diese Tagflüge fast schon Routine geworden. Die Messerschmitts waren, ganz abgesehen von ihrer Menge, den Mark One Hurricanes mehr als ebenbürtig. Die Zuschauer auf dem Erdboden, die in den ersten Tagen des Luftkriegs auf der Insel freudestrahlend zugehört hatten, wie eine Handvoll Jäger sich wie in alten Tagen der Ritter in die Schlacht stürzte und grosse Scharen des Feindes in die Flucht schlug, mussten nun zu ihrem grossen Verdruss mit ansehen, wie sich die Fallschirme ihrer Verteidiger über den kahlen Hügeln und dem Flickenteppich der kleinen Felder öffneten. Des öfteren war der Flugplatz Luqa nach einem Stuka-Angriff völlig unbenutzbar. Die Begleitjäger schienen mit dreister Leichtigkeit niedriger und niedriger über die Köpfe wegzufliegen und vertilgten alles, was sich auf den Strassen oder den staubigen Wegen befand. Die Wellington-Bomber, denen es gelungen war, sogar Neapel für schwere Schiffe der italienischen Flotte unsicher zu machen, die die sizilianischen Häfen praktisch gesperrt und die Flugplätze dieser Insel bombardiert hatten, mussten sich nun am Boden halten, wobei einige ausbrannten, andere schwer beschädigt wurden. Während auch in anderen Bereichen der Mittelmeerbühne viele unheilvolle Zeichen sichtbar wurden – das Afrikakorps bereitete sich auf den Wüstenfeldzug vor, und die Deutschen waren drauf und dran, in Griechenland einzufallen –, war auch der lebenswichtige Angelpunkt auf dem Meer selbst mehr und mehr gefährdet.

«Ein Blitzangriff von einigen Formationen», so hörte man, «im ganzen nicht weniger als 100 Flugzeuge ... 60 Bomber griffen Hal Far an.» Auch der Stützpunkt für Wasserflugzeuge, Kalafrana, wurde bombardiert und unter Maschinengewehrfeuer genommen. Um diesem jüngsten Angriff zu begegnen, wurde jede einsatzfähige Hurricane und jeder verfügbare Pilot in die Luft geschickt. Nicht die geringste Reserve an Flugzeugen oder Mannschaften blieb zurück. Einige Tage zuvor war der Hauptstützpunkt Luqa gleich schwer angegriffen worden, wobei das alte Dorf, von dem der Stützpunkt seinen Namen hatte, den Rest der Bomben abbekam, den die Piloten, die nicht geneigt waren, sich dem Blitzgewitter von Explosionen in der Luft über dem Flugplatz selbst auszusetzen, dort abwarfen.

Die *Times of Malta*, die Zeitung der Insel, die bemerkenswerterweise an keinem Tag während des ganzen Krieges ihr Erscheinen einstellte, schickte einen Reporter an den Schauplatz der Ereignisse: «Es gibt kaum eine Strasse ohne ein zerstörtes oder ernstlich beschädigtes bzw. angeschlagenes Haus ... Die Einwohner erzählten mir, es seien Tonnen von Bomben in oder im Umkreis des Dorfes gefallen. Überall Spuren der Verwüstung. 77 Häuser wurden ganz zerstört, 25 andere schwer beschädigt und unbewohnbar. Man schätzt, dass nur etwa 25% der Wohnungen ohne jeden Schaden davorkamen. So viele Bomben sind rund um diesen Ort gefallen – manche davon die grössten, die bisher gesehen wurden –, ... dass nahezu alle Häuser und Höfe, dort, wo die Felder beginnen, die Spuren der Granatsplitter aufweisen, die Löcher in die Mauern geschlagen haben ... Diese Menschen, die meisten von ihnen Bergleute, Steinbrucharbeiter und Bauern, sind die mutigsten und standhaftesten, denen zu begegnen man das Glück haben kann. Sie haben Bunker gegraben, die wertvollsten Teile ihrer Möbel und ihres Husrats in andere Dörfer gebracht und leben und arbeiten weiterhin dort, ungeachtet der schweren Heimsuchung, die das Dorf von den Feinden erdulden musste.»³ So gut hatten die maltesischen Steinbrucharbeiter die Bunker für ihre Frauen, Familien und Dorfgenossen angelegt, dass es bei diesem schrecklichen Angriff, dem Einsturz der Häuser, Bersten der Mauern und Splittern der Steine nur ein einziges Opfer gab. Am Anfang hatten sich die Angreifer auf den Hafen und alle Schiffe darin konzentriert, desgleichen auf die lebenswichtigen Werften. Dann waren sie zu den Flugplätzen übergegangen. Aber jetzt, während der Angriffe in den klaren Frühlingnächten, wurde auch die unterschiedslose Bombardierung von Wohngebieten, wie sie den Londonern und anderen britischen Städtern schon vertraut war, in der kleinen Welt Maltas die Regel. Es waren die Einwohner der Werftbezirke gewesen, die beim

Einwohner der Werftbezirke gewesen, die beim «*Illustrious*-Blitz» am meisten gelitten hatten. Jetzt lernte das vornehme Sliema – eine Vorstadt am Meer mit einiger Ähnlichkeit zu viktorianischen Siedlungen entlang der englischen Küste – die Schrecken des totalen Krieges kennen. In einem einzigen Luftangriff im März wurden 22 Menschen getötet und 36 verletzt – kleine Zahlen zwar im Vergleich zu denen in England und Europa, aber in Anbetracht der Grösse der Insel und seiner Bevölkerung gross genug. Ein Überlebender erinnert sich an die Nachwirkungen dieses Angriffs: «Das glänzende Licht des Mondes lag über der Szene äusserster Verwüstung, der scharfe Geruch der Explosionsstoffe erfüllte die kühle Nachtluft. Die unheimliche Stille wurde nur von dumpfem Stöhnen und langgezogenen Seufzern unterbrochen. Bittere Ausrufe von Männern, die hier nach Spuren menschlichen Lebens Ausschau hielten, gaben der grausamen Wirklichkeit der Katastrophe noch einen zusätzlichen Akzent.»⁴

Innerhalb der dem Erscheinen der Luftwaffe in Sizilien folgenden Monate war es nur einer Handvoll einzelner Frachter gelungen, die Insel mit Vorräten und Waffen anzulaufen (ihre Mannschaften liessen es mit der Unbekümmertheit der Blockadebrecher alter Zeiten einfach darauf ankommen). Der erste Konvoi in diesem Jahr, bestehend aus vier Frachtern, wurde von der Schlachtflotte und dem neuen Flugzeugträger *Formidable* von Alexandria aus geleitet und erreichte unentdeckt Grand Harbour in der Frühe des 23. März. Doch wurden sie sofort nach der Ankunft durch Aufklärer aus Sizilien geortet und zwei Frachter wurden an ihren Ankerplätzen versenkt, bevor sie ihre Ladung hatten löschen können. Dieses Ereignis wies auf einen schwachen Punkt hin: die Umschlagseinrichtungen des Hafens. Doch erst als weitere tragische Verluste dieser Art ein Überdenken der Situation dringend forderten, befasste man sich wirksam mit diesem Problem.

Gegen Ende März erst gelang es der britischen Mittelmeerflotte, wieder einen Erfolg zu erzielen – das einzige Mal für viele Monate. Danach beherrschte die Luftwaffe das Meer wieder völlig. Im Verlauf des Monats vor der Ankunft dieses Geleitzugs hatte Admiral Cunningham, der niemals müde wurde, London an die Bedeutung Maltas zu erinnern, von dem Ersten Lord der Admiralität, Admiral Sir Dudley Pound, eine Art Abfuhr einstecken müssen. Dieser erklärte nämlich, die Schlacht im Atlantik gehe allen anderen Verpflichtungen vor, es bestehe aber noch die Hoffnung, einige Hurricanes per Flugzeugträger Von Gibraltar aus nach Malta zu schaffen, sobald es die Umstände erlaubten. In seiner Antwort unterstrich Cunningham wieder einmal die alarmierende Lage der In-

sel seit Ankunft der Luftwaffe: «Die wirksamsten und schnellsten Massnahmen sind erforderlich, um die Situation auf Malta wieder in den Griff zu bekommen, die mich mit höchster Sorge erfüllt. Die feindlichen Luftstreitkräfte operieren nach ihrem Gutdünken über der Insel.»

Das Flottengefecht vom März, das als die Schlacht bei Kap Matapan bekannt wurde, bestätigte einmal mehr die Überlegenheit der Luftwaffe auf dem Meer. Es übte auch eine gewisse Wirkung auf den Verlauf des Krieges im Mittelmeer und Maltas Rolle darin aus und zeigte von Neuem die Vorrangstellung der britischen vor der italienischen Flotte, was deren Oberkommando veranlasste, sich weiterhin vor jeder grösseren Verwicklung zu hüten. Als es zu weiteren Überlegungen im Hinblick auf die Möglichkeit einer Invasion Malts kam, mit der notwendigen Bedingung der Seeüberlegenheit und sei es auch nur zeitweise in diesem Gebiet, wirkte Matapan stets als abschreckender Faktor.

Soeben noch hatten die Deutschen die Italiener zu ihrer erfolgreichen Verschiffung des Afrikakorps nach Libyen beglückwünscht, die fast ohne Verluste vonstatten gegangen war, als sie schon in höchstem Masse durch die Leichtigkeit verstört wurden, mit der die britischen Konvois, beladen mit Nachschub und Truppen, ihren Weg nach Griechenland machten, und das am Vorabend des deutschen Einmarsches. Dementsprechend wurde von höchster Stelle Druck auf die Italiener ausgeübt, ihre Flotte doch zur Zerstörung dieser Nachschublinie einzusetzen. Hitler, dessen Augen starr auf sein Hauptziel, den Einmarsch in Sowjetrußland, gerichtet waren, wünschte keinesfalls in schwerere Verwicklungen auf dem Balkan hineingezogen zu werden. Er war seinem Bündnispartner schon beim Wüstenfeldzug zu Hilfe gekommen, war auch bereit, Mussolini noch einmal zu helfen, sein Gesicht zu wahren, indem er Truppen nach Griechenland schickte. Er war bestrebt, vor seiner wichtigsten Unternehmung die Flanke im Süden zu sichern, doch galten ihm alle diese Abenteuer im Mittelmeer lediglich als untergeordnete Ereignisse. Trotz aller Einwände, die die Admiräle Riccardi und Iachino bereits gegen irgendwelche Flottenabenteuer im östlichen Mittelmeer vorgetragen hatten, wobei sie mit vollem Recht auf die Überlegenheit der britischen Träger- und landgestützten Luftaufklärung in diesem Bereich hinwiesen, mussten sie schliesslich doch in irgendwelche Aktionen einwilligen. Man versprach ihnen die volle Mitwirkung der Luftwaffe bei Operationen der Regia Aeronautica von ihren Stützpunkten im Dodekanes aus. Nach seiner früheren Erfahrung vor Kap Spartivento in Bezug auf die Wirkungslosigkeit seiner eigenen Luftstreitkräfte zögerte Admiral Iachino nicht zu Unrecht; aber nachdem man ihm die Unterstützung der Luftwaffe versprochen

hatte, und da diese Befehle von höchster Stelle kamen, blieb ihm keine Wahl. Auf dem Flaggschiff *Vittorio Veneto* passierte er am Morgen des 27. März in Gesellschaft eines Geleites von vier Zerstörern, vor sich die schweren Kreuzer *Trieste*, *Trento* und *Bolzano* mit ihrer Vorhut von Zerstörern, die Strasse von Messina. Östlich Sizilien schlossen sich ihnen drei weitere schwere Kreuzer an, *Tara*, *Pola* und *Fiume* von Tarent, sowie zwei leichte Kreuzer von Brindisi, auch sie mit ihrem Zerstörer-Geleit. Die Absicht dieser Flotte war es, Stellung in dem Gebiet südlich Kreta nahe der Insel Gavdo zu beziehen und den Frachtverkehr abzufangen, der von Alexandria nordwärts nach Griechenland verlief, Admiral Iachinos Befürchtungen in Bezug auf die Luftunterstützung, die er erhalten sollte, wurden unangenehm bestätigt: Weder die Regia Aeronautica noch, was die grössere Enttäuschung war, die Luftwaffe erschien wie erwartet, um ihn vor der Beobachtung durch britische Aufklärer zu schützen. Es war unvermeidlich, dass schliesslich ein Sunderland-Flugboot aus Malta eine der Kreuzer-Formationen sichtete, die südöstlich in Richtung auf Kreta steuerten.

Der entsprechende Bericht alarmierte Admiral Cunningham, der schon, aufgrund erhöhter Tätigkeit feindlicher Luftaufklärer über Alexandria, Verdacht auf grössere Bewegungen der italienischen Flotte geschöpft hatte. Noch in der Nacht (Alexandria war voll von Spionen) stach er mit der *Warspite* in See, in Gesellschaft der Schlachtschiffe *Barham* und *Valiant* sowie des Flugzeugträgers *Formidable* und Geleit-Zerstörern, um die gleiche Position südlich Kretas anzusteuern, auf die auch die italienische Flotte zufuhr. In der Schlacht, die sich nach dem Treffen dieser beiden Flotten entspann, kamen die Schlachtschiffe keiner Seite jemals in Schussweite zueinander. Das war jedenfalls Glück für den italienischen Admiral, da er zahlenmässig hoffnungslos unterlegen war, während der Besitz eines Flugzeugträgers die Briten bei der Begegnung in entscheidenden Vorteil brachte. Ohne die Unterstützung durch Luftaufklärung befand sich Admiral Iachino ausserdem ernstlich im Nachteil. Er kannte weder die Grösse der feindlichen Streitkräfte, die gegen ihn antraten, noch ihre Position. Seine eigenen Schiffe standen bald unter Beschuss der Royal Air Force-Bomber und der Flugzeuge von *Formidable*, wobei der Kreuzer *Pola* bei einem Torpedoangriff eines Swordfish getroffen und manövrierunfähig wurde. Er wurde zurückgelassen, als der italienische Verband abdrehte, und bildete so unabsichtlich einen Köder. Denn Admiral Iachino, der die Position der britischen Schlachtflotte falsch einschätzte und glaubte, sie sei weit vom Schuss, schickte später die zwei anderen

schweren Kreuzer seines Verbandes zusammen mit den Geleit-Zerstörern zurück, um entweder die Überlebenden von der *Pola* zu übernehmen und sie zu versenken oder sie in Sicherheit abzuschleppen. Unglücklicherweise geriet diese Rettungsaktion am Abend des 28. März genau in den Kurs der Schlachtflotte Cunninghams, die die ebenfalls bei einem Torpedoangriff beschädigte *Vittorio Veneto* auf ihrem Rückzug verfolgte. Die zwei Kreuzer und zwei der Zerstörer wurden in Stücke gerissen, die *Pola* in aller Ruhe versenkt. Die Engländer fischten so viele Schiffbrüchige auf, wie sie konnten, doch mussten sie am Morgen des 29., nach der Bergung von rund 900 Mann, die Szene verlassen, da die Luftwaffe auftauchte. Man schickte eine Nachricht an die italienische Admiralität mit Angaben über die genaue Position der Schiffbrüchigen, und ein Lazarettsschiff wurde eilig hinbeordert. Andere Schiffbrüchige wurden auch von einer griechischen Zerstörer-Flottille aufgenommen, die auf dem Schauplatz erschien.⁵

Die Italiener verfügten über kein Radar und waren im Nachtkampf unerfahren, zwei entscheidende Mängel, die zu ihrer Niederlage führten. Nur in einer Hinsicht hatten sie Glück, dass nämlich der Torpedotreffer auf Admiral Iachinos Flaggschiff nicht ausreichte, seine Geschwindigkeit zu beeinträchtigen, so dass es sich zusammen mit den anderen Schiffen mit grosser Schnelligkeit in seinen Heimathafen zurückziehen konnte. Matapan, ein Flottengefecht, bei dem die Schlachtschiffe einander niemals zu sehen bekamen und die Luftstreitkräfte dominierten, setzte endgültig einen Meilenstein in der Kriegsgeschichte.

Die Kampfmoral der italienischen Marine wurde natürlich durch den Ausgang dieses Gefechts weiter angeschlagen, während die der britischen Flotte, die durch das ständige Bombardement, dem sie bei jeder Ausfahrt ausgesetzt war, doch gelitten hatte, sich entsprechend hob. Sie würde freilich all ihre Zuversicht, die sie mobilisieren konnte, in den vor ihr liegenden Wochen auch gut brauchen können.

9. KAPITEL

Stimmen

Bei Belagerungen alter Zeiten kommt als dramatisches i-Punktchen oft der Augenblick, da ein gutmeinender Belagerer oder ein Spion, der sich unter die Belagerer eingeschlichen hat, einen Pfeil über die Mauer schießt, mit der Botschaft, sagen wir: «Morgen», womit er erreichen will, dass die Belagerten beim Beginn des grossen Sturms vorbereitet sind. Ein Ereignis dieser Art geschah auch in einem entscheidenden Moment während der Grossen Belagerung 1565. Bei den sehr komplexen modernen Belagerungen kamen solche Nachrichten ebenfalls durch, und auch wieder durch die Luft, aber jetzt überflogen sie nicht nur die Mauern der belagerten Festung, sondern oft viele Kilometer des Ozeans. Malta empfing während der Belagerung nicht nur unzählige Nachrichten bei Tag und bei Nacht, sondern war auch eine zentrale Drehscheibe für Informationen im ganzen Mittelmeer, auch nach Grossbritannien.

Die Insel hatte schon seit langem eine entscheidende Funktion sowohl als Flottenbasis wie auch als Haupt-Empfangsstation für Nachrichten der Agenten aus ganz Europa, soweit es von den Achsenmächten kontrolliert wurde, und als Verteilerstation für die Alliierten. Die Bedrohung, die Malta für die Lebensadern der Konvoilinen zwischen Italien und Nordafrika aufgrund seiner Luft-, Unterwasser- und Überwasserstreitkräfte darstellte, machte seine Ausschaltung für die deutsche und italienische Führung zu einer dringlichen Aufgabe. Für die Briten aber hatte Malta noch eine weitere Bedeutung. Malta als Zentrum der Nachrichtendienste, die das besetzte Europa von Griechenland und dem Balkan an über die ganze Südflanke des Kontinents abhörten, war unendlich wichtig. Heer, Marine und Luftstreitkräfte hatten alle ihre Funk(W/T)- und Radio(R/T)-Stationen, die 24 Stunden am Tag den Äther nach Funkwellen durchsuchten. Von der Hauptstadt Valletta selbst bis nach Fort St. Angelo, Flugplätzen und abgelegenen Teilen des Inlandes starrte die Insel von Funkantennen. Malta war ein gigantisches Ohr im Mittelmeer.

Die Geschichte der Belagerung hat insoweit in den vielen Berichten jener Tage auf traditionelle Weise ihren Niederschlag gefunden. Soldaten, Matrosen oder Piloten, sei es aus den obersten Rängen, der Nachwuchsoffiziere oder aus den Mannschaftsdienstgraden, haben ihre Schilderung der Belagerung, der Luftkämpfe und der Einsatzkonvois gegeben, und zwar auf der Ebene der Schlachten und blossen Ereignisse. Es gab aber noch eine andere Dimension, gleichsam

die vierte Dimension der Geschichte der Belagerung, ebenso wie des ganzen Krieges. Sehr wenige der Beteiligten wussten jemals von dieser anderen Dimension, und die davon wussten, waren als Geheimnisträger gehalten, niemals etwas davon zu enthüllen. So behauptete z.B. Admiral Cunningham in seiner 1951 publizierten Autobiographie, dass es das Zusammentreffen einer «ungewöhnlichen Funktätigkeit auf italienischer Seite» mit der Sichtung einer italienischen Kreuzerabteilung durch ein Flugzeug der *Formidable* war, was ihm die Möglichkeit gab, das Gefecht zu liefern, das als die Schlacht bei Kap Matapan bekannt ist. Beide Tatsachen waren richtig, doch verschwieg Cunningham den Umstand, dass er, bevor er seine Schiffe von Alexandria aus in See stechen liess, aus London bereits die Nachricht erhalten hatte, die italienische Flotte habe sich in Richtung auf die nach Griechenland fahrenden Konvois vor der Insel Kreta in Bewegung gesetzt.

Die erstaunliche Geschichte, wie in Bletchley Park in England die theoretisch unentschlüsselbare deutsche Verschlüsselungsmaschine Enigma doch geknackt wurde, konnte nicht vor 1974 erzählt werden!¹

Die unglaublich ergiebige Nachrichtenquelle, die man *Ultra* nannte, ergab sich aus dieser Leistung. Jahre später nannte man sie «einen für den Sieg der Alliierten entscheidenden Faktor», und wie überall sonst im Verlauf des langen Krieges in Europa spielte sie auch im Mittelmeer eine nicht hoch genug zu bewertende Rolle. Eines der Hauptzentren für den Empfang der Ultra-Nachrichten war die Insel Malta, das andere Kairo. Den ganzen Krieg über wurden zahlreiche Sendungen des Feindes höchster Geheimhaltungsstufe gelesen und die darin enthaltenen Informationen von dem in Bletchley Park arbeitenden Elite-Team bewertet, geordnet, überprüft und zusammengesetzt. Das Endergebnis wurde dann an besondere Verbindungseinheiten (Special Liaison Units) weitergeleitet und den Oberkommandierenden und einer Handvoll ausgewählter höherer Offiziere unterbreitet.

Eine der grössten Verbindungseinheiten überhaupt befand sich in Malta. Ebenfalls in Malta installiert war die neue RAF Typ-X-Codiermaschine, die nach dem Knacken der deutschen Enigma-Maschine sorgfältigst konstruiert worden war, wodurch sie einen Riesenvorsprung vor der der Deutschen bekam. Typ-X-Maschinen waren nur in solchen Hauptquartieren installiert, die von zwei Nachrichtendiensten benutzt wurden. Malta wurde von allen dreien benutzt. Dutzende Männer und Frauen verbrachten den ganzen Krieg in Malta mit Kopfhörern über den Ohren in den Horch-Stationen und bemühten sich, jedweder Funksi-

gnale auf beliebigen Wellen habhaft zu werden, die von den gegen sie aufmarschierten feindlichen Kräften ausgesendet wurden.

Die sogenannten Y-Dienste des Heeres, der Marine und der Luftstreitkräfte, arbeiteten lange Stunden – Sechs-Stunden-Schichten waren das übliche –, und tatsächlich wusste niemand von den Geschützmannschaften, den Piloten oder Matrosen das geringste von ihnen. Ihre Arbeitsbedingungen in Malta wären von keinem Zivilarbeiter in welcher Position auch immer akzeptiert worden. Viele von ihnen arbeiteten tief unter der Erde in Kalksteinstollen, die unter der mächtigen Lascaris-Bastion in den Wällen von Valletta ausgehauen waren. Der Raum für operative Planung der Marine war an diesen tiefen, bombensicheren Ort verlegt worden, als der Feind sich zu stark auf Fort St. Angelo konzentrierte, das gut sichtbar über den Gewässern von Grland Harbour aufragte und unvermeidlich eine Zielscheibe für die Bomber geworden war. Obwohl dieses alte Hauptquartier der Malteserritter während der Belagerung über 60 direkte Treffer abbekam, hielten die grossen Mauern, Wälle und Schanzen nichtsdestoweniger der Wucht so vieler Tonnen Sprengkraft stand – ein klarer Beweis, dass sie in den Jahrhunderten, für die sie gedacht waren, uneinnehmbar gewesen wären. Sogar jetzt waren also auch hier, tief unter den bombardierten Wällen. Männer und Frauen beim Verschlüsseln und Codieren, Entschlüsseln und Entziffern tätig.

Sie arbeiteten in den Stollen, die ursprünglich als Aufenthaltsorte für die Galeerensklaven in den Tagen der Ritter ausgehauen worden waren. Man hatte diesen Bereich, wie übrigens auch den unter der Lascaris-Bastion, beträchtlich durch weitere Stollen erweitert, um Raum für diese neuen Burgbewohner zu schaffen, deren Arbeit, obzwar gänzlich verschieden von der ihrer Vorgänger, der Sklaven, doch ähnlich hart war und sich unter fast ebenso unangenehmen Umständen vollzog.

Die Annehmlichkeiten von Klimaanlage waren im Malta des 2. Weltkriegs unbekannt, und die Luft, die durch diese Stollen strömte (man hatte darin Büros von Kammergrösse eingebaut), war zwangsläufig heiss, feucht und staubig.² Kalkstein lässt sich sehr leicht behauen, doch ebenso leicht bröckelt er, bevor er, wenn er lange genug der salzigen Seeluft ausgesetzt war, sich mit einer harten Haut überzieht. Hier und überall auf der Insel, wo man neue Stollen gegraben hatte, waren Deckenstürze nichts Ungewöhnliches, und der frisch gehauene Stein dünstete Feuchtigkeit aus. Auf Malta triefen, wenn der heissfeuchte Schirokko bläst-vor allem im Frühling und Herbst –, die Aussenwände der Häuser oft vor Nässe wie nach Regen. In den Stollen von Lascaris und St. Angelo, wo sich diese für die Insel so wichtigen Arbeiten abspielten, konnten Kleider leicht

schon nach einem Tag zu modern anfangen, und ein Film von Nässe lag über allem. Die Durchlässigkeit des Kalksteins, der die Entstehung der grossen unterirdischen Seen unter der Insel zu verdanken ist – aus ihnen bezog Malta den Grossteil seines Wassers –, machte sich während der Regenzeit in den Stollen höchst ärgerlich bemerkbar. Wasserpfützen bildeten sich in den Gängen, und an vielen Tagen waren Seestiefel das einzig geeignete Schuhwerk. Es kann nicht überraschen, dass Brust- und Lungenkrankheiten bei den Leuten auftraten, die lange Arbeitsstunden dort unten verbrachten.

Dabei handelte es sich um Umstände, die nur für Malta typisch waren. Aber etwas anderes wird fast niemals in Berichten über die Abhörfachleute der Nachrichtendienste des Krieges erwähnt: die Härte der Arbeit selbst. Die Insel wurde belagert – doch darüber hinaus standen die Nerven der Abhörleute ständig, allein wegen der Art ihrer Tätigkeit, unter Stress. Das zeigte sich sogar unter den vergleichsweise ruhigen Umständen von Bletchley Park. Ein angestregtes, bewusstes Hören in voller Konzentration über lange Zeit hin ist schon für sich ein grosser Stress. Hinzu kommen physische Belastungen: Tinnitus, ein konstantes Sausen in den Ohren, ist unter Abhörleuten ein übliches Leiden. Doch waren es sie und andere, ähnliche Gruppierungen, die die Köpfe darstellten, mit deren Hilfe der Krieg geführt wurde, und Malta befand sich, anders als Plätze wie Kairo, dazu im Zentrum des Krieges selbst.

Während jener Periode der langmonatigen Belagerung, als die Kampfhandlungen am heftigsten waren, besonders 1942, als die Insel fast völlig abgeschnitten war, bestand die einzige Verbindung zur Aussenwelt im Funkverkehr. Der drahtlose Funk, den die Abhörfachleute aufzufangen suchten, vollzog sich meist auf mittleren oder hohen Frequenzen. Auf ihnen lief der Verkehr der Italiener und Deutschen in einer Anzahl von Codes und Chiffren einschliesslich des wichtigen Enigma, aber zuweilen sogar auch unverschlüsselt. Sprechfunk wurde meist von Fliegern benützt, gewöhnlich Jägerpiloten in ihren einmotorigen Maschinen, wenn sie mit Kameraden sprachen oder der Bodenkontrolle antworteten. Diese Gespräche wurden auf Ultra-Kurzwelle geführt, was eine kurze Reichweite der Kommunikation bedeutete – aber es waren nur knapp 100 km von Malta nach Sizilien. Ob bei Tag oder bei Nacht, man konnte melden, wenn sich Angreifer näherten, und während der Angriff zu seinem lärmenden Höhepunkt anstieg, war die Luft auch von den Stimmen der Verteidiger erfüllt, die zum Kampf auf stiegen. Sprechfunk wurde ferner von den italienischen Schnellbooten verwendet und später, als sie im Mittelmeer auftauchten, von den deutschen Schnellbooten. Die Torpedoboote lieferten in der Regel den Konvois

Gefechte, die während des Höhepunkts der Belagerung Malta von Westen her zu erreichen suchten. Ihr eigentliches Operationsgebiet war die Meerenge zwischen Sizilien und Tunesien (die Strasse von Tunis), während gleichzeitig die italienische Inselfestung Pantellaria und die kleineren Inseln Lampedusa und Linosa die Strasse sperrten.

Horchstationen ausser Malta gab es ausserdem in Gibraltar und Alexandria, und noch andere von Bagdad bis Aden, die den Funkverkehr vom ganzen Vorderen Orient, von Nordafrika und sogar vom weit entfernten Balkan abhörten. Schiffsfahrten von italienischen und griechischen Häfen wurden in Malta, neben anderen Plätzen, zur Kenntnis genommen, und italienische Chiffriertelegramme der Marine wurden ebenso gelesen wie der Funkverkehr der deutschen Luftwaffe im Enigma-Code, wobei dann alles in Bletchley Park koordiniert und das Nachrichtenbild den Oberkommandierenden zugeleitet wurde. So war z.B. zur Zeit, als das Fliegerkorps X sich durch Europa nach Sizilien in Bewegung setzte, bekannt, dass diese Bewegung erfolgte. (Diese Tatsache wird in früheren Veröffentlichungen nicht erwähnt, da die Existenz von Enigma und Ultra den Autoren nicht bekannt war, oder da im Fall der wenigen höheren Offiziere, die davon wussten, sie ihre Quelle nicht verraten durften.) Wenn dies sich aber so verhielt, mag man fragen, warum fanden dann in der Folge die tödlichen Angriffe auf HMS *Illustrious* oder der «Blitz» auf Grand Harbour statt? Die Antwort lautet: Es ist eine Sache, einen Vorsprung geheimdienstlichen Wissens zu haben, aber eine ganz andere, auch die Möglichkeit der Reaktion darauf zu besitzen. Kampfhandlungen erfordern Ressourcen, und in diesem Stadium des Krieges waren sie so dünn gesät, dass an manchen Orten fast gar keine vorhanden waren. Malta sollte seinen Konvoi bekommen, *Illustrious* war der einzige für das Geleit verfügbare Flugzeugträger. Die tödliche Wirkung von Fliegerkorps X bei seinen Sturzangriffen war vielleicht vorauszusehen gewesen, aber was hätte ihr entgegengesetzt werden können?

Immerhin war für die andere Seite der Empfang, den man der Luftwaffe bereitete, als sie über Grand Harbour erschien und den Flugzeugträger zu erledigen gedachte, eine tödliche Überraschung. Die Art der Flugabwehr auf der Insel, wie sie vorher gegen die Italiener im Einsatz war, hatte niemandem einen Schimmer von Ahnung gegeben, was ihre Verbündeten zu erwarten hatten. Die Verluste, die die Luftwaffe während dieser Angriffe aufgrund des neu installierten Feuerriegels erlitten, stellten sich als nicht tragbar heraus, so dass das Entkommen von *Illustrious*, auch wenn man einiges Glück in Rechnung stellt, ermöglicht wurde.

In diesem Fall, wie immer während des Krieges, wurden Ultra-Informationen ausgenutzt, soweit es die Ressourcen erlaubten. Oft versetzten sie die Befehlshaber im Feld, besonders in der Wüste, in die Lage, geschickt zu operieren und den grössten Vorteil aus ihren Möglichkeiten zu einer Zeit zu ziehen, da die Achsenmächte beträchtlich überlegen waren. Ausserdem war klar, dass, wenn man Ultra benützte, es so zu geschehen hatte, dass die Deutschen niemals Verdacht schöpften, ihre Funksprüche seien vielleicht entziffert worden. Diese Notwendigkeit verlangte öfters Tarnpläne, um es so aussehen zu lassen, als ob die sofort folgende Kampfhandlung aufgrund gewöhnlicher Aufklärung in Gang gesetzt worden sei, dass man nur Glück gehabt habe und zufällig auf einen fahrenden Konvoi oder die Bewegung einer Abteilung des Afrikakorps durch die Wüste gestossen sei. Wenn irgendeine Möglichkeit für einen Verdacht der Deutschen bestand, dass eine bestimmte Operation nur deshalb erfolgen konnte, weil der Enigma-Code geknackt worden war, hätte nichts unternommen werden können. Es handelte sich also um eine äusserst schwerwiegende Geheimhaltungspflicht, die allen Oberbefehlshabern umso nachdrücklicher ans Herz gelegt wurde, als man, nur um die wertvollen Ultra-Informationen nicht aufs Spiel zu setzen, sogar Verluste in Kauf nehmen musste, wenn es den Anschein hatte, dieses grosse Geheimnis könnte auf irgendeine Weise gefährdet sein.³

Ausser dem Empfang von Ultra-Nachrichten aus Bletchley Park und dem routinemässigen Abhören des Äthers bestand eine weitere Funktion des Y-Dienstes auf Malta, wie überall, in der Ortung oder Peilung feindlicher Sendungen, so dass beispielsweise die Bewegung von Schiffen geortet werden konnte. Natürlich war die allgemeine Regel, Funkstille auf See zu halten, aber doch hatten U-Boote Meldungen abzugeben, überdies gibt es immer Indiskretionen. In den Arbeitsräumen konnte man jeden Fetzen eines Funkspruchs verwenden, um schliesslich wie aus vielen Stücken eines Puzzles ein Bild zusammenzusetzen. Ganz davon abgesehen, konnte z.B. der Umstand, dass die Funk-Aktivitäten in einem bekannten Hafen oder Gebiet anstiegen, ein Hinweis auf Truppenbewegungen, auf Vorbereitungen für einen auslaufenden Konvoi oder auf die Zusammenziehung grösserer Flotteneinheiten zum Geleitschutz sein. Von Malta konnte man während dieser Jahre mit Shakespeares *Sturm* zu Recht sagen, es sei eine Insel voller «Geräusche» und «voll von tausend hellen Instrumenten.»

10. KAPITEL

Frühjahr 1941

Die Schlacht von Matapan hatte stattgefunden, weil die italienische Marine ihre vorsichtige Taktik der Kampfvermeidung und ihrer blossen Präsenz als Flotte aufgeben musste und gezwungen wurde, die britischen Konvois auf ihrem Weg mit Truppen und Material zwischen Ägypten und Griechenland anzugreifen. Ebenso wie diese Absicht von Ultra aufgedeckt worden war, so waren auch die Konvois selbst, die die Italiener ins östliche Mittelmeer lockten, aufgrund von Ultra-Informationen vorgeschickt worden. Anfang 1941 war die Aufstellung deutscher Kräfte im südlichen Rumänien bekannt geworden, und weitere Nachrichten hatten gezeigt, dass Hitler beabsichtigte, seine Streitkräfte durch Bulgarien marschieren und Griechenland angreifen zu lassen. Die britische Entscheidung, die ganz gegen die Wünsche General Wavells war, nämlich Griechenland zu Hilfe zu kommen, war politisch bedingt. Eine ähnliche politische Entscheidung zum Zeitpunkt des notwendig gewordenen geordneten Rückzugs der Engländer aus Griechenland – die grosse Insel Kreta angesichts erdrückender deutscher Luftüberlegenheit doch zu halten – sollte zu derart hohen Verlusten der Mittelmeerflotte führen, dass die gesamte Lage der Seestreitkräfte auf dem Meer sich änderte und die bei Spartivento, Tarent und Matapan gewonnenen Vorteile praktisch zunichte gemacht waren. Ebenso wie Ultra-Informationen zur britischen Unterstützung Griechenlands geführt hatten, hatten sie auch später auf die deutsche Absicht eines Angriffs auf Kreta hingewiesen. Besonders Winston Churchill war zu dieser Zeit von der Wirksamkeit und Genauigkeit Ultras beeindruckt, doch spielten bei der endgültigen Verwertung der Informationen politische Gesichtspunkte die Hauptrolle. Es war militärisch unlogisch zu versuchen, die Deutschen in Griechenland aufzuhalten, indem man eine Nachschublinie für die britischen Streitkräfte von Ägypten aus aufbaute (die tatsächlich in der Folge rund ums Kap der Guten Hoffnung verlaufen musste). Genauso unlogisch war der Versuch, Kreta gegen weit überlegene deutsche Luftstreitkräfte zu halten.

Während dieses schlimmen Frühlings, der in einen noch schlimmeren Sommer übergehen sollte – dem offensichtlichen Tiefpunkt der britischen Sache während des 2. Weltkriegs –, wurde deutlich, dass man die wahre Bedeutung Maltas im Krieg jetzt verstanden hatte. Es wurden nämlich, trotz der Situation in Grossbritannien selbst, zwölf Hurricanes Mark II A, die man der Messer-

schmitt 109 für überlegen hielt, an Bord des Flugzeugträgers *Argus* zur Verschiffung nach Gibraltar für *Ark Royal* verladen. Auch der alte Typ von Hurricanes, der so grosse Taten auf Malta vollbracht hatte, hatte gezeigt, welchen Blutzoll er von den Eindringlingen fordern konnte. Im März dieses Jahres war ein Konvoi von vier Frachtern zur Insel durchgekommen, um der Garnison Nachschub und Verstärkung zu bringen. Zwei davon waren bei den sofort folgenden Fliegerangriffen im Hafen zerstört worden. Während dieser Angriffe schossen die maltesischen Hurricanes neun Sturzbomber ab, die Geschütze weitere vier. Die zusätzliche Bereitstellung von einigen neuen Hurricanes für die Verteidigung der Insel wurde sehr erfreut aufgenommen und war zu dieser Zeit auch sehr wichtig. Später in diesem Monat wurden weitere 23 Hurricanes von England aus auf die gleiche Weise überführt und von der *Ark Royal*, von einem Punkt südlich der grossen Insel Sardinien, eingeflogen.¹

Trotz der Verringerung der Tagangriffe aufgrund der Verlegung eines Teiles von Fliegerkorps X nach Nordafrika wurde der Würgegriff der Belagerung auf die Insel stärker. Im Februar 1941 wurde ein Gesetz verabschiedet, das den Behörden das Recht gab, alle wehrfähigen Männer zwischen 16 und 56 für den Militärdienst einzuberufen. Regierungsbeamte, Werftarbeiter, Bauern, Tunnelbauer und Steinhauer wurden requiriert, Ende des Jahres waren nahezu 4'000 Mann der Altersgruppe zwischen 19 und 29 eingezogen worden. Andere Spuren des Krieges fanden sich in Form des spürbarer werdenden Nahrungsmittelmangels: Zucker, Kaffee, Tee, Margarine, Zündhölzer, Fett und Reis – alles wurde rationiert, ebenso Waschseife.² Ziegenmilch gab es, aber Kühe waren auf der Insel noch nicht eingeführt, und ein Hauptnahrungsmittel war Dosenmilch, auch sie rationiert. Tee und Kaffee, besonders Tee, den man mit Dosenmilch, schwer gesüsst, aus Gläsern trank, waren schon immer ein Hauptgenussmittel der Inselbewohner gewesen. Es war beim Fortschreiten der Belagerung eine der härtesten Prüfungen, dass sie immer schwerer zu beschaffen waren. Olivenöl und Brot, das man in Holzöfen buk, bildeten die Grundbestandteile der Ernährung der Insel; sie waren noch nicht angetastet worden. Die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht erinnerte an vergangene Tage. Das letztmal war sie 1792 verhängt worden, als die Bewohner der Insel die in Valletta eingeschlossenen Franzosen belagerten. Jetzt waren es sie selbst, die belagert wurden.

Anfang April hatten die Leute das Vergnügen, der Ankunft von vier der stärksten neuen Zerstörer der Flotte in Malta beizuwohnen: *Mohawk* und *Nubian* aus der Tribal-Klasse und *Jervis* und *Janus* aus der J-Klasse.

Die Wahl dieses Zeitpunktes, um die Insel mit einer starken Streitmacht zu unterstützen, war leicht erklärlich im Zusammenhang mit der Anwesenheit des Afrikakorps in Nordafrika: diese bedeutete nämlich stärkere Beanspruchung der Nachschublinie der Achse zwischen Italien und Tripolis. Rommels Ankunft war seit Februar bekannt, und die Tatsache, dass während aller Wüstenkämpfe sein Hauptquartier jeden Abend etwa um dieselbe Zeit auf bekannter Frequenz und von bekanntem Ort aus einen Lagebericht sendete, war ein grosser Vorteil für die Nachrichtendienste. Wegen der Entfernung zu ihren Hauptquartieren in Europa war der Funkverkehr der Deutschen mit ihren Streitkräften in Nordafrika von ausschlaggebender Bedeutung, und Angaben über ihren Bedarf, die von Ultra entschlüsselt wurden, liessen im Voraus die Konvois zur Bedarfsdeckung erraten. Der Aufbau der deutschen Stellungen konnte nicht verhindert werden, da Malta über keine Kampfschiffe verfügte, wenig Flugzeuge und keine wirkungsvolle U-Boot-Waffe besass. Doch wurden alle diese Mängel jetzt allmählich beseitigt. Eine Flottille der kleinen U-Boote der U-Klasse war gebildet worden. Diese U-Boote sollten sich in den kommenden Monaten als äusserst schlagkräftig erweisen, und von Anfang an war ihre Tätigkeit unübersehbar.

Zu Beginn dieses Jahres war Feldmarschall Kesselring in Rom vorstellig geworden, um Flug- und Bodenpersonal zu koordinieren. Denn es war klar, dass letztendlich die Deutschen die Verantwortung nicht nur für sich selbst übernehmen mussten, auch wenn man nach aussen hin auf das italienische Oberkommando Rücksicht nahm. Im Augenblick erforderte die Anwesenheit einer deutschen Armee, die die Italiener in Nordafrika unterstützte, den Einsatz eines hohen Offiziers zur Koordinierung der Luftwaffe und des Afrikakorps. Kesselring funkte Rommel durch, dass er und ein italienischer General ihn Mitte Juli aufsuchen würden. Rommel, der spätere Heros, der von seinen Feinden fast ebenso bewundert wurde wie von den eigenen Soldaten, verfügte bei der obersten deutschen Führung nicht über vergleichbaren Kredit. Er war sehr patriotisch, doch ging ihm der Ruf voraus, dass er gerne eigenmächtig, ohne Konsultationen mit dem Oberkommando der Wehrmacht handelte. Am weit entfernten anderen Ende einer Nachrichtenverbindung mit Deutschland fühlte sich Rommel sicher wohl, aber seine Vorgesetzten misstrauten seinem Temperament. General Franz Halder, Generalstabschef des Heeres, war einer von jenen, die Rommel im Verdacht hatten, er würde zu rasch Zuschlägen, falls man ihn nicht zügelte; daher schickte er Ende April des Jahres General Friedrich Paulus los, um Rommels Absichten in Erfahrung zu bringen und den Wüstenfeldzug mit ihm durchzusprechen.

Nach sehr eingehenden Gesprächen und einem zweiwöchigen Aufenthalt in Nordafrika gab General Paulus ein langes Telegramm nach Berlin durch, in dem er die Strategie für den Wüstenfeldzug darlegte, zu der sich er und Rommel einvernehmlich entschlossen hatten. Merkwürdigerweise wurde dieser bedeutungsvolle Funkspruch, der sich doch fast ausschliesslich auf Belange des Heeres bezog, in dem von der Luftwaffe verwendeten Code durchgegeben: Dieser Code war in Bletchley Park sehr genau entschlüsselt worden, während der Code der deutschen Wehrmacht mehr Schwierigkeiten bot. Die britischen Befehlshaber besaßen nun ein vollständiges Bild der Gesamtstrategie, nach der die Deutschen vorgehen wollten. Obwohl sie deshalb trotzdem ihre Streitkräfte angesichts übermächtiger Waffen zurücknehmen mussten, bedeutete das doch, dass der Rückzug ohne die Katastrophe erfolgen konnte, die sonst möglicherweise hereingebrochen wäre.

Die Entzifferung der Enigma-Nachrichten der deutschen Luftwaffe und der italienischen Marinecodes wurde durch die Nachrichtendienste im Mutterland England vorgenommen. Doch wurden sie dann sofort an den Oberkommandierenden im Mittelmeer weitergegeben. Von aus italienischen Häfen auslaufenden Schiffen wusste man durch italienische Funkmeldungen und von Einzelheiten über den Luft-Geleitschutz für Konvois durch Enigma. Das erklärt einiges im Hinblick auf die erstaunlich genauen Angriffe der Überwasserschiffe und U-Boote in diesen früheren Phasen des Krieges. Später konnten Radar oder auch hochentwickelte Luftaufklärung feststellen, wann solche Kontakte mit italienischen Konvois erfolgten, und präzise bestätigte Radar die Anwesenheit des Feindes, sofern die angreifenden Schiffe oder Flugzeuge in Radarreichweite waren. Doch muss festgehalten werden, dass die vier Zerstörer, die soeben in Malta angelangt waren, um als Angriffswaffe eingesetzt zu werden, noch nicht mit Radar ausgerüstet waren. Trotzdem wurde am 15. April ein Konvoi von fünf Schiffen, unter Geleitschutz von drei Zerstörern, von der 14. Flottille *Mohawk*, *Nubian*, *Jervis* und *Janus* vor der tunesischen Küste ausgemacht. Bei dem jetzt folgenden Gefecht wurden alle fünf Frachter, beladen mit Truppen und Nachschub für das Afrikakorps, versenkt, ebenso zwei der Zerstörer, während der dritte ausser Gefecht gesetzt wurde und in Richtung Kerkenna-Bank abtrieb (später wurde er geborgen). In der letzten Phase dieses Gefechts gelang es dem italienischen Zerstörer *Tarigo*, dessen Kapitän tödlich verwundet war und der Treffer auf Treffer abbekam, sich doch zwischen die Angreifer und ihre Beute zu legen und drei Torpedos abzuschossen, die die *Mohawk* versenkten. Wie spätere Ereignisse des Krieges zeigten, konnten die Italiener, vor allem

bei Manövern des Geleitschutzes und Gefechten mit kleinen Schiffen, einen Kampfgeist mobil machen, der seinesgleichen suchte. Die Geschichten von Feigheit vor dem Feind, die in britischen Zeitungen kolportiert wurden, waren für das heimische Publikum bestimmt.

Die Quellen der britischen Kenntnisse über wahrscheinliche Abfahrtszeiten von Konvois oder über ihre Routen war ein Geheimnis, das sorgfältig vor jedermann, ausser einer kleinen ausgewählten Gruppe gehütet wurde. Daher wurden in allen Büchern über die Belagerung, die kurz nach dem Krieg erschienen sind, keine Gründe dafür erwähnt, warum plötzlich Flugzeuge oder Schiffe in bestimmte Richtungen geschickt wurden, um Konvois zu überraschen.

Im Monat April sah man die Insel sehr deutlich in ihrer doppelten Rolle als angegriffenes Objekt und als Angreifer. Malta hatte etwas von einem alten Champion im Boxring an sich, der, blutig geschlagen, doch wieder mit Schlägen nach vorne kommt und seinen offensichtlich überlegenen Gegner zögern, ja schliesslich zurücktaumeln lässt. Swordfish und Wellingtons arbeiteten in einem koordinierten Angriff von der Insel aus mit Cunninghams Schlachtflotte bei Tripolis, Haupthafen und Hauptstadt Libyens, am 20. April zusammen, in einem Augenblick, da ein Konvoi diese Stelle in Richtung Malta passierte und leere Frachter ausgeschieden wurden. Diese Nacht griffen zunächst RAF-Bomber und die Flotten-Luftstreitkräfte den Hafen an, so dass die Überraschung komplett war, als dann auch noch die drei Schlachtschiffe *War spite*, *Barham* und *Valiant* sowie der schwere Kreuzer *Gloucester* mit ihrer Zerstörereskorte auf dem Schauplatz erschienen. Die Verteidiger von Tripolis waren durch den Luftangriff schon verstört und verloren völlig den Kopf, als es plötzlich vom Meer her piff und donnerte. Vom Beginn des Jahres an bis Ende April versenkten U-Boote zehn Schiffe. Und dabei war dies erst ein Vorgeschmack dessen, was sie später leisten würden.

Überall im Mittelmeer rechtfertigte der April, T.S. Eliots «scheusslichster Monat», diese Charakterisierung des Dichters im Bereich der Taten der Menschen, aber seit Monatsbeginn schmückten sich die Inseln wie immer um diese Zeit friedlich mit wilden Blumep. Nirgends zeigte sich dies deutlicher als im maltesischen Archipel, wo neben den Hunderten von einheimischen Arten in den Jahren der britischen Herrschaft unzählige andere absichtlich und zufällig eingeführt worden waren. Sobald die Inselbewohner die Wärme dieser lieblichsten und anmutigsten Jahreszeit über Feldern und Strassen liegen fühlten, die sogar in die Höhlenmündungen ihrer unterirdischen Bunker eindrang, stieg ihr Mut wieder, teils auch wegen des Osterfestes, das in südlichen Ländern mehr als

Weihnachten gefeiert wird, teils wegen der verhältnismässigen Ruhe vor Luftangriffen tagsüber. Sie konnten nicht wissen, dass dies auf den Abzug von Flugzeugen für den Feldzug in Griechenland und die Offensive in der Wüste zurückzuführen war, doch wie auch immer, es war eine Segnung der Osterzeit.

Freilich dauerten die nächtlichen Bombardements an, und am 29. April wurde das Werftgelände von Cospicua angegriffen, ebenso die weiter nach innen gelegenen Städte Zabbar, Zurrieq und Zebbug. In der folgenden Nacht wurde Cospicua von Neuem bombardiert, auch das Dorf Kalkara bei Grand Harbour sowie Valletta und Sliema. Die Verluste waren glücklicherweise gering, sie traten vor allem in der ländlichen Stadt Zebbug auf, die auf solche Angriffe nicht vorbereitet war (Zebbug bedeutet auf maltesisch «Oliven»). Viele Häuser wurden beschädigt oder zerstört, was das niemals endende Flüchtlingsproblem verschärfte.

Ein Angehöriger des 1. Bataillons des Hampshire-Regiments, das zur Verstärkung der Insel im Februar 1941 angelangt war, unmittelbar vom Dienst in der Wüste, erinnerte sich einige Jahre später an Eindrücke auf Malta in dieser Jahreszeit:

«Uns armen schweissbedeckten Infanteristen aus der Wüste mit ihren unendlich wogenden Sandhügeln von Horizont zu Horizont erschien Malta, wie es auf die Araber und Mohren jener frühen Zeit gewirkt haben muss, besonders im Frühjahr, wo Gras in den Senken um Marsa wächst und hellgelbe Chrysanthemen überall am Weg von Porte des Bombes bis zum Pieta Creek spriessen.

Die festen Kalksteinhäuser der Dörfler mit in der Sonne reifenden Kürbissen auf den flachen Dächern und bunter Wäsche, die im Wind flatterte, versprachen gute Nachbarschaft nach den trostlosen Monaten in Nordafrika, in denen sogar die Nomaden aufhörten, herumzuschweifen. Es gab Feldfrüchte auf den winzigen Äckern, umgeben von ihren unendlich sich hinziehenden Steinmüerchen, und Feigenbäume und Olivenbäume, ja auch Orangen und Zitronen.»³

Unter der Frühlingssonne blühte die Insel wie immer anmutig auf – ganz anders als in der staubigen Trockenheit des Sommers, wo sie ihr nordafrikanisches Antlitz hervorkehrt und fast ebenso kahl ist wie die Wüste, an die sich jener Soldat erinnerte. Auf der hohen Garrigue wuchsen inmitten nackter Felsen, Steinfelder und sandiger Streifen niedrige Thymianstauden, Rosmarin, Salbei und andere Kräuter, auch Hyazinthen, Knoblauch, Milchsterne und Narzissen, um nur einige Blumen zu nennen, deren kurze Blüte bald vorbei sein würde, so dass sie nur noch die staubigen Samenkapseln in das vom Sommer ausgedörrte Land reckten. Überall, entlang den weissen Strassen und in dicken Büscheln

auf den Wegen, die selbst für die kleinsten Armeelastwagen zu eng waren, wucherten Sauerampfer. Der Legende nach wurde er zu Beginn des 19. Jahrhunderts von einer Engländerin aus Südafrika eingeführt, hatte sich dann über die ganze Insel ausgebreitet und hiess auf Maltesisch Haxjixa Inglesa, Englischs Unkraut. Die Felder waren noch grün, die Insel strahlte im Blumenschmuck. In der Zwischenzeit rückten die Deutschen in Griechenland vor, und die britischen Streitkräfte, zu gering und verspätet, mussten sich vor der Übermacht der Luftwaffe zurückziehen, und schliesslich das Land ganz zu verlassen.

Am 27. April 1941 rückten die Deutschen in Athen ein.

11. KAPITEL

Waffen und Wetter

Die schnellen motorisierten Abteilungen des Afrikakorps schoben alles in der Wüste vor sich her gen Süden. Im Osten überrannte die deutsche 12. Armee Griechenland. Im lähmenden Bewusstsein der deutschen Überlegenheit an Panzern und in der Luft, auf beiden Seiten ihrer belagerten Insel, blickten die Bewohner Maltas übers Meer, wo sich der Griff des Feindes um sie zusammenschloss. Und als sich der April seinem Ende näherte, schienen die Aussichten für den Sommer wirklich trübe. Ein einziger Hoffnungsschimmer, der allerdings auf der Insel noch nicht bemerkt werden konnte, bestand darin, dass der Hafen Tobruk in der Cyrenaika immer noch gehalten wurde, obwohl sich der Feind auf die Grenzen Ägyptens zubewegte. Tobruk wurde tatsächlich wie Malta selbst allmählich zum Dorn im Fleische der siegreichen Achsenmächte: auch es eine belagerte Garnison, aber schon in der Lage, vom Land aus zurückzuschlagen.

Der Rückzug eines Teils von Fliegerkorps X wurde zu dieser Zeit als Wohltat empfunden. Obwohl die Nachricht von der englischen Niederlage im Radio nach Malta gelangte, war es ganz natürlich, dass deren Auswirkungen auf lange Sicht zunächst auf Malta nicht begriffen wurden. Die Befreiung von den Angriffen der Luftwaffe war in diesen sonnigen Tagen zu erleichternd, als dass man viel auf offizielle Erklärungen und Radionachrichten gab, die gespenstisch aus verlassenem oder wegen Bombenschäden nicht mehr bewohnbaren Häusern hervortönten. Aus staubigen Bakelitradios, die man nicht ausgeschaltet hatte, drangen knatternde Stimmen durch weissen Schutt oder fensterlose Rahmen und schallten unheimlich in der stillen blauen Luft.

Doch wurden die Neuigkeiten des endgültigen Rückzugs aus Griechenland und der Besetzung Kretas, als sie dann von Mund zu Mund übertragen wurden – und Gerüchte laufen auf einer Insel, wo fast jede Familie jede andere kennt, schneller als ein Buschfeuer – in ihrer ganzen Tragweite erfasst. Nicht nur, dass die britische Armee aus Griechenland abgezogen werden musste: auch die Mittelmeerflotte musste derartige Schläge aus der Luft einstecken, dass ihre Erfolge zur See fast bedeutungslos wurden. Am 24. April hatten über 50'000 Soldaten die griechischen Strände erreicht, von wo aus sie verschifft werden sollten: einige bei Athen, andere an ausgewählten Stellen in der Morea. Dass die

Verluste an Kriegsschiffen, die die Truppentransporter bei dieser Evakuierungsoperation eskortierten, nicht grösser waren, verdankte man dem Umstand, dass die Luftwaffe nicht in der Lage gewesen war, ihre Stützpunkte schnell genug nach vorne zu verlegen, um in den geordneten Rückzug einzugreifen. (Konteradmiral Baillie Grohman bezeichnete ihn als «grossartig, vor allem wenn man in Betracht zieht, dass sie einige Wochen lang in Rückzugsgefechte von Saloniki bis fast nach Kap Matapan verwickelt waren».) Die Operationen der Einschiffung konnten aus Furcht vor der Luftwaffe nur während der Dunkelheit durchgeführt werden. Bei allen Gelegenheiten, wo man hierauf nicht achtete, war das Ergebnis katastrophal. Ein Truppentransporter, der Nauplia verspätet verliess, wurde versenkt, sobald er bei Tageslicht entdeckt wurde. Zwei Zerstörer, die die Schiffbrüchigen aufnehmen sollten, wurden ihrerseits, nachdem sie an die 700 Mann am Ort des Untergangs aufgefischt hatten, durch Sturzbomber versenkt, während sie Kurs auf die Suda-Bucht in Kreta nahmen. Nur 41 Matrosen und acht Soldaten von den Hunderten Beteiligten überlebten. Die Schrift an der Wand, die seit dem Angriff auf *Illustrious* durch Fliegerkorps X zu sehen war, leuchtete nun überdeutlich: Schiffe konnten angesichts massiver Luftüberlegenheit nicht sicher oder wirkungsvoll operieren. Kreta sollte der letzte Schauplatz sein, wo diese fundamentale Erkenntnis moderner Kriegsführung klar herausgestellt wurde.

Ein anderer fundamentaler Lehrsatz der Kriegskunst, der später von General Montgomery formuliert wurde und lautete: Niemals auf Moskau marschieren – sollte von dem deutschen Diktator während dieses Jahres verletzt werden. Obwohl es im Rückblick unbegreiflich erscheint, verschloss Hitler, verrannt in seine Pläne und fanatisch auf die Eroberung Russlands und die Vernichtung der «Untermenschen», die in diesem riesigen Land wohnten, fixiert, seine Augen vor den Möglichkeiten des Wüstenfeldzugs. In diesem Gebiet, dem einzigen, wo Deutsche und Briten handgemein werden konnten, lag zu diesem Zeitpunkt der Schlüssel des ganzen Krieges. Eine Massierung der deutschen Kräfte hinter der Speerspitze von Rommels Afrikakorps hätte zweifellos die Briten zurück- und aus Ägypten und dem Nahen Osten hinausgeworfen. Der Suezkanal wäre unter Kontrolle der Achse gekommen, sie hätte über das Öl am Persischen Golf verfügt, die Briten hätten diesen für moderne Kriegsführung lebenswichtigen Rohstoff verloren und wären schmachvoll vom afrikanischen Kontinent vertrieben worden. Die schwärende Wunde des Krieges im Westen mit Grossbritannien wäre auf einen Schlag beseitigt gewesen.

In aller Ruhe und ohne weitere Sorgen über den Ölnachschub für seine Kriegs-

maschinerie hätte Hitler seine Aufmerksamkeit auf den Einmarsch nach Russland richten können.

Aber niemals vermochte er im Wüstenkrieg etwas anderes zu sehen als einen unglückseligen Nebenschauplatz, in den er im Bestreben, seinen unfähigen Bündnispartner herauszuhauen, hineingezogen worden war. In Griechenland und auf dem Balkan hatte er intervenieren müssen, um Mussolinis Gesicht zu wahren und gleichzeitig, um nicht seine rechte Flanke ungedeckt zu lassen, oder auch in einer Art Unschlüssigkeit, bevor er später im Jahr seinen wichtigsten Feldzug begann. Die Ankunft der Briten in Griechenland indessen, die sich verpflichtet fühlten, trotz grosser Nachteile für ihre wichtigsten Interessen einem Alliierten zu Hilfe zu kommen, veranlasste Hitler, den griechischen Feldzug ernst zu nehmen. Er erinnerte sich daran, was die Briten im 1. Weltkrieg über die Dardanellen versucht hatten. Eine Bedrohung seiner Flanke und der rumänischen Olfeider konnte er sich nicht leisten, wenn er im Begriff war, in Russland einzufallen. Doch Hitler, der sich immer damit brüstete, ein grosser Stratege und Meister geopolitischer militärischer Überlegungen zu sein, verschenkte selbst seinen Endsieg, da er nicht sah, was ein Erfolg in der Wüste bedeuten und wie er sich den Sieg bei einer Invasion Russlands sichern konnte: indem er einen riesigen Zangenangriff auf das Herz dieses Landes vollführte, auf der einen Seite von Europa und dem Westen, auf der anderen vom Osten her. Seine Augen waren die eines Europäers. Er vermochte im Osten nur Russland zu sehen.

Kurz vor Beendigung der Evakuierung der Truppen aus Griechenland gab es eine Operation im Mittelmeer, bei der Malta eine exponierte Rolle spielte. Es handelte sich um eine komplizierte doppelte Konvoi-Bewegung mit dem Decknamen «Tiger», bei der man den riskanten Versuch machte, aus dem Westen einen Konvoi mit Transporten von Panzerverstärkungen für die Nilarmee direkt nach Ägypten zu bringen, während zu gleicher Zeit zwei Konvois vom Osten nach Malta fahren sollten. Churchill war sich, ganz anders als sein Gegner, voll dessen bewusst, was der Verlust Ägyptens und des Suezkanals bedeuten würde und war entschlossen, sobald die deutschen Panzer in der Wüste Farbe bekennen würden, General Wavell so weit wie möglich zu unterstützen. Das Gefahrenmoment war beträchtlich. Seit der Ankunft der Luftwaffe im zentralen Mittelmeer hatte man eine Fahrt von Konvois von Gibraltar aus über die ganze Entfernung nach Ägypten für zu riskant gehalten. Trotzdem wagte man in der Hoffnung, dass die deutschen Luftstreitkräfte alle Hände voll mit den Operationen in Griechenland und in der Wüste zu tun haben würden, das Spiel – und gewann. Der Konvoi aus dem Westen wurde von Force H aus Gibraltar beglei-

tet, wobei es einen einzigen Verlust gab, als ein Transporter auf Minen auflief und in den Engen der Skerki-Durchfahrt sank. Diese Gewässer, die später Ausgangsbasis für zahlreiche verzweifelte Gefechte um Konvois nach Malta werden sollten, waren flach und vermint, ein idealer Angriffsplatz für Torpedoboote, U-Boote und Torpedo-Flugzeuge, aber bei dieser Gelegenheit wurden sie von den Italienern völlig ausser Acht gelassen. Abgesehen vom Verlust dieses einen Transporters machte der Konvoi erfolgreiche Fahrt, und Force H zog sich nach Gibraltar zurück, sobald Cunninghams Mittelmeerflotte den Geleitschutz nach Ägypten übernehmen konnte. Auf ihrem Weg zu dem Rendezvous hatte Cunninghams Flotte ihrerseits den zwei sehr wichtigen Konvois nach Malta Geleitschutz gegeben. Dies war ein umso bemerkenswerterer Erfolg im Seekrieg auf dem Mittelmeer, den die Flotte aus Alexandria – Schlachtschiffe, Kreuzer und Zerstörer in gleicher Weise – buchen konnte, als sie seit Beginn des Feldzugs in Griechenland ununterbrochen voll im Einsatz gewesen war. Obwohl sie einer Atempause dringend bedurfte – die man ihr nicht gönnen konnte –, hatte sie diese zwei Konvois sicher zu der belagerten Insel geleitet und hielt dadurch Malta aufrecht, ebenso wie sie die Aktivitäten der Insel während des folgenden langen Sommers ermöglichte. Der eine Konvoi war langsam und bestand aus zwei Tankschiffen, beladen mit 24'000 Tonnen Öl-Treibstoff, der andere schnell und enthielt vier Nachschubfrachter mit Truppen, Nahrungsmitteln, Munition und den tausendundeins Utensilien, wie sie Militärs und Zivilisten benötigen.

Die gelungene Durchfahrt dieser zwei Konvois nach Malta muss zu einem guten Teil der damaligen Wetterlage zugeschrieben werden. Denn es kann kein Zweifel sein, dass ohne diese günstigen Verhältnisse die Konvois sicher geortet und schwer angegriffen worden wären, obwohl die Mittelmeerflotte den Flugzeugträger *Formidable* mit seinem Jägerschutz bei sich hatte.

Tatsächlich meldete das Radar der Flotte eine Menge feindlicher Flugzeuge, die ganz offensichtlich nach ihr und den wertvollen Frachtern suchten, doch war, wie Admiral Cunningham berichtet, das Wetter «trübe mit dichten Wolken, die fast bis zu unseren Mastspitzen herabreichten». Der Admiral bemerkt dazu in seiner Autobiographie, dass «für diese Jahreszeit das Wetter höchst ungewöhnlich war», eine seltsame Äusserung für einen Mann, der im 1. Weltkrieg und häufig während der Zwischenkriegszeit im Mittelmeer Dienst getan hatte und sich mit Recht, in den Worten Nelsons, «einen alten Mittelmeerhasen» hätte nennen können. Es war nämlich typisches Schirokk0-Wetter, das im Mai eben viel normaler ist als sonst. Er erhebt sich in der Wüste als staubig-trockener

Südwind, ändert dann seine Richtung von Südost nach Südwest, «Khamsin» genannt, und nimmt über dem Meer Feuchtigkeit auf. Die heisse Wüstenluft kühlt bei der Berührung mit der Wasseroberfläche ab, die leichte Feuchtigkeit nimmt schnell zu, so dass im Ergebnis der «Schirokko» diesig-warm mit schweren feuchten Wolken ist. Als «Xlokk» ist er auf Malta die Ursache dafür, dass Gebäude und Rinnsteine der Insel vor Wasser triefen. Die prickelnde Luft reizt das Gemüt und bringt selbst das ruhigste Temperament in Rage und zu Schweissausbrüchen.¹ Aber seit Kriegsbeginn und den Bombardements hatten die belagerten Bewohner der Insel gelernt, den sonst verfluchten Wind für die Atempausen zu segnen, die er vor den Luftangriffen gewährte. Gerade während einer solchen Periode näherten sich also diese zwei unendlich wichtigen Konvois der Insel. Traditionell die Insel der Calypso, das geheimnisvoll «verborgene» Eiland der Göttin in Homers Odyssee, war Malta, niedrig über die Meeresfläche emporragend, jetzt vollständig in Wolken eingehüllt.²

Auf hoher See stellte Admiral Cunningham fest, dass die Insel nicht nur von Schirokko-Wolken eingepackt war: sie war auch völlig vermint. Während ihrer Nachtangriffe hatte die Regia Aeronautica über allen Zufahrtswegen Minen abgeworfen, und der Vizeadmiral auf Malta³ berichtete seinem Oberbefehlshaber, die auf der Insel stationierte Zerstörerflottille könne nicht zum Schutz der Konvois auslaufen, da sie nicht aus dem Hafen herauskomme. Überdies könne die üblicherweise benützte Fahrrinne nicht gesäubert werden, da alle zur Räumung von Magnetminen geeigneten Minenräumer verloren oder ausser Gefecht seien. Glücklicherweise besass Cunningham unter seiner Konvoi-Eskorte eine Korvette, die für die Räumung von Magnetminen ausgerüstet war. Freilich reichte ein Schiff ganz offensichtlich nicht aus, die Situation rund um Malta zu bereinigen. Doch wurde von dem für die Torpedos zuständigen Flottenoffizier⁴ bald ein geeignetes Verfahren entwickelt. Man funkte den Kommandanten auf Malta Anweisungen durch, wie man eine Rinne durch die Zufahrtswege zur Insel mit Hilfe von Wasserbomben sprengen sollte. Zum Glück war eine Menge von Wasserbomben vorhanden, und unter dem Donner der Unterwasser-Explosionen wurde allmählich eine Rinne aus Grand Harbour heraus freigesprengt, wobei die explodierenden Ladungen die Wirkung von Gegenminen hatten oder auf andere Weise die Zündmechanismen der Magnetminen störten, die den Zugang versperrten. Trotzdem explodierten wenigstens ein Dutzend Minen, die die vorhergehende grobe Säuberung überstanden hatten, unter donnerndem Sprühregen, als die *Gloxinia*, Cunninghams Korvette, die als einziges Schiff

mit Geräten für Magnetminen ausgerüstet war, vor den Konvois her in den Hafen einlief. Unter dem Schutz der dunklen Baumwollwolken des Südwindes erreichten die Konvois sicher Grand Harbour und wurden, ohne von den Luftaufklärern entdeckt zu werden, entladen.

Das Nachschubschiff HMS *Breconshire*, das sich später einen besonders berühmten Namen machte und während der kommenden Monate stets im gleichen Atemzug mit der Belagerung Maltas genannt wurde, lief ebenfalls ein, und zwar im südlichen Hafen Marsaxlokk, beladen mit

Treibstoff und Munition. Als sich die kritische Periode des Krieges für die Mittelmeerflotte im Osten rund um die Insel Kreta ankündigte, stand Malta gesichert da, mit Vorräten, Treibstoff und Waffen wieder gut versorgt. Die Festung auf Kalkstein war gerüstet, die Ansicht der Deutschen zu bestätigen, es sei «ein grosser Fehler (von den Italienern) gewesen, den Krieg nicht mit der Eroberung Maltas einzuleiten».

12. KAPITEL

Auf einer anderen Insel

Nach dem Erfolg der deutschen Armee in Griechenland war es fast unvermeidlich, dass der nächste Kampfschauplatz die grosse fischförmige Insel Kreta war, die wie ein Riegel unterhalb des Ägäischen Meeres lag und im Osten des Mittelmeers die südlichen Gewässer beherrschte. Die Einnahme Kretas würde bedeuten, dass von seinen Flugplätzen aus Alexandria, Suez und der Kanal sich in Reichweite der Luftwaffe befanden, so dass diese die Durchfahrt der alliierten Handels- und Kriegsschiffe zur Unterstützung der Bodentruppen entlang der nordafrikanischen Küste derart riskant machen konnte, dass diese Lebensader praktisch durchschnitten war. Doch noch war die deutsche Marine mit ihren U-Booten und leichten Schiffen kaum in die Kampfhandlungen im Mittelmeer verwickelt, da das Gebiet in stillschweigender Übereinkunft als Interessensphäre der Italiener und ihrer Flotte galt. Damals musste der grösste Druck auf der Bühne des Mittelmeers seitens der Luftwaffe ausgeübt werden, wobei wiederum, ähnlich wie in der Schlacht um England, Marschall Göring vollkommen davon überzeugt, aber auch entschlossen war, den Siegeslorbeer für seine Domäne zu erringen. Wie gesagt, es waren Einheiten von Fliegerkorps X aus Sizilien zur Vereinigung mit Fliegerkorps VIII in Griechenland abgezogen worden. Letzteres verfügte über 700 Flugzeuge für die Operationen in Griechenland und den darauffolgenden Angriff auf Kreta, davon einige hundert Sturzbomber. Diese allein hätten schon ausgereicht, die den Briten verfügbaren Flugplätze zu zerstören. Die Engländer waren nach ihren Rückzugsgefechten im Luftraum über ganz Griechenland auf nur ein paar Hurricanes und einige alte Gladiators angewiesen.

Man hätte annehmen sollen, dass das Gros der deutschen Truppen unter dem Schutz der italienischen Marine nach Kreta transportiert wurde, wobei ihre Fahrt durch Jäger gesichert worden wäre. Die Briten hatten übrigens nach ihrem Rückzug aus Griechenland 16'000 Mann zur Verteidigung nach Kreta geschafft, während der Grossteil ihrer Truppen nach Ägypten zur Verstärkung der Wüstenarmee gebracht wurde. Man hätte die Eroberung Kretas auf konventionelle Weise planen können, in der – ganz falschen – Annahme, die Royal Navy wäre, unter ständigem Fliegerbeschuss und angesichts von Landungsmanövern auf breiter Front, nicht in der Lage gewesen, diese Landung zu verhindern, da

sie gezwungen wäre, in engen Gewässern, ohne Jägerschutz und unter Sturzbomberangriffen zu operieren. Doch die Deutschen hatten sich entschieden, Kreta aus der Luft zu nehmen – teils aus Misstrauen gegenüber den Italienern, nicht für fähig hielten, Truppenkonvois zur See angemessenen Schutz zu geben, teils weil Göring bestrebt war, die ganze Operation unter die Ägide der Luftwaffe kommen zu lassen. General Kurt Student, der Fliegerkorps XI, bestehend aus Fallschirmjäger- und Luftlandetruppen, befehligte, war der Urheber des Planes. Er war ganz natürlicherweise darauf aus, sein Elitekorps auf die Probe zu stellen und überzeugte, dass dessen Einsatz weit schneller zum Erfolg führen würde als konventionelle Landungsmanöver. Eine derart umfangreiche Angriffsaktion aus der Luft war zuvor im Krieg noch nie versucht worden, so dass man hoffte, allein die Überraschung würde die britische Verteidigung leicht überwältigen. Aber obwohl man nichts gegen den Angriff unternehmen konnte, war der Plan einer Invasion der Insel aus der Luft den Engländern seit Ende April bekannt. Ultra hatte seit dem Moment Alarm geschlagen, als Lastensegler und Transportflugzeuge in Bulgarien zusammengezogen wurden. Auch von der Aufstellung von Bombern, Sturzbombern und Jägern der Luftwaffe wusste man schon. Das blosse Ausmass der Vorbereitungen liess auf die Entschlossenheit der deutschen obersten Führung schliessen, die Besetzung Kretas so schnell wie möglich hinter sich zu bringen. Hitler selbst hatte seine Zustimmung zu dem Plan gegeben. Er wollte unbedingt den ganzen Feldzug in Griechenland und der Ägäis abgeschlossen sehen, bevor er sich der Aufgabe zuwandte, die ihn wirklich interessierte: dem Einmarsch in Russland. Dass auch dies dank Ultra bekannt war, ist heute gesichertes Wissen – sogar die Tatsache, dass Stalin vorher von Churchill im Hinblick auf die deutschen Pläne gewarnt wurde. Im Fall Kretas war nicht nur Churchill geraume Zeit vor der Invasion informiert, sondern auch der Kommandant der alliierten Kräfte auf der Insel hatte Kenntnis von allen Einzelheiten der deutschen Pläne. General Student war der Typ des Deutschen von fast krankhafter Übergenaugigkeit und entschlossen, sicherzustellen, dass jedes Teilchen der zukünftigen Operation auch voll aktenkundig gemacht wurde. So ergab sich ein ununterbrochener Strom von Funksprüchen, alle von Ultra entziffert, die mehrere Wochen im Voraus klare Hinweise gaben, vom Termin der Invasion an über die vorgesehenen Landegebiete bis zur Stärke der Luftlandetruppen. Wenn das so war (diese Frage muss unvermeidlich kommen) – warum ging dann Kreta verloren? Die Informationen Ultras konnten einen General oder Admiral nur über eine beabsichtigte Bewegung des Feindes vorwarnen, doch konn-

te er wenig damit anfangen, wenn ihm die nötigen Waffen fehlten. Im Falle Kretas bestand keine Möglichkeit, die Stärke der RAF auf annähernd praktikables Mass zu bringen. Die Hurricane-Staffeln, die durch ganz Griechenland hinunter gekämpft hatten, waren auf unter ein Dutzend Flugzeuge zusammenschmolzen, und die paar Gladiators der See-Luft-Streitkräfte waren zu alt, um den Wellen der Messerschmitt-Jäger, die die Bomber und Transportflugzeuge begleiteten, Paroli zu bieten.

Im ersten Stadium des Kampfes, als die Luftwaffe begann, die Insel vor dem Hauptangriff müde zu schießen, wurden diese wenigen Überlebenden der zahlreichen Kampfwochen auf vier Hurricanes und drei Gladiators reduziert. In Nordafrika stand man unter hartem Druck, die wenigen Flugzeuge reichten kaum aus, Malta zu verteidigen – da waren keine Reserven übrig, die man vor dem grossen Schlag am 20. Mai nach Kreta hätte bringen können. Ja, noch am Vortag wurden die sieben verbliebenen Flugzeuge, denen man mit Recht nicht zutraute, die sich über die Insel ergiessende Welle zu stoppen, nach Ägypten zurückgeschickt. Es gab also nicht die geringste Jäger-Verteidigung. Was spätere Berichtersteller überraschte – und General Student mehr als überraschte – war, dass es fast den Anschein hatte, als ob man den Luftlandangriff vorausgesehen hätte. Doch konnte es leicht sein, dass General Freyberg aus griechischen Quellen von der Bereitstellung von Lastenseglern und Transportflugzeugen, auch von der Anwesenheit von Fallschirmjägertruppen auf dem Festland erfahren hatte, und natürlich musste er in diesem Fall seine Verteidigung um die bedrohten Flugplätze organisieren. Dies schien Ultra ausreichend vor Entdeckung zu schützen.¹

Der Angriff begann mit schweren Bombentepichen auf die Gebiete um die Flugplätze Canea und Maleme, gefolgt von Wellen von Seglern, die zur Landung ansetzten. Aber diese Landung, die, so hätte man erwartet, die wenigen zur Bewachung der Flugplätze zurückgelassenen Soldaten vertreiben sollte, hatte offensichtlich nicht die erwünschte Wirkung. Tatsächlich stiessen General Students Luftlandetruppen auf hartnäckigeren Widerstand, als sie vermutet hatten. Die Verluste auf beiden Seiten waren schwer, doch der Flugplatz Maleme, den man tagsüber einzunehmen gehofft hatte, war bei Einbruch der Nacht immer noch umkämpft. Ähnlich bei Canea: Die Angreifer wurden aufgehalten, das Gebäude blieb in der Hand des Feindes. General Student, der sah, dass seine besten Fallschirmjägertruppen auf diesen beiden Landeplätzen in Bedrängnis waren, hoffte womöglich auf besseren Erfolg auf den Flugplätzen Heraklion und Relimo. Aber auch hier stiess man auf unerwartet heftigen Widerstand. Der

Schlüssel für die Schlacht um Kreta war der Landeplatz Maleme, wo man hoffte, dass die Junkers 52 Transportflugzeuge mit der 5. Gebirgsjägerdivision als Verstärkung einfliegen könnten. Und in der Tat hätte der Luftlandeangriff auf Kreta vielleicht voll abgewehrt werden können, wenn General Freyberg zwei Neuseeland-Infanterie-Bataillone, die bei Canea in Reserve standen, nach Maleme geworfen hätte. Im Bewusstsein jedoch, dass das Gros der deutschen Truppen über See kommen musste, hielt General Freyberg die Neuseeländer für den Einsatz gegen die erwartete Landung zurück. Hätte er nur gewusst, dass am Abend des 21. Mai Schiffe der Royal Navy im Norden der Insel diese Truppentransporter auf See angegriffen hatten und dass alle davon entweder versenkt oder zurückgeschlagen worden waren, wäre Maleme womöglich gehalten worden. So aber landeten die deutschen Transportmaschinen, Maleme wurde genommen, und der Weg für massive Verstärkungen aus der Luft war frei. Kreta war verloren.

Es bleibt die Tatsache, dass die Flugplätze Heraklion und Relimo bis zum Befehl der allgemeinen Räumung Kretas durch die alliierten Streitkräfte gehalten wurden. Der erstere wurde erst am 28. Mai, der letztere am 30. Mai aufgegeben. Darin lag der Beweis, wenn man eines solchen bedurfte, dass die Landung durch General Students Luftlandetruppen, die erwartungsgemäss alle Flugplätze innerhalb weniger Stunden für die Transportmaschinen mit Verstärkungen freimachen sollten, gescheitert war. An jeder Stelle, an die diese Elitetruppen geworfen wurden, wurden sie aufgehalten und erlitten so schwere Verluste, dass das deutsche Kommando verzweifelt war. Die Unbegreiflichkeit sowohl damals für die Deutschen als auch für spätere Schriftsteller mit dem Thema «Schlacht um Kreta», dass die Fallschirmtruppen bei der auf ein paar Stunden veranschlagten Besetzung der Flugplätze versagten, lässt sich leicht durch die Informationen erklären, die Ultra im voraus gegeben hatte. Als aber einmal der Flugplatz Maleme erobert und der Weg für massive Verstärkungen frei war, war der Verlust der Insel unvermeidlich, da die Alliierten keinen Jägerschutz hatten und ihre Bodentruppen unaufhörlich durch die Übermacht der Jäger und Sturzbomber der Luftwaffe unter Druck gesetzt wurden.²

Die politische Entscheidung, Kreta zu halten, die man mit vollem Bewusstsein von der Übermacht der Luftwaffe und im Wissen, dass dagegen von Seiten der RAF oder den See-Luft-Streitkräften kein Kraut gewachsen war, getroffen hatte, hatte die ernstesten Folgen für die Mittelmeerflotte. Die Liste der gesunkenen, schwer beschädigten oder so sehr beschädigten Kriegsschiffe, dass man sie selbst versenken musste, um sie nicht in die Hand des Feindes fallen zu las-

sen, enthält alle Arten von Überwasserschiffen von Zerstörern über Kreuzer bis zu Schlachtschiffen. Diese Schiffe mussten in genau bestimmten Gewässerzonen mit zwei Zielen operieren: Sie sollten Verstärkungstransporte über See auf die Insel verhindern und, sobald der Rückzug beschlossene Sache war, die sich zurückziehenden alliierten Truppen an Bord nehmen. Das hiess aber für diese Schiffe, die ohne Schutz aus der Luft und ständig in Gewässern aktiv waren, wo sie vom griechischen Festland, den ägäischen Inseln und in gerader Linie von Kreta selbst durch die Luftwaffe und die Regia Aeronautica erreicht werden konnten, dass sie mitten in ein Schlachtfest gerieten, das nur die Narrheit von Politikern für sie veranstaltet haben konnte. Die Schiffe operierten also unter schwersten Bedingungen fast ständiger Angriffe, so dass es nicht selten vorkam, dass sie sich vom Kampf zurückziehen mussten, da sie alle Flak-Munition verschossen hatten. Auf dem Höhepunkt der Krise konnte sich Admiral Cunningham bei der Antwort auf einen Funkspruch der Admiralität, den er, wie er sich ausdrückte, «beispiellos nichtssagend» fand, nicht enthalten zurückzufunken: «Die Erfahrung dreier Tage, in denen zwei Kreuzer und vier Zerstörer versenkt und ein Schlachtschiff, zwei Kreuzer und vier Zerstörer schwer beschädigt worden sind, zeigt, was Verluste eigentlich bedeuten. Noch eine derartige Erfahrung, und wir können die Vorherrschaft im östlichen Mittelmeer abschreiben.» Er fügte hinzu: «Die Wirkungen der jüngsten Operationen summieren sich, und Offiziere, Mannschaften und Maschinen sind am Rande der Erschöpfung.»³

Doch noch hatten grössere deutsche Truppenverstärkungen nicht nach Kreta durchkommen können. Transporte und Begleitschutz, die es versucht hatten, waren durch Flotteneinheiten versenkt worden, die im Norden der Insel patrouillierten, oder gezwungen worden, sich unter dem Schutz der Dunkelheit zurückzuziehen. Auch Radar spielte eine Rolle in einem dieser grösseren Gefechte, als ein Konvoi beim Versuch, Kreta im Schutz der Nacht anzulaufen, schwer angeschossen wurde, trotz des Rings seiner italienischen Eskorte, die ohne diese moderne Errungenschaft des Radars sich alle Mühe gab, ihre Schützlinge vor Angreifern abzuschirmen, die im Dunkeln sehen konnten. Die letzten britischen Truppen wurden noch in der Nacht vom 26. auf 27. nach Kreta geschickt, bis schliesslich von London Weisung kam, die Insel am 27. Mai zu räumen. Sogar noch am 26. kablete Winston Churchill General Wavell: «Sieg in Kreta entscheidend an diesem Wendepunkt des Krieges. Immer feste druff!» Ein Beispiel dafür, dass des Premierministers Weisung völlig unpraktikabel

war, gibt die Geschichte der Landung von HMS *Glenroy*, die im letzten Moment von Alexandria geschickt wurde, um den Versuch zu machen, noch Truppen zu landen, und das zu einer Zeit, als die britischen, australischen und neuseeländischen Kräfte überall auf dem Rückzug waren.

«Die *Glenroy*, begleitet von der *Coventry* (Flak-Kreuzer), *Stuart* und *Jaguar*, war ebenfalls zum Versuch unterwegs, Truppen bei Tymbaki, an der Südküste Kretas, zu landen. Während des Vormittags des 26. Mai wurden sie bombardiert und 18.20 von Sturzbombern und dann von niedrigfliegenden Torpedobombern hart angegriffen. Die *Glenroy* wich den Torpedos aus, wurde aber leicht beschädigt und hatte einige Verletzte aufgrund naher Einschläge und Maschinengewehrfeuer. Drei ihrer Landungsboote wurden durchlöchert, und ein grosses Depot von Benzinkanistern auf dem Oberdeck gingen in Flammen auf. Um sich des Feuers zu erwehren, musste die *Glenroy* nach Süden abdrehen, um den Wind achtern zu bringen, und eins der Landungsboote am Davit musste über Bord geworfen werden. Mit 800 Soldaten an Bord und einer grossen Ladung Benzin war die Lage höchst unbehaglich. Sobald man jedoch die Brände unter Kontrolle hatte, nahm der Konvoi von Neuem Kurs auf Kreta.»⁴

Schliesslich wurde die *Glenroy* doch zurückbeordert, aufgrund des Zeitverlustes, der, bei verspäteter Ankunft, die Ausschiffung von Truppen bei Tageslicht bedeutet hätte – unmöglich bei der allseitigen Überlegenheit der Luftwaffe. Das Meer von Blut, in das sich die Gewässer rings um Kreta verwandelt hatten, würde erst wieder klar werden, wenn die letzten alliierten Streitkräfte, denen es noch möglich war, einen der Einschiffungsplätze zu erreichen, abtransportiert waren.

In dem Mass, wie die Räumung Fortschritte machte, bot der Hafen Alexandria ein täglich schrecklicheres Schauspiel: Schiffe aller Klassen mit gähnenden Löchern in den Decks oder Flanken, Kreuzer mit abgerissenen Geschütztürmen und Geschützrohren, die schief gen Himmel ragten, ein Zerstörer, dessen Heck so weit abgesprengt war, dass man sich wundern musste, wie seine Schraubenwellen und Schrauben ihn noch in den Hafen hatten bringen können, und andere Schiffe, die aussahen, als ob sie nur noch auf dem Schrottplatz landen könnten. Am 1. Juni waren alle, die man von der Insel aufnehmen konnte, nach Ägypten zurückgebracht: über 16'000 Mann, wobei man an die 5'000 oder mehr in Kreta zur Kapitulation zurücklassen musste. Einige schlugen sich in die Berge. Das abschliessende Telegramm des Admirals zog das Resümee dessen, was man unter welchen Opfern erreicht hatte: «Ausser den schweren Auswirkungen des überlangen Seedienstes während einer langen Periode ist in Rechnung zu stel-

len, dass in dieser Endphase der Ereignisse die Schiffsmannschaften nicht die geringste Lust mehr hatten, sich tapfer vor dem Feind zu zeigen ... sie hatten schon übermüdet mit der Räumung begonnen und mussten sie unter Bedingungen heftigster Luftangriffe durchführen, die erst kürzlich noch der Flotte ernste Verluste zugefügt hatten.» Die zermürbenden ständigen Bombenangriffe und lange Zeiten auf See unter diesen Bedingungen hatten Männer und Schiffe an den Rand des Zusammenbruchs gebracht. Die noch vorhandenen Zerstörer, Mädchen für alles, waren über und über zerschossen, selbst wenn sie nicht schwer beschädigt waren. Es war nicht ungewöhnlich, dass ein Mann von einem sinkenden Schiff gerettet wurde, nur um auf ein anderes zu gelangen, das ebenfalls sinken sollte, und schliesslich auf einem dritten zu überleben, das zwar nicht sank, aber auch getroffen wurde. Während dieser zwei Monate vor, während und nach der Schlacht um Kreta hatte keiner der Kreuzer mehr als zehn Nächte im Hafen verbracht, und auch diese nur, um zu tanken und Munition aufzunehmen. Die Tage auf See waren keineswegs mit blossen Patrouillenfahrten ausgefüllt, sondern mit ständigen Gefechten. Doch war es, wie Admiral Cunningham schrieb, «unmöglich, die Truppen in Kreta zurückzulassen. Das hätte der ehrenvollen Tradition unserer Marine den Todesstoss versetzt.» Die Opfer jedoch waren grösser, als man auch nur hätte ahnen können: Zwei Schlachtschiffe, *War spite* und *Barham*, sowie der Flugzeugträger *Formidable* waren so schwer beschädigt, dass man sie an Ort und Stelle nicht reparieren konnte, so dass sie für einige Monate ausser Gefecht waren. Drei Kreuzer und sechs Zerstörer wurden versenkt, zwei Kreuzer und zwei Zerstörer beschädigt ohne sofortige Reparaturmöglichkeit und drei Kreuzer und sechs Zerstörer so sehr beschädigt, dass sie für einige Wochen nicht mehr einsatzfähig waren. Die Marine hatte ihre Hauptaufgabe jedoch erfüllt: Während der ganzen Kampfhandlungen war es keinem Kriegs- oder Transportschiff der Achsenmächte gelungen, die Insel zu erreichen. Abgesehen davon und von der Ausschiffung so vieler kampffähiger Männer war es schwierig festzustellen, ob man noch etwas anderes auf der Plusseite verbuchen konnte. Was nicht vorherzusehen war: die Kreter machten mit einigen alliierten Flüchtlingen in den Bergen, später auch noch mit Spezialagenten, die nachts von U-Booten eingeschleust wurden, gemeinsame Sache und verwandelten so die Insel in eine unaufhörlich blutende Wunde für die Besatzer. Die Kreter verfügten über eine lange Tradition des Guerillakrieges, die auf die Jahrhunderte der türkischen Besetzung zurückging. Von fast unzugänglichen Höhlen in den hohen, abgelegenen Bergen

aus bekämpften sie ihre deutschen Eroberer, wie ihre Vorfahren das türkische Reich bekämpft hatten. Doch das bedeutsamste Ergebnis der Schlacht, das man heute der Information durch Ultra zuschreiben kann, war die Tatsache, dass im Verlaufe des Luftlandeangriffs Fliegerkorps XI, die einzige Fallschirmjäger- und Luftlandedivision der deutschen Wehrmacht, praktisch aufgerieben worden war. Künftig wurden keine Luftlandeoperationen mehr von Görings Luftwaffe ausgeführt, und als zu einem späteren Zeitpunkt ähnliche Vorschläge für einen Angriff auf Malta gemacht wurden, wurden die Ereignisse in Kreta sorgsam in Rechnung gestellt.

Malta war als Ganzes eine riesige Festung, während Kreta eine grosse Insel mit vielen möglichen Landeplätzen darstellte, verteidigt von zu wenig Leuten. Hitlers eigene Bemerkungen über die Beschaffenheit des Geländes auf Malta und die Tausende von Steinmauern, die es zu einer Todesfalle für Lastensegler und Fallschirmspringer machen musste, wodurch jede Form eines Angriffs aus der Luft fast unmöglich wurde, schlossen im Verein mit der Erinnerung an Kreta jede Invasion aus. Natürlich war dies alles den Maltesern zu dieser Zeit nicht bekannt. Die Nachrichten über den Angriff auf Kreta durch Fallschirmspringer riefen unter den Inselbewohnern verständlicherweise grosse Betroffenheit hervor und sie fürchteten, dass bald ein ähnlicher Angriff gegen sie geführt werden könnte. Viele Soldaten und Zivilisten rechneten mit einer Rückkehr der Luftwaffe nach Sizilien, jetzt, da Kreta gefallen war. Sie konnten nicht wissen, dass man im Begriff war, das Fliegerkorps VII in den Norden zu verlegen, wo Hitlers Russlandfeldzug am 22. Juni beginnen sollte, und dass Fliegerkorps X die Flugplätze auf Sizilien aufgegeben hatte und jetzt für den gesamten Kriegsschauplatz Mittelmeer zuständig war. Seit dem Beginn des Wüstenkriegs war es die Hauptsorge der Achse, die Einheiten von Fliegerkorps X, die nicht in Nordafrika stationiert waren, in Griechenland und Kreta zu stationieren, damit sie gegen Ägypten und den Suezkanal operieren könnten. Später sollte die Mittelmeerflotte die Erfahrung machen, dass die östlichen Gewässer des Meeres jetzt schwerer gefährdet waren und dass die Risiken für Konvois nach dem belagerten Tobruk zunehmend stiegen. Das galt auch für alle künftigen Konvois nach Malta. Doch für den Augenblick war Malta nur von der Regia Aeronautica bedroht, deren wenig effektive Angriffe seit Langem relativ wenig Eindruck machten, zumindest vom militärischen Standpunkt aus.

Der Sommer des Jahres 1941, von dem viele Malteser gefürchtet hatten, er würde noch schrecklicher werden als der vergangene Winter, stellte sich als Zeit relativer Ruhe heraus, während der die Insel sogar anfang, ihrerseits die Lebens-

ader zwischen Italien und Nordafrika hart zu attackieren. Sobald einmal die ganze Konzentration Deutschlands auf die russische Front gerichtet war, geriet Malta einigermassen ausser Sicht. Während die Operation «Barbarossa» alle Gedanken Hitlers mit Beschlag belegte, entging das kleine Eiland im Süden Siziliens zeitweise seiner Aufmerksamkeit.

Die Belagerten schlagen zurück

Man gewöhnt sich schwer daran, auf enge Rationen gesetzt zu werden. Nach einer gewissen Zeit aber passt sich der Körper an. Dann jedoch drückt die öde Eintönigkeit der Mahlzeiten auf die Stimmung. Im Herbst 1940, im darauffolgenden Winter und Frühling wurden Soldaten und Zivilisten durch die Luftangriffe und durch das ständige Gefühl, in den Zwingen eines Schraubstocks zu stecken, der sich nicht völlig schloss, munter gehalten. Der Sommer aber, der keine Angriffe der Luftwaffe und weniger Nacht- und Tagangriffe der Regia Aeronautica brachte – deren Flugzeuge in grosser Höhe flogen, immer bereit, abzudrehen, sobald sich Explosionen der Flakgranaten oder die silbern blinkenden Flügel zur Abwehr aufsteigender Jäger am Sommerhimmel abzeichneten – , erzeugte unter den Inselbewohnern eine Art melancholischer Resignation. Der Krieg schien sich endlos zu dehnen. Die Nachrichten aus der Wüste, ausser dem hartnäckigen Widerstand der Verteidiger Tobruks, konnten tatsächlich düster stimmen, und der Fall Kretas hatte tiefe Furcht hervorgerufen. Die deutlichen Gegenmassnahmen waren nicht zu übersehen: Flugplätze wurden vermint, und die wenigen anderen möglichen Landeplätze mit Barrikaden versehen. Immerhin konnten sich aber jetzt die Leute wenigstens aus den Gleisstollen, den Luftschutzbunkern, den Stollen und modernen Katakomben, aus den dumpfen Mauern, in denen sie hatten hausen müssen, hervorwagen, wobei sie genau wussten, dass nach höchstens ein oder zwei Wochen all diese Refugien wieder knochentrocken sein würden. Und die Trockenheit an sich würde bald niederdrückend werden. In den südlichen Ländern ist die Sommersonne ein Feind des Menschen. Frühling und Herbst sind glückliche Zeiten, der Winter ist trübe, feucht und stürmisch, doch der Sommer, die Jahreszeit der *grande chaleur*, ist die Zeit, da die Trägheit, die wie Dunst aus dem grellblauen Meer aufzusteigen scheint, alle Menschen gleichermaßen, vom Bauern bis zum Priester, lähmt. Beide hatten die ersten zwölf Monate dieser zweiten grossen Belagerung gleich gut überstanden: die Bauern, weil jahrhundertelange ununterbrochene Plackerei auf dem harten Erdboden und den steinumfriedeten Ackern Frauen und Männer an ein hartes Leben und einfache Feste gewöhnt, der Klerus, weil ihn die Askese des Glaubens unter demselben strengen Himmel gestählt hatte. Die Städte, Landinhaber und Beamte, kleine Geschäftsleute und andere, waren weniger gut

gewappnet. Die Werftarbeiter freilich, gelernt und ungelern, waren ebenso abgehärtet wie ihre Vettern auf dem Lande, doch lagen viele ihrer kleinen Häuser in Schutt und Asche, und ihre etwas raffinierteren Vergnügungen waren zum Stillstand gekommen. Eine billige Freizeitbeschäftigung für alle Schichten Malτας war während der Sommermonate schon immer das Meer gewesen. Wie Fische empfanden die Malteser das Meer als ihre Heimat. Angeln mit Rute und Leine und Schwimmen im lauwarmen Wasser war ein Zeitvertreib, der keinen Pfennig kostete. Trinkwasser an sich war während der Belagerung niemals ein allzu grosses Problem (an vieles hatte man in diesen mageren Jahren nicht gedacht – aber um die Wasserversorgung für eine wachsende Bevölkerung und eine grosse Flotte hatte man sich gekümmert), doch gab es oft Schwierigkeiten, wenn Rohre von Bomben zerrissen waren. Nur sehr wenige Arbeiter besaßen damals schon Bäder mit fliessendem Wasser, und wo es sie gab, da war es, selbst wenn die Hauptleitungen intakt geblieben waren, mehr als wahrscheinlich, dass die Haus-Wasserleitungen geborsten waren. Alle Strände, die diesen Namen verdienten, waren als potentielle Landungsgebiete verboten, und ebenso war das Betreten des grössten Teils der Küste, ausser an sehr felsigen oder sonst unzugänglichen Stellen, nicht erlaubt. Gefahren lauerten überall. Es war schwierig, überhaupt einen Platz für das einfache Vergnügen des Badens zu finden. Die Soldaten und Mannschaften an den Geschützen in ihren abgelegenen MG-Betonbunkern, die rund um die meist ungestaltliche Küste verteilt waren, konnten vielleicht einen Grossteil ihrer Freizeit im Wasser verbringen, doch die Leute an den Werften und in den Städten waren dazu verurteilt, wenn sie nicht besonderes Glück hatten, zu schnaufen und zu schwitzen, sobald die Sonne mittags höher und höher stieg. *Le cafard*, der gute alte Freund der Fremdenlegionäre, war auch in Malta kein Unbekannter, da die Insel weiter südlich als der Breitengrad von Tunis liegt, und seine zum Wahnsinn treibenden mahlenden Geräusche waren im Sommer eindringlich zu hören.

Doch noch hatte das Gespenst wirklichen Hungers die Insel dank der kürzlichen Konvois nicht heimgesucht. Auch hatte man Vorräte der wichtigsten Gebrauchsgüter angelegt. Das System der Verteilung von Kerosin, das schlecht organisiert worden und eine Ursache für Praktiken des schwarzen Markts geworden war, wurde radikal geändert, und Polizisten begleiteten jetzt die Kerosin-Wagen durch Städte und Dörfer, um gerechte Verteilung zu gewährleisten. Noch gab es grosse Vorräte an Butter, nach der die Malteser aber als Mittelmeervolk wenig fragten, doch andere nicht rationierte Lebensmittel waren nur

für Vermögende oder Leute mit grossem Einkommen erschwinglich. Obwohl Steinhauer und Bergleute gut verdienten, war das durchschnittliche Einkommen für maltesische Soldaten und Regierungsbeamte etwa 5 Schilling pro Tag. Brot, das Hauptnahrungsmittel der maltesischen Familie, war noch nicht rationiert, aber Bäckereien pflegten allmählich überhöhte Preise zu verlangen, so dass es für Arbeiterfrauen mit Familie nichts Ungewöhnliches war, wenn sie einige Stunden täglich von Geschäft zu Geschäft laufen mussten, um Brot zu einem annehmbaren Preis zu finden.

Weit von Malta entfernt, am östlichen Ende des Meeres, hatten die Achsenmächte weitere Anstrengungen unternommen, die Briten vom lebenswichtigen Olnachschub abzuschneiden und so den Kampf im Mittelmeer zum Abschluss zu bringen. Diese Bemühungen kulminierten im Versuch, mittels einer prodeutschen Regierung im Irak die britischen Kräfte aus dem Land zu drängen, die dort vereinbarungsgemäss stationiert waren. Die Unternehmung hing davon ab, dass eine mit der französischen Vichy-Regierung sympathisierende Regierung in Syrien, das praktisch alles andere als neutral war, eine Rebellion im Irak unterstützte und deutschen Flugzeugen die Erlaubnis gab, syrische Flugplätze zu benützen. In der Erkenntnis, dass das eigentliche Ziel der Deutschen die Besetzung Nordsyriens war, womit sie dann Ägypten über Palästina bedrohen konnten, sahen sich die Briten gezwungen, ein Expeditionskorps nach Syrien zu schicken. Das geschah alles kurz nach der Katastrophe in Kreta und dem Rückzug im Wüstenkrieg. Wären diese Manöver der Achse im Osten erfolgreich gewesen, so hätte Malta seine Rolle in der Geschichte dieses Krieges ausgespielt gehabt. Doch gelang es den Engländern, den prodeutschen Vichy-freundlichen General in Syrien im Juli zur Kapitulation zu zwingen. Während der Operationen der Marine zur Unterstützung der Landtruppen, die vor der syrischen Küste vor den Augen landgestützter französischer Luftstreitkräfte manövrierte, wurden einige Zerstörer beschädigt: ein weiterer Schlag gegen die Mittelmeerflotte, die sich das zu dieser Zeit am wenigsten leisten konnte. Der Umstand, dass von jetzt an Syrien durch britische Truppen kontrolliert wurde, minderte den Druck auf den östlichen Bereich des Meeres, doch die Schwächung der Flotte aufgrund all dieser Kämpfe bedeutete, dass die Absicht, Malta von Alexandria aus zu versorgen, in Anbetracht der Anwesenheit der Luftwaffe auf Kreta immer schwieriger auszuführen war. Mittlerweile begannen die Belagerten – als ob es sich um eine frühere Belagerung handele, und in der Tat war es 1565 so gewesen – auf Schleichwegen Ausfälle zu machen und die Nachschublinien des Feindes anzugreifen. Wiederum war das freilich nur möglich, wenn der Feind von

wichtigeren Angelegenheiten absorbiert war, und natürlich konnten solche Ausfälle überhaupt nur im Schutz der Dunkelheit gewagt werden. (Wenn Belagerte aus einer Festung bei hellem Tageslicht ausbrechen und ihre Bedränger belästigen, so ist das ein deutliches Zeichen, dass ihr Selbstvertrauen so gross und die Macht der Belagerer so schwach geworden ist, dass die Belagerung sich ihrem Ende nähert.) Im Juni mussten sich die Achsenmächte auf einen von General Wavell in der Wüste vorgetragenen Gegenangriff konzentrieren, dessen Hauptziel die Entlastung der Garnison Tobruk war. Also war eine Ablenkung gegeben, und die Tatsache, dass jetzt die Nachschublinie der Achsenmächte nach Nordafrika für diese erst recht wichtig war, bildete einen weiteren Ansporn für die Belagerten, zurückzuschlagen.

Der Einsatz bei Nacht war auch die Taktik der Bomber, die von Malta aus operierten. Während der schlimmsten Periode des Frühjahrs, noch vor dem Abzug der Luftwaffe für die Operationen in Griechenland und Kreta, waren die letzten dieser Wellington-Bomber-Staffeln nach Ägypten verlegt worden. Doch schon im Mai waren sie wieder zurück, und im Juni standen gelegentlich zwei Bomberstaffeln zur Verfügung. Dazu kam wenigstens eine Staffel Blenheims und zwei Staffeln Swordfish von den Trägern. Eine immer grössere Rolle spielte jetzt die Insel als Luftstützpunkt; im Winter war sie fast auf Null zusammengeschrumpft. Die alten Swordfish, langsam aber zielgenau mit ihren Torpedos, erzielten die grössten Erfolge auf den Seewegen zwischen Italien und Nordafrika. Die Bombenabwürfe der Wellingtons in den nordafrikanischen Häfen versenkten zwar kaum Schiffe, brachten aber beträchtliche Störungen in die Be- und Entladung von Transportschiffen, auf die die Wüstenarmeen der Achse angewiesen waren. In den Dörfern und zerschossenen Höfen auf Malta hörten nachts die Bauern das Brummen der Maschinen über ihren Köpfen und wussten, dass ihre Verteidiger nicht schliefen, wie es seinerzeit ihre Vorfahren beim Hufschlag der Reiterei gewusst hatten, die die türkischen Lager angriff. Die Bedeutung von so etwas für die Stimmung einer belagerten Einwohnerschaft ist kaum abzuschätzen. 122 Bombereinsätze von Malta aus wurden in den 14 Tagen vom 30. Juni bis zum 13. Juli geflogen – ein Rekord auf der Insel seit Kriegsbeginn. Aber auch die U-Boote nutzten die dunklen Räume der See, um ihre Raubzüge gegen die Nachschublinien des Feindes durchzuführen. In früheren Zeiten, als die grossen P- und R-Klasse-Boote diese Patrouillen fuhren, war jede Ausfahrt mit grösster Unsicherheit belastet (wie das übrigens auch später noch der Fall war), denn in den durchsichtigen Gewässern des Mittelmeers wurden U-Boote oft von Flugzeugen gesichtet, so dass es schwere Verluste gab. Die kleineren

und weit wendigeren U-Klasse-Boote, von denen sechs für einen gewissen Zeitraum auf der Insel stationiert waren, konnten bald mit Erfolgen auf den Konvoi-Routen in den begrenzten Gebieten zwischen Sizilien und Nordafrika aufwarten.

Die Hauptquartiere der U-Boot-Marine befanden sich auf der Manoel-Insel, die nördlich der Marsamuscetto Bucht liegt, wobei die Insel selbst über einen Damm mit dem Land verbunden und bemerkenswert wegen eines grossen Forts aus dem 18. Jahrhundert ist, das in den Tagen der Ritter zum Schutz der Hauptstadt an dieser Stelle bestimmt war. Ursprünglich Garnison für 500 Mann, beherbergte es jetzt das Kommando der U-Boote, Arbeiter, Handwerker, Mannschaften und Besatzungen, die sich von Fahrten ausruhten. Daneben lagen die U-Boote selbst. Wo einst im 18. Jahrhundert eine Kanone aufs Meer hinaus startete, ragten Jetzt Flak-Batterien gen Himmel. «Fort Manoel ist das klassische Beispiel für eine Barock-Festung: kühn und doch akkurat, elegant und doch ein präzise funktionierender Apparat.»¹ Es wurde in späteren Jahren zu einem Eckstein in Maltas Verteidigung. Sowohl die Festung als auch ihre Umgebung wurden in einem späteren Stadium der Belagerung schwer angegriffen, und der ganze Bereich war so gefährdet, dass U-Boote, die pausierten, oft untergetaucht auf Grund liegen mussten, um dem Bombenregen auszuweichen.

Ausser den Angriffen auf die Schiffe der Achse hatten die U-Boote während dieser Jahre noch andere Aufgaben, von denen einige entscheidend für die Landungen in Sizilien und Süditalien werden sollten. Neben ihren Patrouillenfahrten konnten die U-Boote auch nach Einbruch der Dunkelheit auftauchen und Brücken und Eisenbahnlinien beschliessen, vor allem in Kalabrien, wo die Eisenbahnen dicht an der Küste fuhren, oder auch Sonderkommandos an Land setzen, die diese und andere Verkehrswege sprengten. Monate später, als die Planungen für den alliierten Angriff auf Sizilien im Gange waren, landeten U-Boote Kommandos mit Faltbooten, die genaue Untersuchungen über mögliche Landegebiete anstellten, Messungen an der Küste durchführten, Strände abgingen und die Stärke der feindlichen Abwehranlagen erkundeten. Die Informationen, die über Luftaufklärung nicht gewonnen werden konnten oder nicht durch Radiowellen nach Malta gelangten, mussten mühsam von einzelnen Leuten unter dem Schutz der Nacht beschafft werden, die dann in die Höhlen ihrer U-Boote zurückschlüpfen, bevor die Morgenröte im Osten erstrahlte und der helle Tag begann. Wenn auch ein erheblicher Teil der Spionage-Erfolge während des Kriegs zu Recht in den vergangenen Jahren den Entzifferungsspezialisten und Code-Knackern in Bletchley Park zugeschrieben worden ist, so darf doch nicht

vergessen werden, dass die alte Methode der Berichterstattung durch «Spione», die sich bei Nacht hinter die feindlichen Linien schlichen, immer noch so grosse Bedeutung hatte wie in früheren Jahrhunderten. Viele dieser tüchtigen Leute verschwanden spurlos.²

Zusammen mit den Flugzeugen, den unschätzbaren, mit Torpedos ausgerüsteten Swordfish, begannen die U-Boote Tod und Vernichtung über die Konvoi-Route nach Tripolis zu bringen. Das Gebiet vor Kerkenna-Bank, das durch eine Anzahl von Navigationsbojen gekennzeichnet war, war einer der grossen Jagdgründe. Hier erwarben sich Kommandanten ihren legendären Ruf, deren Namen und U-Boote in die Kriegsgeschichte eingingen. Im März 1940 errangen drei maltesische U-Boote, *Unique*, *Utmost* und *Upright*, grosse Erfolge in diesem navigationsmässig gefährlichen und schwer verminten Abschnitt. «Als eine dichte Konzentration [von Schiffen] am 8. März auf der Tripolis-Route gemeldet wurde, schickte man jedes verfügbare Boot hinaus. Die *Utmost* [Lieutenant Commander R.D. Caylet], erst kürzlich von einer Fahrt zurück, war wieder draussen nach nur 24 Stunden im Hafen. Sie torpedierte und versenkte am 9. den italienischen Frachter *Capo Vita*. Am nächsten Tag versenkte Lieutenant A.F. Collet auf der *Unique*, deren Einsatz aus dem gleichen Grund verlängert worden war, die *Fenicia*. Am 19. war die *Utmost* wieder vor der tunesischen Küste, fiel am 28. einen Konvoi mit fünf deutschen Schiffen mit Nachschub für das Afrikakorps an und torpedierte zwei von ihnen, die *Heraklia* und die *Ruhr*. Erstere sank, die *Ruhr* konnte in den Hafen geschleppt werden. Derselbe Konvoi wurde weiter dezimiert, als er auf der Rückfahrt Tripolis verliess. Die *Galilea* war etwas zurückgeblieben, wurde von der *Upright* torpediert und schwer beschädigt.»³

Nur einen Monat zuvor hatte die *Upright* unter ihrem Kapitän Lieutenant E. D. Norman einen italienischen Kreuzer, die *Armando Diaz*, vor Kerkenna versenkt. Ganz unnötigerweise war dieser Kreuzer zusammen mit noch einem anderen derselben Klasse vom italienischen Kommando dieser Gefahr bei der Eskortierung eines grossen Konvois deutscher Transportschiffe ausgesetzt worden, unnötig, weil die Briten zu dieser Zeit über keine Überwasserschiffe im zentralen Mittelmeer verfügten. Man wusste dies sehr genau durch die Luftaufklärung über Malta, und ein Kreuzer war keine Gefahr für ein U-Boot, im Gegenteil, er war ein ideales Ziel.

Eine Geissel der Konvoi-Routen war auch der Einzelgänger Lieutenant Commander Malcolm D. Wanklyn, VC, DSO, auf *Upholder*. Zwischen April 1941

und März 1942 versenkte *Upholder* zehn Frachter (drei davon Truppentransporter mit über 18'000 Tonnen), einen Zerstörer, zwei U-Boote, und beschädigte einen weiteren Kreuzer und drei Frachter. Er samt *Upholder* gingen schliesslich im April 1942 vor Tripolis verloren. Da Malta in dieser Weise mit U-Booten operierte, konnte es nicht überraschen, dass der Tag kam, wo die Italiener, die so grosse Verluste nicht verkraften konnten, auf grossangelegte Aktionen gegen Malta drängten, während Rommel empfindlich den Mangel an Truppen, Munition, Benzin, Panzern, Geschützen und Fahrzeugen, die einfach ausblieben, spürte und nach einem Mittel gegen das Gift dieses «Skorpions im Meere» rief.

Fairerweise muss man daran erinnern, dass in diesen Tagen die Schiffe des italienischen Konvoi-Systems keine Vorrichtungen besaßen, die auch nur im entferntesten dem britischen Asdic (Sonar) oder RDF (Radar) zu vergleichen waren. Nachts fuhren sie blind auf der Weite des Meeres, besaßen lediglich Unterwasser-Horchgeräte, um in die finstere Tiefe abzuhören, und bemühten sich tapfer, die Nachschublinien zu ihren Wüstenarmeen aufrechtzuerhalten, während sie zunehmend durch die von der Insel aus operierenden Flugzeuge und U-Boote in Bedrängnis gerieten, die die Regia Aeronautica früher als «zu völliger Untätigkeit verdammt» bezeichnet hatte.

Grosse minenlegende U-Boote aus Alexandria spielten ebenfalls diesen Sommer eine bedeutende Rolle. Sie brachten die kleinen Mengen an lebenswichtigen Vorräten nach Malta, die sie durch die verminten Buchten schleusen konnten. Nach der Entladung nahmen sie dann ihre Minenfracht aus unterirdischen Depots an Bord und fuhren nordwärts, um sie beispielsweise vor stark frequentierten Häfen wie Palermo abzuladen. Eines dieser U-Boote erfüllte programm-gemäss diese beiden Hauptaufgaben des Einsatzes, machte aber weiter und schoss seine Torpedos auf ein italienisches U-Boot und einen Frachter ab. Als dieser nicht sinken wollte, bearbeitete es ihn über Wasser und versenkte ihn durch Geschützfeuer. «Der fliegende Teppich», wie diese Hilfsaktionen durch U-Boote von den Inselbewohnern genannt wurden, konnte allerdings nur begrenzt und zeitweise eingesetzt werden. Seit Mai war kein echter Konvoi auf Malta angelangt.

Zwei Besucher aus Alexandria waren die *Rorqual* und die *Cachalot*, die in einer finsternen Nacht, nachdem sie ihre Identität vor der Insel gemeldet hatten, ihre Walrücken in der geräumten Rinne nach Grand Harbour aus dem Wasser hoben. Die Zuschauer am Ufer – es gab viele, die jetzt im warmen Sommer auf den Kais, Uferwegen und dem Steinpflaster schliefen – konnten sehen, wie das

ser phosphoreszierend an den Verschalungen vorbeiströmte, während ein leichter Rauch über der Oberfläche trieb, und sie hörten das dröhnende Stampfen der Dieselmotoren. Als das Boot vorbeifuhr, atmeten sie den öligen Geruch heißen Metalls ein, der vom Kommandoturm ausging. Manchmal heulten in diesen Nächten die Fliegeralarm-Sirenen, um anzukündigen, was schon zur Gewohnheit geworden war: schnelle Angriffe und schneller Abflug. Manchmal wurde Entwarnung gegeben, ohne dass ein Angriff stattgefunden hatte: Ein Fleck auf dem Radarschirm hatte die Annäherung einer Formation an die Insel gemeldet, der dann plötzlich schwächer wurde und ganz verschwand. Zunächst prüfte man umso aufmerksamer, ob es sich um ein blosses Ablenkungsmanöver handelte und ob nicht der Fleck plötzlich an einer anderen Stelle noch dicker wieder auftauchte. Nachdem so etwas aber ein oder zweimal passiert war, bemerkte man, dass einige Piloten, aus Erfahrung oder durch Berichte mit dem medusenartigen Schrecken, der von der Insel ausging, vertraut, ihre Bomben lieber über dem sicheren Meer abwarfen, um dann zu ihren bequemen Standorten in Sizilien abzudrehen.

Der heisse Sommer

Am 22. Juni 1941 marschierten die Deutschen in Russland ein. Hitler rechnete damit, dass England die Hände gebunden waren, da seine rechte Flanke im Balkan und in Griechenland gesichert, während der Kriegsschauplatz Mittelmeer von der Luftwaffe und dem Afrikakorps beherrscht war. Er hatte diesen Augenblick gewählt, um jenen strategischen Alptraum zu inszenieren, den die Deutschen während ihrer gesamten Militärgeschichte stets zu vermeiden gesucht hatten: einen Zweifrontenkrieg. Stalin, der zwar vorgewarnt war, aber einfach nicht glauben wollte, dass sein vormaliger Vertragspartner ihn so vor den Kopf stossen konnte oder dass von allen Völkern gerade die feindseligen Briten unter Churchill ihn richtig informiert haben sollten, konnte nur wenig tun, als sich die motorisierten grauen Wellen heranwälzten. Die Engländer konnten nur hoffen, dass die beiden *hostes humani generis* sich gegenseitig erschöpfen würden und an der Front, wo sie selbst aktiv waren, grösstmögliche Operationen durchführen, solange die Hauptwaffen des Feindes anderswo engagiert waren. In Anbetracht der fehlgeschlagenen Gegenoffensive General Wavells in der Wüste wurden jetzt die Wiederversorgung Maltas mit Lebensmitteln wichtiger denn je zuvor.

Schwitzend unter der Sommersonne warteten der Marinetanker HMS *Breconshire* und sechs grosse Frachter leer im Schutz der Sperr-Flak der Insel. Sie hatten schon lange ihre Ladungen gelöscht, mussten aber still liegenbleiben, weil man aus Furcht vor Luftangriffen ein Auslaufen nicht riskieren wollte. Auch wuchs die Einsicht in die Notwendigkeit, Malta mit Minen und Torpedos für die U-Boote zu versorgen, ferner mit Torpedos für Flugzeuge, Munition für Geschütze, Treibstoff für Flugzeuge und Schiffe sowie mit Vorratslagern und natürlich vor allem mit Verpflegung für Soldaten und Bevölkerung. Im Juni 1941 hatte man mit Vorkehrungen begonnen, einen grossen Konvoi zur Versorgung der Insel zusammenzustellen und gleichzeitig diese leeren Schiffe abzu ziehen, die anderswo dringend gebraucht wurden. Operation «Substance» hatte das Ziel, einen Konvoi von Gibraltar unter Bedeckung der Force H bis zur Skerki-Durchfahrt zu bringen, wobei die Flotte von Alexandria aus gleichzeitig ein Ablenkungsmanöver durchführen sollte, um den Feind glauben zu machen, dieser Konvoi sei bestimmt, direkt durch das Mittelmeer nach Osten zu fahren.

Am Abend des 21. Juli gelangte der Konvoi in die Strasse von Gibraltar. (Konvois mussten hier immer nachts passieren, wegen der vielen Agenten in diesem Gebiet.) Wie oft an dieser Stelle, wo der kalte Ozean und das warme Mittelmeer sich berühren, lag auch diesmal dicker Nebel über der Strasse, und der Truppentransporter *Leinster* lief auf Grund. Unglücklicherweise beförderte er neben vielem anderen RAF-Flugpersonal, das die Flugzeuge auf Malta bemannen sollte, aber sogar dies war weniger schlimm, als wenn einer der anderen schwer beladenen Frachter untergegangen wäre. Als sich der Konvoi, unter Jägerschutz von der *Ark Royal* aus, nach Osten in Bewegung setzte, steuerte Force H zusammen mit dem Schlachtschiff *Nelson* auf die Nordseite, um dort bis zur Skerki-Durchfahrt zu sichern. Mittlerweile führte Cunninghams Flotte in Alexandria ihre Ausfahrt durch, nachdem zwei U-Boote westlich Kreta geschickt worden waren, um Manöverfunksprüche auszusenden und so den Empfängern den Eindruck zu vermitteln, die Flotte operiere in diesen Gewässern. Diese Taktik hatte den gewünschten Effekt. Sie zog nämlich die Luftwaffe und die Regia Aeronautica in dieses Gebiet hinein, während nachts die Schlachtflotte wieder nach Alexandria abdrehte. Im westlichen Mittelmeer wurde über Wasser nichts gegen den Konvoi bei seiner Fahrt nach Malta unternommen, obwohl die Italiener zu dieser Zeit dort drei Kreuzerstaffeln und vier Schlachtschiffe liegen hatten. Doch glückte der Regia Aeronautica einigermassen ein Angriff auf den Konvoi mittels Torpedoflugzeugen und hochfliegenden Bombern, als er sich Sizilien näherte. Ein Kreuzer wurde beschädigt und musste nach Gibraltar zurückfahren, ein Zerstörer wurde versenkt. In solchen kombinierten Aktionen von hochfliegenden Bombern und Torpedoangriffen in geringer Höhe bewiesen die Italiener einiges Geschick. In der letzten, sehr gefährlichen Nacht durch die enge Skerki-Durchfahrt buchten Torpedoboote einen Treffer auf *Sydney Star*, die schliesslich Malta doch, allein und getrennt vom Rest des Konvois, erreichte, nachdem sie weitere Beschiessung und Torpedoangriffe von einer Art überstanden hatte, die später nur allzugut bekannt werden sollte. Man sprach bei diesen Unternehmungen dann euphemistisch als vom «Ausflug nach Malta».¹ Trotz der Verluste war Operation «Substance» ein grosser Erfolg. Sechs grosse Frachter mit wichtigen Nachschubgütern kamen sicher nach Grand Harbour. Da die Luftwaffe aus Sizilien abgezogen worden war, glaubte man, dass das Sperrfeuer der Insel und ihre Jäger die Regia Aeronautica gut abwehren konnten, während man die wertvollen Vorräte auslud. Gleichzeitig eskortierte man die *Breconshire* und die sechs leeren Frachter durch die Strasse

von Tunis zurück nach Gibraltar. Bei jedem der beiden Hauptteile der Operation – der Passage des für Malta bestimmten Konvois durch die Strasse von Tunis oder der Rückfahrt der leeren Schiffe – hätte der geschickte Einsatz eines Kreuzergeschwaders durch die Italiener zu einer Katastrophe führen können. Doch blieben sie untätig im Hafen. Frühere Begegnungen mit englischen Überwasserschiffen und der kürzliche Verlust der *Armando Diaz* durch das U-Boot *Upright* hatten die Kampfmental nicht eben gehoben.

Der Konvoi erreichte Malta am 24. Juli und geriet sofort, als Aufklärerflugzeuge die Anwesenheit von Schiffen im Hafen festgestellt hatten, in einen Luftangriff aus grosser Höhe. Die Angreifer waren zunehmend dazu übergegangen, ihre Linien vor dem Sperrfeuer auseinanderzuziehen. Die vielen Malteser, die sich in den Strassen und auf den Mauern um Grand Harbour drängten, um mit Begeisterung und einiger Befriedigung die drunten vertäuten Frachter zu betrachten, fingen an zu jubeln, als das Sperrfeuer aussetzte und die Hurricanes mit den ausser Ordnung geratenen Angreifern handgemein wurden. Wie so oft in diesen Jahren waren die alten Bastionen und Zwischenwälle aus den Tagen der Ritter nur bei schweren Angriffen ganz menschenleer, und so warfen sie auch diesmal das Echo der Beifall rufenden Menschen zurück, wenn die Jägerpiloten droben über den Himmel jagten. Der Jubel wurde nur durch den tosenden Beifall, das Händeklatschen oder die Tränen übertroffen, wenn, wie in den vorausliegenden Monaten, lädierte und zerschossene Schiffe aus gerade noch durchgekommenen Konvois einliefen ...

Am Abend des 25. wurde ein unglaublich kühner, aber nach genauerer Prüfung tollkühner Versuch von den Italienern gemacht, die Schiffe dieses Konvois zu zerstören, deren Anwesenheit und Entladung in Grand Harbour die Regia Aeronautica unerträglich reizte. Die Geschichte dieses Abenteuers führt ein Stück zurück in die Vergangenheit. Die Italiener hatten immer eine Vorliebe für Brauurstückchen, bei denen persönliche Tapferkeit und ein Schuss Ritterlichkeit eine Rolle spielten. Im 1. Weltkrieg hatten sie das australische Schlachtschiff *Viribus Unitis* im Hafen versenkt, indem sie von einem kleinen U-Boot aus Minen daran anbrachten. (Der Vater von Graf Ciano, Mussolinis Aussenminister und Schwiegersohn, war bei dieser Gelegenheit Mitglied der Besatzung.) Die Italiener hatten sich zur Zeit des Abessinienkrieges auf solche spezialisierten Angriffswaffen wie Kleinst-U-Boote, hochtourige Torpedoboote, sogar bemannte Torpedos zu konzentrieren begonnen. Die *Decima Flottiglia Mas* (10. leichte Flottille) war im 2. Weltkrieg für alles verantwortlich, was sich auf diese Art Operationen bezog und von explosiven Motorbooten (EMB), die von einem

Mann mit Schleudersitz gelenkt wurden, so dass er kurz vor dem Aufprall auf das Ziel abspringen konnte, über Zwei-Mann-Maschinen, bekannt als «*maiale*» oder «Schweine», bis zu Sporttauchern und Froschmännern reichte.

Die «Schweine» waren langsame Torpedos, auf denen rittlings eine Besatzung von zwei Männern mit Atemgeräten sass und sich unter ihr Ziel steuerte. Der Sprengkopf wurde dann abgelöst, am Kiel zusammen mit einem Zeitzünder befestigt, und das «Schwein» brachte sich in Sicherheit. (Gegen Ende 1941 sollten drei dieser Maschinen das gesamte Mächtegleichgewicht zur See verändern, als sie in den Hafen Alexandria eindringen, das Schlachtschiff *Valiant* und das Flotten-Flaggschiff *Queen Elizabeth* lädierten und das Heck eines grossen Tankers absprengten.) Die 10. Flottille hatte bereits im Hafen von Gibraltar Erfolge erzielt, als sechs EMBs während des Kreta-Feldzugs die Abwehrvorrichtungen in der Suda-Bucht durchbrachen, den Kreuzer *York* versenkten und einen Tanker beschädigten. Das Marinekommando auf Malta war schon lange auf einen solchen Angriff des einen oder anderen Spezialfahrzeugs aus der 10. leichten Flottille gefasst, und die Geschützmannschaften waren auf ihr Erscheinen eingestellt.

Tatsächlich war ein Angriff auf Malta längst geplant, doch hatte das Bewusstsein, dass die Insel und ihr Hafen in einem Ausmass wie nirgends sonst im Mittelmeer verteidigt wurde und dass die belagerte Garnison weit besser auf der Hut war als in Gibraltar oder in der Suda-Bucht (die ein offener Ankerplatz mit nur zeitweiliger Verteidigung war), immerhin zu einigem Zögern geführt. Ein Mutterschiff und begleitende Motor-Torpedoboote mussten von Sizilien aus das Meer bis Malta überqueren, ihre kleinen Fahrzeuge zum Angriff auf diesen furchtbaren Hafen flottmachen, eventuell Schiffbrüchige aufnehmen und sich vor Tageslicht wieder davonmachen. Es war von Beginn an ein hoffnungsloses Unternehmen und wäre gewiss, wenn die Italiener das maltesische Radarsystem genau hätten einschätzen können, niemals versucht worden. Tatsächlich hatten schon bei einigen Gelegenheiten der vergangenen Monate Küstenbatterien bei Nacht ihr Feuer auf unsichtbare Ziele im Meer eröffnet, indem sie mit Radarsteuerung feuerten, wobei die Artilleristen damals vermuteten, es könne sich um motorisierte Minenleger handeln. Doch könnten es durchaus auch Fahrzeuge der 10. Flottille gewesen sein, die dieses «blinde Schiessen» auslösten, da man weiss, dass sie das eine oder andere Mal zur Erkundung der Beschaffenheit des Landes und der Abwehrvorrichtungen herankamen.² War es wirklich so, so ist es umso unverständlicher, dass die italienische Führung wirklich der Überzeugung sein konnte, ein derartiger Angriff, wie man ihn vorbereitete,

hätte irgendeine Chance auf Erfolg haben können. Mariano Gabriele, der autorisierte Historiker der *Operazione C 3: Malta*, spricht davon als von einem «unglückseligen Unternehmen».

Am Abend des 25. Juli starteten die Angreifer von dem grossen Hafen Augusta auf Sizilien. Es handelte sich um ein Mutterschiff, das Marinehilfsschiff *Diana*, das acht kleine EMBs beförderte, die den Konvoi in Grand Harbour angreifen sollten, wenn einmal die Abwehrlinien durchbrochen waren, und zwei Motor-Torpedoboote mit jeweils einem Zwei-Mann-»Schwein« im Schlepptau. Eines der beiden sollte in Marsamuscetto eindringen und, wie man hoffte, sein Ziel unter den U-Booten in Fort Manoel finden. Das andere war dazu bestimmt, eine Bresche durch die äusseren Verteidigungsanlagen von Grand Harbour zu schlagen, durch die dann die EMBs eindringen und sich kopfüber auf die Frachter stürzen sollten. Selbst wenn die Abwehrlinien so primitiv gewesen wären, dass man nach dem Durchstossen der ersten Linie in den inneren Hafen gelangt wäre, wo die Schiffe lagen – aber so war es nicht: es gab tiefgestaffelte Anlagen –, war es doch fast undenkbar, dass irgendein noch so kleines und schnelles Boot den Grand Harbour der Länge nach hätte durchfahren können, ohne in Stücke gerissen zu werden. Ein Luftangriff sollte die Annäherung der EMBs und der Zwei-Mann-Unterwasserfahrzeuge decken, wobei der Lärm der Bomben und der Donner des Sperrfeuers den ganzen Angriff vom Meer her unterstützte – so war die Theorie.

Das Mutterschiff *Diana* wurde schon frühzeitig von Radar entdeckt. Das war das erste, was falsch lief für die Italiener. Das zweite war, dass der Luftangriff, als er einsetzte, zu kurz und zu früh war. Die «Deckung» für den Angriff vom Meer her war beendet, lange bevor sie notwendig wurde. Die Hafenverteidigung war immer wachsam, aber besonders natürlich, wenn ein Konvoi drinnen ankerte. Die Radarmeldung eines Schiffes im Norden der Insel versetzte alle in 100prozentige Bereitschaft.

Diana stoppte etwa 30 Kilometer vor der Insel und liess ihre EMBs zu Wasser, die dann, wie auch die Motorboote, in Richtung Grand Harbour weiterfuhren. Der Plan des Majors Teseo Tesei, der seit den dreissiger Jahren aktiv mit Experimenten mit bemannten Torpedos beschäftigt und einer der Hauptbefürworter der Operation war, bestand darin, zusammen mit seinem Partner, Cheftaucher Pedretti, das Viadukt anzusteuern, das von der Küste bei Fort St. Elmo zum Wellenbrecher hinaus führte. Einmal dort angekommen, wollten er und sein Taucher den Sprengkopf an den Abwehrlinien befestigen und sie auf diese Weise in die Luft jagen, um so theoretisch Zugang nach Grand Harbour zu

schaffen. Die EMBs sollten dann auf das Stichwort der Explosion durch die Lücke eindringen.

Der genaue Verlauf der Ereignisse wird niemals festzustellen sein, da weder Tesei noch Pedretti jemals wieder gesehen wurden. Die erste Explosion am Fuss von St. Elmo – die eigentlich durch den Luftangriff übertönt werden sollte – brachte all die längst vorbereiteten Artilleristen in Aktion. Es waren meist Malteser von der RMA, und die Geschütze vor allem sechspfündige Pom-Poms, Bofors und kleine Waffen. In dem Moment, da alle Suchscheinwerfer, die auf die Hafeneinfahrt gerichtet waren, angingen, eröffneten sie das Feuer. Einer der EMB-Steuerleute hatte offenbar die Einfahrt unter dem Viadukt erreicht, denn es war entweder sein Boot, das gegen die Verteidigungsanlagen prallte und explodierte, oder Teseis Sprengkopf vor ihm, wodurch der ganze Bogen in einem wüsten Durcheinander von Metallteilen herabstürzte. Diese «Einfahrt» in den Grand Harbour, hätte es sie wirklich gegeben, war jetzt jedenfalls unwiderruflich gesperrt. Mittlerweile gerieten die EMBs auf ihrer rasenden Fahrt zum Hafen ins volle Licht der Scheinwerfer und wurden in Stücke gerissen. Die maltesischen Geschützmannschaften hatten viele Monate auf den Angriff vom Meer her gewartet. Als er jetzt kam, liessen sie ihre Gefühle der Rache, die immer wieder ins Leere verpufft waren, bis zur Siedehitze auflaufen. Innerhalb zweier Minuten waren die meisten Angreifer tot und jedes Boot versenkt. Alle Tapferkeit der Welt konnte gegen einen so glühenden Vorhang aus Metall nichts ausrichten. Die Einwohner Vallettas waren auf den Beinen, auf ihren Dächern oder in den Strassen. Die Leute, die draussen und auf den Aussichtspunkten der Oberen und Unteren Barracca schliefen, wurden Zeugen dieses erstaunlichen Schauspiels. Feuer und Licht, Parabelkurven der Leuchtspurmunition und ein Meer, in Flammen explodierend. Mit der Morgenröte waren die Hurricanes in der Luft und lieferten der Eskorte der Macchi-Jäger, die den Angreifern für das erste Tageslicht versprochen worden waren, eine Schlacht. Jedenfalls gab es für sie nichts mehr zurück nach Sizilien zu begleiten. *Diana* hatte schon längst wieder abgedreht, nachdem sie ihre Ladung an die Ausladestelle gebracht hatte; die EMBs waren zerstört, und die Motorboote, die sie und die Zwei-Mann-Torpedos bis zum Rand des Hafens gesichert hatten, wurden von den Hurricanes erledigt, bevor sie entkommen konnten. In den Einzelkämpfen in der Luft wurden drei Macchis und eine Hurricane abgeschossen. Ihr Pilot konnte noch aussteigen und sich in sein Dingi retten. Als es hell auf dem Meer wurde, sichtete er ein unbewegliches Torpedoboot und paddelte hinüber, um feststellen zu müssen, dass die gesamte Besatzung getötet worden war. Er klet-

terte hinauf und hisste eine weisse Flagge. Später am Vormittag landete ein Träger-Swordfish, der mit Schwimmern ausgestattet war, daneben und übernahm ihn. Das unversehrte italienische Torpedoboot wurde ins Schlepp genommen. Miss Ella Warren, die zu dieser Zeit neben vielen anderen Engländerinnen mit Auswertungstätigkeiten für die Marine beschäftigt war, schrieb später: «Unter den aus dem Boot sichergestellten Gegenständen befand sich auch ein kleines Maskottchen, ein weisses Stoffhündchen mit roter Brust. Welches Mädchen hatte es seinem Schatz geschenkt? Wir nannten ihn Bruno-Bianco, er schaukelte an einer Schnur über meiner Schreibmaschine, und seinen kleinen schwarzen Augen entging nichts.»³

Die Besatzung des Zwei-Mann-Torpedos, die zur Manoel-Insel und den U-Booten gelangen wollte, bekam Schwierigkeiten mit ihrer Maschine und sah sich gezwungen, sie zu verlassen. Man griff sie später schwimmend vor der Küste von St. George's Bay auf, die knapp vier Kilometer nördlich Marsamuscetto liegt. Die Vermutung liegt nahe, dass sie durch die Einbuchtungen und Einschnitte der Küstenlinie die Orientierung verloren hatte und überhaupt nie auf der richtigen Fährte zu ihrem Operationsziel war.

Niemand hat jemals die italienische Medaglia d'Oro, obgleich posthum, mit grösserem Recht verdient als Major Tesei und Cheftaucher Pedretti. Sie und ihre Kameraden hatten den mächtigsten Festungshafen der Welt angegriffen und hatten unter den Schüssen aus Fort St. Elmo ihr Leben ausgehaucht, wo einst die Blüte der Soldaten des grossen Türken in ähnlicher Weise hingemäht worden war.⁴

Gesichter des Krieges

Vier Tage vor dem Seeangriff auf Grand Harbour hatte die Insel wieder einmal ihre Schlagkraft unter Beweis gestellt. Auf Malta stationierte Blenheim-Bomber, die auf die Passage eines Konvois von drei italienischen und einem deutschen Frachter, dichtauf gefolgt von einem Tanker, nach Nordafrika aufmerksam geworden waren, griffen in Masthöhe an. Ein Munitionsschiff ging in die Luft, und der Tanker geriet in Brand, trieb schliesslich steuerlos ab und ging auf der Kerkenna-Bank völlig verloren. Die Blenheims, spezialisiert auf Angriffe in geringer Höhe, erzielten, obwohl niemals mehr als zwei Staffeln auf der Insel stationiert waren, Erfolge gegen Schiffe, die sogar von den U-Booten kaum übertroffen wurden.

Die Blenheims arbeiteten eng mit den Torpedoflugzeugen Swordfish der Träger zusammen und verbreiteten gemeinsam Schrecken auf der Nachschubroute nach Libyen. Manchmal zerstörte einer ein Schiff völlig, das der andere torpediert hatte, und manchmal erledigte der Torpedoträger ein Schiff, das bombardiert worden, aber nicht gesunken war. Im Oktober 1941 kamen über 60% der für Nordafrika bestimmten Nachschubtransporte nicht an. Rommel, der schwer auf die Front gegen Ägypten drückte, obwohl der Hafen Tobruk immer noch nicht erobert war, beklagte sich in seinen routinemässigen nächtlichen Lageberichten (die von Ultra abgehört wurden) ständig über Mangel an fast allem und jedem: Treibstoffmangel stand an der Spitze der Liste, dann Mangel an Ausrüstung jeder Art, und schliesslich kritisierte er die Italiener, die seine Nachschublinien weit auseinanderzogen, indem sie in Tripolis entluden statt in Bengasi 800 km weiter östlich. Zweifellos war Rommel ein General, der die alte Regel befolgte, stets von der Führung mehr zu verlangen, als man wirklich brauchte, in der Hoffnung, so das zu bekommen, was man benötigte. Aber die Zahlen der Schiffsverluste bestätigten seine Beschwerden. Im November 1941 kamen über 70% des Nachschubs nicht in Nordafrika an. Die Tapferkeit der italienischen Handelsmarine und ihrer Geleitschiffe, die Tag und Nacht die Luft- und Seeangriffe aushalten mussten, war bemerkenswert. Was Rommels Beschwerde betrifft, man benutze den Hafen Bengasi nicht in ausreichendem Mass, so waren auf dem Seeweg an der Küste entlang von Tripolis nach Bengasi ständig U-Boote aus Alexandria unterwegs, während der Hafen selbst fast jede Nacht von

RAF-Bombern aus Ägypten angegriffen wurde. Sein Problem war die Verletzbarkeit der engen Lebensader zwischen Italien und Nordafrika, gegen die Malta wie ein Messer seine Streitkräfte ansetzte.

Auf dem Höhepunkt der Belagerung war die Bevölkerung Maltas fast völlig von den Angriffen, den Toten und Verwundeten absorbiert. Das Krachen der vielen Geschütze betäubte das Bewusstsein, ebenso der Lärm der Flugzeuge, das Dröhnen einstürzender Häuser und, am schlimmsten, das Heulen der fallenden Bomben, das jeden, der es hörte, mit Mord und Tod zu bedrohen schien. Zu solchen Zeiten wurden alle gewöhnlichen Inhalte des Lebens – Geldverdienen, Liebe, Kochen, Abschluss von Handels- oder Beförderungsvereinbarungen – dem einfachen Wunsch zu überleben untergeordnet. Aber schon im Sommer und Herbst 1941 konnte man das Bunkerleben weitgehend aufgeben, und viele Fotografien belegen die Zigeunerlageratmosphäre, die vor der Mündung der Stollen und den höhlenartigen Eingängen öffentlicher und privater Bunker entstand: Mütter mit ihren Kindern, barfuß oder nicht, geschart um einen improvisierten Kochherd (Kerosin war knapp, doch waren zum Glück die wichtigsten Nahrungsmittel Brot und Öl mit ein wenig Tomatenmark alles, was man bei der Hitze begehrt), maltesische Soldaten in Uniform, Priester, die wie stets auf Malta sich völlig mit der Bevölkerung vermischten, und die würdigen Greise auf Holzstühlen oder Kisten, die einst für Nahrungsmittel bestimmt waren.

Wie überall sonst um diese Zeit war der Krieg an sich der Feind, und im Angesicht dieses bösen Ungeheuers und der Zerstörung des Lebens drängten sich die Überlebenden auf ihrem engen Inselfloss in freundschaftlicher Wärme zusammen. Ausser den zahlreichen britischen Soldaten, die schon kaum mehr Fremde waren, da Generationen enger Kameradschaft und Mischheiraten sie zu Bestandteilen der Insel gemacht hatten, gab es Mitglieder des alten britischen Empire, Neuseeländer, Australier und Kanadier, die zum Nahen Osten unterwegs waren, einige auf Schiffen, andere in Flugzeugen; einige waren auch bei der RAF auf Malta stationiert. Es gab häufig Gesellschaften, denn obwohl Alkohol rar war, stand Bier zu dieser Zeit noch zur Verfügung, und ein lokaler Wein, meistens von recht zweifelhafter Herkunft und unter Bedingungen hergestellt, die teils genial, teils abenteuerlich waren, wurde von Soldaten, Matrosen und Fliegern mehr der Wirkung als des Genusses wegen getrunken. Er hiess «Dschungelsaft», bei anderen aber, die mit seinen Wirkungen bei exzessivem Verbrauch vertraut waren «Kreischer», und belebte viele erlaubte und unerlaubte Zusammenkünfte. Leute, die während der Belagerung Dienst taten, erinnerten sich neben Strapazen und Schrecken nicht nur an den zwangsläufigen

Ekel vor dem Krieg, sondern auch an Eindrücke wie ein «dumpfes Echo aus einem offenen Brunnen», oder «die süß duftende Stephanotis um die Küchentür und die farbenprächtigen Orangen und Zitronen, auf denen das Sonnenlicht lag ...»¹ Das Wesentliche der Atmosphäre jener Tage lässt sich vielleicht am besten mit den Worten eines chinesischen Weisen ausdrücken: «Ein Mann, der sich auf einer Abschiedsfeier betrinkt, soll auf einem Instrument einen Ton anschlagen, um seine Lebensgeister zu stärken ..., und ein betrunkenener Soldat soll weitere Liter bestellen und mehr Fahnen heraushängen, um seine Soldatenehre zu unterstreichen.»²

Eine Wanderkapelle zog über die Insel, als die Belagerung ihren Anfang nahm. Sie machte weiter, als ob es sich nur um eine besonders ausgedehnte Tour handelte. Die Malta Amateur Dramatic Association (Laienspielgruppe), ein lebenskräftiger Spross aus der Zwischenkriegszeit der leichten Komödien und Salonstücke, blühte weiter, obwohl die Zuschauerplätze jetzt weitgehend von Männern und Frauen besetzt wurden, die ihre Zeit entweder an den Geschützen oder unter der Erde bei Auswertungs- oder Codierarbeiten verbrachten. Einzelne Einheiten bauten ihre eigenen Unterhaltungsteams auf, und die RAF, ihrem Ruf getreu, rauhbeiniger zu sein als die anderen Waffengattungen, hatte eine Band mit Namen «Die Rauhbeine». Kleine Bars hatten noch auf der ganzen Insel geöffnet, von denen in Gzira und Sliema bis zu denen, die in der Strait Street, Valletta, übriggeblieben waren. Das war die Strasse, wo, der Tradition nach, die Ritter ihre Duelle ausgefochten hatten, die aber längst zum Matrosenviertel der Kneipen, Bordelle und billigen Cafés geworden war. Seit Generationen von Soldaten hiess sie das «Gedärm» und hatte weltweiten Ruf unter Seefahrern erlangt, doch war sie jetzt, teils zerbombt, teils verlassen, nur noch ein Schatten ihres früheren umtriebigen Selbst.

Im Laufe der Wochen und Monate kehrten die Einwohner der Insel und viele ihrer uniformierten Gäste mehr und mehr zu einem fast mittelalterlich anmutenden dörflichen Lebensstil zurück. Die Strassen waren teils schlecht, teils zerbombt, die Fahrzeuginhaber ängstlich und Benzin streng rationiert; Zivilisten entfernten sich ungern weit von zu Hause, und Soldaten durften sich nicht zu weit von ihren Stellungen entfernen. Daher zog sich das Leben auf eng begrenzte Bezirke zurück. Die Bauern hatten schon immer so gelebt, jetzt lernten die Flüchtlinge aus den Werftgeländen und Städten ihr Leben ähnlich bescheiden und genügsam einzurichten. Wie bei japanischen Miniaturgärten gab es eine unendliche Variationsbreite von kleinen Lebensbereichen, was sich zeigte,

sobald sich das Auge auf die mikroskopische Perspektive eingestellt hatte. Eine oder zwei Bars, ein Laden, auch wenn wenig Ware darin war – die ersteren Treffpunkt der Männer, letzterer der Frauen; ein winziger Platz; eine bestimmte Strassenecke mit der Statue irgendeines Heiligen, die bei hohem Sonnenstand Schatten bot und irgendeine natürliche Erhebung: Hügel, Riff oder Abhang, wo bei Sonnenuntergang eine Brise oder ein schwaches, feuchtes Lüftchen vom Meer her wehte. Das Leben war eng begrenzt, aber umso echter und einprägsamer.

«Der Abend ging in Dunkelheit über. Der Himmel im Westen war lebhaft orange mit purpurnen Streifen. Einige Sterne blinkten schon. Das Motorengeräusch dreier britischer Zerstörer im Hafen wirkte wie ein natürlicher Bestandteil des Abends. Die Stadt lag hinter uns, hinter uns lagen das riesige alte Hospital der Ritter und die engen Strassen der Altstadt. Nur wenig war von ihr zu hören. Da standen Ester und ich unter dem grossen Tor ihres Hauses mit seinen bronzenen Delphinknäufen und den verzierten Schuhabstreifern an beiden Seiten der oberen Stufe.» Oder: «Das Zimmer, in dem ich wohnte, war klein, aber bequem. Durchs Fenster konnte ich einen Teil des Kaps sehen, das hoch über die See aufragte. Das übrige Vorgebirge entzog sich meinem Blick. Manchmal lag ich des Nachts, wenn alles schwieg und kein Luftangriff tobte, still im Bett und lauschte dem fernen Rauschen des Meeres weit drunten, das gegen die Klippen brandete.»³ In dem Buch «History of the Knights of Malta» (Geschichte der Malteserritter), das General Whitworth Porter im 19. Jahrhundert schrieb, schloss er seinen Bericht über die Grosse Belagerung mit folgenden Worten, die man vielleicht als imperialistische Phrasen hätte abtun können, die aber prophetisch waren: «Englische Herzen und englische Schwerter schützen jetzt diese Wälle, auf denen früher die Flaggen des Ordens der Johanniter wehten. Sollte jemals die Zeit für ein solches Opfer kommen, so wird die Welt Zeuge sein, dass Briten fähig sind, ihr Blut wie Wasser zur Verteidigung dieses Felsens zu vergiessen, den die einhellige Zustimmung Europas ihren Händen anvertraut hat. An einem solchen Tag wird das Gedächtnis dieser Grossen Belagerung seine eigentliche Wirkung tun, und diese Wälle, auf denen so viel edles Blut geflossen ist, werden wieder Schauplatz von Heldentaten sein, die jedenfalls dem grossen Kampf von 1565 gleichkommen, wenn nicht gar ihn übertreffen werden.»⁴ Britisches Blut wurde tatsächlich «wie Wasser vergossen», nicht nur auf dem Land, wie der General vorausgesehen hatte, sondern auch in der Luft, auf dem Meer und in der Tiefe des Meeres, «zur Verteidigung dieses Felsens». Der grosse Unterschied zwischen der Geschichtsschreibung der Jahre 1940 bis 1943 und der früheren ist, dass erstere der maltesischen Be-

völkerung selbst volle Gerechtigkeit widerfahren lässt, während in den Beschreibungen der Belagerung von 1565 unvermeidlich nach der Gewohnheit dieser Zeiten das volle Licht auf den Rittern, dem «edlen Blut» lag. Namenlose Bauern, ihre Weiber und Kinder verdienten wenig Aufmerksamkeit, höchstens eine allgemeine Erwähnung aufgrund ihrer Tapferkeit und zähen Ausdauer. Abbé Vertot, Graf Zabarella, General Porter und viele andere haben die Tendenz, die Bevölkerung der Insel kaum zu beachten. Sie vergessen, dass mit einer feigen oder wenigstens gleichgültigen Einwohnerschaft die Belagerung niemals in einen Sieg hätte gewendet, nicht einmal ausgehalten hätte werden können. Die Malteser haben alle die Jahre, bis heute, am 8. September ein Dankfest zum Gedächtnis an die Aufhebung der Belagerung von 1565 gefeiert, an dem die Schiffer der grösseren Dörfer und der Städte um Grand Harbour die traditionellen *dghaisa-Rennen* mit ihren Ruderbooten abhalten, die den Gondeln Venedigs in ihrer Eleganz gleichen, während sie sie in ihrer Farbenpracht und ihrem Schmuck übertreffen.

Doch diese Boote und das grosse Feuerwerk, das sonst folgte, zeigten sich während der Kriegsjahre nicht. Es ist fraglich, ob viele Männer der britischen Truppen etwas, wenn überhaupt, über die Belagerung wussten, die der ihren fast vier Jahrhunderte vorauslag – oder auch etwas über die spätere Belagerung der Franzosen in Valletta durch die Malteser selbst. Doch die Wurzeln der Elastizität der Inselbewohner waren so alt wie die lederblättrigen Johannisbrotbäume der Insel, und wenn die Vorfahren dieses kleinen Volkes sich, wie manche behaupten, bis zu den Karthagern zurückverfolgen lassen, so sollte man sich auch daran erinnern, dass die Belagerung von Karthago ungeheuer leidenschaftlich war, einer der heissesten Kämpfe in der gesamten Geschichte des Altertums. Inselbewohner neigen immer zu heftigem Patriotismus, jede Insel hält sich der Nachbarinsel für überlegen, doch gehören sie in der Regel zu grossen Ländern, denen ihre Sprache, Religion und ihr Patriotismus untergeordnet werden muss.⁵ Bei den Maltesern war das anders, sie befanden sich allein mitten im Meer, hatten zwar den Briten ein Bündnis in einer Zeit der Lebensgefahr angeboten, doch ihre eigene Sprache, Sitte, ihre Gesetze und ihre eigene Vaterlandsliebe beibehalten. Grossbritannien, die Schutzmacht, war weit. Wären sie eine Kolonie oder Provinz Italiens geworden, so hätte sich ihr Katholizismus mit dem Italiens vermischt, es hätte mehr Mischheiraten gegeben, und ihre eigene Sprache und Sitte wäre vielleicht unterwandert worden. Wie die Dinge lagen, hatten die Inselbewohner grosse Sympathien für das weit entfernte Grossbritannien. Auf der

andern Seite hatten sie einen seltsam tiefen Hass auf ihre italienischen Nachbarn entwickelt. Menschen, mit denen ihre Fischer und Händler die gleichen Gewässer für Jahrhunderte geteilt hatten, griffen sie plötzlich gewaltsam an. Viele waren mit Italienern verheiratet, viele trugen sizilianische, wenn nicht italienische Namen, und viele Angehörige der mittleren Schichten sprachen lieber italienisch als maltesisch (eine Art «Küchenitalienisch»), falls sie nicht Englisch bevorzugten. Das Gefühl der Antipathie war dann sehr heftig, als die ersten Bomben fielen. Heftig besonders da, wo es wirklich zählte: in den Herzen der Werftarbeiter, der Bauern und ihrer Frauen. Sie verkehrten oft mehr mit den rotwangigen britischen Soldaten als mit ihren eigenen Arbeitgebern und den höheren Schichten ihres Volkes.

Admiral Cunningham erzählt in seinen Memoiren folgende aufschlussreiche Geschichte: «Während der ersten italienischen Bombardements war ein Messemaat namens Talliana im Haus der Admiralität geblieben. Eines Morgens brachte er meiner Frau die Nachricht, es sei ein italienischer Bomber abgeschossen worden und fügte wild hinzu, dass die Besatzung an Ort und Stelle gelyncht werden würde, falls die Malteser sie in die Hände bekämen. Meine Frau protestierte und erklärte, die Italiener könnten sich an unseren Fliegern rächen, und in jedem Fall sei Lynchjustiz gegen das Völkerrecht. Talliana schaute sie mitleidig an. «Völkerrecht? Nicht in Malta, Signora! sagte er und schüttelte den Kopf ...» Es gibt viele ähnliche Anekdoten. In fast identischen Worten hatten sich die Malteser nach dem Fall von Fort St. Elmo 1565, wo die Türken die Leichen der Verteidiger verstümmelt hatten, geweigert, jetzt noch Gefangene zu machen: «Bezahlung für St. Elmo», schrien sie und schnitten ihnen die Kehlen durch. Der Ausdruck ist bis heute auf Malta gebräuchlich, wenn bei irgendeiner Aktion kein Pardon gegeben wird.

Das Ende des Jahres

Der September vor der Regenzeit ist die unerträglichste Zeit des Jahres. Die Sonne brennt noch grausam wie in den Hundstagen, die ganze Insel ist ausgedörrt, kein grünes Hälmchen ausser der Feigendistel («Indische Feigen», die Mensch und Tier Nahrung geben) ist zu sehen, und stumpf von Staub, alterslos wie das knochentrockene Land, auf dem sie wachsen, ragen die Johannisbrotbäume. Sogar das Meer scheint vor Hitze zu dampfen. Es ist tatsächlich warm und säubert zwar den Schwimmer, erfrischt ihn aber nicht. In solchen Zeiten, wie häufig im Sommer, bemerkt der Beobachter, der von dem ruhigen, ganz dunkelblauen Wasser hoch oben zum Himmel blickt, eine merkwürdige Erscheinung. Der grosse Himmelsdom, völlig wolkenlos, zeigt ganz und gar nicht jenes Ansichtskarten-Blau, das man erwartet, sondern er ist weiss, manchmal seltsam blendend wie die weissegewaschenen Mauern auf griechischen Inseln, manchmal milchig trüb. Während in der Ägäis der Sommerhimmel, von den Nordwinden leergefegt, frisch und glänzendblau ist und über einem Grossteil Italiens das etwas verschwommene Azur Hunderter von Renaissancebildern liegt, steht dieser maltesische Himmel, vielleicht weil er die rauhe, felsige Landschaft widerspiegelt, in scharfem Kontrast zum Meer.

In den weissen Himmel des September 1941 stiegen nur wenige Flugzeuge auf, jedenfalls zur Verteidigung der Insel. Fliegerkorps X war im östlichen Mittelmeer und in der Wüste eingesetzt, die Italiener konzentrierten sich fast ganz auf nächtliche Bombardements. Sogar diese aber waren seltener als zuvor, doch war man sorgfältig darauf bedacht, unter den Belagerten die grösstmögliche Unruhe zu stiften und sie zu reizen, unbezahlbare Munition zu verpulvern, die von den Konvois unter grossen Opfern herangeschafft werden musste. Die Technik war, von Sizilien herüber einen fast endlosen Strom einzelner Bomber anfliegen zu lassen, hoch und direkt und gewöhnlich mit dem Ziel, ihre Bomben über Grand Harbour abzuladen.

Um diese nächtlichen Bombardements abzuwehren, hatten die Verteidiger schon früher eine Malta-Nachtjäger-Einheit aufgestellt, bestehend aus einigen Staffeln Hurricanes. Das Problem für eine solche Einheit war, wie der Oberkommandierende der Royal Artillerie Malta damals ausführte, dass die Operationsbedingungen völlig andere als in England oder sonstwo waren. «Nicht nur

befanden sich die Flugplätze innerhalb der Flak-Gebiete, sondern es war auch normal, dass Flugzeuge des Nachts von Ägypten oder Gibraltar ankamen, dass Bomberflüge fast immer nachts stattfanden oder dass die Flotten-Luft-Streitkräfte Angriffs- oder Erkundungsflüge ausführten.» All diese Aktivitäten am nächtlichen Himmel einer Insel, die nur 27 km lang und 14 km breit ist, brachten Schwierigkeiten wie bei einem fast ununterbrochenen dreidimensionalen Schachspiel mit sich. «Das Problem, all diese Faktoren unter einen Hut zu bringen (die schwierigsten waren die Ankunft von fremden Flugzeugen aus Gibraltar, die schlecht mit unseren Plänen abgestimmt war, und die Rückkehr beschädigter Bomber aus Sizilien, die sich nicht immer unseren Regeln fügen wollten oder konnten), erforderte die präzisesten Anweisungen für Geschütze und Scheinwerfer sowie für die Luftabwehr ... Unkompliziertheit war das Wichtigste, da das Personal sehr schnell wechselte und jede längere Periode der Untätigkeit fast immer bedeutete, mit der Arbeit ganz von Neuem beginnen zu müssen: der Ausbildung der Flieger und Bodenkontrollen der Jäger in allen Einzelheiten.»¹ Die Inselbewohner, die ruhig in ihren Bunkern während dieser «Lärmangriffe» schliefen (sie richteten verhältnismässig wenig Schaden an), konnten sich die technischen Feinheiten des Radar- und Funkkrieges, der sich über ihren Köpfen abspielte, wohl kaum vorstellen.

Die Nachtjäger-Einheit war ein faszinierendes Beispiel für das Ineinandergreifen von Scheinwerfern, Geschützmannschaften und der Hurricanes selbst. In Grossbritannien, wo die Produktionsstätten für den Nachschub in nächster Nähe lagen, wäre es jetzt vielleicht möglich gewesen, zur Hebung der Stimmung der Bevölkerung verschwenderisch mit der Munition umzugehen. Doch in Malta musste die erste Überlegung jeweils sein, die verletzlichen See- oder Luftverbindungen, auf denen praktisch aller Ersatz herangeschafft wurde, zu schützen. Bei den Vorkehrungen, die man für die Zerstörung der Nachtbomber traf, war eines der Haupterfordernisse, sparsam mit der Flak-Munition umzugehen. Das Artillerieradar diente in Zusammenarbeit mit den Scheinwerfern dazu, die Jäger auf ihre Ziele zu lenken. Die Insel wurde in zwei Sektoren eingeteilt, mit Valletta auf der Grenzlinie, über denen jeweils eine Hurricane patrouillierte und per Funk über Kurs, Geschwindigkeit und Höhe einer sich nähernden Angriffsformation informiert wurde (sie erhielten keine Ordres, wie das bei Abfangaktionen bei Tag der Fall gewesen wäre). Wenn die Angreifer sich rund 25 km vor der Insel befanden, hefteten sich die Hurricanes, jede innerhalb ihrer Kontrollzone, an deren Seite, wobei ihre Kurse gegen das Ziel konvergierten. Im

Ergebnis befand sich, sobald die Angreifer ins Scheinwerferlicht gerieten, jeweils eine Hurricane an ihrer Rechten oder Linken auf konvergierendem Kurs. Die abschliessende Analyse zeigte, dass im Schnitt von sieben Angreifern, die Maltas Küstenlinie überquerten, fünf von den Scheinwerfern erfasst, drei von fünf attackiert und zwei von drei angegriffenen abgeschossen wurden. Die Zahlen waren gut, aber noch nicht gut genug. Zu viele kamen noch nach Grand Harbour durch, und die Versenkung des Zerstörers *Maori* durch einen direkten Treffer war nur einer unter mehreren Fällen, die schliesslich zu einer Verbesserung der Nachtjagd-Organisation führten. Um die beste Wirkung der Zusammenarbeit der Flak mit den Nachtjägern zu erzielen, wurde der Himmel, der schon in zwei Sektoren unterteilt war, jetzt auch noch in Schichten zerlegt, wobei die Hurricanes über einer bestimmten Höhe operierten und die Geschütze unterhalb von ihnen. Obwohl dies den Munitionsverbrauch etwas erhöhte, führte es zu weit grösserer Effizienz, und dieses System wurde mit nur geringfügigen Abänderungen während der ganzen Belagerung beibehalten. Es bewährte sich auch im Hinblick auf die Stimmung all jener Bewohner der Insel, die niemals einem Angriff zuschauen und somit gelegentlich sehen konnten, wie ein Bomber, von Scheinwerfern erfasst, abgeschossen wurde, sondern nur zuhören konnten. Aus ihren Bunkern hörten sie nun das Krachen der Geschütze, das Sicherheit vermittelte, während es früher nur Schrecken erzeugt hatte. Es gab ihnen allen ein Gefühl der Genugtuung, dass zurückgeschlagen wurde. Sie identifizierten sich in ihren Höhlen unter der Erde und den Felsen mit den Artilleristen, die den nächtlichen Himmel über ihnen mit Scheinwerferstrahlen, Leuchtspurnmunition und heftigen Explosionen kreuz und quer zerrissen und ihnen damit Schutz boten.

Gegen Ende des Sommers und Anfang Herbst wurden die Luftstreitkräfte der Insel Schritt für Schritt verstärkt. Mehr Hurricanes kamen an, von Flugzeugträgern aus Gibraltar bis in eigene Reichweite gebracht, so dass die Insel schliesslich über etwa 70 dieser unschätzbaren Allzweckjäger verfügte. Sie übernahmen nämlich jetzt nicht nur Aufgaben der Nachtjagd, sondern waren auch mit Bombenträgern ausgerüstet und somit in Jagdbomber verwandelt worden. (Als später der wichtige September-Konvoi in Grand Harbour einlief, operierten sie in dieser Eigenschaft gegen den Flughafen Comiso auf Sizilien, um in diesem entscheidenden Augenblick die italienischen Jäger auf dem Boden zu halten.) Die Insel besass nun als Angriffswaffe ausser den Träger-Swordfish eine Anzahl Marylands, zwei Blenheim-Staffeln, 17 Wellington-Bomber und einige mit Radar ausgerüstete Wellingtons, die sich für das Geleit von Torpedo-

Swordfish zu ihren nächtlichen Zielen als unentbehrlich erwiesen. Letztere, die auch als Minenleger eingesetzt wurden, versenkten oder beschädigten zwischen Mai und November 1941 etwa eine Viertelmillion BRT. Die Blenheim, die tagsüber in Masthöhe angriffen und die dabei unvermeidlichen Verluste in Kauf nehmen mussten, waren für etwa 50'000 BRT im gleichen Zeitraum gut. Obwohl das deutsche Oberkommando die Augen starr auf die schnellen Fortschritte des Vormarsches in Russland gerichtet hielt, konnte es Rommels fast allnächtliche Verzweiflungsschreie nicht ganz ignorieren, der sich über das Ausbleiben von Nachschubtransporten beklagte.

Beim Nahen des Winters, als die Mittelmeerflotte von Alexandria voll mit ihren Küstenoperationen zur Unterstützung der Wüstenarmee und dem Nachschub für die lebenswichtige Garnison Tobruk beschäftigt war, schien der geeignete Augenblick gekommen, einen Konvoi vom Westen aus nach Malta durchzubringen. Es war ein riesiger Konvoi mit neun Transportschiffen, beladen mit 85'000 Tonnen Nachschubgütern und 2'600 Soldaten. Als Eskorte begleiteten ihn drei Schlachtschiffe, ein Flugzeugträger, fünf Kreuzer und 18 Zerstörer. Die Eskorte, die sonst durch Force H aus Gibraltar gestellt wurde, bestand aus einem Schlachtschiff, einem Flugzeugträger und zwei Kreuzern sowie zwei Zerstörern. Der Grund für die beträchtliche Vergrößerung war die Hoffnung, dass sich die italienische Flotte, in der Annahme, es handle sich um die übliche Stärke, zu einer Schlacht verleiten liesse. Deshalb wurden auch umfangreiche Tarnmanöver durchgeführt, um über die wahre Grösse des Konvois und der Flotte hinwegzutäuschen: Der Konvoi fuhr am Abend des 24. September in zwei Abteilungen durch die Strasse von Gibraltar. Das Gros des Konvois hielt sich entlang der algerischen Küste, wo man sicher war, gesehen und gemeldet zu werden, während die schweren Schiffe sich etwas gegen Norden zogen und kurz danach abfuhr. Die italienischen Nachrichtendienste erlagen der Täuschung, es handle sich um nicht mehr als ein Schlachtschiff in der Eskorte, und Admiral Iachino zog eine Flotte von zwei Littorio-Schlachtschiffen, fünf schweren Kreuzern und Hilfszerstörern zusammen und stach von Neapel aus in See. Die ganze Nacht vom 25. auf 26. September hielt Admiral Iachino Kurs Südwest. Dunstschwaden lagen über dem Meer, niedrig hingen die Wolken. Die Italiener hofften, dass am folgenden Tag Bomber aus Cagliari in Sardinien und aus Sizilien den Konvoi und seine Eskorte mürbe machen, versprengen und für einen Angriff der Flotte am Nachmittag reif machen würden. Doch flogen Wellington-Bomber aus Malta diese Nacht einen schweren Angriff auf Cagliari, setzten parkende Flugzeuge in Brand, liessen Bombendepots auffliegen und zer-

störten Hangars. Im Ergebnis war dann das Ausmass der Luftaktivitäten sehr herabgesetzt, obwohl Flotte und Konvoi einige Torpedo-Bomber-Attacken durchzustehen hatten; lediglich HMS *Nelson* erlitt einen Schaden. Sie wurde von einem Torpedo am Bug getroffen und musste ihre Geschwindigkeit entsprechend drosseln. 14.30 Uhr an diesem Nachmittag meldete ein auf Malta stationiertes Aufklärungsflugzeug zwei Littorio-Schlachtschiffe, vier Kreuzer und 16 Zerstörer weniger als 130 km entfernt mit Kurs auf den Konvoi. Admiral Somerville auf der beschädigten *Nelson* gab seinen beiden anderen Schlachtschiffen und seiner übrigen Streitmacht Befehl, Kollisionskurs zu steuern, und der *Ark Royal*, einen Torpedoangriff zu starten. Es hatte den Anschein, dass jetzt zum ersten Mal wirklich ein Flottengefecht zum Schutz eines Malta-Konvois stattfinden würde.

Die Sicht hatte sich tagsüber allmählich verschlechtert, die herbstlichen Gewitterwolken hingen über dem Mittelmeer, und Dunstschwaden lagerten über dem Wasser. Schlechte Sicht und Desorientierung im Funkverkehr führten, zusammen mit einer Kursänderung der italienischen Flotte, dazu, dass die Swordfish-Flugzeuge sie nicht fanden. Inzwischen hatte Admiral Iachino Verdacht geschöpft. Er wusste, dass ein Flugzeugträger sich bei der Streitmacht ihm gegenüber befand, doch Funkverkehr und Berichte, dass die Regia Aeronautica mehr als ein Schlachtschiff gesichtet hatte, liessen ihn zu dem richtigen Schluss kommen, dass er Gefahr laufe, in eine Falle zu tappen. Da er strenge Anweisung hatte, kein Gefecht ohne sichere Gewissheit seiner Überlegenheit zu riskieren und jeden Moment einen Angriff von Flugzeugträgermaschinen befürchten musste, die urplötzlich aus den Wolken und dem Nebel hervorstossen konnten, liess er klugerweise seine ganze Flotte zurück nach Neapel fahren. Swordfish-Flugzeuge suchten weiter nach ihm auf der zuletzt gemeldeten Linie, bis sie wegen Benzinmangels gezwungen waren, zur *Ark Royal* zurückzukehren. So endete wieder eine Schlacht, die niemals stattfand – Admiral Somerville und die schweren Schiffe begaben sich wie gewöhnlich nach Gibraltar und liessen die Kreuzer und Zerstörer zur Begleitung der Frachter durch die Meerengen nach Malta zurück. Er konnte sicher sein, dass die Italiener keinen Nachtangriff mit Beteiligung von Schlachtschiffen wagen würden, und dass die Konvoi-Eskorte mit allen anderen Überwasserschiffen fertig werden würde, die sie eventuell in der Skerki-Durchfahrt überraschen würden.

Bei Sonnenuntergang klarte die Bewölkung und der Dunst auf, so dass eine mondhell erleuchtete Nacht die Schiffe, die nach Malta unterwegs waren, einigen angreifenden Torpedobombern preisgab, die zu zweit oder einzeln kamen

und die Silhouette des Konvois deutlich im Mondschein vor sich sahen. Sie führten ihre Angriffe mit Entschiedenheit. Es war reines Glück, dass nur eines der Schiffe, ein grosser Frachter, getroffen wurde. *Imperial Star* beförderte eine Ladung in einer für Malta typischen Zusammensetzung: Einige hundert Kisten mit Bomben, 500 Tonnen Kerosin, 500 Tonnen Gefrierfleisch, Weizen, Mehl und Munition für kleine Schusswaffen, sowie 300 Passagiere. Glücklicherweise explodierte sie nicht oder ging sofort unter. Sie war ein gut gebautes modernes Schiff von 12'000 Tonnen, und alle wurden in Sicherheit gebracht. Trotz aller Gefahren, die der Konvoi hatte passieren müssen, war sie das einzige Schiff, das unterging, und das Schlachtschiff *Nelson* das einzige, das beschädigt wurde. Am folgenden Morgen lief das erste Eskortenschiff den Frachtern voraus in Grand Harbour ein, von deren Gütern und Vorräten, Truppen und Technikern die ganze belagerte Insel so sehr abhing. Natürlich hatte sich die Neuigkeit schon im voraus verbreitet, Worte waren von Mund zu Mund geflogen, die jedermann nur allzu gerne hörte: «Ein Konvoi ist im Anzug!» Sie hatten lange genug, Tag für Tag, Woche um Woche, Monat um Monat, Jahr um Jahr, in der schrecklichen Gegenwart des endlosen Krieges gelebt und begriffen recht gut (sie hatten es ja am eigenen Leibe verspürt), welche Strapazen ausgestanden werden mussten, um diese schwer beladenen Frachter durchzubringen. Und als die Vorhut mit stolzem Schwung hereinrauschte, wie konnten sie anders als antworten: «... die ganze Einwohnerschaft Maltas säumte in dichten Massen das Ufer, als die Kreuzer, die Besatzung in Paradedstellung und mit Kapellenspiel, wie bei der Rückkehr von einer friedlichen Kreuzfahrt, am Wellenbrecher vorbei und durch die Strecke ruhigen Wassers dampften, mit dem die Mittelmeerflotte schon so gut vertraut war.»²

Der goldene Augenblick ist in der Zeit aufbewahrt wie eine Fliege im Bernstein. Noch erinnern sich Greise an langen Abenden im Hafen daran und andere, die niemals ihre Memoiren schreiben werden. Trotz des Verlustes von *Imperial Star* hatten mindestens 60'000 Tonnen Güter Malta in dem Konvoi erreicht. Das hiess, dass, ganz abgesehen vom militärischen Nachschub, die Siebenmonats-Reserve der wichtigsten Gebrauchsgüter der Insel wieder einmal aufgefüllt war. Kerosin und Kohle blieben weiterhin knapp, doch in jeder anderen Hinsicht konnte die Insel dem Winter mit Zuversicht entgegengehen. Dies war umso wichtiger, als es, was damals niemand wissen konnte, fast zehn Monate dauern sollte, bis wieder ein Konvoi von einigem Umfang zur Insel durchkam.

Originale

Völlig beansprucht von seinem Feldzug in Russland konnte Hitler nur schwer den Hilferufen Aufmerksamkeit schenken, die vom Mittelmeerschauplatz zu ihm drangen. Mussolinis Krieg war nicht sein Krieg und das Mittelmeer nur ein Nebenschauplatz. Er war nicht der Mann, sich von dem grossen deutschen Kreuzzug ablenken zu lassen, wobei eran jenen Kreuzzug früherer Tage durch die Deutschherrnritter in Preussen und den Ostgebieten dachte. (Er unterschlug dabei geflissentlich, dass es gerade der «Drang nach Osten» gewesen war, der zu der katastrophalen Niederlage der Ritter bei Tannenberg und der totalen Auflösung ihres Ordens geführt hatte.) Trotzdem konnte das deutsche Oberkommando die Verwicklungen im Süden und Rommels dringliche Aufforderung nicht übersehen, unbedingt etwas zu unternehmen, um den Nachschub zu seiner Wüstenarmee sicherzustellen. Die Aufforderung wurde im September von Vize-Admiral Weichold, dem deutschen Verbindungsoffizier zum Stab der italienischen Marine, unterstützt, der dem Oberkommando zu bedenken gab, dass die augenblickliche Situation unhaltbar sei und die Italiener den Konvois keinen ausreichenden Schutz bieten könnten. Er verlangte «radikale Änderungen und unverzügliche Massnahmen zur Klärung der Situation, andernfalls würde nicht nur unsere Offensive, sondern die gesamte deutsch-italienische Stellung in Nordafrika aufs Spiel gesetzt». Praktisch verlangte er die erneute Stationierung einiger Staffeln der Luftwaffe auf Sizilien. Es war deutlich genug, dass zur Zeit der schweren Angriffe auf Malta die Konvois ohne allzugrosse Verluste durchgekommen waren. Aber Hitler lehnte es ab, irgendwelche Staffeln vom Osten abzuziehen, obwohl er dem Einsatz von Fliegerkorps X, das auf Ägypten, die Kanalzone und den Wüstenkrieg konzentriert war, zum Schutz der Konvois nach Nordafrika zustimmte. Indessen wurden keine Einheiten nach Sizilien verlegt, und alles, was geschah, war, dass die Konvois von Griechenland nach Bengasi unter den Schutz von Fliegerkorps X gestellt wurden, das von Griechenland und Kreta aus operierte, während diejenigen Einheiten, die schon in der Wüste aktiv waren, auch noch zusätzlich die Aufgabe der Sicherung von Küstenkonvois bekamen. Weit davon entfernt, irgendeine Wirkung auf Malta zu haben, war der Effekt dieser Anweisungen nur, dass die Luftwaffe im Mittelmeer über

ein grösseres Gebiet auseinandergezogen wurde, wobei die Insel nur von der Regia Aeronautica belästigt wurde.

Nach den gravierenden Verlusten auf der kurzen Route nach Tripolis westlich Maltas, war es nur natürlich, dass sich die Italiener jetzt der östlichen Route zuwandten: durch die Strasse von Messina und dann ins Ionische Meer, mit einem grossen Umweg, um ausserhalb der Reichweite der maltesischen Flugzeuge zu bleiben, und schliesslich südwärts nach Bengasi oder Tripolis. Diese Route wurde normalerweise von den schnellen Passagierschiffen eingehalten, die jetzt in Truppentransporter umgewandelt waren, doch wurde sie auch zunehmend von Frachtern mit Vorräten und Nachschub benutzt. Die Fahrt westlich Siziliens und dann an der tunesischen Küste entlang hatte sich zu oft als verheerend für Konvois herausgestellt, denn die Aufklärungsflugzeuge aus Malta, oft auch die Abhörfachleute von Ultra gaben solche Fahrten blitzschnell den wachsamen Briten bekannt. Die längste Route war die sicherste, hatte aber den grossen Nachteil, dass die Schiffe den engen Kanal der Strasse von Messina passieren mussten, die selbstverständlich unter schärfster Beobachtung durch U-Boote und Flugzeuge aus Malta stand.

In den ersten Septemberwochen wurden zwei Transporter in diesem Gebiet von Swordfish-Torpedos getroffen. Einer sank, einer musste nach Messina geschleppt werden und war für viele Monate nicht verwendungsfähig. Eine Woche später versuchte man es mit der westlichen Route; doch erwies sich dies als ebenso sinnlos: Ein Konvoi, der zunächst von Swordfish angegriffen wurde und unter einer Rauchwand entkam, wurde am nächsten Tag von Blenheim-Bombern gestellt, die in Masthöhe anflogen. Ein Munitionsschiff wurde getroffen und flog in die Luft, allerdings um den hohen Preis von drei Blenheims. In der Dämmerung des folgenden Morgens jedoch wurde derselbe Konvoi, dessen Position jetzt geortet und dessen Bestimmung bekannt war, von Neuem durch Swordfish attackiert, und ein weiteres Munitionsschiff explodierte. Rommels Plan einer Offensive zur Eroberung Tobruks im September rückte in immer weitere Ferne.

In Anbetracht der Abwesenheit der Luftwaffe von Sizilien und der jetzt wieder relativ sicheren Basis Malta für Überwasserschiffe hatte Admiral Cunningham eine Zeit lang mit der Admiralität in Verbindung gestanden: Die Reaktivierung von Force K sei zu wünschen. Das war eine Streitmacht von vier Zerstörern und einem Kreuzer gewesen, die im April auf der Insel stationiert war, um die Wirkung der Angriffe auf die Konvois der Achse nach Nordafrika zu erhöhen. Bei dieser Aufgabe hatte sie zeitweise erstaunlichen Erfolg gehabt: Einmal fing sie

einen Konvoi vor der tunesischen Küste ab und versenkte alle fünf schwer beladenen Transporter sowie die Eskorte von drei italienischen Zerstörern. Es handelte sich hier um die Form eines Vernichtungsgefechts nach Art Nelsons, die freilich nur eine Überwasserstreitmacht realisieren konnte. U-Boote und Flugzeuge mochten wohl ein oder zwei Schiffe eines Konvois versenken, doch nur Kriegsschiffe waren in der Lage, alle auf Grund zu schicken.

Die Operationen um Kreta hatten allerdings endgültig dafür gesorgt, dass kein weiteres Schiff mehr für Force K zur Verfügung stand, und die intensive Verlegung von Minen machte Aktivitäten von Grand Harbour aus zunehmend riskant. Nach ihrem letzten Einsatz waren die Schiffe, die seinerzeit Force K bildeten, sicher zur Insel zurückgekehrt, nur eines davon fiel einer Mine am Wellenbrecher zum Opfer und blockierte die Fahrinne am Eingang des Hafens für mehrere Tage total. Jetzt hatte sich allerdings die Situation geändert, und eine Überwasserstreitmacht, die von Malta aus zusammen mit den U-Booten, RAF-Bombern und den Flotten-Luft-Streitkräften (torpedotragende Flugzeuge: eine Staffel von Albacores hatte sich den Swordfish in Hal Far angeschlossen) operierte, musste aller Voraussicht nach die Chancen Rommels für eine Offensive weiter verringern. Im Hinblick auf seine zahlreichen Verpflichtungen, zu denen jetzt auch das Rote Meer gehörte, sah sich Admiral Cunningham nicht in der Lage, selbst Schiffe für eine neue Force K zu stellen. Doch stimmte die Admiralität seiner Argumentation zu und war dabei, aus Grossbritannien eine Angriffsflotte von zwei Kreuzern mit Sechs-Zoll-Geschützen und zwei der bestbewaffneten schweren Kreuzer zu schicken. Sie sollten im Oktober eintreffen, mittlerweile aber führten die U-Boote der Insel einen anderen entscheidenden Schlag.

Vorbereitungen zur Zusammenstellung eines Konvois fast beliebigen Umfangs konnten in Italien unmöglich verborgen bleiben. Und solange Malta über wirksame Aufklärereinheiten verfügte – das war fast während der ganzen Belagerung der Fall –, waren die Chancen für einen Konvoi, ohne entdeckt zu werden weit zu kommen, sehr gering. In vieler Hinsicht hatten die britischen Konvois bessere Chancen als die der Achsenmächte, Menschen und Material unentdeckt zu ihren Armeen in der Wüste zu bringen, obwohl sie Tausende von Kilometern von Grossbritannien um das Kap der Guten Hoffnung herum fahren mussten und im Atlantik stets das tödliche Risiko liefen, deutschen U-Booten zu begegnen. Gewiss waren Port Said, Alexandria, der Suezkanal und der Sammelplatz an der Spitze des Roten Meeres in Reichweite der Luftwaffe, seit diese im Osten aufgetaucht war, und das Gefahrenmoment war gewachsen, doch war es immer

noch relativ klein im Vergleich zu dem der Konvois aus Italien oder Griechenland. Diese mussten sich an wenigen, längst bekannten Punkten sammeln, und ebenso wusste man über ihre Bestimmung über See Bescheid, da es nur sehr wenige Häfen in Nordafrika gab. Die Briten hatten die Wahl, ihre Soldaten und Nachschubgüter auszuladen, wann und wo sie wollten, sobald sie erst einmal nach Ägypten gebracht waren. Die Achsenmächte mussten die ihren in zwei Häfen bringen, die ständig bombardiert wurden, und durch stets bedrohte Gewässer fahren – bedroht durch Malta. Die Schlussfolgerung lag auf der Hand, doch realisierte man sie einige Monate lang nicht konsequent.

In der Zwischenzeit wurden die Bestimmung eines besonderen Konvois sowie sein Abfahrtsort bekannt, die entscheidende Voraussetzung für einen Hinterhalt, den vier maltesische U-Boote mit Sorgfalt planten. Es ist richtig: manchmal wurden solche Informationen von Ultra geliefert, aber bei dieser Gelegenheit, wie bei vielen anderen, stammten sie von Aufklärungsflugzeugen von Malta. Sie operierten mit ungeheurem Geschick und fast unglaublicher Vernachlässigung herkömmlicher Regeln für diese Aufgaben. Sie beobachteten fast täglich Anlegeplätze und Häfen und brachten aus Höhen von weniger als 2'000 Metern Fotoaufnahmen in grossem Massstab, die alle Versuche völlig vergeblich machten, die Sammlung von Fahrzeugen und Schiffen für Konvois geheim zu halten.

Seit der Entdeckung des Ultra-Geheimdienstes hat sich eine Tendenz ergeben, die unvermeidlichen Lücken früherer Kriegsgeschichtsschreibung zu überkompensieren, indem man fast jeden Erfolg der Intelligenz und den technischen Fähigkeiten der bis dato unbekanntem «Jungens im Hintergrund» zuschrieb. Dies ist ein Fehler, besonders im Falle Malτας, wo trotz der erstrangigen Stellung der Insel im Bereich des Geheimdienstwesens ein doch sehr grosser Teil der Nachrichtenbeschaffung von Leuten erbracht wurde, die Flugzeuge steuerten, U-Boote manövierten oder, in späteren Phasen, an der Küste feindlicher Territorien in Faltbooten entlangpaddelten.¹

Der Krieg, wie er von Malta aus gekämpft wurde, war an sich schon ein Krieg des persönlichen Einsatzes, und allein schon die Beschaffenheit der belagerten Insel gab der extrem individualistischen englischen Art volle Gelegenheit zur Entfaltung. Das zeigte sich bei Charakteren wie dem des ruhigen, prachtvollen Schotten Wanklyn und bei anderen U-Boot-Kommandanten mit im Gegensatz dazu wildem und aufbrausendem Temperament. Jede Geschützatterie, jede Heeresinheit, jedes Schiff und jede Staffel besass wenigstens ein oder zwei Einzelgänger, deren persönliche Eigenarten und Originalität ihnen in Friedens-

zeiten sicher jede Karriere verbaut hätten, die aber unter den besonderen Bedingungen der Belagerung gut zur Geltung kamen. Da es unfair wäre, nach so langer Zeit eine willkürliche Wahl aus dieser imponierenden Galerie von Helden zu treffen, wollen wir einen Mann für alle sprechen lassen – besonders da er es war, der die Taktik der Aufklärung aus niedriger Höhe auf Malta einführte, die viele heissbegehrte Informationen einbrachte.

«Gruppenkommandant A. Warburton», so heisst es in einer autorisierten Geschichte der «Luftschlacht um Malta», «kam das erste Mal gegen Ende 1940 auf die Insel und spezialisierte sich auf Aufklärungsflüge während der ganzen Periode, die hier beschrieben wird [die Zeit der Belagerung], mit einer kurzen Unterbrechung.» Sein Freund, A. J. Spooner, Kapitän einer von Malta aus operierenden Wellington, der ihn von Jugend auf kannte, beschreibt, wie er «sich in Ägypten einen Beaufighter hernahm, alle Waffenausüstung, Geschütze, Munition usw. entfernte, Vertikal-Kameras einbaute und ihn nach Malta flog. Die Baltimore [das offizielle Aufklärungsflugzeug] liess er mit einem Naserümpfen stehen. ,Die taugt nichts. Aber diese Beau ist das schnellste Flugzeug im Mittelmeers bemerkte er. Bei scheusslichem Wetter fotografierte er die italienische Flotte in ihrem Marinehafen Tarent aus weniger als 30 Meter Höhe. Er navigierte sich selbst über das ganze Mittelmeer, ohne meteorologischen Dienst oder Navigationsinstrumente. Er flog, ob man es gerade erwartete oder nicht. Stets kam er heil zurück, oft verfolgt von einer Armada feindlicher Jäger. Er führte weder Waffen noch Geschütze mit sich. Mit regulärer Mannschaft weigerte er sich zu fliegen. Lieber flog er mit Haddon und L.A.C. Shirley, deren Aufgabe an Bord im Auswechseln der Filmspulen und im lauten Zählen der feindlichen Jäger hinter ihm bestand. Mit Vorliebe zog er die Jacke aus und half bei der Wartung seiner Triebwerke, eine Tätigkeit, für die er keine Qualifikation besass. Er wäre in jeder beliebigen Kleidung geflogen – vorausgesetzt, es war nicht die vorgeschriebene. Typisch für ihn war eine knielange Hose aus Schafsfell, die er in Kreta erworben hatte. Darüber trug er gewöhnlich eine Heeresuniform, aber mit Streifen der Luftstreitkräfte (inzwischen war er aktiver Fliegerleutnant). Statt eines Kragens trug er lieber eine Ascot-Krawatte. Da er stolz auf sein aschblondes Haar war, liess er es bis fast auf Schulterlänge wachsen. Er besass eine notorisch schmierige, fleckige Mütze, die er gelegentlich aufsetzte, sogar oben auf den Sturzhelm. Entgegen den Anweisungen rauchte er beim Fliegen. Am Leben in der Messe in Luqa teilzunehmen, hatte er wenig Lust, stattdessen fand man ihn gelegentlich beim Kartenspiel mit Fliegern auf dem Abstellgelände in einer der selbstgezimmernten Buden dort. Bei einer Gelegenheit

jedoch, als die meisten von uns alles aufgeknöpft und sich der properen Uniformen entledigt hatten, tauchte er in der Messe makellos in Schale auf, um den neuen Gruppenkapitän zu begrüßen. So war er immer – völlig unberechenbar. Er lebte in Valletta mit einer charmanten Kabarettistin, und zum Dienst fuhr er in einem uralten Wagen ... Seinem Wesen nach war er sicher normalerweise nicht genügsam, doch glaube ich, dass er in Malta sich selbst – und sein Glück fand. Später, als er an andere Stützpunkte im Mittelmeer versetzt wurde, fand er unkonventionelle Mittel und Wege, auf die Insel zurückzukehren, die ihn willkommen hiess und ihn schätzte.»²

Die Luftaufklärung meldete, drei Ozeandampfer lägen im Hafen von Tarent vor Anker. Offenbar stellte man einen Truppenkonvoi zusammen, und da ihre Bestimmung nur Tripolis sein konnte – Bengasi war für sie nicht genügend ausgerüstet und überdies bevorzugtes Bombenziel –, beschloss man in Malta, ihnen am «Zeh des Strumpfes», bei der Einfahrt nach Tripolis selbst, eine Falle zu stellen. Entsprechend wurden vier U-Boote der U-Klasse – *Unbeaten*, *Upholder*, *Upright* und *Ursula* – der Küste entlang auf Tripolis zu stationiert, angefangen an einer Stelle 150 km weiter östlich, wo, wie man wusste, solche Konvois gewöhnlich sich dem Land näherten. *Ursula* lag als letztes Boot in der Linie der Einfahrt zu der geräumten Rinne, die 50 km östlich von Tripolis begann, die anderen wurden jeweils mit etwa 15 km Abstand voneinander plaziert. Der Konvoi nahm von Tarent aus tatsächlich die erwartete Route und fuhr in Begleitung von fünf Zerstörern mit hoher Geschwindigkeit am 16. September durch die Nacht. Zuerst wurde er in den frühen Morgenstunden von *Unbeaten* gesichtet, die aber am Ende der Linie war und zu weit entfernt, um Angriffsposition einzunehmen. Ihre unverzügliche Funkmeldung wurde von Wanklyn auf *Upholder* empfangen, der über Wasser auf den Konvoi zusteuerte. Er feuerte mit gewohnter Bravour seine Reihe von vier Torpedos ab, der noch, zu seinem Glück, doch zur *malafortuna* für die Italiener, durch die Tatsache die Krone aufgesetzt wurde, dass zwei der Dampfer, die im Zickzack fuhren, gerade dadurch in die Schusslinie der Torpedos gerieten und so praktisch *ein* Ziel, doch in verschiedenen Entfernungen, bildeten. Einer wurde am Heck getroffen und bewegungsunfähig, der andere empfing den Todesstoss. Tatsächlich gab es wenig Verluste, da die meisten Soldaten sich auf Rettungsboote und -flöße retten konnten. Am folgenden Morgen machte Wanklyn dem bewegungsunfähigen Dampfer den Garaus. Den dritten, der auch der schnellste des Trios war, verfehlte *Ursula* von hinten an der Mündung der geräumten Rinne, und er erreichte wohlbehalten als einziger Überlebender Tripolis, abgesehen von der Eskorte.

Aber in diesem Augenblick, da Rommel sehnlichst auf Soldaten und Fahrzeuge wartete, bedeutete das einen weiteren empfindlichen Schlag für seine Hoffnungen auf eine Wüstenoffensive. Wie schrieb doch Graf Ciano, der italienische Außenminister, in seinem Tagebuch unter dem 6. Oktober: «Das Nachschubwesen nach Nordafrika wird immer problematischer. Nur 20% der für September vorgesehenen Güter sind verschifft und entladen worden.»

Die Kommandanten auf Malta waren sich recht gut bewusst, dass die ununterbrochene Erfolgsserie gegen die Schiffe der Achse, die die italienisch-deutschen Armeen in Nordafrika strangulierte, eines Tages die Furien auf den Plan rufen würde. Die Leute auf Malta, Handwerker, Händler und Bauern, waren nicht dumm und machten sich diese unbehagliche Tatsache ebenfalls klar. Sie hätten als eigenständiges Volk im Mittelmeer all diese Jahrhunderte nicht überleben können, wenn sie nicht ebenso gerissen wie abgehärtet gewesen wären. Jetzt freuten sie sich über den Schaden, den die Insel ihren Feinden zufügte. Aber vorher hatten sie den Druck dieser Feinde gespürt, und als der Winter mit seinen ersten Regenfällen bevorstand und die Aussicht auf das feuchte, ungesunde Leben in den Bunkern heraufbeschwor, beschlich sie ein Unbehagen und eine Vorahnung des Hungers, obwohl jetzt noch keine Veranlassung dafür bestand.

«Die Furcht vor einer Hungersnot stellte sich schon sechs Wochen nach der Ankunft des Konvois der acht Schiffe auf Malta ein. Viele erwarteten unter diesen Umständen Entsatz-Massnahmen, und sicher gab es auch welche im Bereich der Auffüllung der Munitions-, Benzin-, Ersatzteil- und Nahrungsmittelbestände, aber andere Massnahmen, die es in dieser Richtung hätte geben müssen, waren einfach nicht auszumachen.»³ Die Regierung war – vorausplanend – ganz und gar nicht geneigt, beim Nahen des Winters die Rationen zu erhöhen, ja sie hatte schon Teams von Fachleuten gebeten, Vorschläge zur Streckung der vorhandenen Vorräte zu machen. Niemand wusste, wann man mit dem nächsten Konvoi rechnen konnte, und niemand konnte eine genaue Voraussage darüber machen, obwohl Unterwasser-Minenleger weiterhin ihre begrenzten Spezialfrachten anlieferten und einige Frachter auf eigene Faust ohne Schutz vom Westen her die Blockade durchbrachen.⁴

Das Memorandum über «Rationierung auf Malta», das die Regierung in Auftrag gegeben hatte, sagte wenig aus, was sie nicht schon über die Vorräte auf der Insel oder über Möglichkeiten weiterer Reduzierung der Rationen wusste. Nachdem es darauf hingewiesen hatte, «dass die Rationen für Kaffee, Büchsenmilch und -fisch schon sehr schmal sind und nicht ohne grössste Härten weiter

verringert werden können», unterstrich es mit aller Deutlichkeit: «Brot ist das wichtigste Konsumgut für die Bevölkerung auf Malta ... Es ist auf keine Weise wünschenswert, irgendeine Rationierung von Brot zu versuchen.»

Wie schon erwähnt, war Brot tatsächlich das A und O der Ernährung der Leute. Das exzellente maltesische Brot, in Holzöfen gebacken, war vielleicht das beste Brot im ganzen Mittelmeerraum. (Natürlich war schon seit langer Zeit kein Holz mehr importiert worden, aber die grossen Balken und Einrichtungen zerstörter Wohnhäuser, Schuppen und anderer Gebäude sowie von havarierten Schiffen und Booten wurden in diesen Tagen gesammelt, als wären sie Gold, um den Teig zu backen.) Unvermeidlich gab es Betrügereien, und da nicht überall eine Kontrolle der Bäcker eingeführt war, wie sie später erfolgte, beklagten sich viele darüber, dass, abgesehen von der Schwierigkeit, es überhaupt zu bekommen, das Brot oft zu schwer war und seltsam aussah, als ob Kartoffeln hineingemischt worden wären. Aber auch diese waren ein Problem, da Malta schon immer in Anbetracht des Klimas hatte Saatkartoffeln einführen müssen, und wenn sie nicht aufgingen, gab es keinen Ersatz.

Nach den ersten Winterregen triff das Land von Wasser, das Meer im Umkreis wurde trübe, und jeder Riss oder Spalt in jedem Hause wurde von den Regengfluten durchspült. Das ganze Land bedeckte sich mit frischem Grün. Soldaten, die die Wüste kannten und wussten, wie eine einzige vorüberziehende Regenwolke Samen aufspriessen lassen konnte, die niemand unter dem Sand vermutet hätte, wäre das Phänomen nichts Neues gewesen. Jedes Jahr begann im Oktober auf Malta ein zweiter Frühling – vielleicht die besten Monate des Jahres, da sie nach dem dünnen Sommer kamen, wo die Augen vom Glimmern nackter Erde und Felsen schmerzten. Jetzt würden für zwei Monate oder mehr überall wieder wilde Blumen blühen und der Duft der Narzissen den staubigen Geruch des Sommers vergessen lassen. Die brennendheissen Temperaturen fielen tagsüber auf etwa 21° Celsius, und der Himmel war ein weisslich gewaschenes Blau.

Die Menschen hatten sich natürlich nicht an den unaufhörlichen Druck des Krieges gewöhnt, aber sie hatten ihr Leben ihm einigermaßen angepasst – auf seltsame Art, so als ob es niemals Frieden gegeben hätte. Die Realität bestand aus den Geschützrohren, die in den Himmel starrten, dem heulenden Ton der Sirenen, den zerrissenen Mauern und den gelbklaffenden Wunden, wo alten Mauern die Oberfläche zerschrammt war und man den frischen Stein darunter sah. Wäsche flatterte zum Trocknen in der Brise an Leinen, die man provisorisch an den Mündungen der Bunker aufgespannt hatte, und Eisentöpfe mit we-

nig Inhalt hingen über behelfsmässigen Feuerchen zwischen Kalksteinblöcken. Die Menschen waren zwar hungrig, doch konnte man noch nicht von einer Hungersnot sprechen.

Neuigkeiten gingen schneller von Mund zu Mund als durch das primitive Telefonnetz oder die langsamen und wohlabgewogenen Radionachrichten. An der Mündung des Hafens gab es Bewegung, das Wasser wirbelte unter dem pflügenden Bug eines Kriegsschiffes, das sich heranschob ... zwei Kreuzer mit Sechs-Zoll-Geschützen, *Aurora* und *Penelope* mit frischer hellgrauer Mittelmeerfarbe, liefen, begleitet von den zwei schweren Zerstörern *Lance* und *Lively*, in Grand Harbour ein.

Gegenschläge

Wenn man sich von der Seeseite näherte, gab es keinen imponierenderen Hafen im ganzen Mittelmeer als Grand Harbour, der zu Recht «Grand» genannt wird. Zur Rechten Fort St. Elmo mit seinen Geschützen, die jetzt zum Himmel wiesen: eine sternförmig angelegte Festung, erbaut über dem Grundriss der anderen Festung, die seinerzeit die Türken 1565 abgeschlagen hatte. Sie schob schützend ihre breiten Schultern vor Valletta mit seinem rechteckigen Strassenmuster. Um den Kalksandsteinhügel, auf dem Valletta errichtet ist, auf dessen geometrisch genaues Strassennetz das Sonnenlicht niederflutete, wanden sich wellenförmig grosse Mauern zum Schutz der Stadt. Gegen Marsamuscetto bildete der aus dem 19. Jahrhundert stammende Turm der anglikanischen Kirche einen scharfen Akzent vor den Palästen und Häusern mit ihren flachen Dächern in der Stadt der Ritter, dem Meisterwerk des Architekten Laparelli aus dem 16. Jahrhundert.¹ Zwar wird Valletta nach ihrem Grossmeister, *Humillima Civitas Vallettae* – «die niedrige Magd, die Stadt Valletta» genannt, doch gab es vom 17. Jahrhundert an Leute, die behaupteten, sie hätte «die stolze Herrin» heissen müssen. Während dieser Belagerung konnte sie auf ihre Leistungen bei der Erfüllung ihrer Aufgabe als Festungsstadt wirklich stolz sein, und ihre Ruinen und zerstörten Häuser, die sich hier und da wie Zahnlücken im Mund eines alten Kämpfers ausnahmen, taten ihrer Grösse keinen Abbruch. Von Fort St. Elmo hingen die geborstenen Eisenträger des Viadukts, das zum Wellenbrecher führte und bei der italienischen Attacke zerstört worden war, herunter oder durchstiessen die Oberfläche des Wassers und schlossen auf diese Weise praktisch die Lücke. Hinter ihnen bildeten die Hafensperren eine weitere Barriere. Im Rücken der Stadt waren die Mauern bis zur oberen Barracca und, unterhalb davon, zur Great Ditch zurückgezogen (Great Ditch, der Grosse Graben, schützte die Stadt auf der Landseite), hochragende Mauern, die einen türkischen Spion bei einem Besuch Vallettas kurz nach seiner Erbauung zur Meldung an den Sultan veranlasst hatten: «Diesen Platz werden wir niemals erobern!»² Gegenüber Fort St. Elmo, zur Linken des Wellenbrechers, der von den Engländern 1906 fertiggestellt wurde, um die Schlachtflotte einerseits vor dem «Gregale», dem scharfen winterlichen Nordostwind, andererseits vor möglichen Angriffen durch die neue Torpedowaffe zu schützen, lag Fort Ricasoli. Diese Fe-

stung aus dem späten 17. Jahrhundert war zur Absperrung der Hafeneinfahrt erbaut worden, als Gegenstück zu Vallettas Fort St. Elmo. Auf einer vorspringenden schmalen Landzunge gelegen, handelte es sich hier um ein langgestrecktes Fort, dessen Wälle und Bastionen steil vom Ufer aufs Meer blickten. Zum Hafen zeigte es, über die Rinella-Bucht in Richtung auf den Ort Kalkara und das Bighi-Hospital, eines der schönsten Barockportale der Insel, mit malzfarbenen gewundenen Säulen zu beiden Seiten des Eingangs. Flak- und Küstenbatterien duckten sich jetzt dort, wo früher Bronze- und Eisenkanonen blitzten. Das Ende dieses Forts und des in den Grand Harbour vorspringenden Vorgebirges trug den Namen Gallows Point (Galgenberg), da, wie Inschriften aus früheren Tagen zeigen, hier einst die Leichen von Verbrechern hingen, von Wind und Sonne ausgedörnt, als Warnung für Ankömmlinge in Maltas Hafen und Erinnerung für Abreisende. Jenseits der Rinella-Bucht, gegenüber Fort Ricasoli und auf der Höhe der nächsten Landzunge stand das grosse Schutz- und Trutzgebäude des Bighi-Hospitals aus Nelsons Tagen, das freilich jetzt, weil es den Luftangriffen zu sehr ausgesetzt war, wenig Nutzen brachte. Noch weiter landeinwärts, jenseits Kalkara Creek, stand auf der Höhe der Halbinsel, auf der auch die Stadt Vittoriosa lag, die grösste Festung von allen: St. Angelo. Ein Riese, dessen Narben von zahlreichen Luftangriffen zeugten, der nichtsdestoweniger ebenso unbezwingbar blieb wie in den Tagen des Grossmeisters La Vallette 1565. Knapp 2 km von der Einfahrt zum Grand Harbour hinter Fort St. Angelo und Dockyard Creek befand sich die befestigte Halbinsel Senglea, bemerkenswert durch ihre alten Wachtürme, auf denen ein Auge und ein Ohr eingemeisselt war, um ihre nimmermüde Wachsamkeit zu demonstrieren. Im Rücken von French Creek, Areal moderner Trockendocks, lag wie ein Walrücken Corradino. Noch einen Kilometer weiter kam dann der Marsa («Hafen»), wo diese grosse Bucht bei einem Gewirr von Bauten, kleinen Schiffen, Schleppern, Booten und Leichtern endete.

Daraus also bestand die Arena. Doch war sie nicht nur Schauplatz der Kämpfe, sondern auch Ausgangspunkt, von wo von Zeit zu Zeit Schiffe ausliefen, um irgendwo anders den Kampf aufzunehmen. Es dauerte nicht mehr lange, und die zwei Kreuzer und ihre Eskorte, die jetzt nach ihrer Fahrt von Gibraltar auftankten, setzten sich über die von ihren zwei Forts bewachte Mole hinaus in Bewegung und stifteten draussen wie ein sich in die Menge stürzender Stier Chaos. Natürlich war die Ankunft einer neuen Force K nicht unbeobachtet geblieben. In Verbindung mit den jüngsten schweren Verlusten durch auf Malta stationierte

Luft- und U-Boot-Verbände veranlasste diese Überwasser-Streitmacht den italienischen Stab der Marine, alle Konvoifahrten nach Nordafrika wenigstens vorläufig zu unterbrechen. Rommels Beschwerden wurden also jetzt durch einen Sachverhalt gerechtfertigt, der nicht geleugnet werden konnte. Die Abhördienste auf Malta und die mit ihnen koordinierten Eierköpfe in Bletchley Park wussten, dass sich die Achse ein Andauern dieser Situation nicht leisten konnte. Sie musste den völligen Zusammenbruch der italienisch-deutschen Aktionen in der Wüste zur Folge haben. Zur Zeit, als man Fliegerkorps X auch mit dem Schutz der Konvois beauftragte, hatte Hitler zusätzlich sechs U-Boote zum Mittelmeerschaulplatz beordert, deren Anwesenheit sich schnell bemerkbar machte. Doch war es schon klar, dass weitere Massnahmen ergriffen werden müssten. Aufgrund des Wintereinbruchs an der russischen Front würden zweifellos bald Flugzeuge abgezweigt werden können.

Keine feindlichen Konvois zeigten sich. Das bedeutete für Captain Agnew von der *Aurora* und die Schiffe unter seinem Kommando eine grosse Geduldprobe. Doch schliesslich, das war unvermeidlich, musste sich der italienische Marinestab dem Druck der obersten Führung beugen: Ein Konvoi musste einfach zu den Armeen der Achse durchgebracht werden, um sicherzustellen, dass sie eine Attacke, die die Briten offensichtlich vorbereiteten, wenigstens würden aufhalten können. So lief also am 8. November ein Konvoi von acht Frachtern in Begleitung von sechs Zerstörern aus und durchfuhr die Strasse von Messina in Richtung Osten auf die griechische Küste zu, wo er durch einen weiteren kleineren Konvoi Zuwachs erhalten sollte, wonach dann das Ganze sich gen Süden und Tripolis wandte. Trotz der Tatsache, dass der Konvoi während dieses Tages unter dem Geleit einer Lufteskorte fuhr, wurde er doch von einer patrouillierenden Maryland aus Malta gesichtet, deren Bericht Captain Agnews Force K veranlasste, sich bei Dunkelheit auf den Weg zu machen. In Voraussicht einer solchen Aktion hatten die Italiener bereits eine U-Boot-Wache bei der Einfahrt nach Grand Harbour stationiert, doch entweder nahm diese ihren Auftrag unzureichend wahr oder die U-Boote wurden durch Zerstörer niedergehalten, die vor der Ausfahrt der Kreuzer und ihrer Eskorte Wasserbomben abgeworfen hatten. Denn Force K dampfte mit voller Geschwindigkeit am Wellenbrecher vorbei hinaus und gewann in Richtung Osten die offene See, ohne angegriffen oder gemeldet zu werden. In den Worten eines Matrosen, der damals an Bord von HMS *Aurora* war: «Wir fuhren recht hastig ab, tatsächlich waren noch einige Mann an Land, und der Kapitän der *Penelope* sprang gerade noch an Bord, als das Schiff schon abstiess.»³

Um Verwirrung bei Nachtgefechten zu vermeiden, kämpften die zwei Zerstörer *Lance* und *Lively* sowie die Kreuzer *Aurora* und *Penelope* als jeweils ein Schiff. Sie dampften mit 28 Knoten in geringem Abstand voneinander, hielten eines das andere im Auge und waren frei, das Feuer auf alles zu eröffnen, was sich vor oder hinter ihnen bewegte. Wie man aus früheren Gefechten wusste, hatten die Briten grosse Übung im Nachtkampf, was bei den Italienern nicht der Fall war; auch hatten sie den gewaltigen Vorteil des Radars, der den Italienern ebenfalls abging. Der Konvoi, den man beim Verlassen der Strasse von Messina geortet hatte, besass abgesehen von der Zerstörer-Eskorte einen dichtauffahrenden Hilfsverband unter dem Kommando von Vize-Admiral Brivonesi, der aus den zwei schweren Kreuzern *Trieste* und *Trento* sowie vier Zerstörern bestand. Theoretisch hätte dies voll ausreichen müssen, um es mit jeder beliebigen Streitmacht der Briten aufnehmen zu können. Doch in Anbetracht der eben erwähnten Nachteile war es praktisch wertlos. Die Nacht war glänzend mondhell, und der zweite Konvoi aus zwei Frachtern und zwei Zerstörern schloss sich gerade der Hauptmacht an, als Captain Agnew eingriff. Er drosselte die Geschwindigkeit auf 20 Knoten, führte seine Schiffe in einem Bogen nördlich des Konvois, um ihn deutlich gegen den Mond zu sehen, und begab sich auf Parallelkurs. Es hatte eine Meldung über andere Schiffe hinter ihm gegeben, doch ignorierte er das, um sich auf sein Ziel zu konzentrieren.

Diese anderen Schiffe waren Admiral Brivonesis Kreuzer und Zerstörer, die er hinter dem Konvoi hatte auffahren lassen, um auf einer Nord-Süd-Linie zu patrouillieren und jede mögliche Bedrohung aus der Richtung Malta abzuwehren. Ohne Radar war er auf blosse Sicht angewiesen. Seine Leute im Ausguck hatten nicht bemerkt, wie die Briten zwischen seinen Schiffen und dem Konvoi hindurchschlüpfen. Tatsächlich erfuhr Admiral Brivonesi erst von einer Anwesenheit des Feindes, als es Blitze und Explosionen aus der Gegend gab, wo der Konvoi etwa 6 km östlich von ihm fuhr. Force K, die parallel zu dem Konvoi und seiner Eskorte fuhr, wurde zuerst mit dem Zerstörer in der Nachhut handgemein und machte ihn kampfunfähig. Zwei weitere Zerstörer wurden in dem folgenden Gefecht versenkt, wobei die Angelegenheit für die Briten dadurch einigermaßen erleichtert wurde, dass Admiral Brivonesi zu der Ansicht gekommen war, der Konvoi werde aus der Luft angegriffen, und allen Schiffen die Anweisung gab, eine Rauchwand zu legen. Die Zerstörer auf der von Force K abgewandten Seite des Konvois wurden durch den Rauch, der über sie hinwegwehte, ganz durcheinandergebracht und schieden zuguterletzt aus dem Kampf aus. Brivonesi entdeckte seinen Fehler zu spät, als nämlich der Mast, an dem

die Funkvorrichtungen angebracht waren, umgeschossen wurde, so dass er mit seiner Abteilung nicht mehr Verbindung aufnehmen konnte. Mittlerweile liess Captain Agnew auf *Aurora* seine Schiffe fast in aller Ruhe den Konvoi zerstören: Neun Schiffe wurden versenkt und ein Tanker ging in Flammen auf. Etwa eineinhalb Stunden nach der ersten Sichtung drehte Force K nach Westen in Richtung Malta. Dies war der Kurs, den man eigentlich selbstverständlich hätte erwarten und auf den Admiral Brivonesi fast automatisch seine Schiffe hätte führen müssen.

Unerklärlicherweise (allerdings wurde die Sache dann sofort durch ein italienisches Kriegsgericht doch durchleuchtet) wandte er sich nach Norden, um dort auf die britische Streitmacht zu treffen. (Ihm und Kapitän Bisciani, der die dichtfolgende Zerstörer-Eskorte befehligte, wurden in der Folge die Kommandos entzogen.) Die schlimmste Blamage stand noch bevor, als das U-Boot *Upholder* in der Dämmerung in Erscheinung trat und einen der übriggebliebenen Zerstörer versenkte.

Die plötzliche Eile, mit der letzte Nacht Force K aus Grand Harbour abgedampft war, sagte jedem Malteser in der Nähe der Küste mit aller Deutlichkeit, dass ein Konvoi gesichtet worden sein musste. Am nächsten Morgen warteten Menschen auf allen Aussichtspunkten – Geschützmannschaften in den alten Forts, dicke Trauben von Männern, Frauen und Kindern auf den Dächern und in den Fenstern der Häuser von Valletta und viele am Ufer. Ihr Jubel hallte wider von den Bastionen aus Kalkstein, als sie die grossen Schiffe bei der Rückkehr begrüsten. Wie schrieb der Matrose an Bord von HMS *Aurora* in seinem Brief: «Die Rückkehr nach Malta war ganz schön aufregend, weil die Malteser fast vor allen anderen wussten, dass wir ein siegreiches Gefecht geliefert hatten und sie wie gewöhnlich die Küste und alle Aussichtspunkte winkend und rufend besetzt hielten ... « Dieses Gefecht, das erste von vielen, war nur der sichtbare Teil des Eisbergs, der schliesslich den Stern der Achse im Mittelmeer zum Sinken brachte. Im Vormonat, in der Nacht vom 16. auf 17. Oktober, hatten Wellington-Bomber aus Malta einen schweren Angriff auf Neapel geflogen und Docks, Produktionsstätten, das Arsenal und eine Torpedofabrik bombardiert. Ausser ihren normalen 1'000-Pfund-Bomben warfen sie eine Anzahl 4'000-Pfünder ab – das erste Mal, dass Bomben dieses Kalibers auf diesem Kriegsschauplatz des Nahen Ostens verwendet wurden. Im gleichen Monat wurden Flugplätze in Sizilien angegriffen sowie Strassen und andere Ziele an der nordafrikanischen Küste durch Blenheim-Bomber. Gleichzeitig verlangten die U-Boote weiterhin ihren schon gewohnten Tribut. Die italienische Handelsmarine wurde zerstört. Ver-

ständig, dass der deutsche Vize-Admiral Weichold diese alarmierenden Zahlen notierte: «Im Oktober 1941 fiel die Tonnage nach Afrika auf 50.000 Tonnen – ein Drittel des monatlichen Durchschnitts der vergangenen sieben Monate. Davon wurden fast 63% versenkt oder beschädigt; im Gesamtmonat kamen nur 18.500 Tonnen Schiffsraum wohlbehalten in Libyen an ... Im November fiel die gesamte auf den Weg gebrachte Tonnage auf 37.000; davon wurden 26.000 Tonnen versenkt, 2.100 beschädigt. Das bedeutete 77% – die höchste Verlustrate, und die verbleibenden 8.400 Tonnen waren die bisher niedrigste Lieferung ... der Kampf um die Cyrenaika wurde nicht im Laufe eines Monats in wirklichen Kämpfen auf dem Land entschieden, sondern eher durch solche externen Faktoren.»

Mit Radar ausgerüstete Wellingtons wurden von der RAF in enger Zusammenarbeit mit den Überwasserschiffen eingesetzt, wobei erstere den Bombern bei Nacht in die Richtung voranflogen, aus der ein Konvoi gemeldet worden war, und letztere den Konvoi dann stellten, wobei sie den Maschinen das Ziel genau vorgaben und ihn in mondlosen Nächten mit Scheinwerfern anstrahlten. Manchmal wurde der Konvoi, wie erwähnt, von einem der Aufklärer der Insel gemeldet, andere Male aber waren die Gründe, weshalb Force K einen plötzlichen Ausfall unternahm, den Betroffenen unbekannt. In Bezug auf diese Zusammenarbeit bemerkte einer der Wellington-Piloten: «Ein typischer Ausfall lief folgendermaßen ab: Er begann, sobald die Navy von einem ihrer ‚Vorposten‘ die nachrichtendienstliche Information erhielt, dass ein Konvoi mit Nachschub die Strasse von Messina passieren oder aus Neapel bzw. Palermo zu einem bestimmten Zeitpunkt auslaufen würde. Marinennavigatoren erarbeiteten dann, wo sich der Feind höchstwahrscheinlich zu verschiedenen Zeiten bei seiner Fahrt nach Nordafrika befinden würde ...»⁴ Der geheimnisvolle «Vorposten» übermittelte also einen Funkspruch an Captain Agnew und war natürlich nichts anderes als die anonymen Männer und Frauen in den unterirdischen schimmlichen Stollen unter der Lascaris-Bastion, die Informationen entschlüsselt und ausgewertet hatten.

Ohne Radar und leistungsfähige Sonartechnik gab sich die italienische Marine alle Mühe, Konvois zu den Streitkräften der Achse nach Nordafrika durchzubringen. Schon für das belagerte Malta war Öl-Treibstoff für die Schiffe (erst recht, als eine Überwasser-Macht dort stationiert wurde) und Benzin für die Flugzeuge immer ein entscheidendes Erfordernis; unter ebensolchem Druck aber standen die Italiener während des ganzen Krieges. Sie waren fast völlig vom guten Willen ihres deutschen Verbündeten, für ausreichenden Nachschub

aus Osteuropa zu sorgen, abhängig. Oft fehlte es an diesem Willen, so dass die begrenzten Operationen der italienischen Kriegsschiffe nicht immer nur auf die allgemeine Strategie einer «Präsenzflotte» zurückzuführen waren.

In dieser Phase des Krieges ereignete sich regelmässig, was ein Autor als «Matsaker auf der libyschen Nachschubroute»⁵ benannt hat. Sogar ein Schlachtschiff wurde jetzt einmal eingesetzt, um einen Konvoi zu sichern, und schwere Kreuzer für andere Konvois, während leichte Kreuzer gewöhnlich den Treibstoffnachschub für die Luftstreitkräfte und motorisierten Armeen der Achse sichern mussten. Aber selbst mit diesen Massnahmen hatte man nicht immer Erfolg. Ende November dieses Jahres wurde ein Konvoi, der von drei schweren Kreuzern, zwei leichten Kreuzern und Hilfszerstörern eskortiert wurde, nach Verlassen der Strasse von Messina durch RAF-Bomber, Träger-Swordfish und Albatros angegriffen. Ein Kreuzer wurde bei Tag torpediert und musste nach Messina umkehren, während ein anderer nachts von einem U-Boot torpediert und ebenfalls zur Umkehr gezwungen wurde. In diesem Stadium der Dinge riefen die Italiener, die die Ankunft von Force K oder weitere Luft- und U-Boot-Angriffe befürchteten, den ganzen Konvoi zurück. Einige Tage später schlug Force K tatsächlich zu, und zwei deutsche Schiffe mit Munition, Bomben, Benzin und Soldaten für das Afrika-Korps gingen in die Luft und sanken, als sie versuchten, auf der östlichen Route nach Bengasi vorbeizuschlüpfen. Die Verbindung von Angriffen zur See und einer neuen britischen Offensive in Nordafrika erwies sich als nahezu tödlich für die Achse auf dem Mittelmeerschachplatz; wäre nicht Rommel mit seinem aussergewöhnlichen militärischen Genie gewesen, so wäre alles wahrscheinlich wirklich tödlich ausgegangen. Der britische Vormarsch am 18. November hatte ihn überrascht, doch schlug er zurück und wandte sich nach Ägypten, um die Nachschubwege des Feindes zu bedrohen. Dann marschierte er, auf die Nachricht hin, dass Entsatz für Tobruk unterwegs sei, wieder nach Westen, und es gelang ihm nach schweren Wüstenkämpfen, die Vereinigung der Garnison Tobruk mit der Neuseeland-Division zu verhindern. So entriss er den Briten und den Kräften des Empire auf einen Schlag den Sieg bei ihrer Offensive. Hätte er über Nachschub, Waffen und Truppen verfügt, wäre es gut möglich gewesen, dass er seinen Vormarsch auf Ägypten fortgesetzt, die Briten von ihrer Basis abgeschnitten hätte und durch die «weichen» Stellungen bei Alexandria und Kairo bis zum Kanal durchgebrochen wäre. Das war auch tatsächlich seine Absicht gewesen. Doch wurde sie auf dem Meer durch die Luft-, Unterwasser- und Überwasserstreitkräfte von Malta aus vereitelt. Wie die Dinge lagen, konnte Rommel nicht einmal mehr die Landblockade Tobruks auf-

rechterhalten, und mit der Meldung, er müsse die Cyrenaika aufgeben, begann er am 11. Dezember den Rückzug nach Tripolitanien. Da Ultra seine Bewegungen kannte, hätte man sich jedenfalls auf sie einstellen können, doch wäre es kaum gelungen, einen General seines Kalibers daran zu hindern, seine hart kämpfende Truppe vom Feind zu lösen. Am Ende dieses Dezembers wurde Tobruk schliesslich entsetzt, nach einer Belagerung, die 242 Tage gedauert hatte. Die letzten Monate des Jahres hatte Malta, die andere belagerte Festung im Mittelmeer, gezeigt, welche Fähigkeiten sie besass, die Nachschublinien des Feindes zu stören. Sie konnte den Erfolg bei den britischen Kräften im Wüstenkrieg bis zu einem gewissen Grad als Nebenwirkung ihrer eigenen Anstrengungen betrachten. Dieses befriedigende Gefühl, das sich auch den Inselbewohnern mitteilte, war wie ein Vorgeschmack des Weihnachtsfestes, das zwar karg genug ausfallen musste, aber eine heiss ersehnte Lockerung des harten Griffs des Krieges bedeutete. Doch noch kurz davor begannen sich, unbemerkt von den meisten Soldaten oder Zivilisten, die Dinge ungünstig zu entwickeln. Die Kräfteverteilung im Mittelmeer verschob sich wieder. Hitler hatte mehr U-Boote dorthin beordert, und die Verlegung von Fliegerkorps II von der russischen Front nach Sizilien und Nordafrika war befohlen worden.

Ein harter Winter

Innerhalb einer Festung herrscht immer eine Art Klaustrophobie, ein Gefühl, wie auf einer völlig isolierten Insel zu leben. Es unterscheidet sich aber sehr von dem normalen Daseinsgefühl von Inselbewohnern. Die Nachrichten von dem grossen Krieg ausserhalb der hautnah bestürmten Mauern werden nur als fernes Grollen wahrgenommen, das sogar angenehm ist, da es zeigt, dass die Belagerten nicht völlig auf sich gestellt sind, erst recht angenehm, wenn es sich um Nachrichten über Nachschub oder um irgendwelchen dem Feind zugefügten Schaden handelt, was ja letzten Endes seine günstigen Auswirkungen auf die Insel selbst haben muss. Die Neuigkeit vom 7. Dezember 1941, dass die Japaner Pearl Harbour überfallen hatten, wodurch Amerika in den Krieg hineingezogen wurde, wurde zunächst mit Staunen, dann mit einem warmen Gefühl der Erleichterung aufgenommen. Japan war zu weit weg, als dass es im Bewusstsein der Malteser eine besondere Rolle hätte spielen können, doch hatten viele Verwandte in Amerika oder in anderen Teilen der englischsprachigen Welt. Niemand auf der Insel verstand vielleicht, was dieser Umstand aufs Ganze gesehen bedeutete, aber jeder konnte begreifen, dass jetzt ein mächtiger Verbündeter an ihre Seite getreten war, zwar Tausende von Kilometern entfernt, aber immerhin eine Bedrohung für einen Gegner, der auch sie belagerte. Etwa eine Woche zuvor war ein unheilvolles Zeichen am Himmel über der Insel erschienen – hoch oben ein scharfer zweimotoriger Umriss, allen gut vertraut: eine Junkers 88 auf Erkundungsflug, was man seit Monaten nicht gesehen hatte. Manche hatten schon warnend verkündet, dieses «Zeichen» bedeute, dass in Kürze die Rückkehr der Luftwaffe auf die Flugplätze Siziliens bevorstehe. Und was die allermeisten längst befürchtet hatten, obwohl sie keinen Zugang zu geheimen Quellen hatten, sollte sich bald bewahrheiten.

Etwas Ähnliches hatte sich fast 400 Jahre früher ereignet, als der grosse Korsar und Feldherr Dragut Rais einige Monate nach Beginn des Angriffs auf der Szene Maltas erschien. Die Belagerung, die bis dahin fast gleichgültig hingenommen worden war, erhielt plötzlich eine neue Dimension und Schärfe. Geschütze wurden auf Tigné Point im Norden, Fort St. Elmo gegenüber, aufgestellt, ferner auf dem Galgenberg (wo jetzt Fort Ricasoli steht), um St. Elmo von Süden aus zu beschiessen.¹ Auch die Gesamtstrategie des Angriffs auf die

Insel wurde ganz neu konzipiert. Genauso entwickelten sich die Dinge von dem Moment an, da Feldmarschall Kesselring das Kommando über Fliegerkorps X im östlichen Mittelmeer übernahm, über alle deutschen Streitkräfte auf Sizilien und Fliegerkorps II unter General Lörzer, das jetzt von Russland nach Sizilien und Nordafrika verlegt wurde.

Der «Blitz» auf *Illustrious* war eine Art einmalige Vorstellung gewesen. Ihr waren schwere Angriffe mit Schwärmen von Bombern gefolgt, da man glaubte, das würde ausreichen, den Willen der Verteidiger der Insel und vor allem ihrer Zivilbevölkerung zu brechen. Derartige Wirkungen hatten ja ähnliche Angriffe auf europäische Städte gezeitigt. Doch in der Folge mussten die Deutschen und die Italiener die Erfahrung im Luftkrieg machen, dass Malta ganz genauso wenig kleinzukriegen war wie London und überhaupt aufgrund seiner Natur ein völlig neues Problem für die Luftwaffe darstellte. Geographisch gesehen war die Insel, wie ihre Verteidiger mit Stolz betonten, «unsinkbar». Die Zivilbevölkerung hatte in ihren Luftschutzbunkern zu einer Überlebensform gefunden, wie es keiner anderen Bevölkerung bombardierter europäischer Städte gelungen war, und die Inselbewohner hatten sich offenbar völlig der britischen Sache verschrieben.²

Luftflotte II, wie Kesselrings ganzer Befehlsbereich hiess, wurde durch eine allgemeine Direktive bestimmt, die von Hitler selbst stammte. Er war gerade aus seinen Quartieren beim Vormarsch an der Ostfront nach Deutschland zurückgekommen und wieder in der Lage, den gesamten Kriegsschauplatz aus europäischer Perspektive zu überblicken. Vor allem, so lautete der Befehl, sollten Kesselrings Kräfte sich darauf konzentrieren, die Herrschaft über das Gebiet zwischen Süditalien und Nordafrika zu gewinnen, um die Passage von Konvois von hier nach dort sicherzustellen. Zweitens sollten sie die Passage von feindlichen Konvois durch das Mittelmeer verhindern. Beide Teile dieses Befehls bedeuteten, dass Malta geknebelt werden musste.

Bei den ersten Angriffen auf die Insel waren die Verluste der Luftwaffe extrem hoch. Diese Angriffe sollten auch wieder wie ein Schlag mit dem Knüppel wirken, doch diesmal mit einem Unterschied. Statt alles von einigen grossen Flächenangriffen zu erwarten, wollte man jetzt den Knüppel geschickter und jedenfalls unaufhörlich einsetzen. (Man hatte von der italienischen Taktik gelernt, den Verteidigern niemals Ruhe oder Schlaf zu gönnen.) Die Kampagne zerfiel in drei Teile: Zuerst sollte die Luftverteidigung ausgeschaltet werden, indem man die Verteidiger zwang, Personal und Munition zu verbrauchen, zweitens wollte man die Flugplätze unbenutzbar machen und jedes Flugzeug auf dem

Boden zerstören, und drittens waren die Werften, Schiffe, Hafenanlagen und Verkehrswege zu zerstören. (Munition musste sehr bald rationiert werden, ebenso Nahrungsmittel, und das in einem Ausmass, wie es nirgends sonst im ganzen Verlauf des Krieges vorkam.) Gerechterweise muss man sagen, dass bei allen aussergewöhnlichen Eigenschaften der Garnison, zu der zu diesem Zeitpunkt praktisch alle Inselbewohner gehörten, und der Männer, die sie lebensfähig hielten, indem sie sich mit den versprengten Resten des Konvois doch noch durchkämpften, Hitlers Absichten gute Chancen auf Erfolg hatten. Bis zu diesem Zeitpunkt, da die Kernphysiker ihre moralisch recht fragwürdigen Erzeugnisse in die Welt setzten, hat kein Gebiet der Erde solche Mengen an Sprengstoff absorbieren müssen, wie sie jetzt auf Malta fallen sollten.

Die einsame Junkers 88 war der Unheilsbote der kommenden Dinge. Einige Tage danach ereignete sich etwas Seltsames in Grand Harbour – man konnte glauben, ein Fehdehandschuh wäre einem Gegner hingeworfen worden:

«... Nick Harrison und ich unterhielten uns auf dem Castile Square, als wir plötzlich ein uns vertrautes Winseln vernahmen. Ich schaute Nick fragend an: ‚Ist das nicht eine Me?‘ Wir drehten uns gleichzeitig um und sahen eine einzelne Me 109 mit gelber Nase, die den Hafen der Länge nach abflog und ihre Bordgeschütze spielen liess, mit enormer Geschwindigkeit. Nick, ein Fachmann auf diesem Gebiet, sagte sofort, seiner Meinung nach sei das eine Me 109 F, der neueste deutsche Jäger. Wenn das richtig war, stand es schlecht um die RAF in Malta, da nicht nur die Flugplätze Maltas weitgehend Bombern jeder Art ausgeliefert, sondern auch unsere Jäger diesem Typ Messerschmitt unterlegen waren.»³

Die Situation hatte sich für die Engländer ungünstig entwickelt, lange bevor die Luftwaffe über Malta auftauchte. Trotz der Einwände des deutschen Marinestabes hatte Hitler im September sechs U-Boote ins Mittelmeer beordert und schickte jetzt vier weitere dorthin. Die Auswirkungen dieser neuen Disposition zeigten sich bald, als nämlich am 12. November die *Ark Royal* von einem U 81 torpediert wurde und 50 km östlich Gibaltars unterging. Dieses berühmte Schiff, das vorher so oft schon im deutschen Radio als «gesunken» gemeldet worden war, war ein harter Verlust, der zudem in einem Augenblick erfolgte, da an zwei britischen Flugzeugträgern gerade Reparaturarbeiten vorgenommen wurden, ein dritter, nachdem er auf Grund gelaufen war, auf Dock lag und überhaupt die Anzahl solcher Schiffe beklagenswert klein war. Die *Ark Royal* war es gewesen, der es in den vorhergehenden Monaten kontinuierlich geglückt war, Malta mit Hurricanes zu versorgen. Sie befand sich damals gerade auf der Rück-

fahrt von solch einer Unternehmung. Das hiess, dass Force H über keinen Flugzeugträger mehr verfügte, dass der Nachschub von Flugzeugen nach Malta versiegt und Force H Konvois nicht mehr zur Insel geleiten konnte. Weniger als 14 Tage später ereilte auch Cunninghams Mittelmeerflotte aus Alexandria eine Katastrophe. Cunningham fuhr, abgestimmt mit Überwasserschiffen aus Malta, mit seinen drei Schlachtschiffen *Queen Elizabeth*, *Barham* und *Valiant* an der nordafrikanischen Küste entlang, als ein U 331 den Zerstörerschild durchbrach und drei Torpedos in die *Barham* jagte. Das alte Kriegsschiff legte sich backbord, explodierte, sank und riss 56 Offiziere und 812 Matrosen mit sich in die Tiefe. Dies war nur der Anfang einer Reihe schwerer Schläge für die britischen Seestreitkräfte, wodurch das Gleichgewicht der Kräfte im Mittelmeer in einem Ausmass gestört wurde, das sogar die seinerzeitige Verschiebung durch den Angriff der Flotten-Luft-Streitkräfte auf Tarent 1940 übertraf.

Doch bevor sich dieser Gezeitenwechsel auf der Insel bemerkbar machte und die Luftwaffe Zeit gehabt hatte, sich auf Sizilien einzurichten, schien alles darauf hinzudeuten, dass man auch in Zukunft weiterhin siegreich offensiv bleiben könne. Die Hafenvachen, deren es viele Hunderte gab, schlossen aus der Anwesenheit von Force K, dass man im Begriff sei, den Krieg zu gewinnen, eine Meinung, die durch die Ankunft zweier weiterer Kreuzer, *Ajax* und *Neptun*, und der Flottenzerstörer *Kingston* und *Kimberley* bestärkt wurde. Dieser Zuwachs an Überwasserschiffen auf der Insel bedeutete zwar, dass die Konvois der Achse noch mehr gefährdet waren, doch verdoppelte sich auch der Verbrauch an Öl-Treibstoff. Bei Wahrung einer Mindestreserve gab es zu dieser Zeit für alle vier Kreuzer und Flottenzerstörer gerade genug Öl, um vom Stützpunkt aus noch drei Expeditionen normaler Reichweite zu unternehmen. Die *Breconshire*, der einzige verfügbare schnelle Tanker, war ein umgerüsteter Frachter, der 5'000 Tonnen Öl-Treibstoff und eine gewisse Menge Benzin laden konnte. Ohne ihre zahlreichen Fahrten zwischen Ägypten und Malta hätte kein Überwasserschiff überhaupt operieren können, die Anlagen zu Lande wären nutzlos gewesen, und sogar die U-Boote hätten im Hafen bleiben müssen. Bis zu einem gewissen Grad hing Maltas Existenz und Kampfkraft einige Zeit lang am dünnen Faden eines einzigen Schiffes.

Mangelnde Radarausrüstung und zu wenig Übung in der Technik des Nachtkampfes führten zu einer weiteren Katastrophe für die Italiener auf der Route nach Nordafrika. Zwei leichte Kreuzer, *Da Barbiano* und *Di Giussano*, wurden mit Kanistern Benzin in Palermo beladen, das die Achsenkräfte in der Wüste

dringend benötigten, und zusammen mit einem Torpedoboot auf schnelle Fahrt vom Westen Siziliens nach Kap Bon und dann die Küste entlang nach Tripolis geschickt. Ihre Ausfahrt wurde von Aufklärern aus Malta beobachtet, sie gaben ein gutes Ziel für Force K ab. Doch wegen der Knappheit an Öl-Treibstoff konnten in diesem Moment die Schiffe nicht auslaufen. Stattdessen wurde ein Angriff durch Torpedoflugzeuge arrangiert, obgleich die Chancen, zwei schnelle Schiffe bei Nacht ausfindig zu machen, nicht gerade günstig standen. Ausser Admiral Ford und seinem Stab auf Malta wusste niemand, dass rein zufällig zu diesem Zeitpunkt vier Flottenzerstörer, *Sikh*, *Maori*, *Legion* und die holländische *Isaac Sweers* von Gibraltar nach Malta als Ersatzschiffe für Cunninghams Flotte unterwegs waren. Sie mussten bei Kap Bon zur gleichen Zeit vorbeikommen, in der man die beiden italienischen Kreuzer in diesen Gewässern erwartete. Es war die Nacht vom 13. auf 14. Dezember.

«Die Malteser wussten immer schon Bescheid, wenn niemand sonst etwas wusste ...» Schlechte Neuigkeiten konnte man fast immer auf eine kleine Gruppe begrenzen, doch gute Nachrichten fanden unvermeidlich ihren mysteriösen Durchschlupf – von einem Funker zu seinem Freund, einem maltesischen Matrosen, einem Zivilisten, und so zur ganzen Küste. Als am 14. Dezember Commander Stokes auf *Sikh* und die drei anderen Flottenzerstörer hintereinander am hellen Tag am Wellenbrecher vorbei hereindampften, gellten die Sirenen durch die klare Luft, und allem Anschein nach war die ganze Bevölkerung zum Willkommensgruss auf den Beinen. Am nächsten Tag schrieb *The Times of Malta*, diese unglaubliche Zeitung, die ihr Erscheinen keinen einzigen Tag einstellte, trotz Umständen, die sich Journalisten vorher nicht einmal in einem Alptraum hätten vorstellen können, in ihrer gewohnt aufwendigen Prosa: «Das grossartige Schauspiel, das die siegreichen Zerstörer bei ihrer Einfahrt in Grand Harbour boten, inmitten der Jubelrufe der Bevölkerung, von den Blaujacken an der Reling der Schiffe fröhlich erwidert, wird noch lange im Gedächtnis haften bleiben. Die Schiffe wurden von jubelnden Menschenmengen entlang den Unteren und Oberen Barraccas, auf St. Angelo und allen anderen Aussichtspunkten begrüsst. Der Jubel war nichts anderes als der Ausdruck des Stolzes und der Dankbarkeit, der Sympathie und der gleichen unbeirrbar entschlossenen, wie sie die Soldaten gezeigt hatten, auch der Anerkennung für die schweren Schläge, die sie dem Feind in den Gewässern um Malta unaufhörlich zufügen.» Als die vier Zerstörer die Nachricht über die italienischen Kreuzer von Admiral Ford in Malta erhalten hatten, waren sie auf Kap Bon zugekampft, um deren

Spur aufzunehmen und sie abzufangen. Nur zufällig allerdings – die Kreuzer hatten zeitweise den Kurs geändert, um Torpedoflugzeuge aus Malta von ihrer Fährte abzulenken – trafen die Zerstörer vor der dunkel aufragenden Gestalt des Kaps auf sie: Stationen und Geschützmannschaften in Gefechtsbereitschaft und Torpedoschächte klar. Von Granaten und Torpedos getroffen, wurden beide Kreuzer versenkt, das italienische Torpedoboot blieb zurück, um die Schiffbrüchigen aufzufischen.

Dies war die Neuigkeit, die die Menschenmassen auf diese uralten Uferanlagen gelockt hatte. Es sollte lange dauern, bis sie etwas zu hören bekamen, was ihnen ein ähnliches Gefühl, triumphierend auf einer Woge des Erfolges zu schwimmen, vermittelte.

Sehr oft hatte Force K, wenn sie zur Jagd auf einen Konvoi aus dem dunklen Hafen geglitten war, eine Niete gezogen und musste vor Einbruch der Dämmerung umkehren, ohne mehr aufweisen zu können, als Verbrauch von Öl-Treibstoff. Bei anderen Gelegenheiten griff sie nachts an und konnte Erfolge buchen – nur Flammen auf dem Wasser zeigten dann an, dass der Räuber zugeschlagen hatte, bevor er sich wieder in seinen Schlupfwinkel zurückzog. Aber immer war da auch das Risiko des Spielers: die Eskorten der Schlachtschiffe oder das scharfe Zuschnappen einer Minenfalle. Es war dieses Risiko der stark verminnten Gewässer vor der nordafrikanischen Küste, von denen einige den Briten bekannt waren, andere wieder nicht, das seinerzeit Admiral Cunningham veranlasst hatte, die Admiralität von weiterem Drängen nach Aktionen der Schlachtflotte bei der Bombardierung feindlicher Häfen abzuhalten. Er war sich deutlich bewusst, wie schnell das eine oder andere Schlachtschiff verlorengehen konnte und wie unersetzlich sie waren. Nach dem Verlust von *Ark Royal* und *Barham* bedeutete der Untergang des Kreuzers *Galatea*, der vor der Einfahrt zur geräumten Fahrwinde nach Alexandria von einem deutschen U-Boot torpediert wurde, einen weiteren Schlag für die immer kleiner werdende Mittelmeerflotte. Da jetzt der Krieg auf den Fernen Osten übergelassen hatte, verlangten die Australier und Neuseeländer ihre Zerstörer und Fregatten zurück, die eine erhebliche Rolle bei Cunninghams Streitkräften gespielt hatten, während die Südafrikaner ihren Anti-U-Boot-Verband im Indischen Ozean einsetzen wollten. Aber diese kleinen Schiffe, die ihre Brauchbarkeit beim Schutz von Truppen- und Gütertransporten entlang der Wüstenküste wiederholt unter Beweis gestellt hatten, wären jetzt angesichts der neuen Bedrohung durch U-Boote dringender als je nötig gewesen.

Ein sehr ernster Schlag traf die britische Flotte bei einer Operation, bei der auch

die *Breconshire* nach Malta gelangen sollte, auf einer dieser wichtigen Fahrten, die für die Überwasserschiffe lebensnotwendig waren. Admiral Iachino, der mit seiner Schlachtflotte (drei Schlachtschiffen, zwei schweren Kreuzern und zehn Zerstörern) einen Konvoi nach Tripolis geleitet hatte, entzog sich klug einem Nachtgefecht mit einer britischen Streitmacht aus Alexandria, obwohl diese über nicht mehr als vier leichte Kreuzer und Hilfszerstörer verfügte. Er hatte schon in Richtung Heimat abgedreht, nachdem er gesehen hatte, dass der Konvoi seinem Bestimmungshafen nahe genug gekommen war. Diese Nacht jedoch griffen Wellington-Bomber und Torpedoflugzeuge aus Malta Tripolis schwer an, so dass sich der Konvoi gezwungen sah, ausserhalb des Hafens vor Anker zu gehen. Als Force K, bestehend aus *Aurora*, *Neptune* und *Penelope*, dazu die Zerstörer *Lance*, *Lively*, *Havelock* und *Kandahar*, davon erfuhr, eilte sie von Malta nach Süden, um den Konvoi dort aufzuspüren und anzugreifen. Etwa 35 km östlich von Tripolis geriet sie in ein unbekanntes Feld von Ankerminen. Bei den Bemühungen, einander zu helfen und gleichzeitig aus dem Minenfeld herauszukommen, ging *Neptune* mit der ganzen Mannschaft ausser einem verloren, *Aurora* wurde schwer beschädigt, *Penelope* erging es nicht viel besser, und der Zerstörer *Kandahar* erlitt so schweren Schaden, dass er versenkt werden musste. So etwas hatte Cunningham für seine Schlachtflotte vor dieser gefährlichen Küste schon immer befürchtet. Jetzt war es eingetreten und hatte Force K nahezu ausgelöscht.

Das Schauspiel angeschlagener Schiffe, die sich mühsam in den Hafen schoben, war für die Insel nichts Neues; stets waren die Werften mit Reparaturen beschäftigt. Im Moment war schon der Kreuzer *Ajax* dran, wegen Maschinenschadens ausser Gefecht, und zwei weitere Kreuzer warteten mit schweren Schäden, die auf dem Trockendock behoben werden mussten. Dies alles vollzog sich neben dem ständigen normalen Betrieb der Ausbesserung von U-Booten, Minenräumern, hafeneigenen Fahrzeugen und allen anderen kleinen «Fischen», die sich aus den Gewässern der Insel im Bereich dieser Werften befanden. Jetzt bewiesen die unterirdischen Anlagen ihren eigentlichen Wert: Treibstoffleitungen und andere Einrichtungen, die zu einem grossen Teil den unaufhörlichen Anstrengungen Admiral Fords zu verdanken waren, inseleigene Reparaturmöglichkeiten für beschädigte Schiffe sicherzustellen, ebenso wie die Lazarette die Verwundeten der Insel versorgten.⁴ Sie verrichteten ihre Arbeit auch während des finsternen Durcheinanders der folgenden Monate.

Wenn Malta nicht schon seit 1940 ständig belagert worden wäre, hätte seine Bevölkerung ab Ende Dezember 1941 lernen können, was «Belagerung» wirk-

lich bedeutete. Da nämlich liess sich von Neuem eine Stimme wie vom «Hohen Diwan» vernehmen: Hitlers persönliche Direktive an Feldmarschall Kesselring war der Verlautbarung des Sultan Suleiman des Grossen vom Oktober 1564 von seinem Diwan aus nicht unähnlich. Dieser hatte damals seinen versammelten Ministern, Admirälen und Generälen zu verstehen gegeben, er sehe den Tag voraus, an dem «der Grosse Herrscher oder seine Stellvertreter, Herren übers gesamte Mittelmeer, als unumschränkte Gebieter von diesem herrlichen Felsen aus Gesetze diktieren und auf die im prächtigen Hafen ankernden Schiffe herabblicken würden». Für die unmittelbare Zukunft jedoch hatte er ultimativ die Parole ausgegeben: «Diese Hundesöhne! Ich gebiete hiermit, dass sie alle wegen ihrer fortgesetzten Angriffe und Beleidigungen vernichtet werden sollen!» Am 4. Dezember 1941 erschien die Luftwaffe von Neuem über der Insel. Sie legte ihren ersten Angriff in die Nachtstunden. Aus Russland brachte sie eine Haltung tödlich ernster Entschlossenheit zur Auslöschung dieser renitenten Insel mit, Menschenverachtung und Kampfeswillen. Im Verlauf der ersten fünf Wochen der Offensive gab es 93 Fliegeralarme bei Tag und 120 bei Nacht. Nur zwei Nächte blieben ganz ohne Angriff.

Neujahr 1942

Möglicherweise war das Christfest 1941 das deprimierendste Weihnachten auf der Welt seit Beginn der Zeitrechnung. Überall ging Macht vor Recht, nackte Aggression triumphierte allenthalben. Es hatte in anderen Kriegen schlimme Winterperioden gegeben, vor allem im 1. Weltkrieg, aber niemals eine Zeit, wo es, gleichgültig in welche Himmelsrichtung man blickte, allem Anschein nach keine Hoffnung gab – ausser für Männer, die bewusst alle guten Eigenschaften, einschliesslich der Fähigkeit zur Hoffnung selbst, über Bord geworfen hatten. Im Fernen Osten schienen sich die Mächte, die Amerika heimtückisch überfallen hatten, triumphierend auf einer so unwiderstehlichen Woge des Sieges zu befinden, dass ihr Vormarsch wohl unaufhaltsam war. Wie ein Scharnier lag das Mittelmeer zwischen Hitlers Krieg gegen Russland und diesem neuen von Japan vom Zaun gebrochenen Krieg. Die Nachricht vom 10. Dezember, dass der alte Schlachtkreuzer *Repulse* und das neue Schlachtschiff *Prince of Wales* von japanischen Tiefbomben versenkt worden waren, war schon gar nicht geeignet, den Inselbewohnern Hoffnung zu machen, die Tag und Nacht unter dem schrillen Heulen und dem Krachen der Bomben litten.

Die schlimmste Neuigkeit war die Lähmung der beiden Cunningham noch verbliebenen Schlachtschiffe im Hafen Alexandria am Morgen des 19. Dezember. Obwohl jedermann durch die Ereignisse in Gibraltar und Malta vorgewarnt sein konnte und man sehr wohl wusste, dass die 10. italienische Flottile Gelegenheit suchte, sich an der britischen Hauptflotte zu beweisen, waren die dagegen getroffenen Vorkehrungen völlig unzureichend. Diesmal machte die Decima Flottiglia Mas ihr Versagen bei Malta wieder wett und erzielte einen Sieg mit ihren Zwei-Mann-»Torpedos«. Das Flaggschiff *Queen Elizabeth* und die *Valiant* wurden so schwer beschädigt, dass sie seeuntüchtig waren, und auch der Tanker *Sagona* und der Zerstörer *Jervis*, die neben ihnen lagen, erlitten schwere Schäden. Das bedeutete, dass in einer Situation, da die italienische Flotte im zentralen Mittelmeer zunehmend aktiv wurde, Cunningham nicht mehr in der Lage war, ihr mit seinen eigenen Schlachtschiffen Paroli zu bieten. Durch die Tag- und Nachtangriffe der Luftwaffe war die Insel Malta gefährdet wie nie zuvor. In Zeiten wie diesen waren es nur die angeborene Insel-Mentalität und der Trotz der Belagerten, die die Leute standhaft bleiben liessen. Jetzt galt ausschliesslich

das Allernächstliegende, das Hier und Jetzt. Alles andere würde sich selbst regeln, ja musste sich selbst regeln. Es zählte nur der gerade stattfindende Angriff, der Stollen, der Luftschutzbunker, die engste Familie und die Nachbarn. Draussen lag die Welt in Finsternis. Bemerkenswert ist, dass alle, die über diese Zeiten geschrieben haben, Malteser oder Auswärtige, Zivilisten oder Soldaten, immer auf die Kraft hingewiesen haben, die die Inselbewohner aus ihrem Glauben bezogen. In jedem Luftschutzraum beliebiger Grösse gab es stets einen Priester, einen Altar, ein brennendes Licht, so dass man die religiösen Zeremonien zelebrieren konnte. Sogar in kleinen Privatbunkern fand sich fast immer ein Winkel, wo eine Statuette, eine farbige Figur eines beliebten Heiligen oder der Madonna in einer schwachen Aureole von Licht stand – im Glimmern einer Öl- oder Kerzenflamme, die über die roh behauenen Wände glitzerte und flackerte, während die Bomben fielen. Das Heilige Malta, wie die Alten sagten, ohne sich um die Skepsis der Jüngeren, schon gar nicht um den Zynismus der Fremden zu kümmern, war an und für sich eine unübersehbare Realität, unterstützt und bewahrt von vielen Heiligen, ja von der ganzen Heiligen Familie. Neben den vorgeschriebenen Gebeten gab es andere Gebete für mancherlei Gelegenheiten, und ganz besondere waren vom Erzbischof für die schrecklichen Umstände dieses neuen Krieges eingeführt worden.¹

Mussolinis Faschisten hatten in ihrem Eifer, ihre «katholischen Brüder vom Joch der britischen Protestanten» zu befreien, auch behauptet, Maltesisch sei nur ein italienischer Dialekt. Aber wie viele von ihnen hätten die folgenden Worte verstanden, die in jenen Tagen häufig von Tausenden Junger und Alter in den Bunkern gemurmelt wurden?

«Missierna li inti fis-smewwiet,
Jitqaddes ismek,
Tigi saltatek,
Ikun li trid Int, kif fis-sema hekda fl-art.»

Es sind die ersten Sätze des Vaterunsers auf maltesisch. Ausser einer Anzahl italienischer Lehnworte, die dann über See abgewandelt und arabisch dekliniert wurden, gab es zwischen den Sprachen so viel Ähnlichkeit wie zwischen der Mentalität der beiden Völker.

Tatsächlich sind die unterschiedlichen Temperamente der an diesem Kampf beteiligten Rassen ein interessantes Forschungsobjekt, und bei Berücksichtigung der vielen Nuancen von Individuum zu Individuum ist es möglich, ein entsprechendes Bild für Angreifer und Verteidiger, Bombenwerfer und Getroffene zu zeichnen. In Bezug auf die Malteser hatten die Italiener mit dem Krieg begonnen. Noch 1940 hätten viele das fast für unmöglich gehalten, obwohl niemand

im Vorkriegs-Malta die Bemühungen der Faschisten übersehen konnte, anti-britische Gefühle zu erwecken und das neue Regime in Italien populär zu machen. Während der Zwischenkriegszeit hatte es unvermeidlich Reibereien zwischen den britischen und maltesischen Behörden gegeben, ja 1933 hatten die Engländer die Verfassung aufgehoben. Auf derlei Vorkommnisse konnten sich antibritische Elemente leicht berufen, doch in den privaten Beziehungen waren die alltäglichen Kontakte zwischen den Angehörigen beider Völker so freundschaftlich, trotz der gelegentlich aufflackernden Auseinandersetzungen, die in Garnisonsstädten und Marinehäfen üblich sind, dass rauhe, aber herzliche Beziehungen vorherrschten. Man verzieh sich auf beiden Seiten viel, allein schon wegen der langen Dauer der Beziehungen, die mehr einer «Ehe» glichen, als das in allen anderen Kolonien der Fall war. Dagegen war zu bedenken, dass die italienische Kultur von vielen Angehörigen der mittleren Schichten und wohlhabenderen Maltesern angenommen worden war, obgleich in den relativ begrenzten Rängen der alten Oberschicht Mussolini eher als ein vulgärer – freilich gefährlicher – Possenreisser betrachtet wurde. Für die arbeitenden Schichten, auf den Werften und im Hafengelände oder auf dem Lande, hatte der italienische Faschismus wenig Anziehendes, ausser für die Armen und Unterprivilegierten, die es in jeder Organisation oder Partei gibt und denen er eine Änderung zum Besseren versprach. Relativ wenige Malteser aus der arbeitenden Bevölkerung sprachen ein paar Brocken Englisch, und noch weniger Italienisch. Ihre Kultur war typisch mediterran, mit nordafrikanischen Untertönen, jahrhundertlang stark geprägt vom Einfluss der katholischen Kirche und etwas weniger vom einfachen Pragmatismus der englischen Soldaten. Diejenigen Malteser, die überhaupt auf Reisen gewesen waren – als Mannschaften in der Royal Navy, Matrosen auf Handelsschiffen oder auf Fischerbooten wenigstens bis Sizilien –, sahen sehr wohl, dass der Lebensstandard italienischer Arbeiter weit niedriger als der ihre war und dass die «neuen» Italiener faschistischer Provenienz sie offensichtlich gar nicht mochten und versuchten, sie zu bevormunden. In dem Kampf um ihre Insel fochten die Malteser buchstäblich für ihre Scholle: dieses steinige Land mit blendendem Licht, die Kirchen, die den Ruhm der Städte und Dörfer bildeten und jetzt täglich von Bomben – von zuerst durch Italiener geworfenen Bomben, daran erinnerte man sich gut! – entweiht wurden; die Häuser, vertrauten Strassen und beliebten Plätze, die jetzt wie niemals zuvor in einer harten Geschichte gefährdet waren. Für sie ging es in diesem Krieg um einen wirklichen Einsatz, denn niemand konnte glauben, dass Leute, die so viele von

ihnen getötet und verletzt und ihr Land verwüstet hatten, sie im Falle einer Eroberung menschlich behandeln würden. Lange zuvor hatten sie ihr Schicksal an das der Engländer gebunden und waren keinesfalls der Ansicht (wie das einige maltesische Politiker nach dem Krieg behaupteten), dass sie ohne die Anwesenheit der Briten nicht in den Krieg hineingezogen worden wären.² Ihre Einstellung war unerschütterlich.

Die offizielle italienische Position war völlig klar. Sie war immer wieder von Mussolini und anderen verdeutlicht, auch in vielen Büchern dargestellt worden. Eines davon, *Il Mediterraneo*, mag für alle stehen: «Nach dem Willen der Völker des Mittelmeers, in klarer Herausstellung ihrer nationalen Unabhängigkeit, ist die «britische Episode' in diesem Meer zu Ende – eine Periode, während der sie für eine gewisse Zeit das Becken dieses Meeres in das Sicherheitssystem der Verkehrswege ihres Imperiums einbezogen.»³

Die jungen Italiener, die die Offiziersränge der Regia Aeronautica einnahmen, sowie der Armee und Marine, waren weitgehend überzeugte Faschisten. Wie denn auch nicht? Das Regime hatte ihnen ein afrikanisches Imperium versprochen (obwohl das letzte Stück davon jetzt in Gefahr war), und mit dem Begriff *Mare Nostrum* stellte es etwas in Aussicht, was angesichts der prächtigen neuen Schiffe durchaus im Bereich des Möglichen zu liegen schien (die Worte *Mare Nostrum* und *Imperium Romanum* wurden allerdings kurz nach Ausbruch des Krieges nicht mehr in den Mund genommen). Aber jetzt nagte Enttäuschung an den Herzen der jungen Fliegeroffiziere, und soweit Malta in Betracht kam, hatten sie ja auch zu viele ihrer Kameraden verloren, um für dieses Objekt noch grosse Begeisterung zu zeigen. Trotzdem erbrachten sie weiterhin vorzügliche Leistungen bei Angriffen mit Torpedobombern gegen Konvois. Und immer noch waren sie erstaunlicher Bravourstücke fähig, wie etwa die Marineoffiziere der 10. leichten Flottille auf ihren explosiven Schnellbooten und bemannten Torpedos. Die eigentliche Schwierigkeit war, dass die Flugzeuge, mit denen Italien in den Krieg eintrat, bereits veraltet waren. Ihre Jäger waren nicht einmal der alten Mk I Hurricane gewachsen und ihre Bomber langsam und unzureichend bewaffnet. Am schlimmsten war der Umstand, dass der Ausstoss der italienischen Industrie an Flugzeugen dem Verschleiss eines Krieges dieser Art nicht adäquat war, so dass man mit Flugzeugen fast ebenso haushälterisch umgehen musste, wie mit Kriegsschiffen. Sie wollten es den Grossmächten gleich tun und wussten doch im Grunde ihres Herzens, dass dieser Mantel zu gross für sie war. Sie hatten die Demonstrationen der Luftwaffe gesehen und waren sich klar darüber, dass sie ihr das Wasser nicht reichen konnten. Was Malta anbetraf,

so bildete es einen ständigen Stachel im Fleisch. Sie wussten, wie viele Flugzeugabschüsse die Insel registrieren konnte und wie viele Matrosen von Kriegsschiffen und Frachtern diese felsige Scylla verschlungen hatte.⁴ Die Tatsache, dass der Chef des SMG (*Stato Maggiore Generale*), wie Cato der Ältere etwa zweitausend Jahre früher, immerzu wiederholte «*Carthaginem esse delendam*» – Carthago müsse zerstört werden –, konnte sie nicht eben beeindrucken. Es war ihnen wohl bewusst, dass, bevor man Operation C 3 wirklich ernsthaft in Erwägung ziehen konnte, die vereinigten deutsch-italienischen Luftstreitkräfte die Insel in Grund und Boden würden bomben müssen. Und das war jedenfalls nicht leicht. Soweit persönliche Gefühle in Betracht kamen, hassten sie die Engländer, die sich allem Anschein nach über sie zur See und in der Luft lustig gemacht hatten, und sie empfanden masslose Abneigung gegenüber «diesen arabischen Bauern», deren Hartnäckigkeit wie ein Affront gegen ihre Kultur und ihre Ehre wirkte.

Die Einstellung ihrer Verbündeten, der Deutschen, ist schwieriger zu charakterisieren, weil die Berichte der Beteiligten nach Lage der Dinge nicht zahlreich sind und das einvernehmliche Totschweigen der Ereignisse in den Nachkriegsjahren in Europa die Erinnerung an die Geschehnisse, die seinerzeit unter der Bezeichnung «Kampf um Malta» stark publiziert worden waren, ohne Weiteres verdrängte.⁵ Deutsche Zeitungen und Illustrierte brachten zahlreiche Artikel sowie Bilder von Stukas, die sich wie Falken auf diese seltsame, lichtüberflutete Insel stürzten, deren Strassen wie dunkle Schachbrettmuster wirkten – oder von sich öffnenden Bombenschächten, die ihre plumpen Lasten freigaben, auch von Vorratslagern und Munitionsdepots, die in grossen weissen Dampfwolken explodierten: seltsam prophetische Vorläufer der pilzförmigen Wolken, die später die Welt heimsuchten. Die erste Welle der Luftwaffenpiloten, die *Illustrious* und dann die Insel angegriffen hatten, war noch getragen von ungetrübtem Selbstvertrauen, entstanden aus den Siegen der Vergangenheit. Die Herren Europas glaubten, nichts fürchten zu müssen und konnten nur Verachtung für ein so armseliges Objekt aufbringen, wie es eine von ein paar Engländern verteidigte Insel von Bauern darstellte. Ihre Verluste lehrten sie dann heilsamen Respekt vor dem Wort «Festung», und sie verstanden jetzt, was eine «Festung» war. Fliegerkorps II unter General Lörzer und unter dem Oberbefehl von Feldmarschall Kesselring kam nach Sizilien schon mit einer anderen Einstellung zum Krieg und hatte, obwohl zu diesem Zeitpunkt die Luftwaffe immer noch siegte, keine Illusionen über das aktuelle Zielobjekt. Einige hatten an der Schlacht um England teilgenommen, und die meisten waren, abgesehen von den

ganz neu Hinzugekommenen, in Russland gewesen. Einer von ihnen, der später abgeschossen und in das Lazarett in Mtarfa eingeliefert wurde, äusserte: «Es war ein reines Vergnügen, mit den Russen zu kämpfen; man war gewöhnlich in der Lage, vier oder fünf Flugzeuge pro Tag abzuschliessen ... Mein Staffelpkapitän hat 40 Abschüsse und mein Rottenführer bei diesem letzten Flug war ein Mann mit 28 Abschüssen.»⁶ Wenn Fliegerkorps X zur Eroberung Maltas nicht fähig gewesen war, so waren jedenfalls die Nachfolger entschlossen, den Beweis anzutreten, dass sie durchaus fähig dazu waren. Wie die meisten Angehörigen kämpfender Truppen lebten sie fast völlig eingeschlossen in ihrer eigenen Welt. Sie dachten kaum an Sizilien, der Winter war dieses Jahr dort ebenso kalt wie überall sonst in Europa, freilich nicht so kalt wie in Russland. Am 4. Januar hatten Blenheims aus Malta den Flugplatz Castel Vetrano angegriffen und eine Anzahl deutscher Maschinen zerstört. In derselben Nacht folgten diesem Angriff einige Wellingtons, die noch viel mehr Brände verursachten und ein Benzindepot in die Luft jagten. Malta war ein Flugplatz und ein Marinestützpunkt. Es störte den deutschen Feldzug in Nordafrika und musste als solcher Störenfried vor einer Invasion ausgeschaltet werden. Eine Invasion galt immer noch als das eigentliche Ziel, man sprach sehr häufig über Operation Herkules, doch hatten die Deutschen unausgesprochen die Empfindung, dass ihre Verbündeten nicht fähig sein würden, ihren Part dabei zu spielen. Wenn letztere verhaltene Abneigung gegen die Insel verspürten, so entwickelten die Deutschen im Lauf des Jahres einen unbezähmbaren Widerwillen gegen sie.

Die vierte Partei bei dieser Belagerung, die Briten, waren jetzt bereits so sehr Teil der Insel geworden – angefangen vom 2. Bataillon des Devonshire-Regiments (neben vielen anderen Einheiten), das schon seit 1939 dort war, bis zu den Leuten des Hampshire- und Cheshire-Regiments, die im Februar 1941 aus Alexandria gelandet waren –, dass sie schon so selbstverständlich dazugehörten wie «the King's Own Malta Regiment» (des Königs Regiment Malta) oder die «Royal Malta Artillery» (Königlich Maltesische Artillerie). Das einzige, was sie aushalten mussten, die Malteser aber nicht, war das Ausbleiben von Heimatpost. Wenn Post doch einmal durchkam, manchmal auf U-Booten, so war sie natürlich um Wochen verspätet, und viele dieser Leute stammten aus Industrie- und Hafenstädten oder London selbst, die unter ständigem Beschuss standen. Angst um ihre Familien nährte ihre Abneigung gegen den Krieg überhaupt. Denn in all diesen Jahren war es der Kriegszustand selbst – und waren es diejenigen, die ihn herbeigeführt hatten –, die den tiefsten Hass hervorriefen. Für niemanden war das furchtbare Zerberushaupt dieses Ungeheuers zu packen,

doch zeigte es sich in jedem angreifenden Flugzeug. Der Soldat, der seine eigene, ganz andersartige ferne Insel von dieser kleinen fremden Insel aus verteidigte, wurde in seinem Kampfgeist durch die Abwesenheit von der Heimat sicher nicht beeinträchtigt. Eher geriet er dadurch in Zorn, mehr noch als vielleicht der maltesische Kamerad am Geschütz, der sein eigenes Haus demoliert sah. Meist waren sie schon in Familien der Umgebung aufgenommen worden, besonders die, die in Unterständen an der Küste oder in ländlichen Bezirken lebten. Wie sie es ausdrückten, «hatten sie irgendwo die Füsse unter dem Tisch», was nicht heissen musste, dass es an einem Tisch in einer Hütte mehr zu essen gab als auf einer leeren Packkiste auf dem Rücken einer Geschützstellung.

Weihnachten 1941 wurde wieder von beiden Seiten beachtet – aber nur dieser einzige Tag. In keiner Weise glich es den früheren Jahren. Alles war härter geworden, das Antlitz der Städte hatte sich gewandelt, und Zerstörungen und Todesfälle häuften sich. Kinderbescherungen wurden, wo es möglich war, abgehalten, man hatte Rationen gespart, und für die Erwachsenen gab es zu trinken (Rum, der auf geheimnisvolle Weise aus Marinedepots verschwunden war, tauchte plötzlich in seltsamen Flaschen auf der ganzen Insel auf). Die Beschaffung von Kinderspielzeug war eine unüberwindliche Schwierigkeit, man musste alte Sachen neu bemalen und sie von einer Familie zur anderen wandern lassen. Das war aber eines der leichteren Probleme dieser Tage. «Jetzt war es für die Soldaten sehr schwierig, ihre Freizeit in der Kaserne auszufüllen. Ausflüge kamen wegen der Benzinrationierung nicht in Frage, und die meisten fanden sich mit nur fünf oder sechs Kameraden irgendwo mitten im Land festgehalten und mussten in sogenannten ‚Elefantenbunkern‘ hausen. Der CRA (Commanding Officer Royal Artillerie – der kommandierende Offizier der Königlichen Artillerie) bezog sich darauf, als er sagte: ‚Die Artilleristen werden Spielsachen basteln!‘ Als Ergebnis stand am Tag vor Weihnachten eine prachtvolle Sammlung von Spielsachen bereit (über 2'000 konnte man bestaunen), alle von Soldaten aus ihren gerade vorhandenen Mitteln hergestellt. Sie reichten von massstabgetreuen Modellen von MTBs bis zu den unvermeidlichen Spitfires und Autos, einschliesslich zweier grossartiger Festungen mit Spielsoldaten aus Rindfleischdosen und dem beweglichen Modell einer Theaterbühne ... Der Einfallsreichtum, mit dem die Soldaten vorgingen, war bewundernswert, und nur sehr wenige dieser Spielsachen hätte Hamleys in den Vorkriegsjahren der Eleganz und Extravaganz nicht mit Stolz verkauft.»⁷

In der vorherigen Weihnachtszeit hatte sich auf Malta die höchst seltene Er-

scheinung gezeigt: ein Anflug von Schnee auf dem hohen Felsdach der Insel. Dieses Jahr zeichnete sich durch etwas ähnlich Ungewöhnliches aus: dauernden Regen. Nach Einbruch der Dunkelheit, der in diesen Breiten sehr plötzlich erfolgt, waren die Finsternis, das Bunkerleben, der Mangel an Unterhaltung, die nächtlichen Angriffe, Hunger und Kälte fast unerträglich. Und jetzt drang die Nässe, als ob sich die Elemente selbst verschworen hätten, in Häuser und Bunker und die abgewetzte Winterkleidung. In der Erinnerung der Insel leben diese Monate 1941/ 1942 als der «Schwarze Winter» fort.

Regen und Bombenregen

In alten Zeiten, als die Belagerer die grossen Belagerungsgeschütze heranschafften, in Stellung brachten und sie sorgfältig auf eine schwache Stelle in der Mauer ausrichteten, wussten die Belagerten genau, was sie zu erwarten hatten. Tag für Tag würde das Bombardement andauern, zuerst schrecklich, dann monoton, schliesslich wieder schrecklich, wenn nämlich sichtbar wurde, dass die Mauer bröckelte. Dann würden die Belagerten durch Rauch und Geschützstellungen hinausspähen, nur um das Unvermeidliche zu sehen: wie die Feinde dichtgedrängt darauf warteten, dass die Beschiessung aufhörte und sich eine Bresche in der Mauer zeigte, durch die man die verwüstete Stadt gegen den Himmel sah. Wie bei diesem Anblick die Soldaten plötzlich ungeduldig vorwärtsstürmten, getrieben von der Aussicht auf Plünderung. Doch häufiger, besonders wenn die Belagerten wie auf Rhodos 1530 und auf Malta 1565 gut geführt wurden, trafen die eindringenden Truppen auf eine zweite Mauer, die von den Verteidigern aus zerstörten Häusern und den Resten des Verteidigungsgürtels angelegt worden war. Das Spiel begann dann von Neuem. Die Chroniken solcher Belagerungen lesen sich einigermaßen monoton, abgesehen von tollkühnen und unerwarteten Vorfällen, die sich wie ein gegen den Sommerhimmel sprühendes Feuerwerk ausnehmen. Sie sind kaum etwas anderes als ein klapperndes Metronom des Krieges, das regelmässig hin und herschlägt.

«Montag, 18. Juni: Das Bombardement von St. Elmo hielt an, zwei weitere Kanonen wurden der Batterie hinzugefügt, die das Aussenwerk unter Beschuss nahm. Unaufhörlich, Tag und Nacht, feuerten diese Geschütze.

Dienstag, 19. Juni: Die neue türkische Batterie ist fast installiert. Ihre Gräben haben sie jetzt so weit heran getrieben, dass unsere Leute in grosser Gefahr schweben, wenn sie Wasser zum Besprengen der Brustwehr heranholen. So viele sind schon getötet worden, dass wenig Hoffnung besteht, überhaupt noch Wasser zu bekommen. In der Nacht fing eine kleine Pulvermühle in St. Angelo Feuer. Sie explodierte und tötete acht Männer, die dort arbeiteten oder schliefen ...»¹

Diese Auszüge aus dem Tagebuch von Francisco Balbi di Correggio, einem spanischen Armbruster, der bei der Belagerung 1565 kämpfte, erzählen uns so viel oder so wenig wie Berichte aus dem Jahr 1942:

«Die Sirenen heulten, wir eilten an unser Geschütz. Wir mussten nicht lange warten, bis die schweren AA-Geschütze (Flak) uns die Richtung der ersten Welle von 25 Flugzeugen anzeigten. Sobald sie zum Sturzflug ansetzten, kamen weitere 25 aus der Gegenrichtung heran. Jetzt stiegen Staubwolken über dem Stadtzentrum auf, dem der Hauptstoss des Angriffs galt. Nichts anderes ausser dem Lärm des furchtbarsten Sperrfeuers der Welt war zu sehen oder zu hören; Steine fielen, Granatsplitter und Flugzeuge stürzten wie Regen vom Himmel herab. Es war fürchterlich, und immer mehr Flugzeuge kamen heran. Doch sahen wir wenig von dieser Welle, da uns jetzt Wolken und Staub einhüllten.»

Das ist von Bernard Gray geschrieben, einem Reporter des *Daily Mirror*, der sich an Bord eines Bombers von England auf die Insel geschmuggelt hatte und von Gouverneur Dobbie eisig begrüsst worden war: «Ein Sack Kartoffeln wäre mir lieber gewesen. « Bei einem späteren, ebenso waghalsigen Versuch, nach Alexandria und zur Wüstenarmee zu gelangen, ergatterte sich Gray einen Job an Bord eines U-Boots nach Ägypten, doch diesmal hatte er Pech: Das U-Boot kam niemals an.²

Der wesentliche Unterschied zwischen den Berichten der damaligen Belagerung und der jetzigen im 2. Weltkrieg war, dass jetzt der Angriff aus der Luft kam und dass anstelle von Wällen und Bastionen zum Schutz einer Festung oder einer befestigten Stadt jetzt Jäger die äussere Verteidigung übernahmen, während Artillerie die innere bildete. Jetzt war die ganze Insel die Festung, obwohl die schwersten Schläge genau wie 1565 gegen bestimmte ausgewählte Punkte geführt wurden. Die Schilderung von Angriffen und wieder Angriffen kann Menschen, die sie nicht selbst erfahren haben, wenig sagen. Jeder Angriff hatte wie ein Fingerabdruck seine Eigenart, auch wenn er gegen dasselbe Zielgebiet vorgetragen wurde. Ein «schlimmer» Angriff, so wie er von einem Menschen oder einer Gruppe erinnert und besprochen wurde, war natürlich immer ein Angriff in nächster Nähe. Der von allen übereinstimmend berichtete, überwältigende Eindruck war der, dass ein Angriff einem Hurrikan von tosendem Lärm glich. Dabei bildete das Sperrfeuer selbst sozusagen die Hauptwirbel des Sturms und das Dröhnen der Sturzbomber, die fallenden Bomben und einstürzenden Gebäude den eigentlichen Weg, den der Hurrikan durch eine Stadt nimmt, wobei er Häuser quer über die Strasse legt und willkürlich dies oder jenes Gebäude zerstört. «Städte und Dörfer lagen grossenteils in Trümmern. Die schweren Kalkquader, aus denen die Häuser erbaut waren, türmten sich zu ausgedehnten Schutthaufen.»³ Oder: «Der einst so prächtige Hafen war zu einer

fauligen Lache voller Wracks geworden, und wer sich dorthin wagte, musste mehr denn je mit einem gefährlichen Spiessrutenlauf rechnen ... Docks, Werften und Lagerhäuser waren nur noch pulvergrauer Schutt, die früher weissen Steingebäude waren über und über zerschrammt und blickten aus leeren Augenhöhlen, wo Bomben eingeschlagen hatten.»⁴

Die blosser Aufzählung sagt alles und nichts: «Am 14. Januar 1942 fanden im Verlauf von 19 Stunden 14 Alarme statt, die insgesamt neun Stunden dauerten. Und am 7. Februar erlebte die Insel 17 Alarme innerhalb 24 Stunden.» Am 25. Februar schrieb die *Times of Malta*, die manchmal mit verbrannten Rändern angeliefert wurde: «Für etwa 80 Tage liegt jetzt eine Periode fast ständigen Alarms hinter uns. Mit wenigen Atempausen waren Tage und Nächte vom Lärm scharfer Luftkämpfe, der Flakgeschütze und dem Pfeifen und Krachen fallender Bomben erfüllt.» Am 15. Februar bekam das Regent Cinema in der Kingsway, der Hauptstrasse Vallettas, einen direkten Treffer ab. Eine unbekannte Anzahl von Zivilisten und Soldaten wurde getötet.

Die Welt besteht nicht aus Fakten und Zahlen. Sie sind empfindungslos. Blake verfluchte Newton wegen seiner Erklärung des Regenbogens, doch konnte der grosse Mathematiker ja niemals erklären oder auch nur vermitteln, was dieser schmale pfauenfarbene Bogen für Myriaden menschlicher Wesen auf der Oberfläche dieses Planeten jemals wirklich bedeutet hat. Vielleicht können einige Passagen aus einer unbeteiligten Quelle besser etwas von den Gefühlen der Menschen vergegenwärtigen, die unter der grossen Belagerung Maltas 1942 leiden mussten:⁵

«... und jetzt endlich kam die Sache selbst plötzlich und schnell, wie das Zerschellen eines Gefässes des Zornes. Rings um das Schiff her schien alles zu bersten, dieses in allen Fugen gewaltsam erschütternd, während ungeheure Wassermassen sich an Deck stürzten, als wäre ein grosser, schützender Damm vom Sturm weggeblasen worden. Im Nu waren die Menschen voneinandergerissen. Das ist die auflösende Macht des Sturmes: sie reisst den Menschen fort von seinesgleichen.

Ein Erdbeben, ein Erdstoss, eine Lawine überfallen den Menschen sozusagen zufällig – leidenschaftslos. Der Sturm dagegen greift ihn an wie ein persönlicher Feind, lähmt seine Glieder, betäubt seine Sinne, sucht ihm die Seele aus dem Leibe zu reißen ...

Zweimal war sein Kopf aufgeschlagen, so dass er ordentlich betäubt war. Es schien ihm, als höre er immer noch das Klirren und Schlagen des Eisens, wie es ihm um die Ohren geflogen war, und er fasste es fester, wie um sich selbst zu beweisen, dass er es sicher in der Hand hielt. Er empfand eine unbestimmte Verwunderung über die Deutlichkeit, mit der man hier unten den Sturm hören

konnte. In der hohlen Leere des ihn umgebenden Raumes schien ihm dessen Heulen und Ächzen etwas Menschliches zu haben, menschliche Wut und Pein auszudrücken – es klang weniger gewaltig, aber umso schärfer, durchdringender.

... die schwere, eiserne Tür drehte sich in ihren eisernen Angeln. Da war es, als habe er dem Getöse des Sturms die Tür geöffnet. Ein vielstimmiges, heiseres Kreischen schlug an sein Ohr – der Sturm draussen und das Rauschen des Wassers oben wurde von einem Schwall halberstickter Kehllaute übertönt ...

Holzstücke flogen durch die Luft – Planken, meinte der erschreckte Bootsmann und warf den Kopf zurück. Vor seinen Füßen glitt ein Mann vorbei, mit offenen Augen auf dem Rücken liegend, die erhobenen Arme in die leere Luft streckend. Ein anderer kam wie ein losgelöster Stein, mit dem Kopf zwischen den Beinen und mit fest geballten Händen dahergeflogen.»

Vielleicht vermittelt Joseph Conrad durch diesen Text über einen Taifun in einem anderen Jahrhundert und in einem anderen Meer etwas von der konkreten Empfindung der Menschen bei einem schlimmen Luftangriff, und zwar besser als irgendein zeitgenössischer Schreiber, geschweige denn Statistiken. Doch die Tatsache von 262 Luftangriffen im Januar und 236 im Februar muss man zu begreifen suchen, wenn man sich ein Bild machen oder sich eine entfernte Ahnung von dieser Belagerung verschaffen will. Manchmal sprangen Männer von Schiffen, die unter heftigem Luftangriff standen. Ein sinnloses Unterfangen: denn entweder kam das Schiff heil davon und der Mann musste ertrinken, oder die explodierenden Bomben töteten ihn mit ihren Splittern bzw. der Druckwelle im Wasser. Von einer Insel aus konnte man nirgends in Sicherheit springen, ebensowenig wie von Bord eines Schiffes aus. Sicher, Malta war unsinkbar – doch tischten manche in diesen Tagen eine alte Geschichte auf, nach der Malta die Kappe eines Pilzes war, die auf einem schmalen Felsenstiel aufruhte. Eines Tages sollte der Stiel durch den ständigen Aufruhr des Meeres zerbröckeln und die Kappe in die Tiefen zurücksinken, aus denen sie einst aufgestiegen war.

In mancher Hinsicht noch schlimmer als die Bomben war die Nässe. Bauten im Mittelmeer, besonders auf Malta, wo sie alle aus Stein sind, sind im Winter feucht, dumpf und kalt. Sie sind luftig gebaut, um sechs Monaten heisser Sonne standhalten zu können, von denen vier ein Klima wie in der Trockenzone aufweisen. Sie haben Marmor-, Ziegel- oder Steinfussböden und halten keine Wärme. Fenster und Türen trocknen während des langen Sommers aus und verziehen sich, da die Zimmerleute oft auf die Beschaffenheit des Holzes wenig

Rücksicht nehmen und nicht so geschickt sind, wie die Steinmetzen, so dass es eisige Zugluft im Überfluss gibt. Manch ein Reisender, der während der Wintermonate in Sevilla, Algier, Malta, Athen oder Istanbul vor Kälte schlotterte, hat schon den rosaroten zur Schau getragenen Enthusiasmus der Reisebüros verflucht. Malta ist jedem Wind ausgesetzt, der über das Zentrum des Mittelmeers bläst, saugt den Regen ein und atmet Feuchtigkeit aus, besonders in einem so nassen Winter wie dem 1941/42. Eine Temperatur von 7° Celsius, die auf dem Thermometer in einem Land des Nordens wenig Aufregung verursacht, kann Schüttelfrost erzeugen, wenn man nicht so warm angezogen ist wie im winterlichen Schottland. Doch anscheinend sind die Mittelmeervölker niemals auf die Wintermonate vorbereitet, niemals haben sie ausreichende Winterkleidung oder geeignete Heizung für ihre Wohnungen. Sie erdulden den Winter, wie die Engländer den Sommer an den sechs oder sieben Tagen pro Jahr erdulden, an denen er in etwa die Hitze des Mittelmeersommers erreicht. Auf der belagerten Insel Malta, wo die meisten Wohngebiete jetzt von Bomben beschädigt waren und die Häuser, die man noch bewohnen konnte, häufig Fenster, Türen und andere Einrichtungen verloren hatten, waren die Lebensumstände grauenhaft. Ausser in einigen der grossen Gebäude, den mediterranen *palazzi*, die sich in Mdina, Sliema und anderen besonderen Teilen der Insel wie Lija und Balzan befanden, waren Heizungen fast unbekannt – die Holzknappheit und teure Kohle machte sie meist auch für die Wohlhabenden zu einem Luxus. Wie schon erwähnt, war es sogar schwierig, Holz für die Backöfen aufzutreiben, und 1942 wurde eine Organisation aufgebaut, die offiziell Holz aus dem Schutt zerstörter Gebäude einsammeln sollte. (Über 20 Tonnen täglich wurden Mitte des Sommers 1942 auf der ganzen Insel gesammelt.) Aus Kohle gewonnenes Gas für Beleuchtung und Heizung, das es nur in Valletta und an anderen zentralen Punkten gab, war bald nicht mehr verfügbar. Elektrische Ofen waren praktisch unbekannt, und jedenfalls war die Versorgung mit Elektrizität an sich nicht zuverlässig, manchmal wurde sie gänzlich eingestellt. Kerosin war die einzige verlässliche Quelle für Beleuchtung und Heizung, aber Kerosin war streng rationiert. In den Bunkern drückten sich die Leute im Schlaf fest aneinander, um die alles durchdringende feuchte Kälte auszuhalten und ihr zu entgehen. Das Wetter, so ungünstig für die Gesundheit und die Lebensgeister unterernährter Menschen, beeinträchtigte auch die Möglichkeiten der Insel, offensiv zu werden. Gewiss hatten die U-Boote noch nicht allzusehr unter den Luftangriffen gelitten, und die verbliebenen Überwasserschiffe, einschliesslich zweier Kreu-

zer, waren immer noch funktionstüchtig, doch waren die Flugplätze niemals für den jetzigen Betrieb berechnet gewesen. Sie hatten keine geeigneten Hangars oder Schuppen und standen unter unaufhörlichem Bombardement. In der dritten und vierten Januarwoche, als Rommel Vorstösse in der Wüste durchführte und ein für ihn lebenswichtiger Konvoi nach Tripolis geleitet wurde, wurden 150 Einsätze gegen die Insel geflogen. Ganz davon abgesehen, verringerte das Wetter merklich die Schlagkraft von Maltas Luftstreitkräften, obwohl es gelegentlich auch die feindlichen Angriffe behinderte. Stürme, Regenschauer und tiefhängende Wolken traten im ganzen Januar auf, und die Jägerflugplätze in Hal Far und Ta Qali versumpften, so dass die Verlegung von Jägern auf den ständig angegriffenen und längst zu eng gewordenen Bomberflugplatz Luqa notwendig wurde. Das alles hiess, dass während des schliesslichen Vorstosses der Briten im Januar die Anzahl unterstützender Einsätze von Malta aus sich um mindestens 30% verringerte.

Ein besonderes Problem für Malta war wegen des geringen Umfangs der Insel dies, dass, falls sich plötzlich Nebel und Wolken über die Landebahnen senkten, wie es dazumal häufig geschah, keine anderen Plätze zur Verfügung standen, auf die Flugzeuge hätten ausweichen können. Eine grosse Insel wie Sizilien besass Flugplätze an verschiedenen Stellen, mit u. U. ganz unterschiedlichen klimatischen und Sichtverhältnissen, doch Malta hatte, mochte es auch «unsinkbar» sein, unter der gleichen Schwierigkeit wie jeder einzelne Flugzeugträger auf See zu leiden. Meteorologische Daten waren von keiner Station ausserhalb der Insel zu erhalten, so dass sich die Wettervorhersage auf maximal sechs Stunden bezog. Das bedeutete, dass Flugzeuge im Einsatz oft zurückgerufen werden mussten, wenn ein Wettersturz drohte. Wetteraufzeichnungen aus diesem Winter sprechen sehr häufig von schlechtem Wetter, peitschenden Stürmen, kalten Regengüssen und, zur Jahreswende hin, von gewaltigem Wetterleuchten. Die gleichen Wetterverhältnisse, die oft maltesische Maschinen am Boden hielten, mochten das Durchkommen von Bombern aus Sizilien begünstigen. Sie konnten nämlich nach Durchführung ihrer Aufgabe die Wolkendecke ausnutzen, um zu entkommen. Da keine Schlachtschiffe mehr zum Geleit von Konvois nach Malta vom Osten her zur Verfügung standen und kein Flugzeugträger mehr aus der Richtung Gibraltar, hatte es fast den Anschein, als sei Malta abgeschnitten. Doch solange die britische Armee die Cyrenaika und die Flugplätze an dieser Küste besetzt hielt, konnte ein Schutz immer noch von Flugzeugen aus Nordafrika und Malta zusammen gegeben werden. Das zeigte sich bei dem Konvoi von Mitte Januar, bei dem drei Frachter von vieren glücklich nach Grand Har-

bour durchkamen. Der vierte hatte wegen Maschinenschadens nach Bengasi ausweichen müssen, wurde bei einem Tiefbomberangriff getroffen und musste versenkt werden, weil er grosse Mengen Munition geladen hatte. Auch ein Zerstörer wurde torpediert und von einem U-Boot versenkt, doch alles in allem war die Chance, Schiffe durchzubringen, auch während die Insel unter so schwerem Beschuss stand, für die Führung ermutigend, auch für die Leute in den Befestigungen und an der Küste. Diese Chance ergab sich aus der Zusammenarbeit zwischen den Luftstreitkräften der Insel und denen der Wüste. Admiral Cunningham schrieb damals an die Admiralität und wies nachdrücklich darauf hin, dass, «wenn man die Luftstreitkräfte bei Seekriegsoperationen einsetze, auch wirklich genügend Flugzeuge zur Verfügung gestellt werden sollten, um die Kontrolle über das zentrale Mittelmeer zu gewährleisten, wo wir im Moment kein Kriegsschiff besitzen. Es ist äusserst wichtig, dass der Feind die Anzahl unserer Flugzeuge unmittelbar deutlich zur Kenntnis nehmen kann, damit ihm unsere Schwächen verborgen bleiben, die ihm, wenn er darüber Bescheid wüsste, ermöglichen würden, sich in seinem Zielgebiet so festzusetzen, dass wir niemals mehr unsere gegenwärtige Stellung zurückgewinnen könnten.»

Er war besorgt über den Druck, der auf seine Streitkräfte wegen der neuen Erfordernisse im Fernen Osten ausgeübt wurde, und wusste genau, dass eine Invasion Maltas immer noch im Bereich des Möglichen lag, gerade zum jetzigen Zeitpunkt, wo er den Italienern keine Schlachtschiffe entgegenstellen konnte. «Wenn es uns misslingt, in den nächsten Monaten die schweren Schiffe des Feindes von der Erringung der Vorherrschaft im Mittelmeer abzuhalten, wird er seinen Kräften in Nordafrika Verstärkungen bringen können und in der Lage sein, Malta in Besitz zu nehmen und unsere Kräfte im Nahen Osten zu bedrohen.» In völlig zutreffender prophetischer Vorausschau schrieb er: «Unser Eindringen in Europa kann von Nordafrika aus erfolgen. In Europa aber müssen wir Deutschland schlagen. Deshalb muss die Aufrechterhaltung der Vorherrschaft auf diesem Kriegsschauplatz unser wichtigstes Ziel sein. «Aufrechterhaltung der Vorherrschaft hiess Aufrechterhaltung der Position auf Malta, denn ohne die Insel war das ganze Meer und wahrscheinlich der Krieg verloren.

Da Force K auf *Penelope* und drei Zerstörer zusammengeschrumpft und die Flugplätze der Insel wegen ständiger Bombardierung und des schlechten Wetters weitgehend ausser Funktion waren, mussten sich die Verhältnisse auf der libyschen Konvoi-Route unvermeidlich ungünstig entwickeln. Die Konvois des Feindes, die einmal von der ganzen italienischen Schlachtflotte und sonst regel-

mässig von schweren Kreuzern und einem Schlachtschiff geleitet wurden, kamen durch, so dass die Achsenmächte ihre Stärke in Bezug auf Treibstoff-, Waffen- und Truppennachschub wiedergewannen. Die Briten andererseits hatten nun grösste Schwierigkeiten mit ihrer Nachschublinie in der Wüste. Der westlichste Hafen, Bengasi, war bei früheren britischen Bombardements so schwer beschädigt worden, dass es lange dauerte, bis er wieder brauchbar war. Mehr als einmal geschah dies während des Wüstenkrieges: Die eine Seite baute Nachschublinien auf und warf den Feind zurück; dann zogen sich die Linien zu weit auseinander, und im Gegenzug baute jetzt der Feind, im Vorteil kürzerer Verkehrswege, seine Nachschublinien auf, wodurch sich die Waagschale wieder hob.

Malta war das Zünglein an der Waage bei diesem Vorgang. Wenn, wie im Moment, seine Schlagkraft fast erschöpft war, musste man mit dem Schlimmsten rechnen. Mit genügend Treibstoff und neuen Waffen drang Rommel am 21. Januar in der Wüste vor und eroberte acht Tage später Bengasi zurück. Am 6. Februar waren die Engländer auf eine Linie ein paar Kilometer westlich Tobruk zurückgefallen, und der grösste Teil der Cyrenaika ging verloren. Das bedeutete, dass jeder Konvoi von Alexandria nach Malta jetzt den Korridor durchfahren musste, der von Kreta im Norden und den Flugplätzen der Achse auf dem Bengasivorsprung im Süden kontrolliert wurde. Malta war allem Anschein nach in die Zange genommen und musste angesichts einer übermächtigen Luftwaffe und unter der Drohung der jetzt einzigen Schlachtflotte im Mittelmeer mit einer Invasion rechnen.

Warten auf die Invasion

In einer Neujahrsansprache im Radio an die Bevölkerung Maltas hatte der Gouverneur eine Vorausschau auf mögliche Ereignisse und detaillierte Anweisungen für das Verhalten im Falle einer Invasion gegeben. Die Kirchenglocken, die bisher zur Entwarnung nach Luftangriffen geläutet wurden, sollten jetzt nur läuten, wenn eine Invasion drohte. Das wäre ein ausreichend deutliches Zeichen für jeden, wo er sich auch befand, da Malta Hunderte von Kirchen besitzt und nur einem Stocktauben das Gedröhn entgehen konnte, wenn alle gleichzeitig erklangen. Nach Möglichkeit sollten alle zu Hause bleiben, jedenfalls innerhalb ihres eigenen Dorfes und ihrer Stadt, und die Strassen mussten unverzüglich geräumt werden. Die «Schutzbeauftragten» in jedem Bezirk sollten von der Zentralverwaltung auf dem Laufenden gehalten werden und die Kontrolle in ihrem Gebiet ausüben. Diese «Schutzorganisation» war 1940 aufgebaut worden, völlig getrennt von der eigentlichen Polizei und den Luftschutzwarten, und bestand aus Bürgern in verantwortlichen Stellungen, sehr häufig Angehörigen des Rechts- oder Gesundheitswesens, die stets von den Priestern des Kirchspiels unterstützt wurden. Sie besaßen bereits die Kompetenz, Gebäude für Flüchtlinge zu beschlagnahmen, den Bau von Luftschutzbunkern anzuordnen und die Ausgabe lebenswichtiger Gebrauchsgüter durch die örtlichen Läden zu überwachen. Sie mussten jetzt auch die Verfügung über Vorratslager erhalten, um jeder Art von Notfällen in ihrem Bezirk begegnen zu können. Wie in Grossbritannien waren Wegweiser und Meilensteine schon längst entfernt oder ihre Schrift gelöscht worden, so dass jedenfalls ein Eindringling, der sich in dem dädalusartigen Labyrinth der maltesischen Städte und Dörfer verirrt, verloren und wahrscheinlich dem Tod geweiht war, wie vor 300 Jahren ein unwillkommener Besucher von der Berberküste verloren und dem Tod geweiht war.

Tatsächlich erwog man jetzt in den Hauptquartieren der Achse «Operation Herkules». Sie war vor Ende des Frühjahrs Gegenstand von Gesprächen zwischen Hitler und Mussolini persönlich am 30. April auf dem Berghof. Ein auffälliger Begleitumstand dieses Treffens der beiden Diktatoren und ihrer Stäbe, der zeigt, wie schlecht die oberste Führung der Achse koordiniert war, lag in der Tatsache, dass zwar Generäle und Feldmarschälle beider Seiten anwesend waren, aber

keine Admiräle. Da «Operation Herkules» zuoberst auf der Tagesordnung stand, ist dies zumindest erstaunlich, wenn es nicht einfach daraus zu erklären ist, dass Hitler einen Angriff auf Malta und dessen Eroberung niemals für möglich hielt. Die Italiener drängten auf eine möglichst baldige Invasion, und in der Tat war jetzt der günstigste Augenblick, den man wählen konnte. Indessen hatten Malts RAF-Bomber, Träger-Torpedoflugzeuge und U-Boote den italienischen Marinestäben gehörigen Respekt eingeflößt, wenn auch die britische Mittelmeerflotte zusammengeschrumpft war. Die Möglichkeiten der Insel gegen Überwasserschiffe waren beachtlich, wenn der Feind keine Kriegsschiffe besass, die Insel in Schach zu halten. Trotz aller Argumente jedoch, die zugunsten der Operation vorgetragen wurden, betrachtete Hitler sie weiterhin mit kaum verhülltem Misstrauen. Aus den zahlreichen Luftaufnahmen konnte er ersehen, dass die Insel für die Landung von Lastenseglern ganz ungeeignet war, und ihre gewaltigen Befestigungen waren nicht dazu angetan, Vertrauen bei einem möglichen Angreifer zu erwecken, selbst wenn die meisten, ausser den Victoria-Linien, noch vor dem 19. Jahrhundert erbaut waren.

Hitler hatte wahrscheinlich das Gefühl, dass er durch die Abzweigung von Luftwaffenkräften und U-Booten zum Mittelmeerschauplatz schon so viel getan hatte, wie er sich im Moment leisten konnte. Sollte doch Rommel erst seine grosse Offensive, Deckname «Theseus», in der Wüste beginnen, dann wäre immer noch Zeit, einen Sieg vorausgesetzt, sich wieder «Herkules» zuzuwenden. Ende April jedenfalls war er soweit, dass er, im Vertrauen auf Kesselrings Überzeugung, dass «Malta völlig ausgeschaltet war», mit Mussolini über einen Angriff auf Malta endlich zu einer Verständigung kam; doch sollte das erst nach Rommels Offensive in der Wüste sein, deren Beginn auf den 26. Mai festgesetzt wurde. Rommel drängte darauf, direkt nach Ägypten hinein vorzustossen, die Italiener allerdings, die die Problematik der Nachschublinien kannten, waren vorsichtiger, so dass man sich auf einen Kompromiss einigte. Wenn alles gutging, sollte die Wüstenoffensive vor Ende Juni an der ägyptischen Grenze haltmachen, wonach dann alle Kräfte gegen Malta eingesetzt werden mussten. Das vorläufige Datum für die Invasion der Insel wurde auf den 10. Juli festgelegt.

Was Hitler an der Operation gegen Malta vor allem bedenklich stimmte, war die Tatsache, dass es sich weitgehend um eine italienische Angelegenheit handelte – in Bezug auf Truppen, Schiffe, Landepunkte –, so dass er guten Grund hatte, einen Fehlschlag zu erwarten. Der Krieg musste in Russland gewonnen werden. Die deutschen und italienischen Luftstreitkräfte sollten Malta nur wei-

terhin bis zu einem solchen Grad zermürben, dass es völlig ausgeschaltet war – was er, trotz Kesselring, noch einigermaßen bezweifelte. Tatsächlich hätte er Rommel liebend gern in Ägypten gesehen, um dort im Osten das andere Ende der Zange für seinen Hauptgegner zu bilden, doch nicht auf Kosten einer aufwendigen Luft- und Seeoperation, die die Italiener möglicherweise verpfuschten. Nach aussen hin freilich durften die empfindlichen Italiener nicht verletzt werden. Man musste ihre verständliche Betroffenheit über die schweren Verluste ihrer Kriegs- und Handelsflotte durch das Versprechen künftiger Aktionen – allerdings erst nach einem Sieg in der Wüste – besänftigen.

Lebenswichtiger Treibstoffnachschub traf immer noch in Malta ein, freilich nur das nackte Existenzminimum, herbeigeschafft durch schnelle Einzelschiffe wie *Breconshire* und *Glengyle*, doch konnten sie nur bei Dunkelheit ein- und ausfahren. Am Tag herrschten Sturzbomber und Jäger aus Sizilien, wobei diese jetzt wegen des Fehlens einer Jägerabwehr so dreist waren, dass einzelne Jäger sogar kleine Dörfer terrorisierten, indem sie ihre staubigen Strassen entlangflogen und mit ihren MGs alles, was sich darauf bewegte, unter Feuer nahmen. Ein Flottenzerstörer, *Maori*, eines der wenigen noch übrigen Eskortenschiffe für *Penelope*, wenn dieses Restschiff der Force K einem einfahrenden Konvoi Geleitschutz gab, wurde getroffen und sank in Grand Harbour.

Der U-Boot-Stützpunkt auf Manoel Island stand unter äusserst heftigem Beschuss, Landminen hatten grosse Teile der Anlagen an der Küste und der Wohnanlagen zerstört. Der letzte funktionstüchtige Minenräumer der Flotte war von MG-Garben durchlöchert und konnte nur nachts eingesetzt werden. Der erste Abschnitt der Aufgabe der Luftwaffe – die Flugplätze und Flugzeuge ausser Gefecht zu setzen – war allem Anschein nach einigermaßen durchgeführt. Ein Minimum von vier monatlich einlaufenden Schiffen galt als notwendig, um Malta am Leben zu erhalten. Im Januar war diese Norm erfüllt worden, doch schien das fast mit jedem Tag des folgenden Monats schwieriger zu werden. In einer grossen Anstrengung, die *Breconshire* und drei leere Frachter bei Neumond aus Malta auslaufen zu lassen und gleichzeitig einen Konvoi hineinzubringen, ordnete Cunningham am 12. Februar den Flak-Kreuzer *Carlisle* und acht Zerstörer als engeren Geleitschutz für drei schnelle Frachter an. Nicht einer der Frachter erreichte Malta. Da die Flugplätze der Achse jetzt den ganzen Bengasivorsprung kontrollierten, war jeder Konvoi fast einen ganzen Tag lang westlich Kretas ohne Jägerschutz, und gleichzeitig verringerte sich das Ausmass einer Jägersicherung von Malta aus in der Endphase der Fahrt des Konvois Tag für Tag. Luftangriff nach Luftangriff, von einer Wucht, wie sie bisher auf See selbst während der Schlacht um Kreta unbekannt war, führte dazu, dass trotz

des heftigen Abwehrfeuers des Kreuzers und der Zerstörer ein Frachter nach dem anderen durch die Bomber versenkt wurde. Der letzte, dessen Maschinen durch die Explosion eines nahen Einschlags beschädigt wurden, musste selbst versenkt werden, da es keine Chance gab, ihn vor Tageseinbruch nach Malta abzuschleppen. Das Einzige, was bei dieser Operation glückte, war die Verbringung der leeren Schiffe mit Einschluss der wertvollen *Breconshire* zu den Alexandria-Streitkräften und ihre sichere Ankunft in diesem Hafen. Es kam wenig überraschend, dass vor Ende Februar neue Richtlinien, den Verkauf von Brot und Mehl betreffend, ausgegeben wurden. Der Grund, weshalb man nicht schon früher etwas Derartiges versucht hatte, war vielleicht der im vergangenen Herbst über das Thema Rationierung erstellte Allgemein-Bericht, der betont hatte, wie unerwünscht eine Rationierung von Brot, dem «Grundnahrungsmittel der Malteser», sei. Die neuen Richtlinien bedeuteten aber nicht viel mehr, als dass die Leute jetzt nur bei dem Bäcker kaufen durften, bei dem sie registriert waren, dass die Herstellung keiner anderen «Mehlprodukte» (Pasteten, Kuchen, Gebäck) erlaubt war und dass Spaghetti, die bei den Maltesern ohnehin nicht so beliebt sind wie in Italien, rationiert wurden. Aber es war klar, dass das dicke Ende bald nachkommen und die Rationierung von Brot zwangsläufig in Kürze erfolgen würde. Der blühende schwarze Markt und die Schlangen sich streitender Menschen vor Bäckereien und Brotkarren beeinträchtigten die Moral mehr, als es eine Rationierung je vermocht hätte. Noch vor Ende April sah sich der Gouverneur, Sir William Dobbie, veranlasst, diese unpopuläre, doch längst fällige Anordnung zu treffen. Freilich war ein wenig Weizen auf der Insel gewachsen, doch längst nicht genug für eine Bevölkerung, die sich zuerst unter der Herrschaft der Ritter vervielfacht und dann mit der Verbesserung der Hygiene, der ärztlichen Versorgung und, nicht zu vergessen, der durch die Anwesenheit der Briten erfolgten Vermehrung der Arbeitsplätze explosionsartig ausgedehnt hatte. Getreide zur Ernährung der Bewohner war immer schon ein Hauptproblem gewesen. Nicht einmal vor der Ankunft der Ritter im 16. Jahrhundert hatten die Inseln genügend produziert, um den lokalen Bedarf zu decken. In der Vergangenheit hatte der Orden der Johanniter ein besonderes Arrangement getroffen, nach dem Malta als Teil des Königreichs Sizilien galt, und war so in der Lage, Getreide zollfrei aus dieser Kornkammer des Römischen Reiches einzuführen. Oft aber hatten die Galeeren Maltas, wenn es doch einmal schlechte Ernten im Norden gab, die islamischen Schiffe mit ihren Getreidelasten auf den nordafrikanischen Routen angegriffen, ja sogar manchmal sizilianische Schiffe

gekapert, die versuchten, ihren Lieferpflichten für Malta zu entkommen und das Getreide zu besseren Preisen woanders zu verkaufen. Hungersnöte waren in jenen Jahrhunderten nicht unbekannt, das Wort selbst hatte für die Malteser noch einen unheilvollen Klang behalten. Unter den Engländern, die sich aus dem Empire leicht mit billigem Getreide versorgen konnten, war das fast vergessen worden, stieg jedoch während dieser zweiten Belagerung wieder aus der Tiefe der Erinnerung herauf.

Weizen musste jetzt mit der «geringstmöglichen Verlustrate» (5%) gemahlen und dann mit Mais und Gerste gemischt werden. Wie schon erwähnt, war es in den Mühlen schon Usus geworden, Kartoffelmehl beizumischen, doch das jetzt erzeugte Brot zu essen, kam die Leute hart an, deren Hauptnahrungsmittel es war und die unter normalen Bedingungen an warme, knusprige Stangen Weissbrot gewöhnt waren. (Die Ankunft des Lieferwagens vom Bäcker in einem maltesischen Dorf, der die Luft mit dem Duft der Brotlaibe frisch aus dem Backofen erfüllt, ist immer noch eines der wichtigsten Alltagsereignisse im dörflichen Leben.) Jetzt wurde es dunkel und grob, ja Anfang Mai wurde die Zuteilung auf unter ein halbes Rotolo pro Person festgelegt (weniger als 400 g).

Die Nahrung beschäftigte allmählich die Leute in Gedanken bis zur Ausschliesslichkeit, mit Ausnahme vielleicht des Überlebens. Kartoffeln waren nach ihrer Einführung durch den ersten britischen Kommissar Alexander Bell (ein Kapitän Nelsons) im 19. Jahrhundert eines der wichtigsten Ackerbauerzeugnisse der Insel und in den dreissiger Jahren sogar ein Hauptausfuhrartikel geworden. Aber 1942 musste die gesamte Kartoffelernte von der Regierung aufgekauft und dann zu einem niedrigen Subventionspreis rationiert wieder abgegeben werden. Kartoffeln trieben in Maltas Boden nicht. Daher musste man Saatkartoffeln einführen. Der Verlust eines Schiffes, das die gesamte Saat für 1942 geladen hatte, führte zu einer akuten Mangelsituation.¹

Anders als die Einwohner nördlicher Städte litten die Malteser im Krieg nicht an einem Mangel an Vitamin C, doch stand auch dies auf einer Insel, die normalerweise eine Schatzkammer von Früchten und Gemüse ist, nur gerade noch ausreichend zur Verfügung. Ganze Bezirke waren vom Militär beschlagnahmt, Höfe von Bomben zerstört worden, es herrschte wegen der Einberufung so vieler junger Männer Arbeitskräftemangel, und im Frühjahr 1942 war kaum ein Teil der Insel für Leute auf offenem Feld während des Tages sicher. Die über das Land Streifendenjäger aus Sizilien kamen bis auf Meereshöhe herunter, wandten sich wieder um und flogen über die felsigen Klippen herauf, um mit MGs die Beton-Geschütz bunker zu beschliessen, die oft zu ihrer Abwehr instal-

liert worden waren. Und auch «Bauernschiessen» war immer Bestandteil des täglichen Ausflugs nach Malta.

Als die Belagerung sich in diesem schrecklichen Frühling und Sommer immer enger zusammenschloss, wurden selbst die einfachsten Güter so knapp wie sonst Luxusartikel. *Soppa ta l'Armla*, «Witwensuppe», die so hiess, weil selbst die ärmste Bauernwitwe sie auf dem Plätzchen hinten in ihrem Haus noch kochen konnte, wurde zum Traum der Feinschmecker. Sie bestand aus Gemüse, die gerade zur Hand waren, einem Ei, das im letzten Moment vor dem Verzehr hineingeschlagen wurde, und Quark, aus Schafs- oder Ziegenmilch hergestellt. Aber jetzt erzielten Eier schwindelnde Preise, eine einzige Bohne kostete vielleicht einen Penny, und die vertrauten Ziegenherden, Merkmale der maltesischen Landschaft, waren böse dezimiert oder hatten sich in die Hügel und abgelegenen Weiler verzogen. Nicht länger kamen sie in Rudeln mitten in die Wohngebiete wie Sliema und Valetta, mit pendelnden vollen Eutern, und trabten über die von Menschenhänden gemachten Stufen und durch die Gassen, um sich über Kannen auf den Türschwellen melken zu lassen. (In Valetta, wo einige Häuser viele Stockwerke besaßen, mussten diese dann Hunderte von Stufen bis zu den Türen der Kranken und Bettlägerigen hinaufgetragen werden.) Schweine und Kaninchen waren ganz verschwunden oder mussten mit einer Schrotflinte bewacht werden, und Katzen, die abgehäutet und ohne Kopf und Schwanz wie Kaninchen aussehen, tauchten in zahlreichen Kochtöpfen auf. Noch später im Jahr war die Frucht der Feigendistel und des Johannisbrotbaums, sonst Tierfutter, ebenso begehrt wie die normalerweise reichlichen Obstsorten der Insel. Dieses Jahr war die Witterung den Zitronenbäumen sehr ungünstig gewesen. Man hatte überdies viele zum Schutz in engen Gründen alter aufgelassener Steinbrüche untergestellt, wo sie entweder vom Regen ruiniert oder geplündert wurden.

Eine seltsame Begleiterscheinung der Belagerung war der Umstand, dass sich unter den so heiss begehrten importierten Lebensmitteln in den Frachtern auch Büchsenfisch befand, vor allem Sardinen und Thunfisch. Man verlangte tatsächlich besonders danach, als der «Hauptnahrung des Arbeiters». Man hätte denken können, dass eine Insel ihren Bedarf durch ein bisschen Fischfang doch decken können müsste. Aber kein Fischerboot konnte sich nach draussen wagen, auch standen nur wenige überhaupt zur Verfügung, da die meisten an ihren Anlegeplätzen gesunken oder in den Schuppen rund um Marsa am inneren Ende von Grand Harbour bombardiert und zerstört worden waren. Überdies gab es immer nur sehr wenig zum Fang geeignete Fische. In der Nähe der maltesischen

Inseln, die auf dem Unterwasserlandrücken zwischen dem östlichen und westlichen Mittelmeer liegen, befinden sich keine Fischbänke, und der Fang der beiden am besten geeigneten Fische in der Nachbarschaft, des *lampuki* und des *dentici*, ist von der Jahreszeit abhängig. Bootsfischerei bei Nacht war unmöglich, weil ein Scheinwerfer oder eine Acetylen-Lampe benötigt wurde, um Tintenfische oder fliegende Fische anzulocken. Das Wasser des Mittelmeers ist jedenfalls biologisch erschöpft und zu salzhaltig, um Fische wie die grossen Ozeane zu ernähren. Ausser an ganz wenigen Stellen, wozu Malta nicht gehört, sind die «frutti di mare», die der Reisende so geniesst, ganz und gar nicht üppig vorhanden. Der Schwertfisch der Strasse von Messina und der Thunfisch, der jedes Jahr dicht an die Küste Siziliens herankommt, um zu laichen, wagen sich nicht weit in den Süden.²

Knappeit an Ziegenmilch führte zu verstärkter Nachfrage nach Büchsenmilch, wobei gesüsste Kondensmilch bei Müttern für ihre Kinder besonders beliebt war. (Die im Krieg erworbene Vorliebe für Dosenmilch blieb den Inselbewohnern. Noch viele Jahre später, als Kuhmilch ebenso wie Ziegenmilch längst wieder erhältlich war, zogen viele Dosenmilch im Tee oder Kaffee vor.) Auch der zunehmende Mangel an inländischem Fleisch und die begrenzten Mengen verfügbaren Gefrierfleisches hatten grössere Nachfrage nach Büchsenfleisch, vor allem Rindfleisch, zur Folge. Wie die meisten mediterranen Völker waren die Malteser niemals grosse Fleischesser, doch trotzdem war die Knappeit so einschneidend, dass kein Tier ohne Bewachung sicher war. Ein Bauer fuhr einmal mit seinem Wagen bei einem Luftangriff den steilen Hügel Rinella Hill im Dorfe Kalkara hinauf. Er hatte das Missgeschick, dass sein Pferd ausglitt und an der Deichsel stürzte. Es gelang ihm nicht, es wieder auf die Beine zu bringen, und da er im Umkreis niemanden fand, alle waren ja im Bunker, ging er zu Fuss nach Hause, um einen seiner Söhne zu Hilfe zu holen. Als sie zurückkamen, war die Strasse immer noch menschenleer, der Wagen stand in der Mitte, aber das Pferd war verschwunden. Er rechnete auch nicht damit, es irgendwann an der Deichsel eines anderen Wagens wiederzusehen.³

Doch auch in dieser Zeit erhielt Malta stets seine andere wichtige Rolle als Zwischenstation für Flugzeuge von Grossbritannien in den Nahen Osten aufrecht, obwohl die Flugplätze trotz der unaufhörlichen Arbeit britischer Soldaten und maltesischer Pioniere sich unaufhörlich verschlechterten. Nacht für Nacht, mit Landungen unter oft unglaublichen Umständen, floss dieser Verkehr stetig, um lebenswichtigen Nachschub für den Wüstenkrieg zu gewährleisten. Nicht nur

Kampfflugzeuge nahmen diesen Weg, sondern immer auch der «zivile Flugdienst», die «British Overseas Aircraft Corporation», mit unbewaffneten Maschinen, die wichtige Güter zur Insel brachten und Kranke und Verwundete herausholten, um die örtlichen Lazarette zu entlasten. Luft-Vizemarschall Lloyd, damals der kommandierende Offizier der Luftstreitkräfte auf Malta, hatte seinen Vorgesetzten in Kairo bereits darauf hingewiesen, dass die Lage auf Malta zusehends ernster wurde: ständiger Alarm, Maschinen, die auf dem Boden schon wieder beschädigt wurden, während sie auf Reparatur warteten. 17 Wellington-Bomber wurden im Moment repariert und fielen so für die Abwehr von nächtlichen Bombenangriffen aus. Die Hurricanes wurden, wie man schon lange wusste, von den neuen Messerschmitts abgehängt, und obwohl sie mit dem Einsatz aller Kräfte kämpften, musste er doch melden, dass der Feind rasch die Luftüberlegenheit gewinnen würde. Mit grösster Dringlichkeit forderte er einige Spitfires an. Fast gleichzeitig gab Admiral Cunningham seinen Stabschefs zu verstehen, dass, falls nicht die Luftsituation über Malta erheblich geändert und die militärische Situation in der Cyrenaika verbessert werden könnte, jeder Versuch, einen Konvoi nach Malta durchzubringen, vergeblich sein würde. Er erhielt die Antwort, Malta sei als Störfaktor für die feindlichen Nachschublinien und als Zwischenstation für Flugzeuge in den Nahen Osten von so grosser Bedeutung, dass praktisch jeder Schritt, es zu halten, gerechtfertigt sei. Er solle sich «durch kein Risiko für die Schiffe abschrecken lassen.»

Cunningham hatte zu diesem Zeitpunkt bitter wenig Schiffe, um sie überhaupt einem Risiko aussetzen zu können. Doch zeitigte sein Hinweis zusammen mit dem des Luft-Vizemarschalls und den regelmässigen Meldungen des Gouverneurs zur Lage der Insel einige Wirkung. Zunächst wurden die Kompetenzen für Malta geändert. Sie waren früher zwischen dem Gouverneur und den Oberkommandierenden der See- und Luftstreitkräfte geteilt gewesen; jetzt wurden alle Truppen auf Malta dem Oberkommando Nahost unterstellt. Das hiess, dass alle drei Oberkommandierenden sich jetzt in die Verantwortung für die Insel teilten, was ein hohes Ausmass an Kooperation zwischen den drei Waffengattungen garantierte. Das zeigte sich recht deutlich beim nächsten Konvoi, der nach Malta fahren sollte. Das zweite Ergebnis dieser dringlichen Meldungen war die schliessliche Stationierung von Spitfires auf Malta durch das Luftwaffenministerium. Force H in Gibraltar, die immer noch keinen modernen Flugzeugträger mit gepanzertem Deck besass, der ohne allzugrosses Risiko in Reichweite der Luftstreitkräfte der Achse operieren konnte, wurde immerhin durch zwei alte Flugzeugträger aus der Vorkriegszeit, *Argus* und *Eagle*, verstärkt. Am

7. März wurden 15 Spitfires von einer recht sicheren Position im zentralen Mittelmeer aus (etwa südöstlich Mallorcas) zur Insel geflogen. Alle kamen wohlbehalten an. Ein Augenzeuge erinnert sich: «Sie kamen an und schwenkten ihre Flügel, als wollten sie sagen: ‚Na also, Jungs, da sind wir.‘» Die vom Krieg sehr zerzausten Hurricanes waren in der Luft, um ihre Landung zu sichern und Messerschmitt-Eindringlinge abzuwehren. Ihre Ankunft war freilich in Sizilien nicht unbemerkt geblieben. Nachts brach die Hölle über den Flugplätzen los. Die Malteser hatten schon von ihrem Kommen gewusst, vielleicht lange bevor der erste deutlich erkennbare Umriss des berühmtesten Jägers der Welt vom Meer her über den Klippen der Insel auftauchte. Sie mussten aber noch drei Tage warten, erst dann sahen sie sie zum Gefecht aufsteigen.

Am 10. März wurde die Überlegenheit, die die Messerschmitts über die Hurricanes gewonnen hatten, zu ihren Ungunsten umgekehrt. Menschenmengen waren wieder einmal auf den Strassen und den Wällen, gerade wie in den ersten Tagen, und klatschten und jubelten zu den Einzelkämpfen in der Luft. Zwei Messerschmitts wurden abgeschossen, bei weiteren zwei war der Abschuss wahrscheinlich, eine wurde beschädigt. Weitere 16 Spitfires wurden vor Ende des Monats eingeflogen. Aber Feldmarschall Kesselring hatte den Stabschef des Fliegerkorps II, Oberst Deichmann, angewiesen, einen endgültigen letzten Schlag zu führen, und zwar am 20. Alles musste zur Ausschaltung Maltas eingesetzt werden, ohne Rücksicht auf Kosten an Menschen oder Maschinen. Sogar Fliegerkorps X wurde von seinen Aufgaben im östlichen Mittelmeer und der Wüste zu diesem Zweck abkommandiert. Die Hoffnung, die die Spitfires den Inselbewohnern einflössten, war nur eine vorübergehende Illusion gewesen.

Konvoi

Am selben Tag, der von Kesselring als Endtermin für den Beginn des totalen «Blitz»-Angriffs bestimmt war, lief ein Konvoi aus Alexandria mit Bestimmung Malta aus. Er bestand aus drei schnellen Frachtern, der *Clan Campbell* (aus dem Februar-Konvoi seinerzeit durch Bombenschaden ausgeschieden), der *Pampas*, der norwegischen *Talabot* und der schlachterfahrenen *Breconshire*, einem Schiff, dessen Namen für die Insel bereits zum Alltag gehörte. Der Flak-Kreuzer *Carlisle* und sechs Zerstörer bildeten den engeren Geleitschutz, während Konteradmiral Vian auf *Cleopatra* zusammen mit zwei weiteren leichten Kreuzern, *Dido* und *Euryalus*, und vier Zerstörern den äusseren Schutz stellte. Als Vorhut des Konvois schwärmten Zerstörer der «Hunt»-Klasse zur Abwehr von U-Booten nach Westen Richtung Tobruk aus. Dieser Typus eines in Serie hergestellten kleinen Zerstörers mit seinen sechs steilwinkligen, vierzölligen Zwillingsgeschützen, ausgerüstet mit Oerlikons und Granatwerfern, bildete das Rückgrat so manchen Geleitzuges im Krieg. Im Mittelmeer, wo Flak-Feuerkraft alles bedeutete, stellten sie ihren Wert immer wieder unter Beweis.

In Abwicklung der engen Zusammenarbeit der drei Waffengattungen bei der Fahrt dieser Schiffe zur Insel wurden zahlreiche Ablenkungsmanöver, Scheinangriffe und tatsächliche Bombenangriffe durchgeführt. Das Heer stiess vor, um feindliche Flugplätze in der Wüste zu bedrohen, die Longe Range Desert Group griff Landeplätze weit hinter den Linien der Achse an, während die RAF Flugplätze auf Kreta und der Cyrenaika attackierte, um die Flugzeuge niederzuhalten. Jägerschutz wurde so weit wie möglich im Mittelmeer etabliert, und der kleine Hafen Derna auf dem Wulst von Bengasi wurde zwei Nächte lang scharf angegriffen. Alle diese Ablenkungsmanöver trugen zu einer höchst willkommenen und ungewöhnlich störungsfreien Fahrt des Konvois und seines Geleitschutzes durch die «Strasse der Bomben», die Gewässer zwischen Kreta und der Cyrenaika, bei. Ein Schiff der «Hunt»-Klasse in der Vorhut des Konvois wurde von einem U-Boot am 20. Tag torpediert und versenkt, doch sonst ging ihre Weiterfahrt nach Malta ohne Verwicklungen vonstatten. Trotzdem war der Konvoi nicht unbemerkt geblieben, denn Junkers-Transportmaschinen, die auf ihrer regulären Route zwischen Kreta und der Cyrenaika flogen, mussten natürlich die gewundenen Kielwasserstreifen der Frachter in der klaren See und die

krausen Wellenmuster der Zerstörer, die sie im Zickzack begleiteten, entdecken. Das war am Abend des 21.

Kurz nach Mitternacht vom 21. auf 22. März meldete das U-Boot P 36 aus Malta, auf Patrouille vor Tarent, dass Zerstörer und schwere Schiffe den Hafen verliessen. Admiral Iachino stach auf seinem Flaggschiff *Littorio* (mit neun 15-Zöllern und zwölf Sechs-Zöllern) in See, zusammen mit zwei schweren Acht-Zoll-Kreuzern, *Gorizia* und *Trento*, dem leichten Kreuzer *Bande Nere* und vier Zerstörern. Sie nahmen Kurs nach Süden, um den Konvoi abzufangen.

Um 8 Uhr morgens am 22. vereinigten sich der Sechs-Zoll-Kreuzer *Penelope* und der Flottenzerstörer *Legion* aus Malta mit Vian. Seine Streitmacht war nun vollständig und steuerte mit dem Konvoi und seiner engen Eskorte auf Malta zu – noch betrug die Entfernung etwa 400 km –, im Norden das Ionische Meer, im Süden die Bucht der Grossen Syrte, die sich vor Libyen erstreckt. Sie befanden sich jetzt ausserhalb der Reichweite ihres Jägerschutzes, Kriegsschiffe waren unterwegs, sie abzufangen, und jeden Moment musste man mit Luftangriffen rechnen.

Früher hätte Vian mit Sicherheit weitere Sicht-Meldungen von der Luftaufklärung aus Malta bekommen – über Kurs, Geschwindigkeit und Zusammensetzung der feindlichen Streitmacht auf dem Meer. Aufgrund der übermächtigen Angriffswelle, die zur Zeit über die Insel niederging, konnte sich aber kein Flugzeug in die Luft erheben, um die einzelne Meldung von P 36 fortzuführen. Die Luftangriffe begannen 9.30 Uhr, italienische Bomber stiessen gegen den Konvoi und seine Eskorte vor. Sie kamen aber weit auseinandergesogen und waren, abgeschreckt vom Feuer der Eskortenschiffe, nicht allzusehr zu fürchten. Auch gab es keine Bombenangriffe aus grosser Höhe. Aber später am Tag nahm die Luftwaffe das Heft in die Hand: Da vergass man schnell den sporadischen Alarm vom Vormittag. Man schätzte später, dass im Verlauf des Tages 150 Maschinen insgesamt den Konvoi angriffen.

Konteradmiral Vian machten die Überwasser-Schlachtschiffe grössere Sorgen, die jetzt sicher alles daransetzten, ihn abzuschneiden. Er hatte seinen Kapitänen bereits zu wissen gegeben, dass «der Konvoi nach Malta weiterfahren würde, auch wenn die Überwasserschiffe aufeinander stossen sollten», komme was wolle. Der Ablauf jeder Art von Gefecht, das sich ergeben mochte, war lange geübt worden, unter verschiedenen Bedingungen von Wind und Wetter und mit Rücksicht auf alle möglichen Zusammensetzungen der gegnerischen Streitmacht. Aber sicher hatten sich die am kommenden Kampf Beteiligten, der das taktisch brillianteste Seegefecht des 2. Weltkriegs werden sollte, kaum vorge-

stellt, dass Wind und Wetter so eifrig mitspielen würden. Weit entfernt in der Wüste blies ein *Khamsin* und wirbelte Staubwolken vor sich her, ein typischer Frühlings*khamsin*, der Malta als heftiger Südost-Schirokko erreichen würde. Beschattende Flugzeuge hatten während des ganzen Tages die Schiffe niemals ausser Sicht gelassen, und 13.30 Uhr gab eines davon eine Serie von Feuerstößen über der Spur des Konvois ab. Das konnte nur ein Signal für Überwasserschiffe sein, die also ganz nahe sein mussten. 40 Minuten später meldete *Euryalus* vier feindliche Schiffe in Sicht, von Nordosten kommend. Sie waren früher dran, als Vian erwartet hatte, doch drehte der Konvoi, wie vorgesehen, mit dem engeren Geleit sofort nach Südwest ab, während Vians äusserer Schutz sich nördlich wandte, um seine Rauchwand zu legen. «Es blies eine steife Brise von Südost, die schnell auffrischte, mit rauhem, allmählich anschwellendem Wellengang.»¹ Der Wind trieb den Rauch genau vor die Vorhut der italienischen Schiffe.

Bei den vier gesichteten Schiffen handelte es sich um zwei Zerstörer und zwei schwere Kreuzer. Ausser Sicht hinter ihnen befanden sich zwei weitere Zerstörer, der leichte Kreuzer *Bande Nere* und schliesslich *Littorio*. Vian führte seine Schiffe in fünf Säulen direkt vor den Feind, während *Carlisle* und Zerstörer der Hunt-Klasse einen Rauchschild über das Kielwasser des Konvois legten. Auf eine Entfernung von 10'000 Metern eröffneten die beiden italienischen schweren Kreuzer das Feuer, das freilich Vians Schiffe nicht erwidern konnten. Der schwarze schmierige Rauch von den Schiffen seiner Vorhut trieb jetzt unter dem auffrischenden Südost stetig Nordwest in Richtung Malta und schirmte den Konvoi gut ab. Nach 15 Minuten, als seine eigenen Schiffe in Reichweite waren, eröffnete Vian das Feuer. Es gab einen kurzen Schusswechsel, dann drehten die Italiener nach Nordwesten ab. Vian meldete dem Oberkommandierenden «Feind vertrieben» und steuerte zurück auf den Konvoi zu, der jetzt unter heftigen Beschuss aus der Luft durch Junkers 88 und Stuka-Sturzbomber geraten war.

Der italienische Rückzug war auf Anweisung Admiral Iachinos geschehen. Wären die Briten überstürzt gefolgt, so wären sie unter Beschuss der *Littorio* gekommen. Wegen seines Salzgehalts gerät das Mittelmeer schneller als alle anderen in Bewegung. Die See ging bereits hoch und spülte über die kleinen Zerstörer der Eskorte, die dem Konvoi entlang auf- und niederschaukelten. Die Geschützmannschaften wurden völlig durchnässt, während sie ihre Geschütze gegen die angreifenden Flugzeuge abfeuerten. Diese wurden umgekehrt von den Brechern und der Gischt, die über die Schiffe hinwegfegte, ständig abgelenkt.

Sogar die zentralen Entfernungsmesser und die Brücken der Kreuzer, etwa 12 m über dem Meeresspiegel, waren von hochgespritztem Schaum bedeckt. Die Schiffe waren trotzdem in besserer Lage als die der Italiener, denn sie hatten Radargeräte, während die Italiener nur optische Entfernungsmesser besaßen, die blind wurden, als sie mit voller Kraft vorausfuhren, um den Konvoi abzuschneiden. 16.48 Uhr kam die ganze Streitmacht im Nordosten in Sicht, und kurz danach meldete Vian dem Oberkommandierenden, er liege einem feindlichen Schlachtschiff, vier Kreuzern und vier Zerstörern gegenüber. Sogar so viele Jahre später kann man die Empfindungen von Cunningham und seinem Stab weit weg in Alexandria noch nachfühlen: Eine Breitseite des Schlachtschiffs war mehr als die Ijueerkraft aller Schiffe Vians zusammen.² Nach allen Erfahrungen der Seekriegsführung musste der Geleitschutz völlig aufgegeben werden, worauf sich der Feind den Konvoi und seine leichtbewaffnete Eskorte in aller Ruhe vornehmen konnte.

Vian rückte von Neuem gegen die italienischen Schiffe vor, der dicke Rauch hinter ihm wälzte sich in dichten Schwaden über die Wasseroberfläche, trieb nach Nordwesten und drängte sich zwischen die gegnerischen Kriegsschiffe. Auch konnten die Italiener auf der anderen Seite der Rauchwand nicht sehen, wie ihre Schüsse fielen, ebensowenig durften sie sich durch den schwarzen Vorhang hindurchwagen, aus Furcht davor, was sie auf der anderen Seite erwarten mochte. Zu Recht war Iachino nicht geneigt, seine schweren Schiffe durch einen Rauchvorhang aufs Spiel zu setzen, auf dessen anderer Seite feindliche Zerstörer lauerten. Die Briten dagegen, sowohl Zerstörer als auch Kreuzer, konnten schnell aus den Rauchwolken hervorschießen, ihre Geschütze oder Torpedos abfeuern und dann wieder in den Schutz des Rauchs zurückjagen. Während dieser kurzen Momente aber waren sie voll der Gefahr ausgesetzt, da sie deutlich zu sehen waren, und Vians *Cleopatra* bekam an der Brücke einen Treffer von einer Sechs-Zoll-Granate ab, und ihr Schwesterschiff *Euryalus* wurde von einer 15-Zoll Granate nur knapp verfehlt, die sie mit Splittern übersäte.

Admiral Iachino hatte zwei Möglichkeiten, wenn er den Konvoi fassen wollte, ohne in den Rauchschild einzudringen. Er konnte entweder den Rauch mit dem Wind umfahren unter Beibehaltung seines Südwestkurses oder gegen den Wind fahren und den Rauch an der Stelle umgehen, wo er schon dünner wurde und sich auflöste. Der Wind blies inzwischen schon fast mit der Gewalt eines Sturmes, und wenn Iachino sich gegen den Wind wandte, um den Rauch zu umfahren, so würden seine Schiffe mit grosser Geschwindigkeit gegen zerstörerische

Wogen ankämpfen müssen, und am Ende wären seine Entfernungsmesser blind vor Gischt und seine Schiffe vielleicht vom Sturm beschädigt, wonach er dann möglicherweise auf einen Schwarm wartender britischer Schiffe stossen würde. Er entschloss sich, seine Schiffe fest zusammenzuhalten und sich um den Rauchschild von Westen her leewärts herumzuschieben. Admiral Vian hingegen hatte auf der anderen Seite die Möglichkeiten des Gegners erwogen und war zu dem Schluss gekommen, das einem Seemann am ehesten zuzutrauende Manöver wäre, gegen den Wind zu steuern und den Rauch dort zu umgehen, wo er sich auflöste. Dementsprechend teilte er seine Kreuzer und schickte nur *Penelope* und *Euryalus* aus, ein Auge auf die Windseite zu halten.

Gegen 18.00 Uhr hatte Admiral Iachino die fransigen Ränder der Rauchwolke im Nordwesten fast erreicht und entschloss sich, kühn gegen Süden Front zu machen, wo der Konvoi sich befinden musste. Fast eine halbe Stunde lang sprangen Captain Micklethwait und Captain Poland, die die beiden Abteilungen der Flottenzerstörer befehligten, mit ihren Schiffen tollkühn wie eine «Meute bissender Terriers» nach vorne, jagten durch den Rand der Rauchwolke und feuerten ihre Torpedos ab. Zeitweise sah es so aus, als bewegten sie sich durch einen Wald von Granaten, wenn sie auf ihrem Vorstoss bis auf 2'000 m herankamen. Dabei wirkten ihre 4,7-Zoll Geschütze wie Spielzeug gegen die Acht-Zoll- und 15-Zoll-Granaten, die ringsherum explodierten. Zwei Zerstörer wurden während dieses Gefechtsabschnittes durch nahe Einschläge von *Littorio* schwer beschädigt, wobei die Geschwindigkeit des einen auf 16 Knoten reduziert und der andere zeitweise fahruntüchtig wurde. Aber beiden gelang es, später Malta glücklich zu erreichen. *Penelope* und *Euryalus* jagten zurück, nahmen am Gefecht teil, und auch die Kreuzer feuerten ihre Torpedos ab. Es gab keine Treffer.³ Doch die britischen Zerstörer, die sich bis auf 2'000 m bei ihrem Angriff näherten, ein Schwarm von Torpedos, die von *Cleopatra* abgefeuert wurden, während sie *Littorios* Bug kreuzte, und ein Treffer an seinem Flaggschiff durch eine Sechs-Zoll-Granate zwischen den Geschütztürmen am Heck – dies alles veranlasste Admiral Iachino, abzudrehen. Der Wind war inzwischen zum Sturm angewachsen, die Dunkelheit brach herein, und ohne Radar löste sich die italienische Streitmacht wohlweislich und steuerte nordwärts. Die Schlacht an der Syrte war vorbei.

Der Konvoi selbst war trotz der zahlreichen Luftangriffe, die er tagsüber über sich hatte ergehen lassen müssen, immer noch unversehrt, und seine vier Schiffe, weit auseinandergezogen und unter dem Kommando von Captain Hutchinson auf der *Breconshire*, machten gute Fahrt in Richtung Malta. Die engere

Bedeckung hatte sich geteilt, um jedes einzelne Schiff zu schützen, und fuhr mit ihnen, während Admiral Vians Streitmacht nach Alexandria zurückfuhr und dort den Willkomm erhielt, der ihr gebührte. Der Sieg an der Syrte war ein taktischer und moralischer Sieg für die britische Flotte, der ihr in ihrem geschumpften Zustand und bei ständig schlechter werdenden Nachrichten aus dem Fernen Osten sehr gut tat. Als die Schiffe in den Hafen Alexandrias einliefen, trugen sie nicht nur die Male naher Einschläge von schwerkalibrigen Granaten, sondern auch der Beschädigung durch den Südoststurm, gegen dessen beissende Wucht sie hatten zurückfahren müssen. Ausser den Schwerbeschädigten Zerstörern, die sich nach Malta begeben hatten, waren alle noch seetüchtig-

Die Italiener, deren Kampfmoral durch das Gefecht des Tages recht gelitten hatte, litten auf ihrer Heimfahrt noch mehr durch den Südost, der von ihrem Rücken her in den Golf von Tarent hineinstürmte. Einen Beweis dafür, dass Iachino klug gehandelt hatte, als er während des Gefechtes nicht in voller Fahrt in den Sturm gelaufen war, sondern die Luvseite der englischen Schiffe aufsuchte, bildete der Schaden, den seine Schiffe jetzt von dem von achtern kommenden Südost davongetragen hatten. Zwei Zerstörer gingen unter, die *Littorio* schluckte Tausende von Tonnen Wasser, und der Kreuzer *Bande Nere* wurde so beschädigt, dass er nach La Spezia auf die Werft zur Reparatur geschickt werden musste.⁴ Bei seiner Fahrt zu diesem Hafen im Norden wurde er von dem U-Boot *Urge* aus Malta torpediert und versenkt.

Zwar hatten die Italiener ihr eigentliches Ziel, nämlich den Konvoi zu versenken, nicht erreicht. Doch hatten sie ihn immerhin zu einem grossen Umweg nach Süden gezwungen, was dazu führte, dass die angeschlagenen Schiffe Malta bei Anbruch des Tages am 23. März nicht erreichten, wie es ursprünglich geplant war. Malta stand gerade unter der vollen Wucht des Schlages, der am 20. begonnen hatte und trotz des Wetters unvermindert anhielt. Wie sagte doch Luft-Vizemarschall Lloyd: «Anscheinend war jedes Flugzeug aus Sizilien nach Malta gekommen.» Trotz der Dämmerung erschienen unverzüglich Flugzeuge, um nach dem Konvoi Ausschau zu halten, und fanden ihn auch bald. Die Schiffe arbeiteten sich über die graue See, spiessten Mengen von Gischt auf, und ihre Kielwasserspuren machte sie gut sichtbar. Die Munition ihrer Geleitschiffe war während der Angriffe vom Vortag so zusammengeschmolzen, dass man ihre Reaktionen gegen angreifende Flugzeuge drastisch auf die Maschinen beschränken musste, die am niedrigsten kamen und am gefährlichsten schienen. Seit der Morgendämmerung kamen alle Schiffe unter Beschuss, die *Brecon-*

shire, Veteran so vieler Fahrten nach Malta, wurde im Maschinenraum getroffen und völlig manövrierunfähig – nur 13 km vor der Insel. Der Norweger *Talabot* und die *Pampas*, beide von einem Zerstörer eskortiert, passierten aber den Wellenbrecher und liefen zwischen 9 und 10 Uhr in Grand Harbour ein. Obwohl fast ununterbrochen Luftangriffe tobten, mit sausenden Sturzbombern, Bombensplittern überall, Jägern in der Luft kämpfend, säumte die Bevölkerung Maltas die Wälle, als die Schiffe wohlbehalten hereinkamen. Beide Frachter waren häufig nur knapp verfehlt worden. Die *Pampas* hatte aber zwei direkte Treffer von Bomben abbekommen, die allerdings nicht explodierten. Die Menschen standen, winkten und jubelten, als die Schiffe durch den Hafen fuhren. Das vierte Schiff des Konvois, *Clan Campbell*, gelangte nicht nach Malta. Schon im Februar-Konvoi war sie getroffen und manövrierunfähig geworden, worauf man sie nach Tobruk geschleppt und in Alexandria repariert hatte. Jetzt aber erhielt sie den Gnadenstoss etwa 35 km vor der Küste. Seit Tagesanbruch war sie von Flugzeugen beschossen worden. 10.30 Uhr wurde sie durch eine Bombe in den Maschinenraum versenkt. Ein Zerstörer der Hunt-Klasse fuhr neben ihr und rettete viele von ihrer Besatzung, doch der Flottenzerstörer *Legion*, der an dem Torpedoangriff auf *Littorio* aus 2'000 Metern Entfernung teilgenommen hatte, hatte Pech, als er ebenfalls zur Rettung herbeieilte. Ein naher Einschlag zwang ihn, nach Marsaxlokk zu flüchten, was ihm auch gelang, wo er aber auf Grund lief. Drei Tage später fuhr er, nachdem man ihn vorläufig wieder flottgemacht hatte, nach Grand Harbour. Dort wurde er bei einem anderen Angriff von Sturzbombern versenkt.

Der Zustand der *Breconshire* – ein Name, der bereits zu einem Synonym für Malta geworden war – war unheilbar. Alle Bemühungen, sie nach Grand Harbour zu schleppen, mussten wegen des Wetters und ihres Tiefgangs scheitern. Fast lief sie auf die Sandbank bei Delimara Point südöstlich der Insel auf, wurde schliesslich nach Marsaxlokk abgeschleppt, erhielt dort weitere Treffer und wurde in Brand gesetzt, worauf sie sich schliesslich zur Seite legte und am 27. März unterging. Ein Teil des Rumpfes ragte noch über Wasser, und Teile ihres Öl-Treibstoffes wurden später sichergestellt, indem man Rohre anlegte.⁵

Den zahlenmässig weit unterlegenen Spitfires und Hurricanes, die von mit Kratern übersäten und unaufhörlich angegriffenen Flugplätzen aus operierten, war es nicht gelungen, sie zu retten, genausowenig, wie sie oder das maltesische Sperrfeuer *Talabot* und *Pampas* retten konnten. Über 300 Bomber und Jäger waren aus Sizilien herbeordert worden, um dafür zu sorgen, dass kein Schiff des hart geprüften Konvois übrigblieb.

Der *Illustrious*-»Blitz« war mehr oder weniger eine kurze Aktion gegen ein einzelnes Schiff gewesen. Aber jetzt taumelten die Insel und ihre Einwohner unter ununterbrochenen Luftangriffen. Am 26. wurde *Talbot* getroffen, Feuer brach aus, und sie musste wegen der Explosionsgefahr der an Bord befindlichen Munition in Grand Harbour versenkt werden. Auch *Pampas* erhielt einen Treffer und ging auf Grund, wobei zwei ihrer Laderäume nicht überflutet wurden. Abgesehen von dem Treiböl, das später aus der *Breconshire* sichergestellt wurde, erreichten nur 5'000 Tonnen Ladung von den ursprünglichen 26'000 die Insel. Trotz des brillanten Seegefechts in der Grossen Syrte, trotz der darauffolgenden tapferen Kämpfe, um den Konvoi zur Insel durchzubringen, hatte Luftmacht Seemacht geschlagen.

April 1942

An und für sich war die Passage von drei von vier Schiffen nach Malta zu diesem Zeitpunkt eine aussergewöhnliche Leistung. Doch war es nicht tragbar, diese drei Schiffe dann im Schutz der Insel – zwei davon sogar in Grand Harbour selbst – noch zu verlieren. Jede Behauptung, die Air Force könnte für ausreichenden Jagdschutz sorgen, war offensichtlich unrichtig. Auch war es ganz klar, dass irgendetwas mit dem System der Entladung der Schiffe katastrophal falsch lief. *Talabot* und *Pampas* hatten am 23. März angelegt, doch erst am 26. wurden sie beide versenkt. Malta war im Grunde ein Hafen für leichte Schiffe; es gab keine Löschkais für Schiffe mit grossem Tiefgang, und hätte es sie gegeben, so wären sie jetzt ein Haufen im Hafen verstreuten Schutts gewesen. Handelsschiffe machten normalerweise an Bojen draussen im Hafen fest und wurden dann von grossen Frachtkähnen, die von Hafenschleppern zu ihnen herausgebracht wurden, entladen. Viele Frachtkähne waren jetzt gesunken und beschädigt, ebenso viele Schlepper, und eine der Ursachen für die Verzögerung bei der Bergung der *Breconshire* war der Mangel seetüchtiger Schlepper gewesen, die in dem tosenden Sturm zu ihr hätten auslaufen können. Die effektiven Entladungsmethoden, die dann für alle späteren Konvois entwickelt wurden, waren die Folge der Katastrophe mit *Talabot* und *Pampas*, die fast zwölf Stunden vor Anker gelegen waren, bevor das systematische Löschen überhaupt begonnen hatte.

Es lag auf der Hand, dass, falls Malta überleben sollte, ein festerer Griff auf die gesamte Organisation der Insel ausgeübt werden musste. Vor allem musste etwas unternommen werden, um mehr Verstärkung an Spitfires heranzuholen. Doch war dies ganz augenscheinlich nutzlos, wenn nicht die Organisation ihres Empfangs und ihres Schutzes – bis sie gefechtsbereit und in der Luft waren – ebenso forciert und verbessert wurde, wie es für die Hafenanlagen notwendig war. Wie viele Einwohner heutiger Grossstädte, die unfreiwillig – ob bewusst oder unbewusst – mit der Möglichkeit ihrer nuklearen Vernichtung leben müssen, können sich, weniger als 50 Jahre später, vorstellen, was es mit der Bombardierung Londons 1940 auf sich hatte? Von den meisten Menschen werden unangenehme Gedanken ebenso aus dem Bewusstsein verdrängt wie die stillschweigende Anerkennung ihres eigenen Todes. Wie viele Einwohner moderner Städte, kann man berechtigterweise fragen, wären überhaupt in der Lage –

in ihren termitenbauähnlichen Wolkenkratzern, völlig abhängig von einer vom Erdöl betriebenen Zivilisation –, einen Monat schweren Bombardements nach Art des Londoners 1940 zu ertragen? Malta nimmt eine kleinere Fläche als Gross-London ein. Aber während zweier Monate, März und April 1942, war die Tonnage an Bomben, die auf Malta fiel, doppelt so hoch wie die auf London während des schlimmsten ganzen Jahres des deutschen Angriffs. In der ersten Hälfte 1942 ging ein solcher Regen von Explosivstoffen über dieser kleinen Insel nieder, dass die Überlebenden, damals Kinder oder junge Männer und Frauen, es nicht einmal fertigbringen, es in der Erinnerung zu rekonstruieren. «Die Überlebenden», schrieb Stewart Perowne 1968, «sind seltsam zurückhaltend. Nicht dass sie nicht bereit wären, irgendein Fetzen Information, von Nutzen für einen Berichtstatter, beizusteuern. Im Gegenteil, sie möchten alles in ihrer Macht Stehende tun, ihm zu helfen. Aber es ist ein grosses psychologisches Hemmnis zu überwinden. Die damalige Zeit ist wirklich ‚verloren‘, so dass es grosse Mühe kostet, sie ‚wiederzufinden‘. Ich sehe das an mir selbst. Ich besuchte einen Freund und ging mit ihm Erinnerungsstücke an den Krieg durch – vielleicht Dokumente im Zusammenhang mit seinem Kriegsdienst-, dann trete ich hinaus in das helle Sonnenlicht des friedlichen Malta, höre die Kinder beim Spielen, schaue in den Grand Harbour hinunter, von dem deutsche und italienische Touristen heraufkommen, um zu bewundern und einzukaufen: Da fällt es mir schwer, mir klar zu machen, dass ich fünf Minuten vorher Geschichten über Tod und Vernichtung, Ruin und Überleben auf dem selben Platz, auf dem jetzt Blumen blühen und Kofferradios dudeln, angehört habe.»¹

Das ist so, weil Zeit wirklich «verloren» ist. T.S. Eliot drückt es so aus: «Zwischen Idee / und Realität /, Zwischen die Absicht/und die Tat / Fällt der Schatten.»²

Tatsachen haben eine Aussage, mögen sie auch sonst wenig vermitteln. Das Computerzeitalter kann sie zur Kenntnis nehmen, freilich nicht die Gefühle hinter ihnen. Im März 1942 fanden 275 Luftangriffe statt, 90 davon nachts, und im April 283, davon 96 nachts. Malta litt 154 Tage hintereinander unter Bomben bei Tag und bei Nacht, während die grösste Anzahl von aufeinanderfolgenden Tagen, an denen London bombardiert wurde, nur 57 betrug. Beim Coventry-«Blitz», nach dem sich damals das Zeitwort «coventrieren» bildete, wurden nach Schätzungen 260 Tonnen Bomben abgeworfen. 6‘700 Tonnen Bomben fielen auf die Stadtgebiete und Anlagen um Grand Harbour während sechs Wochen im März und April. Im April schlug in die Flugplätze allein eine 27mal so

grosse Bombenmenge ein wie die auf Coventry im Oktober 1940. Im März 1942 flog Fliegerkorps II 4'927 Einsätze gegen die Insel, doch im April, als sich auch Fliegerkorps X an den Angriffen beteiligte, waren es 9'599 Einsätze. Zwischen 1. Januar 1942 und 24. Juli gab es eine einzige Periode ohne Angriffe, und zwar von 24 Stunden.

Ausser für diejenigen Einwohner Vallettas und der drei Städte rings um Grand Harbour, die sich schon früher aufs Land begeben hatten oder evakuiert worden waren (3'000 Menschen waren schon in der Frühzeit des Krieges auf die Schwesterinsel Gozo übergesiedelt), wurde das Bunkerleben für Monate der gewohnte Alltag der Bevölkerung. Nicht überraschend war es, dass unter den beengten Verhältnissen und bei zunehmender Unterernährung beim Fortschreiten der Belagerung viele gesundheitliche Probleme auftauchten. Krankheiten aufgrund von Vitaminmangel häuften sich, besonders Pellagra und Schleimhautgeschwüre, auch gab es Fälle von Rachitis und Skorbut, die normalerweise nicht auftraten. Trachome und andere Augenkrankheiten, nicht ungewöhnlich auf einer Insel mit viel Staub und grellem Licht, breiteten sich aus. Alle Arten von Tuberkulose griffen unkontrolliert um sich, wie unter diesen Lebensumständen nicht anders zu erwarten war, und erreichten ihren Höhepunkt, wie auch alles andere, während des Jahres 1942. (Tuberkulose war auch eine besondere Gefahr für das Nachrichtenpersonal, das in den nasskalten Stollen unter der Lascaris-Bastion hauste.) Typhuserkrankungen stiegen, mit allen Implikationen, seit Beginn des Krieges an und erreichten während des Sommers 1942 epidemische Ausmasse. Dysenterie, erregt von Bazillen oder Amöben, war die Begleitscheinung.

All dies war nicht zu vermeiden, vergegenwärtigt man sich die sanitären Probleme, wenn Menschenmassen unter solchen Verhältnissen eingesperrt sind, die Haus-Abflüsse nicht mehr funktionieren und die Kanalisation von Bomben schwer beschädigt ist. Die Beseitigung menschlicher Exkrememente und von Haushaltsabfällen blieb ein Problem auch noch nach Beendigung der Belagerung. Wenn möglich, waren in den wichtigsten Bunkern WCs eingerichtet, doch benützte man in Häusern und Privatbunkern, wo Wasser nicht verfügbar war, normalerweise Kübel. Immerhin konnten Flüchtlingszentren und öffentliche Bunker von den Gesundheitsbehörden überwacht werden, auch wurden Waschräume eingerichtet und Wände, Böden und Betten regelmässig desinfiziert und mit Insektiziden übersprüht.

Die Typhusepidemie 1942 begann wegen Abwässern, die aus durch Bomben zerrissenen Abflussrohren ausströmten und Kulturland vergifteten, aber auch aufgrund der in manchen Gebieten verbreiteten Gewohnheit, die Felder mit un-

gereinigten Abwässern zu bewässern. Läuse, Flöhe und Wanzen gab es überall, doch war die Krätze fast die schlimmste Plage. Benzylbenzoat zur Behandlung der Krätze war oft gar nicht zu haben, bestenfalls war es knapp, und die Milben breiteten sich über die ganze Insel aus, sogar bei denen, die nicht in Bunkern wohnten. Bei vielen entstanden vom Kratzen eitrige Entzündungen. Manche Überlebenden beschrieben später den nagenden Hunger und den Juckreiz der Krätze als ihre deutlichsten Erinnerungen an die Belagerung.

Man hätte glauben können, dass all diese Faktoren, zusammen mit der ständigen nervlichen Belastung und der Angst, einen grossen Anstieg der Nervenzusammenbrüche und psychischen Krankheiten zur Folge gehabt hätten. Aber gegen alle Erwartungen der Psychiater war es nicht so. Das Verhalten der Belagerten bedeutete für die Vertreter dieser etwas vagen ärztlichen Disziplin eine Überraschung.

«Vor Eröffnung der Feindseligkeiten hatte man damit gerechnet, dass die Leute auf den Schrecken und das Chaos des modernen Kriegs in extremer und abnormaler Weise reagieren würden. Man erwartete daher eine hohe Zahl psychischer Erkrankungen und richtete Plätze für ‚Fälle von Kriegsneurosen und -psycho- sen‘ in besonderen Abteilungen der Psychiatrischen Klinik in Attard ein. Doch zeigte die Erfahrung in der Folge, dass diese Vorsichtsmassnahme unnötig war. Denn die Faktoren, die nach Auffassung der Ärzte zu psychischer Krankheit führen mussten, hatten keineswegs die erwarteten unheilvollen Folgen für die Bevölkerung. Tatsächlich wirkten sich die Sorge für die persönliche Sicherheit, plötzliche Trauerfälle, die Zerstörung des Familienlebens, materielle Unbequemlichkeiten und Nahrungsmangel nicht ungünstig auf die seelische Gesundheit der Menschen aus. Panik und Hysterie gab es nicht. Sehr bemerkenswert war, dass die Einlieferungen in die Psychiatrie 1942 auf 138 fielen, im Vergleich zur Ziffer der Vorkriegszeit: 169 im Jahr 1939.»³ Wie man auch in anderen bombardierten Städten während des Krieges beobachten konnte, passten sich die Einwohner dieser belagerten Insel an die gesteigerten Gefahren des Lebens an. Sie waren, biologisch gesprochen, durch die ersten Monate der italienischen Bombardements «abgehärtet» worden, so dass sie bereits resistent waren, als die Deutschen die Furie des modernen Krieges losliessen. (Man kann darüber spekulieren, was passiert wäre, wenn die Luftwaffe mit ganzer Gewalt schon im Sommer 1940 aufgetaucht wäre.) Es ist eine merkwürdige Tatsache, die schon erwähnt wurde, dass, obwohl letzten Endes die Deutschen der Insel am meisten zusetzten, der tiefste Hass der Bevölkerung sich immer gegen die Italiener richtete. Waren vielleicht die Deutschen zu weit weg und zu unbe-

kannt, während die Italiener ein Band der Freundschaft zerrissen hatten? Im Allgemeinen lebten die Leute nur für den Augenblick, und ein tiefverwurzelter mediterraner Fatalismus, bei Weitem älter als die katholische Kirche, lag unter der oberflächlichen achtlosen Fröhlichkeit, die allen Neuankömmlingen auffiel. Liebesaffären nach Art von Kriegszeiten waren nichts Ungewöhnliches. In der Atmosphäre des «Carpe diem», die vorherrschte, wäre es seltsam und unnormale gewesen, wenn sie gefehlt hätten. Doch waren sie in einer so altmodischen Gesellschaft, die genauestens von der Autorität der Kirche überwacht wurde, weit seltener, als man hätte erwarten sollen oder als in, sagen wir, einer bombardierten Stadt Westeuropas. Auf der einen Seite war überdies eine Privatsphäre kaum aufrechtzuerhalten, und auf der anderen Seite begünstigten karge Ernährung, physische Erschöpfung und schlaflose Bombennächte nicht eben sexuelle Bedürfnisse. Kontrazeption war in einer so streng katholischen Gesellschaft unbekannt, abgesehen von denen, die absichtlich oder zufällig zu Aussenseitern geworden waren. Von ihnen aber gab es, ausser auf dem Niveau der Strait-Street-Mädchen, relativ wenige.

Die Malteser sind ein zierlicher Menschenschlag, und die jungen Mädchen sind aussergewöhnlich hübsch, bevor Schwangerschaft, stärkehaltige Nahrung und heisses Klima sie zu üppigen Ebenbildern der Gottesmutter machen. Es gab gute Gründe für sie, sich einen britischen Soldaten zum Mann zu «nehmen» (so drückte man sich aus), denn damit war eine garantierte Heiratszulage und später Familienzulage gegeben, Errungenschaften, die sie in ihrer Gesellschaft nicht kannten. Solche Heiraten wurden von den britischen Behörden so weit wie möglich erschwert, da sie aus Friedenszeiten wussten, wie wenige davon dauerhaft waren. Ein oder zwei Jahre in den Unterkünften verheirateter Soldaten, im ungewohnten, grauen und regnerischen Grossbritannien – und die Frauen sehnten sich nach der Wärme ihrer Insel, ihrer Familie und gewohnten Umgebung, und reisten mit ihren Kindern ab. Aber als Katholikinnen kam eine Scheidung für sie nicht in Frage.

In der maltesischen Gesellschaft wurde auf jeder Ebene der strikteste Unterschied zwischen «guten» und «schlechten» Frauen gemacht, wobei letztere sozial ausgeschlossen und, falls aus der arbeitenden Bevölkerung, praktisch in die Prostitution getrieben wurden. Wie in jedem Seehafen war auch auf Malta Prostitution selbstverständlich und seit vielen Jahrhunderten gang und gäbe. Tatsächlich hatte man schon 1565 spezielle Vorkehrungen zur Verbringung der Inselfrauen nach Sizilien vor Beginn der Belagerung getroffen. Ein englischer U-Boot-Kapitän, der das erstemal 1942 auf die Insel kam und natürlich mit den

herrschenden sozialen Anschauungen nicht vertraut war, drückte sein Erstaunen über die Abwesenheit jeder «Romantik» am Hafen aus: «Was mich etwas überraschte, war, dass es wenig Verhältnisse zwischen den Burschen und einheimischen Mädchen gab, obwohl ein oder zwei, nachdem sie sich in einer ‚heissen‘ Kneipe mit Alkohol hatten volllaufen lassen, ihren Verpflegungssatz für einen Zweck verwendeten, der eigentlich nicht vorgesehen war. In der Hauptsache jedoch beschränkte sich l’amour auf den keuschen Besuch des städtischen Kinos, wo man sich in zehn Jahre alten Filmen professionelle Umarmungen ansah.»⁴ Im April 1942 gingen die U-Boot-Matrosen auf Manoel Island fast überhaupt nicht an Land, das heisst nach Malta selbst oder Valletta. Die Flugplätze der Insel waren dermassen beschädigt, dass bei manchen Gelegenheiten nicht ein einziges Flugzeug aufsteigen konnte und oft bestenfalls sechs Jäger einsatzbereit waren. Für Kesselring musste es so aussehen, als ob der erste Teil seines Operationsplans erledigt sei und man jetzt den zweiten, die Zerstörung aller Kriegsschiffe und Hafenanlagen, ins Auge fassen konnte. Die Verteidigung der Insel hing für fast zwei Monate fast ganz von den Geschützen ab. Die British Royal Artillery und die Royal Malta Artillery wurden wie nie zuvor von Angreifern in Atem gehalten, deren Dreistigkeit so gross war, dass sie manchmal die täglichen Verluste ganz zu ignorieren schienen.

Manoel Island, der U-Boot-Stützpunkt, war offensichtlich das Hauptziel, und, weit entfernt davon, Mädchen an Land aufzutreiben oder sich in «heissen» Kneipen zu betrinken, mussten die Besatzungen der U-Boote meist auf Manoel Island bleiben oder sich auf ihren U-Booten, die im Hafen unter Wasser lagen, aufhalten. Nach langen Tagen des Einsatzes kam man zurück, hatte ein Gefecht durchgestanden und war vielleicht bei mehr als einer Gelegenheit aufs Äusserste beansprucht worden. Entdeckte man dann, dass man, statt ein bisschen Ruhe und Erholung zu finden, auf einem Inselchen unter ständigem Bombardement eingesperrt war oder eine Dienstschrift in seinem Boot ableisten musste, das auf Grund lag und unaufhörlich von explodierenden Bomben geschüttelt wurde – dann konnte das keine besondere Kampfbegeisterung erzeugen. Jetzt war der Zeitpunkt, wo jene U-Boot-Bunker, tief in den Felsen von Marsamuschetto hineingesprengt, über die vor dem Krieg oft diskutiert, die aber niemals gebaut worden waren, ihren Zweck erfüllt hätten. Hitler achtete darauf, dass solche bombensicheren Unterstände für U-Boote gebaut wurden, als später die «Festung Europa» Ziel des Angriffs wurde. Aber die Deutschen hatten dazumal die gesamte Technologie und Arbeitskraft Europas hinter sich.

Die U-Boote *Unbeaten* und *P 36* wurden schwer angeschlagen, als sie vor Manoel Island auf Grund lagen. Beiden Besatzungen gelang es aber, sich nach oben zu retten. Das Minenleger-U-Boot, *Pandora*, wurde über Wasser erwischt und sank nach zwei direkten Treffern; zum Glück hatte sie vorher ihre wichtigen Nachschubgüter noch ausgeladen. Die *P 39*, schwer beschädigt durch einen nahen Einschlag, musste zur Reparatur auf die Dockanlagen gezogen werden. Dort wurde sie von einer unter ihr explodierenden Bombe in Stücke gerissen. Auch ein von Malta aus operierendes griechisches U-Boot wurde durch Bomben versenkt und die polnische *Sokol* so schwer beschädigt, dass sie zur Reparatur nach Gibraltar geschickt werden musste. Im April erfuhr man, dass Wanklyn und seine legendäre *Upholder* mit Mann und Maus untergegangen waren. 14 Tage später geriet ihr Schwesterschiff *Urge* auf eine Mine und ging vor der Insel unter.

Die Verminung durch Flugzeuge und Schnellboote hatte jetzt ein solches Ausmass erreicht, dass Malta von allen bekannten Minenarten dicht eingeschlossen und praktisch unzugänglich war. Solange noch Fahrinnen durch diese Minenfelder geräumt werden konnten, hatte sich Captain Simpson, unter dessen Leitung die 10. Flottille ihre erstaunlichen Leistungen vollbracht hatte, standhaft geweigert, seine Schiffe zurückzuziehen. Er hatte darauf hingewiesen, die 10. Flottille sei alles, was noch übriggeblieben sei, um gegen die Nachschublinien des Feindes offensiv zu werden, und sie bilde «das letzte Mittel, den Feind von einer Beschiessung Maltas durch schwere Überwasserschiffe abzuhalten ...» Doch Ende April musste er seine Zustimmung zum Rückzug geben, denn die wenigen Malta noch verbliebenen Minenräumer, übrigens alle beschädigt, waren nicht mehr in der Lage, die Zufahrten sauberzuhalten. Es war höchste Zeit. Die Besatzungen der U-Boote hatten praktisch keine Ruhezeiten zwischen ihren Einsätzen, die Wartung der Schiffe war fast unmöglich, und die laufenden Verluste durch Minen und Bomben waren nicht mehr tragbar.

Anfang Mai, als die letzten U-Boote abgefahren waren, war Malta endgültig ganz auf sich allein angewiesen. Die Überwasserschiffe hatten die Insel Zug um Zug schon nach dem März-Konvoi verlassen, als klar wurde, dass kein Winkel von Grand Harbour vor Luftangriffen sicher war, trotz des Sperrfeuers. Der Kreuzer *Aurora* und der Zerstörer der Hunt-Klasse *Avon Vale*, beide nach Bombenschäden notdürftig zusammengeflickt, fuhren nach Gibraltar. Der Zerstörer *Gallant* war so angeschlagen, dass er nicht mehr bewegt werden konnte. Man liess ihn an einem Kai liegen, wo er nach Ersatzteilen, Ausrüstung und Metallen

ausgeschlachtet wurde. Den Zerstörer *Kingston*, der auf dem Trockendock von Bomben überrascht wurde, schleppte man später nach St. Pauls Bay hinüber, wo er als Blockadeschiff in dem Kanal zwischen St. Pauls Island und der Hauptinsel diente.

Das einzige Schiff von Force K, das in Malta blieb, der Kreuzer *Penelope*, überlebte auf fast wunderbare Weise. Beschädigt und in Reparatur auf einem Trockendock, wurde sie immer wieder angegriffen, wie seinerzeit *Illustrious*. Noch auf dem Dock feuerte sie aus ihrem Vier-Zoll-Zwillingsgeschütz, wobei dieses bis zu einem Höchstmass beansprucht wurde (in zwei Wochen 6'500 Granaten!), und man überholte sie immer von Neuem. Schliesslich gelang es ihr, am Abend des 28. April hinauszuschlüpfen und Gibraltar anzulaufen. Man hatte ihr wegen der Hunderte von Holzpflocken, die in den Splitterlöchern in ihrem Rumpf steckten, den Spitznamen HMS *Pepperpot* (Pfefferbüchse) gegeben. *Penelope* hatte ihren Kampfeslorbeer ehrlich verdient, seltsamerweise an der gleichen Stelle wie ihr Namensvorgänger. Denn 1799 hatte die Fregatte *Penelope*, ein Schiff aus Nelsons Blockadeabteilung vor Valletta, den Haupt- und Besanmast des 80-geschützigen Schlachtschiffs *Guillaume Tell* umgeschossen und so die Inbesitznahme dieses letzten Überlebenden der Schlacht bei Abukir eingeleitet.

«April ist der grausamste Monat ...» Die Worte des Dichters, die für Malta in allen vorhergehenden Jahrhunderten nicht galten – dieses Jahr waren sie nur zu wahr. Wilde Blumen konnte man auf den felsigen Höhen wohl noch finden, aber überall sonst blieb der Frühling aus. Ein Leichentuch aus Staub und Rauch, erzeugt von pulverisierten Gebäuden, explodierten Munitionsdepots, Geschützfeuer, brennenden Flugzeugen und einstürzenden Mauern, hing über der ganzen Insel. Welcher Wind auch wehte – eine riesige gelbe Staubwolke war stets zu erblicken, die sich über die Leeseite Maltas fortbewegte. Schmutzig wälzte sie sich und taumelte langsam über dem Meer wie ein riesiger Kreisel, der im Begriff ist, umzufallen.

Ein Vulkanausbruch

Im Sommer 1565 hatte Balbi di Correggio geschrieben: «Die Insel war wie ein feuerspeiender Vulkan. Wenn sämtliche Geschütze gleichzeitig feuerten, waren Lärm und Erschütterung derart, dass man glaubte, der Weltuntergang stehe bevor. Um Ihnen klarzumachen, wie ungeheuer schrecklich der Lärm war: man konnte ihn in Syrakus, ja in Catania deutlich hören, fast 200 km von Malta entfernt. « Die Lärmkaskaden der Geschütze und Bomben, bei Tag und bei Nacht, dröhnten im Sommer 1942 wie ein dauerndes Gewitter, das sich auf den Süden Siziliens zubewegte. Die Ausschaltung der Flugplätze und die Beschädigungen der wenigen verbliebenen Flugzeuge gingen so weit, dass es eine Anzahl von Tagen im April gab, an denen überhaupt kein Jäger gegen die Angreifer aus Sizilien aufsteigen konnte.

«Zwei Monate lang im Verlauf der langen Belagerung Maltas aus der Luft war es ausschliesslich die Flak, die der Wucht des Angriffs standhalten musste.» Britische Artilleristen taten zusammen mit etwa 4'000 Maltesern unaufhörlich an Stellungen für schwere und leichte Geschütze sowie Maschinengewehre überall auf der Insel Dienst, von den Flugplätzen und Hauptbefestigungen um Valletta und Grand Harbour bis zu Vorposten an der Küste und den Corradino Heights, die über Marsa aufragen. Im Februar hatte man die Menge der Granaten für schwere Geschütze auf nur drei Granaten pro Angriff einschränken müssen, die für Leitschüsse verwendet wurden, um den anderen Geschützmannschaften die Richtung, aus der sich Flugzeuge näherten, anzuzeigen. Selbst die Tätigkeit der unschätzbaren Allzweck-Bofors-Geschütze hatte reduziert werden müssen, so dass immer nur 50% gleichzeitig in Aktion treten konnten, ausgenommen natürlich diejenigen, die zum Schutz der Schiffe im Hafen oder speziell für die Verteidigung der Flugplätze bestimmt waren.

Mitte April war die Lage dermassen schlecht (und kein Konvoi stand in Aussicht!), dass die Granatenmenge für leichte und schwere Flak auf 15 Stück pro Geschütz und Tag reduziert wurde. Die Auswahl des Ziels aus den Dutzenden, die sich bei einem typischen Angriff darboten, musste mit grösster Sorgfalt vorgenommen werden, bevor eine kostbare Granate abgeschossen wurde. Für die Jäger, die in die Luft gelangt waren und entweder beschädigt wurden oder denen die Munition ausging, wurde eine besondere «Sicherheitszone» über dem Ta-

Qali-Flugplatz unterhalb Mdina eingerichtet: Sobald eine niedrigfliegende Hurricane oder Spitfire über dieser Zone in Sicht kam, wurde ihr volle Deckung von den ringsum massenhaft in Stellung gebrachten Geschützen gegeben. Als sich die Angriffe immer weniger auf die Flugplätze richteten, da sie offensichtlich fast ganz ausgeschaltet waren, musste die Hauptlast von Manoel Island und Grand Harbour getragen werden. Denn bevor die U-Boote sich zurückzogen, war ihr Stützpunkt natürlich das Hauptziel der Angriffe.

«... es war die Schlacht der Geschütze. Nirgends gab es eine Geschützstellung, auf die mehr Bomben fielen und die mehr Angriffen ausgesetzt war als Manoel Island. Ich entsinne mich, wie ich einmal eine heftige Attacke gegen diese Stellung, die den U-Boot-Stützpunkt sicherte, beobachtete. Die Bomben wurden mit grosser Genauigkeit abgeworfen, und ein 1'000-Pfünder schlug direkt auf eines der Geschütze auf. Doch während er noch explodierte und die ganze Umgebung von schwarzem Rauch bedeckt schien, sah ich vier rote Blitze durch den Wirbel zucken. Das war der letzte Schuss des getroffenen Geschützes, während die anderen drei ohne Pause und Verzug weitermachten, bis zum Ende des Angriffs.»¹ Im April registrierte man 102 Abschüsse feindlicher Flugzeuge durch die Artillerie und etwa die Hälfte dieser Zahl durch Jäger. Am 10. April schrieb Kesselring: «Der Luftangriff auf Malta hat meinem Gefühl nach Malta als Marinebasis ausgeschaltet ... ich beabsichtige, den Angriff bis 20. April fortzuführen.» Nur ein Faktor, so war die Empfindung, konnte jetzt noch die Insel zum Durchhalten befähigen: die Lieferung von mehr Spitfires. Luft-Vize-marschall Lloyd schrieb: «Was Malta jetzt braucht, sind Spitfires, Spitfires und noch einmal Spitfires.» Er schickte einen berühmten Flieger, Gruppenkommandant Gracie, nach England zurück, der aus erster Hand den führenden Leuten dort mitteilen sollte, wie die Dinge lagen. Oben habe ich schon mit Nachdruck auf die Schwierigkeit hingewiesen, den Menschen fast ein halbes Jahrhundert danach die Umstände dieser Belagerung verständlich zu machen. Aber noch besser zeigt diese Tatsache, dass es notwendig war, einen Jägerpiloten zur Aufklärung direkt vom Schlachtfeld zu den entscheidenden Instanzen nach London zu senden (die sich doch selbst in einem Zentrum des Krieges befanden), wie nahezu unvorstellbar die Bedingungen auf Malta waren. Das Ergebnis all dieses Drängens und Gouverneur Dobbies pausenloser Bitten, doch die Lage endlich wirklich ins Auge zu fassen, war, dass Winston Churchill eine Botschaft an Präsident Roosevelt sandte. Zwar gab es in Grossbritannien Spitfires, aber im Moment keine seetüchtigen britischen Flugzeugträger, die sie transportieren und von denen aus sie hätten starten können. Churchill schrieb: «Die Luftangriffe

auf Malta sind ausserordentlich schwer. Es sind zur Zeit etwa 400 deutsche und 200 italienische Jäger und Bomber in Sizilien. Wären Sie bereit, Ihren Flugzeugträger *Wasp* für einen dieser Transporte als Fähre für Flugzeuge abzustellen, vorausgesetzt, die Einzelheiten würden zwischen den Stäben der Marine zufriedenstellend geregelt? Unserer Schätzung nach könnte die *Wasp* mit ihren breiten Aufzügen, ihrer Kapazität und Länge gut 50 Spitfires transportieren ...» Roosevelt schrieb zurück: «Admiral King wird Admiral Poland informieren, dass *Wasp* zu Ihrer Verfügung steht, wenn Sie es wünschen.» Dies war ein schlagendes Beispiel für die gute Zusammenarbeit auf höchster Ebene zwischen Churchill und Roosevelt sowie der Beweis dafür, dass letzterer das volle Gewicht seines Amtes für diese Bitte in die Waagschale gelegt hatte – denn Admiral Ernest J. King USN hatte gar keine besonderen Sympathien für die Engländer. Cunningham schrieb in diesem Zusammenhang später über die Ereignisse in Nordafrika: «King zeigte stets tief eingewurzelte Abneigung, Kräfte der Vereinigten Staaten einem britischen Befehl zu unterstellen ...» Weiterhin bedeutete dieser Einsatz von *Wasp*, dass jetzt britische Flugzeuge von einem amerikanischen Flugzeugträger aus starteten, und die *Wasp* selbst war das erste amerikanische Kriegsschiff, das in das europäische Kriegsgeschehen mit einer Aufgabe eintrat, die auf eine Beteiligung am Kampf hinauslief. Anfang April fuhr sie den Clyde hinauf, und Vorbereitungen wurden getroffen, dass sie 47 Spitfires an Bord nahm. Am 14. April nahm *Wasp* mit ihrer kostbaren Ladung und einer Eskorte Südkurs auf Gibraltar.

Am 15. April vollzog König Georg VI. den einzigartigen Akt der Verleihung des «George Cross» an die Insel Malta, die höchste Auszeichnung – im militärischen Bereich gleichwertig dem «Victoria Cross» –, die er vergeben konnte. Des Königs Worte in der Aufschrift wurden vom Gouverneur vorgetragen: «Zur Ehre ihrer tapferen Bevölkerung verleihe ich hiermit das ‚George Cross‘ der Inselfestung Malta, um Zeugnis von einem Heldentum und einer Hingabe zu geben, die einen langdauernden Ruhm in der Geschichte begründen werden. George R. I. « Orden haben unter Umständen in Friedenszeiten wenig Wert, ausser im Handel. Aber im Krieg besitzen sie eine besondere Aura, auch bei dem grössten und abfälligsten Zyniker, und ihre Botschaft lautet deutlich: «Ich war dabei – wo es am heissesten herging. « Diese Anerkennung durch den König – und dadurch bei den Millionen, die davon hörten –, dass der Kampf, den ihre Insel durchfocht, wirklich verstanden und gewürdigt wurde, hatte in diesem Augenblick eine bemerkenswerte Auswirkung auf die Kampfmoral der Malteser.² Viele bewähren sich im Kampf, einige sind feige, einzelne ausserordent-

lich tapfer, aber nur eine kleine Anzahl aus diesen wenigen erhält jemals eine Auszeichnung. Nach der früheren Belagerung hatte es geheissen: «Von allen Königen Europas wurde Grossmeister La Vallette mit Ehren überschüttet. Philipp II. übersandte ihm ein mit Juwelen besetztes Schwert und einen Dolch, deren vergoldete Griffe mit Perlen und geschliffenen Diamanten besetzt waren. *Plus quam valor valet Vallette* lautete ein Wortspiel und Motto.» Aber dies war das erste Mal, dass die Bevölkerung Maltas einen Orden erhalten hatte.

Am 19. April dampfte die USS *Wasp* durch das Mittelmeer der Stelle südöstlich Mallorcas entgegen, wo die Flugzeuge starten sollten, und in der Morgendämmerung des nächsten Tages stiegen die ersten der für Malta bestimmten Spitfires in den Himmel und nahmen Kurs auf die Insel. Ohne angegriffen zu werden und offensichtlich unentdeckt, fuhr die *Wasp* zurück nach Gibraltar. Von 47 Maschinen, die man an Bord genommen hatte, erreichten 46 wohlbehalten Malta. Leider aber waren sie, anders als *Wasp*, entdeckt worden.

Da die Erinnerungen eines ihrer Piloten, D. Barnham, ganz denen vieler anderer gleichen, die im Krieg ähnliche Flüge durchführten, soll hier sein Bericht für alle stehen: «Die Wolken sind jetzt verschwunden. Leer erstreckt sich die Wasseroberfläche nach allen Richtungen; bald aber rückt eine Andeutung von Farbe am Horizont stetig näher. Sie liegt genau dort, wo sie nach navigatorischen Überlegungen liegen muss. Wir ändern unsere Formation, als zwei Inseln, wie Herbstblätter im Wasser treibend, grösser und grösser werden. Die spitzen Klippen der kleineren und näheren, offenbar Gozo, während Malta dahinter liegt, stürzen auf uns zu. Weisse Mauern blinken auf der Spitze eines Hügels. Die kleinen Felder sind gelb. Vor meinem Propeller das blaue Meer, und während wir den Kanal zwischen den beiden Inseln überqueren, kann ich sehen, wie sich die Wellen an den sonnenbeschienenen Klippen weiter vorne brechen. Dann dringen wir über das Land vor, über die Insel Malta. «³

Eine nach der anderen setzten die Maschinen, auf denen so viele Hoffnungen ruhten, zur Landung an – und eine nach der anderen wurden sie zerstört. Als sie die *Wasp* verliessen, waren amerikanische Martlet-Jäger in der Luft über dem Flugzeugträger gekreist und hatten auf diese Weise in diesem vom Krieg sehr entfernten Teil des Meeres Schutz gegeben. Doch als sie im Begriff waren, in das Herz des Vulkans hinabzutauchen, war kaum ein Flugzeug zu ihrer Deckung am Himmel. Deutsches Radar in Sizilien hatte sie ausgemacht, und für die Schwärme der Jäger, Jagdbomber und Sturzbomber, die sich jetzt auf sie stürzten, waren sie nicht mehr als fette Tauben, die man auf dem Boden abschiessen

konnte. An diesem ersten Tag flogen über 300 Flugzeuge Einsätze von Sizilien aus. Innerhalb von 72 Stunden war von diesen Spitfires, nach denen man gebettelt, gebangt und gebetet hatte, keine einzige mehr flugtüchtig. Die meisten waren am Boden schon etwa eine Stunde nach ihrer Landung zerstört. Die Ursachen für diese Katastrophe waren vielfältig, doch in der Hauptsache war es der Zustand, in dem sich die Flugplätze nach mehr als zwei Monaten fast ständiger Bombardierung befanden. Hangars aus Stein oder Schuppen, die Flugzeuge sofort nach ihrer Landung aufnehmen konnten, waren zerstört, die Landebahnen mit Kratern übersät, die Flak-Verteidigung war der Übermacht nicht gewachsen und Einrichtungen für Bruchlandungen und Zapfstellen waren ebenfalls zerstört. Hinzu kam, dass die Reparaturmöglichkeiten nicht ausreichten, die Techniker zum Umfallen erschöpft und die Werkstätten selbst ebenfalls zerstört waren. Ausserdem kannten sich zwar die Bodenmannschaften und Mechaniker nach Jahren der Arbeit mit Hurricanes gut aus und waren Fachleute beim Ausschachten zu Bruch gegangener Maschinen und bei der Verwendung von Ersatzteilen, ja sie fabrizierten selbst welche aus Stücken und Teilen kaputten Materials zusammen – aber mit der Spitfire hatten sie so gut wie keine Erfahrungen. Ein kommandierender Luftwaffenoffizier schrieb später: «... ich forderte auch mindestens 200 Ersatzmotoren an. Denn wir hatten nicht die Möglichkeit, uns an eine Flugzeugfabrik zu wenden, die wenigen Hurricane-Ersatzteile, die wir besaßen, waren nutzlos, und die einzig richtige Antwort wäre ein Konvoi über See gewesen ...»

Eine zunächst erfolgreiche Operation hatte schliesslich in einem totalen Fiasko geendet. Für Beobachter ausserhalb der Kampfhandlungen war es nicht schwer, grosse Ähnlichkeit zwischen dieser neuen Katastrophe und der früheren für den März-Konvoi festzustellen. Bei beiden Gelegenheiten hatten die Nachschubtransporte die Insel erreicht, doch ging alles oder fast alles sofort wieder verloren wegen der Unmöglichkeit für die Empfänger, sie zu schützen bzw. sie sicher zu entladen. Es war einfach so, dass alle Einrichtungen der Insel – Verkehrswege, Treibstoffvorräte, Transportmittel, wichtigste Vorratslager – zusammenbrachen bzw. erschöpft waren. Malta war in grossem Ausmass «bombenselig» gewordenem Begriff, der in dieser Zeit oft im Zusammenhang mit Personen gebraucht wurde. Dem Zustand verwandt, der aus dem 1. Weltkrieg als Granatenschock in den Stellungsgräben bekannt war, handelte es sich nicht so sehr um ein Versagen der Nerven als um eine Selbstaufgabe der Nerven, eine Art totaler Gleichgültigkeit und jedenfalls eine Unfähigkeit, sich wirksam zu konzentrieren. Hungerrationen, Schlafmangel und dauernde Spannung wegen der

Bomben gingen sehr oft Hand in Hand mit Taubheit, die sich bei Bombenexplosionen oder Geschützfeuer einstellte. Sowohl die Soldaten als auch die Inselbewohner wurden mehr oder weniger auf eine Art debilen Zustandes reduziert: Die Arbeit wurde noch irgendwie getan, doch ohne die Energie, die aus physischer Gesundheit kommt, und ohne Schwung und Initiative, ebenfalls Folgen der Gesundheit.

Die Zerstörung der Spitfires und die alltägliche Erfahrung, dass Malta fast keinen Widerstand mehr bot, sondern wie gelähmt unter den Angriffen dahinvegetierte, gaben Feldmarschall Kesselring guten Grund zu glauben, sein Ziel erreicht zu haben. Die U-Boote hatten die Insel verlassen, das Bombergeschwader war längst abgezogen worden (die Engländer konnten nicht einmal dessen Flugplätze schützen), und kein Überwasserschiff war viele Wochen hindurch aufgetaucht. Mit Recht konnte man Malta als «ausgeschaltet» bezeichnen. Man forderte jetzt von Kesselring die Verlegung eines Teils von Luftflotte II an die russische Front, die jetzt, nach einem Winter, der die Deutschen schwer überrascht hatte, wieder vorrücken sollte, auch wurden mehr Flugzeuge in der Wüste gebraucht, wo Rommels «Operation Theseus» für Ende Mai vorgesehen war. Konvois passierten leicht nach Nordafrika, man legte Reserven von Treibstoff und Waffen an, da jetzt keine U-Boote, Überwasserschiffe, Bomber oder Torpedoflugzeuge von Malta aus operierten.

Nach erfolgreich abgeschlossenem Feldzug in der Wüste konnte dann «Operation Herkules» stattfinden, doch hatte es fast schon den Anschein, als ob sie gar nicht nötig sein würde. Immerhin gab es noch einige Zweifel, speziell unter den Italienern, ob die Insel wirklich so harmlos war, wie sie sich gab, mochte auch Kesselring zuversichtlich sein. Sie fürchteten ihre Fähigkeit zur Regeneration, und nach der Aktivität der Flak und Scheinwerfer während der Nachtangriffe zu schliessen, war es noch längst nicht sicher, ob man ohne Risiko eine Invasion wagen konnte. Sie mochten nicht so ohne Weiteres an die Propaganda ihres eigenen Rundfunks glauben, der anlässlich der Verleihung des «George Cross» tönte: «Dies ist nur wieder eines der albernsten Täuschungsmanöver der britischen Regierung. Träte nicht der harte Stiefel der britischen Tyrannen unsere unglücklichen maltesischen Brüder in den Staub, was nur unter der Drohung von Geschützen und Bajonetten möglich ist, so hätten wir keinen Zweifel, wie sich die Malteser verhalten würden.» Sie hatten den Empfang, den ihre «maltesischen Brüder» ihren Überwasserschiffen vor Malta bereitet hatten, noch in zu guter Erinnerung und fürchteten diese eisengepanzerte Felsküste.

Gerade in dem Augenblick, da es nach allem Dafürhalten so aussah, als ob die Insel nicht länger durchhalten konnte, begann der Druck – unbegreiflich für die Verteidiger – nachzulassen. «Eines Nachmittags heulten die Sirenen, aber keine tieffliegenden Junkermaschinen, sondern fünf ‚Schwarze Krähen‘ tauchten auf, wie die Artilleristen die vielmotorigen italienischen Bomber nannten. Sie flogen in genauester Formation ungeheuer hoch, so wie sie geflogen waren, bevor die Luftwaffe eingriff. Die Deutschen mussten Teile ihrer Kräfte an andere Fronten verlegen. Auch brauchten sie eine Zeit der Ruhe und Wartung für ihre Flugzeuge. Am 29. April waren 220 Maschinen gegen die Insel im Einsatz; am 30. April waren es nur noch 68. Diese Angriffe galten hauptsächlich den Vorratslagern, Verkehrswegen und zivilen Zielen.»⁴

Während all dieser Wochen hatte die Armee mit der zivilen Verteidigung zusammengearbeitet und in jeder möglichen Weise versucht, die Insel verteidigungsfähig zu erhalten. Unter ihren zahlreichen Aufgaben befand sich die ständige Arbeit auf den Flugplätzen: das ermüdende, furchtbare, eintönige Schuften beim Ausfüllen der Bombenkrater, Wiedererrichten der Flugzeugschuppen rings um die Plätze und bei der Unterstützung der Artilleristen, die die Verteidigungsanlagen ihrer schwer zerbombten Stellungen im Umkreis immer wieder zusammenflicken mussten. Die Infanteristen waren neben den Malteser Pionieren die Mädchen für alles auf der Insel. Jetzt galten ihre Bemühungen vor allem der Sicherstellung, dass die nächste Lieferung von Spitfires nicht das gleiche Schicksal ereilte wie die vorige. Entlang dem Safi-Streifen, einer breiten Flugschneise für die Verbringung von Flugzeugen zwischen Luqa und dem Flugplatz Hal Far (der zum grossen Teil von Angehörigen der Armee erbaut wurde), in Luqa selbst, Hal Far und Ta Qali arbeiteten die Soldaten in Tag- und Nachtschicht, um auszubessern und neue Ausweichschuppen zu bauen. Zusammen mit dem Bodenpersonal der Air Force hatten sie darauf zu achten, dass jeder dieser Schuppen eine völlig autarke Einheit war, wo eine soeben angekommene Spitfire in Minutenschnelle 100%ig gefechtsbereit gemacht werden konnte. Gruppen-Commander Gracie, derjenige Flieger, der nach London geschickt worden war, um den dringlichen Bedarf an Jägern auf der Insel dort begreiflich zu machen, und der in eigener Person die erste Spitfire von *Wasp* gestartet hatte, war für das «Empfangskomitee» verantwortlich, das die nächste Ankunft vorbereitete.

Das Nachlassen der Luftangriffe erfolgte gerade zur rechten Zeit für die Verteidiger – vielleicht eine Lehre für alle, die eine Festung belagern, dass der Zeitpunkt, das Feuer zu verringern, nicht fünf Minuten vor Mitternacht liegt, auch

nicht um Mitternacht selbst, sondern fünf Minuten danach. (Kesselring hatte, möglicherweise veranlasst durch den Zwang der Umstände, genau den gleichen Fehler gemacht wie seinerzeit Mustapha Pascha im September 1565, als «das tägliche Schwächerwerden der Beschiessung durch die Türken ... die Lebensgeister der Verteidiger in einem Augenblick wieder hob, als alle schon zu Tode verzweifelt waren».) Zwar konnte es während des heissen Hungersommers, der kommen sollte – viele empfanden ihn als die schlimmsten Monate des ganzen Krieges –, niemand wissen: aber die Flut hatte ihren Höchststand an den Felsen erreicht. Sie blieb dort lange Zeit stehen, ohne anscheinend weichen zu wollen. Schliesslich wurde ihr allmählicher Rückzug von den Überlebenden doch bemerkt, deren Hände an dem schlüpfrigen Felsen jeden Tag weiter abglitten, auch als ein aussenstehender Beobachter schon sehen konnte, dass sie gerettet waren.

Das Blatt wendet sich

Es war ein Frühling der Veränderungen. Die erste und grösste wurde von den meisten kaum bemerkt: eben das allmähliche Nachlassen der Bombardierung der Insel. Die zweite, die alle empfanden, war die Abreise Admiral Cunninghams Anfang April nach Washington, um dort die Delegation der Admiralität zu leiten und als Stellvertreter des «Ersten Seelords» in dem Komitee der Vereinigten Stabschefs zu fungieren. Man hätte keinen geeigneteren Mann für diesen ausserordentlich wichtigen Posten im Bereich der anglo-amerikanischen Zusammenarbeit finden können, die schliesslich dazu führte, dass der Krieg gewonnen wurde. Cunningham selbst ging ungern, besonders da er das Mittelmeer zu einem Zeitpunkt verliess, da seine Flotte praktisch nicht existierte.

Wie Nelson war er ein «alter Mittelmeerhase». Er hatte eine Reihe von Schlachten geliefert, meistens mit einer zahlenmässig unterlegenen Flotte, was ihn mit seinem grossen Vorgänger auf eine Rangstufe stellt. Darüber hinaus hatte er eine Strategie für das ganze Meer entwickelt und durchgeführt, was von seinem Vorgänger niemals verlangt worden war. Dieses Meer war ihm, seit er im 1. Weltkrieg als junger Kommandeur auf Zerstörern diente, vertraut, er hatte auf ihm in verschiedenen Positionen zwischen den Kriegen Dienst geleistet und sich in den vergangenen drei Jahren zu dem grössten Admiral in Kriegszeiten entwickelt, den Grossbritannien seit dem Sieg in der Schlacht bei Abukir besessen hatte. Als stiller Schotte, der ein bürgerlich-ruhiges Leben führte, stellte er in vieler Hinsicht das Gegenteil seines berühmten Vorgängers dar, doch ist gewiss, dass, wenn jemand aus der Lektüre von Southey's «Leben Nelsons» Nutzen zog, er es war und nicht seine italienischen Gegner. Ausser seiner Eigenschaft als ausserordentlich erfahrener Seemann war er gut vertraut mit moderner Technik, ohne Gefahr zu laufen, engstirnig alles von der Technik zu erwarten. Als fähiger Administrator besass er mehr als durchschnittliche Fähigkeit bei der Auseinandersetzung mit politischen und strategischen Problemen, die einen grossen Teil der Zeit eines modernen Oberkommandierenden beanspruchen. Wie Nelson selbst und viele andere grosse Kommandanten bis zu Drake zurück hatte er das Kriegshandwerk auf kleinen Schiffen in der Jugend erlernt, doch war er nicht an diesem Stolz seiner Jugend hängengeblieben, sondern hatte sich zu einem der erfahrensten und grössten Seekapitäne aller Zeiten entwickelt. Malta kannte

er in seiner Jugend, in mittleren Jahren und als Oberkommandierender, und eine seiner letzten Botschaften vor seinem Ausscheiden richtete sich an den Vizeadmiral von Malta.

«Ihr Bericht war hervorragend, und ich danke von Herzen allen Offizieren und Männern, die beteiligt waren, nicht zu vergessen diejenigen, die das weniger spektakuläre, aber nichtsdestoweniger aufreibende Geschäft der Wartung und Bereitstellung unserer Schiffe und Flugzeuge für den Kampf zum Schaden der Feinde übernommen hatten ... Das blosse Ausmass der erfolgreichen Aktivitäten unserer Streitkräfte auf Malta hat zu einem pausenlosen Trommelfeuer gegen die Festung geführt. Man braucht nur an die Mengen von Flugzeugen zu denken, die der Feind zu diesem Zweck abstellen muss, um sich darüber klar zu werden, dass hier nur ein weiterer Dienst vorliegt, den Malta leistet.»¹

Sein Nachfolger wurde Admiral Sir Henry Harwood, der Sieger der Schlacht am Rio de la Plata, ein ungeheuer hartnäckiger Befehlshaber, dessen Widerstandskraft in den kommenden Monaten einer ZerreiSSprobe unterworfen werden sollte. Es war seltsam, dass Cunningham, der vermutet hatte, er würde wahrscheinlich das Mittelmeer niemals mehr sehen, nur etwa sieben Monate später zurückkam, um zu entdecken, dass wirklich ein Umschwung eingetreten war. Diese grosse Änderung der ganzen Situation war weitgehend durch ihn selbst und die Leute, die in den harten und manchmal anscheinend hoffnungslosen Jahren 1940-42 unter ihm Dienst getan hatten, eingeleitet worden.

Der dritte grosse Wechsel, von einschneidender Bedeutung für jedermann auf Malta, bestand in der Übergabe des Gouverneurspostens auf der Insel am 8. Mai durch General Sir William Dobbie an General Viscount Gort, VC.² Bis dahin war Lord Gort Gouverneur von Gibraltar gewesen, und davor war seine herausragende Leistung als General die Rettung der Armee in den verzweifelten Tagen von Dünkirchen. Der Cromwell nicht unähnliche General Dobbie dankte in seiner Abschiedsadresse dem Volk von Malta für all die ihm und seiner Familie in den vergangenen Jahren erwiesene Zuneigung und empfahl den Maltesern, «ihr Vertrauen auf den Allmächtigen Gott zu setzen und Seine Ehre auf all ihren Wegen zu suchen». Er wurde von einem General abgelöst, der zwar auch gottesfürchtig, aber von angriffslustigerer Art war. General Dobbie war nicht nur krank, sondern ebenso ausgelaugt wie die Insel: Von Beginn an hatte er dort Dienst getan. In den Augen vieler Einwohner stellte er die Verkörperung derselben Tugenden dar, die einst der grosse La Vallette besessen hatte. Seine Anteilnahme an den Problemen der Bevölkerung war umfassend, und bis zu einem gewissen Grad war es seine Identifikation mit den Leiden der einfachen Malte-

ser, die ihn erschöpft hatte. Sein Nachfolger aus Gibraltar, der anderen britischen Festung, die im 18. Jahrhundert eine berühmte Belagerung erlebt hatte, kam relativ ausgeruht in eine ausgepowerte Garnison und zu einer Bevölkerung, die eine Stärkung höchst nötig hatte. Sein Ruf als Kämpfer wurde durch eine imponierende Reihe von Orden bestätigt, die ihresgleichen suchte. Als Inhaber von Grossbritanniens höchster Auszeichnung, dem «Victoria Cross» (aus dem 1. Weltkrieg), dem «Distinguished Service Order», dem «Military Cross» und neunmal namentlich in Telegrammen erwähnt, traf John Standish Surtees Prendergast Vereker, sechster Viscount Gort, im Nadir des Geschickes der Insel auf Malta ein. Durch sein Beispiel und seine schlichte Bescheidenheit hatte Dobbie die Kampfmentalität der Insel in den schwersten Zeiten aufrechterhalten, während Gort gerade anlangte, als es wieder aufwärts ging und die Situation in seiner temperamentvollen, doch selbstdisziplinierten Art in einem Moment ins Auge fasste, da das fahle Licht im Osten schon als Morgenröte erkennbar war. Dobbie konnte bei seiner Abreise nicht wissen, dass innerhalb 24 Stunden ein erfolgreicher Einsatz des USS *Wasp* und HMS *Eagle* 61 Spitfires auf die Insel bringen würde, die bei der Landung nicht zerstört wurden und einen Umschwung zugunsten Maltas herbeiführten. Die Niedergeschlagenheit, die sich der ganzen Insel von den Soldaten bis zu den Einwohnern abgelegenster Dörfer bemächtigt hatte, als die ersten Spitfires von *Wasp* verlorengingen, wurde am 9. Mai beseitigt. Von 1 Uhr morgens an flogen 61 Spitfires von 64, die an Bord genommen worden waren, von den zwei unsichtbar weit im Westen liegenden Flugzeugträgern ein. Ein typischer Maimorgen in diesem Teil des Meeres, kühl, doch mit etwas Tau, der für den Mittag Temperaturen bis 21° Celsius ankündigte, war der Hintergrund für ihre Ankunft: Ein Motorengebrumm, jetzt schon vertraut, das man als freundlich identifizierte, drang von See her über die Klippen heran. Dieses Mal gab es keine Fehler, keine Nachlässigkeit wegen Ermüdung und keine mangelnde Bereitschaft aufgrund «bombenseliger» Erschöpfung. «In einigen Fällen war die Abfertigung der Spitfires am 9. Mai in sechs Minuten erledigt, so genau war jeder Handgriff eingeübt worden. Als der Feind kam, um sie am Boden zu bombardieren, wurde er seinerseits von ihnen in der Luft attackiert. Die Infanterie stellte wichtige Arbeitskräfte zur Ausführung dieser Tätigkeiten zur Verfügung. Jede Spitfire wurde sofort von einem Mann betreut, der ihr zu einem Schuppen vorauslief, einer autarken Wartungseinheit. Wegen des Mangels an Zapfstellen und der Anzahl von Flugzeugen, die gleichzeitig betankt werden mussten, wurde ein Teil des Benzins in Kannen gefüllt

und von Hand eingegossen. Solche Kannen standen zusammen mit Öl, Glykol und Munition in jedem Schuppen bereit. Zwei Flieger, unterstützt von Soldaten, stürzten sich auf jede Spitfire, sobald sie ihren Schuppen erreichte. Sobald alles fertig war, übernahm ein maltesischer Flieger die Maschine, obwohl in manchen Fällen auch gerade erst angekommene Piloten sich unverzüglich in die Schlacht stürzten.»³

Den ganzen Tag über lebten die Piloten, das Bodenpersonal und die Ablösungen in ihren Schuppen. Essen und Trinken brachte man ihnen, während Funker und Melder der Armee die Verbindungen zwischen den weit verstreuten Flugzeugen aufrechterhielten. So schnell ging die Abfertigung vonstatten, dass viele Messerschmitt 109, die aus Sizilien abgeflogen waren, sobald man die Anwesenheit der britischen Flugzeuge entdeckt hatte, keine Tauben am Boden vorfanden wie das erste Mal, sondern wachsame Falken, die schon über ihnen am Himmel kreisten. Ein Pilot beschrieb später, wie es nach der Ankunft in Ta Qali zuing: «Ich legte unverzüglich meine Ausrüstung ab, und die Maschine wurde mit neuer Munition und Treibstoff versehen. Ich war während eines Angriffs gelandet, vier Messerschmitt 109 versuchten, mich abzuschiesen. Gleich nach der Landung wurde der Flugplatz bombardiert, doch gab es wenig Schaden.» An diesem Tag zählte man neun Luftangriffe, allerdings mit ganz anderen Ergebnissen als zuvor. Bei Einbruch der Nacht wurden acht Abschüsse feindlicher Flugzeuge registriert und acht «wahrscheinliche» Abschüsse, ausserdem wurden viele andere gemeldet, die beschädigt nach Sizilien zurückflogen. Derselbe Pilot schloss seine Aufzeichnungen über diesen ersten Tag: «Das Tempo des Lebens hier ist unbeschreiblich. Es herrscht geradezu prachtvoller Kampfgeist – Flieger, Bodenpersonal und Heer, alle sind wirklich harte Burschen. Bomben fallen ständig, den ganzen Tag über ... Wohnkomfort, Schlaf, Nahrung und all der gewöhnliche Lebensstandard sind über Bord gegangen. Hier handelt es sich um die Schlacht um England, und Jägerflüge wirken im Vergleich dazu wie ein Kinderspiel; das alles ist bestimmt geschichtsträchtig. Nirgendwo gibt es einen Luftkrieg, der hiermit zu vergleichen ist.»

Alles trieb auf einen Höhepunkt zu, als am frühen Morgen des folgenden Tages der schnelle Minenleger HMS *Welshman* aus Gibraltar ankam. Mehr oder weniger zum gleichen Zeitpunkt traf vieles zusammen: Lord Gort an der Spitze brachte neuen Enthusiasmus und neue Initiative, die Spitfires flössten Hoffnung in einem Moment ein, da sie tatsächlich schon fast geschwunden war, und *Welshman* lieferte das Material für die Spitfires – Munition, Ersatzmotoren, Ersatzmannschaften, viele andere kleine, wichtige Dinge sowie einige Tonnen Post für die Soldaten. Alles zusammen wirkte wie ein Vitaminstoss in den Arm

eines Patienten, der zwischen Tod und Leben schwankt. *Welshman* brachte noch etwas anderes: eine Sendung raucherzeugenden Stoffes, den man über dem Hafen bei der Entladung von Schiffen versprühen konnte. Kurze Zeit nach der Ankunft von *Welshman* setzte man einige Behälter davon ein, die weisse Schleier erzeugten, so dicht, dass einige der angreifenden Flieger später meldeten «Nebel über Grand Harbour». Genauso wie bei den Spitfires gab es bei *Welshman* keine Wiederholung der Katastrophe mit *Talabot* und *Pampas*. Teams des Heeres standen am Anlegeplatz schon bereit, bevor noch das Schiff im Hafen eingelaufen war, und das Entladen mit Hilfe von Kränen und Menschenketten begann in dem Augenblick, da ihre Leinen an Land geworfen waren. Eine eigene Landungsbrücke war für ihren Empfang in French Creek freigemacht worden und ein dichter Flak-Riegel – ein «Stahlkegel» – war dazu bestimmt, das ganze Gelände zu decken. Als unvermeidlich die Angriffe kamen – der schwerste fand kurz vor 11 Uhr mittags mit 20 Stukas und zehn Junkers 88, eskortiert von Messerschmitt-Jägern, statt-, operierten alle drei Einrichtungen gemeinschaftlich. Die Artilleristen des Heeres übernahmen sozusagen jetzt die Stafette von den Stauern des Heeres, die Mannschaft von *Welshman* stand an den Geschützen, und die RAF war mit Hurricanes und Spitfires in der Luft über allem. Die angreifenden Flugzeuge mussten mehr oder weniger blind durch den Rauch bomben, trotzdem ging ein Einschlag nahe bei *Welshman* nieder, und grosse Stücke ihrer Landungsbrücke wurden auf das Schiff geworfen. Durch Zufall oder, wie Fromme sagen würden, durch die Kraft der Gebete, wurde das Schiff den ganzen Tag über, den es im Hafen lag, nicht getroffen. An diesem Tag löschte man sicher seine Ladung und transportierte sie auf schon vorbereiteten Wegen wohlbehalten in Sicherheit. Am gleichen Abend lief HMS *Welshman* wieder aus mit Kurs Gibraltar (voraus fuhr der letzte seetüchtige Minenräumer *Maltas*), von ihrem 14 stündigen Aufenthalt im gefährlichsten Hafen der Welt zwar beschädigt, hatte sie dennoch ihren Auftrag erfüllt und konnte noch mit einer Geschwindigkeit von über 30 Knoten fahren. Im Verlauf der Luftkämpfe des Tages flogen Spitfires 110 Einsätze und die Hurricanes 15; 15 Angreifer wurden von Flugzeugen abgeschossen und acht von den Geschützen, ausserdem gab es viele wahrscheinliche Abschüsse. Demgegenüber gingen nur drei Spitfires verloren. Als die *Welshman* Grand Harbour verliess, hatte sie aufgetankt, doch nur 300 Tonnen Öl, da ihr Kapitän schätzte, das würde zusammen mit seinen Vorräten reichen, ihn bis zum westlichen Ende des Mittelmeers zurückzubringen. Es verblieben damals nur 2'000 Tonnen in den unterirdischen Bunkern der Insel. Der

Ölmangel, ebenso der Nahrungsmangel, konnte leider durch den moralischen Aufschwung, der in den vergangenen zwei Tagen erfolgt war, nicht wettgemacht werden. Wenn nicht ein grosser Konvoi vor Ende Juni zur Insel gebracht werden konnte, würde Kesselring mit seinem Optimismus (am 10. Mai hatte er nach Berlin gemeldet: «die Ausschaltung Maltas ist vollständig») recht behalten. Der Hunger und die Ölknappheit würden dann doch noch fertigbringen, was die mühsam ausgehaltenen Angriffe der letzten drei Monate nicht vermocht hatten. Auf einer Insel wie Malta kann das ganze Geflecht der Ereignisse oft genauer überblickt werden als in der grossen Welt. Sie ist ein Mikrokosmos. Inseln vermitteln der Anschauung eines geübten Beobachters wie in einem Reagenzglas die Situation, die sich unter gegebenen Bedingungen weltweit aller Voraussicht nach einstellen wird. 1942 gab Malta das Beispiel für die missliche Lage einer vom Öl abhängigen Gesellschaft, wenn sie von ihrer Hauptenergiequelle abgeschnitten ist. Sogar der einzige Kran, der auf jener Landungsbrücke intakt geblieben war, wo man *Welshman* entladen hatte, war auf durch Öl erzeugten elektrischen Strom angewiesen. Aus den meisten Brunnen der Insel konnte wegen der Ölknappheit kein Wasser mehr gepumpt werden. Auch andere öffentliche Versorgungseinrichtungen waren vom Öl abhängig. Die ständigen Stromsperrungen waren nicht nur durch die Zerstörung der Kabel durch Bomben verursacht, sondern auch durch die Ölrationierung. Dies wirkte sich auch auf die für Krankenhäuser notwendige Stromversorgung aus. Viele von ihnen hatten unter dem Bombenhagel gelitten, man spürte zunehmend den Blutzoll, den der Krieg forderte, im Mangel an praktisch allem, was Ärzte und Pflegepersonal brauchten, selbst wenn sie nicht unter entsetzlichen Verhältnissen mit zu vielen Patienten in allen Abteilungen arbeiten mussten. Der öffentliche Verkehr war längst auf ein Minimum zusammengeschrumpft. Dienstfahrten wurden strengstens eingeschränkt (eine von Lord Gorts Botschaften an die Bevölkerung bestand darin, dass er auf seinen Runden durch Valletta ein Fahrrad statt des Dienstwagens benutzte), der Verkehr auf der ganzen Insel kam zum Erliegen. Diejenigen Schlepper und leichten Fahrzeuge, die noch nicht gesunken waren, brauchten Öltreibstoff für ihre notwendigen Hafendarbeiten, wie z.B. auch Minenräumer (falls es mehr als einen seetüchtigen gab). Ohne Minenräumer konnte kein Konvoi in den Hafen gelangen, auch brauchten die Begleitschiffe, die vielleicht einen Konvoi eskortierten, neue Tankfüllungen, um ihren Weg nach Alexandria oder Gibraltar zurück machen zu können. Das Kriegstagebuch Maltas freilich, das feststellt, im Anschluss an die Ankunft

der Spitfires seien «dem Feind solche Verluste zugefügt worden, dass die Tagangriffe zu einem abrupten Ende kamen», irrte sich in seinem Optimismus ebenso wie Kesselring in dem seinen. Obwohl die Tagangriffe tatsächlich weniger wurden, besonders auf Grand Harbour-wo es fast nichts mehr zu bombardieren gab –, waren die Umstände für die Bevölkerung im Mai in vieler Hinsicht schlechter als im März oder April. Hunger und Krankheiten forderten jetzt ihren Tribut. Allerdings verhungerte niemand so ohne Weiteres. Die Anzahl der kommunalen Feldküchen, später «Siegesküchen» genannt, von denen man die ersten im Januar eingerichtet hatte, nahm zu, bis es im Mai etwa 40 an 23 verschiedenen Stellen gab. Sie lieferten allen, die für sie registriert waren, «eine heisse Mahlzeit aus Fleisch mit Gemüseintopf» oder eine fleischlose Suppe. Die erste (Kawlata) kostete Sixpence während Minestra (Gemüsesuppe ohne Fleisch) die Hälfte kostete. Das war aber die einzige Mahlzeit am Tag, die mittags oder abends eingenommen werden konnte. Viele, die keine Wohnung oder Kochmöglichkeit besaßen, auch die Arbeitslosen und Arbeitsunfähigen, machten von diesen Küchen regelmässig Gebrauch, obwohl Qualität und Quantität des Essens stets Gegenstand von Klagen waren. Wer sich für die «Siegesküchen» einschrieb, musste sich jede Woche neu registrieren lassen. Mitte Mai speisten sie 4'000 Menschen, doch Ende des Jahres waren es 170'000. Das hatte seinen Grund nicht so sehr in ihrer Organisation oder der Güte der Mahlzeiten, sondern «im allmählichen Schrumpfen der Vorräte auf dem schwarzen Markt ... und der Tatsache, dass auch die legal zu erwerbenden Vorräte immer mehr abnahmen».⁴ Schiffe wie *Welshman* und ihr Schwesterschiff *Manxman*, die ihre schnellen Fahrten zur Insel machten, sowie auf Lastenbeförderung umgerüstete Minenräumer-U-Boote brachten keine Nahrungsmittel, ausser vielleicht kleine Mengen etwa von Milchpulver, sondern Munition, Benzin für die Jäger, Ersatzteile für die Jäger und überhaupt alles, was für die Kriegführung unentbehrlich war. Ohne das alles musste es zweifellos zu einer Invasion Maltas kommen, doch ohne einen Konvoi mit Nahrungsmitteln würden die Leute verhungern. Die Pläne zur «Operation Herkules» waren nicht abgeblasen, sondern nur aufgeschoben worden, bis Rommel seine Offensive in der Wüste endgültig mit Erfolg abgeschlossen hätte. Ultra, das General Auchinleck in Ägypten über Rommels Absichten auf dem Laufenden hielt, meldete auch den kontinuierlichen Fortgang seiner Waffenlieferungen. Die deutsche Bewaffnung war, wie man bei der schliesslichen Eröffnung der Offensive schnell entdeckte, an Feuerkraft und Wüstentauglichkeit der britischen überlegen, obwohl sie zahlenmässig nicht an diese heranreichte.

Nach «Theseus» würde «Herkules» starten. Aufklärungsflugzeuge aus Malta meldeten die Anlage neuer Landebahnen in der Nähe des Flugplatzes Gerbini auf Sizilien. Da die bereits existierenden drei Bomberflugplätze deutlich für die vorhandenen Flugzeuge ausreichten und diese neue Aktivität zu einem Zeitpunkt zu beobachten war, da die Luftwaffe einige ihrer Maschinen abzog, war nur eine Interpretation möglich: Bei diesen neuen Bahnen handelte es sich nicht um weitere Flugplätze für die bestehende Bomberflotte, wie man zunächst annahm, sondern sie wurden zur Aufnahme einer grossen Menge von Gleitern und ihrer Schleppflugzeuge, zum Zwecke einer Invasion aus der Luft, angelegt. Man trainierte bereits Truppen in Livorno in Norditalien, wo die Küstenbeschaffenheit in etwa derjenigen Maltas glich, und Pläne für den Transport deutscher und italienischer Truppen durch deutsche Marinelandfahrzeuge nach einem Angriff aus der Luft waren weit gediehen. Eine Panzereinheit an der russischen Front erbeuteter Tanks war für die Operation bereitgestellt, auch drei italienische Fallschirmjägerbataillone, die sich bald mit einer deutschen Fallschirmjägerdivision vereinigten. An der Invasion würden sich etwa 35'000 Mann beteiligen. Unter der Voraussetzung, dass die Briten über keine Überwasserschiffe, U-Boote oder Bomber auf der Insel mehr verfügten, lag es für die italienische Marine durchaus im Bereich des Möglichen, während der ersten Etappe der Operation ausreichende Deckung zu geben. Die Ankunft der Spitfires am 9. Mai, denen am 18. Mai weitere Spitfires folgten, änderte das Bild etwas. Aber die Planungen und die Bereitstellung von Menschen und Material wurden in den kommenden Monaten fortgesetzt. Es war fast wie bei «Operation Seelöwe», der vorgesehenen Invasion Grossbritanniens selbst. Die Idee an sich hatte für manche so viel Anziehendes, dass es schwerfiel, sie aufzugeben. Für die Regierung auf Malta, die Chefs der Waffengattungen, für jeden einzelnen Soldaten und Zivilisten blieb es ein Alptraum, der lange nicht weichen wollte. Ihre Befürchtungen wurden bald durch den Erfolg von Rommels Frühjahrsoffensive in der Wüste noch verstärkt.

Brot der Tränen

Auch auf den ruhigen Plätzchen, wo es dieses Jahr überhaupt einen Frühling gegeben hatte, war er im Mai vorüber. Das war immer so am Ende dieses Monats, wenn das Thermometer stetig bis zu einem Stand von über 32° Celsius im Schatten kletterte, wo es dann bis Mitte oder Ende September stehenblieb. Niemand freute sich auf den Sommer. Der Krieg war zur Ewigkeit geworden. Es gab Kinder, geboren kurz vor oder bei Kriegsbeginn, die sich an nichts als an ein Leben im Bunker, an den Lärm von Geschützen und Bomben, an die schützenden Arme ihrer Mütter, wenn Staub bei den Erschütterungen von der Decke fiel, und den Geruch eng zusammengepferchter Menschen erinnern konnten. Jetzt hing alles nicht von Malta ab, sondern von der Schlacht, die in der Wüste etwa 150 km südlich ihren Anfang nahm. Unter ständigem tagtäglichem Bombenhagel war die Insel nicht mehr in der Lage, Druck auf das Gebiet auszuüben, wo die Entscheidung unvermeidlich fallen musste. Mit neuem Treibstoff und Ausrüstung gut versehen und ausgeruht, fassten jetzt die deutsch-italienischen Truppen zuversichtlich die Verteidigungsstellung ins Auge, die die Briten von Gazala bis Bir Hacheim gezogen hatten. Rommel war sich genau darüber im Klaren, dass auch die 8. Armee Zeit gehabt hatte, sich neu zu bewaffnen und einen Angriff vorzubereiten, aber er war entschlossen, als erster loszuschlagen. Sein vorheriger Vormarsch, den man nur als «Beutezug» bezeichnete, hatte ihm beträchtlichen Bodengewinn gebracht. Jetzt strebte er die Eroberung Tobruks an. Konvois nach Tripolis oder Bengasi kamen fast unbelästigt durch, höchstens gestört von U-Booten aus Alexandria, und ein neues System, bei dem die deutsche Kriegsflotte die Verantwortung für Nachschubtransporte zu dem östlich gelegenen kleinen Hafen Derna übernahm, hatte zu solchen Verbesserungen geführt, dass Rommels Selbstsicherheit ins Unermessliche wuchs. Die Luftwaffe besass zusammen mit der Regia Aeronautica vollständige Luftüberlegenheit in der Wüste und selbst auf dem Meer, während Malta als Bedrohung für kontinuierlichen Nachschub zur See offensichtlich ausgeschaltet war. Rommels Absicht war nicht, die britischen Kräfte frontal anzugreifen, sondern sie im Süden zu umgehen, einzukreisen und von ihrem Nachschub abzuschneiden. Am 26. Mai begann die Schlacht von Gazala, unter welchem Namen sie bekannt wurde, indem Rommels Kräfte ihre vorausgesehenen und erwarteten Bewegun-

gen vollzogen. Das entfernte Ende der britischen Stellung bei Bir Hacheim tief in der Wüste hielt gegen eine überlegene Streitmacht stand, wobei die Freien Franzosen eine vorzügliche Abwehrleistung boten. Von Anfang an jedoch bewiesen die deutschen Panzer ihre Überlegenheit – besser gerüstet, mit schwereren Geschützen und letztendlich wüstentauglicher als die britische Bewaffnung. Sie gaben jedenfalls den Ausschlag. Die Schlacht, die Rommels Initiative jetzt in Gang gesetzt hatte, hätte nach dem dringlichen Wunsch Churchills schon seit Februar von General Auchinleck eröffnet werden sollen. Doch war es das ständige Argument von Auchinleck, seine Kräfte seien nicht vorbereitet und noch nicht genügend ausgerüstet, um die Initiative zu übernehmen. Churchill insistierte weitgehend deshalb so sehr auf einem frühzeitigen Vorgehen in der Wüste, weil er an Malta dachte und sich klar bewusst war, dass die Insel, falls kein Nachschub an Lebensmitteln, Treibstoff und Munition kam, nicht viel länger durchhalten konnte. So lange die Cyrenaika und vor allem der gefährliche Bengasi-Wulst mit seinen Flugplätzen, die die Ostpassage nach Malta kontrollierten, in der Hand der Achsenmächte war, bestand keine Chance für einen Konvoi von Alexandria aus. Auchinleck war von Abgesandten des Premiers unter Druck gesetzt worden und hatte schliesslich auf einem Datum Mitte Juni oder höchstens Ende Mai bestanden, doch letztendlich war ihm die Entscheidung durch Rommels Vormarsch abgenommen worden. Die Ereignisse gaben Auchinleck recht, insofern als die britischen Kräfte den deutschen noch nicht gewachsen waren, doch was im Augenblick als grösste Katastrophe erschien, stellte sich auf lange Sicht als die Rettung nicht nur für Malta, sondern für die gesamte britische Kriegführung in der Wüste heraus.

Vier Wochen nach Beginn der Kampfhandlungen hatte sich Rommel, der von seiner Taktik des Versuchs der Einkreisung wieder abgekommen war, nach Norden gewandt. Die deutschen Kräfte, vorzüglich gehandhabt von einem Meister der Kriegskunst, waren durchgebrochen und hatten eine Passage nach Tobruk freigelegt. Am 20. Juni trug er einen massiven Angriff gegen die Garnison vor, wobei er jedes Teilchen seiner Bomberflotte einsetzte, von hochfliegenden italienischen Capronis bis zu Junkers 88 und Stukas, die jetzt die Rolle spielten, wofür sie ursprünglich bestimmt waren: schwere Artillerie vor einer vorrückenden Infanterie. Tobruk, so lange Zeit ein Dorn im Fleisch der Achsenmächte und ein Leidensgenosse des belagerten Malta, auf den die Insel mit Anteilnahme blickte, fiel am folgenden Tag. Schlechte Führung, schlechte Kampfmentalität in der Garnison, diese und viele andere Ursachen wurden später

als Gründe für den Zusammenbruch dieser hochwichtigen Festung genannt. An einer Tatsache aber ist nicht zu rütteln: Wäre Tobruk so verteidigt worden wie Malta durch so viele Monate, es wäre nicht gefallen.

Rommel, stets optimistisch, war überglücklich über diesen Sieg, der ihm den Weg nach Ägypten zu öffnen schien. Die britische Armee befand sich auf dem Rückzug, um neue Stellungen an der ägyptischen Grenze zu beziehen, und es hatte den Anschein, als ob er mit der deutlichen Überlegenheit seiner Waffen, die sich in den jüngsten Kämpfen herausgestellt hatte, nur eine Lücke in die demoralisierten Linien vor ihm zu schlagen brauchte, damit ihm der Sieg sicher war. Bei der deutschen obersten Führung war Rommels enthusiastische Art recht gut bekannt. Aus diesem Grund war ja seinerzeit auch General Paulus im April 1941 nach Nordafrika, kurz nach Rommels Ankunft, geschickt worden, um eine für Berlin übersichtliche und akzeptable Strategie festzulegen. (Es war die drahtlose Übermittlung dieser Strategie in einem Code der Luftwaffe gewesen, die in Bletchley Park entziffert wurde und den Briten damals die Gelegenheit gab, eine Gegenoffensive gegen Rommels erste Bewegungen zu entwickeln.) Jetzt hatte Rommel innerhalb eines Monats das Ziel von «Operation Theseus» vollständig erreicht, und seine berechnete Genugtuung erhielt ihre sofortige Krönung durch seine Ernennung zum Feldmarschall. Auch Hitler empfand die günstige Rückwirkung dieses Triumphs, der gerade in einem Moment eintrat, da der Krieg in Russland sich länger hinzog, als er es erwartet hatte, und da die Bombenangriffe auf Deutschland die Eroberer Europas langsam daran erinnerten, dass Grossbritannien noch unbesiegt war. Dieses sprühende Feuerwerk im Wüstenkrieg konnte nur seine Schätzung eines Generals erhöhen, der immer einer seiner treuesten Anhänger gewesen war.

Grosse materielle Gewinne machten Rommels Triumph vollkommen: riesige Mengen erbeuteter Vorräte, von Tausenden Tonnen Nahrungsmitteln bis zu 1'500 Tonnen Benzin, ganzen Munitionslagern und Tausenden verwendbarer Fahrzeuge. (Wenn Malta irgendwann erobert worden wäre, dann hätte es nur explodierende Lager auf der ganzen Insel gegeben, nichts wäre den Siegern geblieben.) Im Hinblick auf diesen plötzlichen Zuwachs seiner Bestände war Rommel der Auffassung, dass jetzt alle Beschränkungen für seine Operationen aufgehoben und dass die Direktive des italienischen Comando Supremo vom 5. Mai, die für alle Streitkräfte der Achse in der Wüste galt, zurückgenommen werden sollte. Diese nämlich hätte ihn an einem weiteren Vormarsch gehindert und hätte sämtliche Anstrengungen der italienisch-deutschen Kriegführung im Mittelmeer auf die «Operation Herkules», die Invasion Maltas, verlagert. Doch

während Rommel in dem geschlagenen Tobruk stand, auf das zerbombte Ufer, das durch zahllose Kriegsfotos Berühmtheit erlangt hatte, und auf den blauen Hafen, herrlich trotz der zerschossenen Wracks, blickte; während Tausende von Kriegsgefangenen hinter ihm vorbeimarschierten und seine eigenen Soldaten des Afrikakorps ihn triumphierend umringten – da empfand er wie Brutus:

«Es gibt Gezeiten auch für unser Tun,
Nimmt man die Flut wahr, führet sie zum Glück ...
Wir sind nun flott auf solcher hohen See,
Und müssen, wenn der Strom uns hebt, ihn nutzen,
Wo nicht, geht unser Schiff und Gut verloren.»

Etwas prosaischer, doch merklich mit dem gleichen Enthusiasmus kabelte er, ohne in seiner Euphorie Rom zu berücksichtigen, direkt an die deutsche oberste Führung: «Die Moral und der Zustand der Truppen, die Menge der eroberten Vorräte und die augenblickliche Schwäche des Feindes ermöglichen uns den direkten Vorstoss ins Herz Ägyptens. Daher verlange ich, dass der Duce veranlasst wird, die gegenwärtigen Beschränkungen für meine Operationen aufzuheben und dass alle Truppen meinem Befehl unterstellt werden, um die Offensive fortzuführen.» Hitler war sofort geneigt, seinem neuen Feldmarschall zu willfahren. Auch er fühlte die Gunst der Stunde, ausserdem konnte man so vielleicht der heiklen Angelegenheit der Invasion Maltas aus dem Weg gehen, bei der er sich immer unbehaglich fühlte. Anscheinend herrschte bei der deutschen obersten Führung übereinstimmend die Ansicht, dass «mit der Einnahme Tobruks die Situation sich vollständig gewandelt hat. Die Eroberung Maltas ist nicht mehr notwendig. « Obwohl man gelegentlich die Invasion Maltas noch diskutierte, liess man den Plan letztlich für immer fallen.

Doch die Argumente der Italiener für eine Weiterverfolgung der «Operation Herkules» hatten noch einiges für sich. Sie wussten genau, dass die Nachschublinien aufs Äusserste angespannt waren, da ihre Handelsflotte zuvor schwere Verluste erlitten hatte – selbst wenn man Malta offensichtlich völlig im Griff hatte. Rommel befand sich jetzt am äussersten Ende einer langen Wüstenstrecke, und obwohl Tobruk als Ladehafen zur Verfügung stand, konnten sie keinen Optimismus aufbringen, ausser natürlich, Rommel würde im Laufe von nur ein paar Wochen Ägypten überrollen. Aber Mussolini selbst war ganz von dem augenblicklichen Schauspiel in Anspruch genommen. (Vielleicht war er auch froh, dass seine Streitkräfte nicht aufgefordert wurden, ihre Pflichten bei «Operation Herkules» zu erfüllen.) Während Hitlers schwankende Gesundheit

durch die guten Nachrichten sich schlagartig besserte und er sich schon wieder seinem Lieblingsthema, der unerbittlichen Realität Russland, zuwandte, hatte der Duce eine Vision, die die kühnsten Träume seines ganzen Opernlebens überstieg: Verdis Aida hatte im Dezember 1871 in Kairo Premiere gehabt, aber Mussolini schwebte jetzt eine Aufführung vor, die nach personellem Aufwand, Reichtum der Ausstattung und prächtigem Lokalkolorit sogar des Meisters Phantasie übertreffen sollte. Ende Juni flog er nach Derna, gefolgt von einem Kavallerie-Schimmel in einem anderen Flugzeug, um den Augenblick abzuwarten, «wo er triumphalen Einzug im Land der Pharaonen halten konnte».

Der Fall von Tobruk, nach Churchill «einer der härtesten Schläge im ganzen Krieg», stellte sich am Ende als Wendepunkt heraus: Er war die Rettung für Malta. Im Augenblick freilich konnte man ihn nur als Katastrophe sehen, was er auch wirklich gewesen wäre, wenn Rommel seinen raschen Vormarsch hätte fortsetzen können. Rommels Hauptquartier lag jetzt in Sidi Barrani, innerhalb der Grenzen Ägyptens, Alexandria war nur gut 300 km entfernt. So war Rommels Optimismus ungebrochen, als Kesselring und der italienische Marschall Cavallero, der stark in die italienischen Planungen für die Invasion Maltas eingeschaltet war, zu einer Konferenz bei ihm eintrafen. Was Cavallero besondere Sorgen machte, war die Länge der Nachschublinie der Achse, während die der Briten in El Alamein nur kurz war und sie sich schon wieder formierten und neue Kraft schöpften. Trotz der Tatsache, dass es ihm gelungen war, über Mersa Matruh hinauszugelangen, sollte Rommel bald entdecken, dass er einer starken Verteidigungsstellung und einem entschlossenen Feind gegenüberstand. Bei El Alamein, nur 100 Kilometer vor Alexandria, die glitzernde Trophäe des grossen Hafens und der Stadt schon zum Greifen nahe, wurde er aufgehalten. Während Mussolini noch von einem triumphalen Einzug in Alexandria und dann Kairo träumte und der temperamentvolle junge Feldmarschall die reiche Beute des Nildeltas und das Band des Suezkanals schon in Händen zu halten schien, war es General Auchinleck möglich, ihn zu stoppen, ja provokative Gegenangriffe zu lancieren. Ein Mitarbeiter in Bletchley Park schrieb dieser Tage: «Ultra ermöglichte es General Auchinleck in Nordafrika, Rommel und seinem Afrikakorps Widerpart zu bieten wie ein stets ausweichender Boxer, der immer dort angriff, wo Rommel es am wenigsten erwartete ... Auchinlecks Fähigkeiten brachten Rommel noch am Einfallstor nach Ägypten zum Stillstand.»¹ Ein weiterer Faktor, der in diesem Moment dazu beitrug, dass die Armeen der Achse nicht weiterkamen, war Malta, das jetzt wieder auf die Beine kam, obwohl man es schon für k. o. geschlagen hielt. Der Zuwachs noch weiterer Spitfires zum

Arsenal der Insel führte dazu, dass die Stosskraft der Luftangriffe aus Sizilien zur Neutralisation der Insel, die, wie man glaubte, ausreichte, eben doch zu gering war.² Noch vor Ende Juni sah sich Marschall Cavallero gezwungen, um eine Verlegung von Flugzeugen von Nordafrika nach Sizilien zur Aufrechterhaltung des Druckes auf Malta nachzusuchen. Die Tatsache, dass es Rommel nicht gelang, Anfang Juni die britische Verteidigungslinie bei Alamein zu durchbrechen, resultierte zum Teil aus dem Umstand, dass er nicht länger die Luftüberlegenheit in der Wüste besass.

Eine der letzten Massnahmen Dobbies war ein Telegramm an das Kriegsministerium gewesen, betreffend die Situation der Insel im Hinblick auf Nahrung, Munition und Treibstoff. Sie hatte sich in den darauffolgenden Wochen nicht zum Besseren gewendet. Stellte man die katastrophalen Nachrichten aus der Wüste über den Fall Tobruks und die daraus resultierende Unwahrscheinlichkeit in Rechnung, dass noch irgendwelche Konvois durchkommen würden, so wusste der Nachfolger Lord Gort, wie gering die Chancen Maltas zum Überleben waren. Bevor er sein Amt als Gouverneur übernommen hatte, hatte er Gelegenheit gehabt, Dobbies Bericht über die Nachschubsituation zu studieren:

- a) Weizen und Mehl. Keine weiteren Einschränkungen scheinen möglich, da es sich hier um Grundnahrungsmittel handelt. Bei aller Sorgfalt reichen die vorhandenen Vorräte bis Anfang Juni.
- b) Tierfutter. Die schon unzureichenden Zuteilungen wurden kürzlich weiter verringert; Vorräte halten jetzt bis Ende Juli.
- c) Weniger wichtige Nahrungsmittel. Fleischvorräte sind total erschöpft. Die meisten anderen Vorräte reichen bis Juni.
- d) Raffiniertes Öl. Flugzeugtreibstoff bis Mitte August; Benzin bis Mitte Juni; Kerosin bis Anfang Juli.
- e) Rohöl. Wir haben nur noch 920 Tonnen Dieselöl (reicht für fünf Wochen) und 2'000 Tonnen Heizöl, was alles für die Betankung von HM-Schiffen, jetzt auf Dock, benötigt wird. Die Rohölsituation wird also prekär, und dringliche Aktionen müssen erfolgen, um Abhilfe zu schaffen.
- f) Kohle. Kohle aus Wales reicht bis Ende Mai – andere Sorten bis Mitte Juni.
- g) Munition. Der Verbrauch an Flak-Munition ist bei den jüngsten schweren Angriffen stark gestiegen ... es bleiben Bestände für nur eineinhalb Monate.

Dobbie hatte die Entsendung eines Konvois für spätestens Mitte Mai verlangt, war aber beschieden worden, dass in diesem Monat keine Chance für irgend-

einen Konvoi bestand. Es kamen weitere Spitfires, eingeflogen von Flugzeugträgern im westlichen Mittelmeer, doch wusste Gort, der sich in zwei bis drei Tagen an die ihn umgebende Realität des Staubes, der Preisgegebenheit und drohender Hungersnot gewöhnt hatte, dass nur ein Konvoi der Insel wirklich helfen konnte. Churchill, der seinem Stabschef geschrieben hatte: «wir fühlen uns absolut verpflichtet, Malta zu retten», stand zu dieser Aussage, was auch kommen mochte. Ihm war seit Beginn des Krieges die lebenswichtige Bedeutung der Insel klar gewesen, und trotz der Tausende sonstiger Verpflichtungen schwankte er niemals in dieser Entschlossenheit. Ähnlich wie Cunningham hatte er auch stets die Rolle im Auge, die die Insel in einer unbestimmten Zukunft bei einem Angriff auf Hitlers Europa spielen konnte.

Nicht nur ein Konvoi, sondern zwei waren für Mitte Juni vorgesehen, dem frühesten Termin, an dem geeignete Frachter und Kriegsschiffe an beiden Enden des Meeres zusammengezogen werden konnten. Es sollte sich um den bisher grössten Aufwand handeln: sieben Frachter in Begleitung eines Schlachtschiffes, zweier Flugzeugträger, Kreuzer und Zerstörer von Gibraltar aus (Operation Harpune) und nicht weniger als elf Frachter mit sieben Kreuzern und 28 Zerstörern aus Alexandria (Operation Vigorous). Zum selben Zeitpunkt sollte der Minenleger *Welshman*, unter Ausnutzung der Bedeckung des Harpune-Konvois, mit besonderen Gütern vom Westen aus durchschlüpfen. Der Konvoi aus Alexandria musste auf Schlachtschiffe verzichten, da wegen der Bedürfnisse der Fernostflotte keine verfügbar waren; sein einziger «schwerer» Geleitschutz wurde von der alten *Centurion* gebildet, die lange Zeit als drahtlos gesteuertes Zielschiff der Flotte gedient hatte und jetzt hergerichtet war, um wie ein neues Schlachtschiff auszusehen. (Man hoffte, dass sie wenigstens einen Grossteil der Aufmerksamkeit der Bomber auf sich ziehen würde.³) Da Malta im Augenblick fast vollständig vermint war und man nicht wissen konnte, wie viele ihrer Minenräumer intakt sein würden, um die Konvois hineinzubugsieren, fuhren vier Minenräumer der Flotte mit sechs Minenräum-Motorbooten mit dem Gibraltar-Konvoi. Nur aus diesem sollten überhaupt einige Schiffe nach Grand Harbour gelangen. Zu dieser Zeit, also genau vor Rommels Vormarsch in die Wüste, besass die italienische Marine mit ihren Schlachtschiffen und schweren Kreuzern die Vorherrschaft im zentralen Mittelmeer, die Luftwaffe in der Luft. Man musste damit rechnen, dass der Konvoi aus Alexandria im Gebiet zwischen Kreta und dem Bengasi-Wulst schwer bombardiert werden würde. Aber die italienische Schlachtflotte mit zwei neuen Schlachtschiffen, *Littorio* und *Vittoria Veneto*, zusammen mit zwei schweren, zwei leichten Kreuzern und zwölf Zer-

störern, war ein zu schwerer Brocken für den Geleitschutz aus Alexandria. Deshalb wurden am 15. Juni sowohl dieser Konvoi als auch seine Bedeckung nach Alexandria zurückbeordert. So gelangte also dieser ganze, grössere, Konvoi nicht nach Malta. Der Konvoi vom Westen her hatte ein etwas besseres Schicksal. Obwohl es während seiner Fahrt ein Gefecht in der Skerki-Durchfahrt zwischen britischen Zerstörern und einer Streitmacht italienischer Kreuzer gab, glückte es zwei Frachtern, *Orari* und *Troilus*, ebenso wie *Welshman*, die Insel zu erreichen und ihre Ladung zu löschen.⁴

Schon die Drohung, die von den italienischen Schlachtschiffen ausging, hatte ausgereicht, um für den Konvoi im Osten den Ausschlag zu geben, doch war es in Wirklichkeit die Wucht der Luftangriffe, die das Wagnis einer Weiterfahrt von Schiffen nach Malta schliesslich verbot. Die meisten Begleitschiffe hatten eine solche Menge Granaten verschossen, dass sie jetzt praktisch ohne Munition waren, während der Tribut, den die Bomber forderten, in vier gesunkenen und zwei beschädigten Frachtern bestand. Bei der Eskorte, die auch von U-Booten angegriffen wurde, gab es drei beschädigte Kreuzer, drei gesunkene Zerstörer, zwei beschädigte Korvetten und ein versenktes Torpedoboot. Die nackte Statistik für «Operation Vigorous» aus Alexandria verzeichnet am Schluss: «Gelandete Tonnage an Ladung – nichts.» «Harpune» aus Gibraltar verzeichnete vier gesunkene Frachter, einschliesslich des amerikanischen Tankers *Kentucky*, des wichtigsten Schiffs im Konvoi, einen beschädigten Frachter, zwei beschädigte Kreuzer, einen versenkten und einen beschädigten Zerstörer.

Wären *Orari* und *Troilus* nicht glücklich nach Malta gelangt und wäre ihre Ladung von etwa 20'000 Tonnen Mehl und Munition (sehr gut abgepackt!) nicht unverzüglich gelöscht worden, die Insel wäre verloren gewesen, denn man hätte bis frühestens August unmöglich einen neuen Konvoi zusammenstellen können. Die Italiener werteten die Umkehr des Konvois aus Alexandria zu Recht als Sieg der Marine mit Signalwirkung. Das war es in der Tat in dem Sinne, dass die Drohung ihrer Schlachtflotte von Tarent aus der endgültige Faktor war, der Admiral Harwood bewog, den Konvoi und seine Eskorte zurückzurufen. Die Minusseite bestand für die Italiener in einem durch ein Flugzeug aus Malta torpedierten Kreuzer, der später von dem U-Boot *Umbra* versenkt wurde, und in einem Bomben- und Torpedotreffer auf *Littorio*. Noch unsichtbar auf dieser Minusseite stand aber ein Posten, der sich für die Zukunft als äusserst bedeutungsvoll erweisen sollte. Die Operationen der italienischen Flotte gegen den Konvoi

im Westen und der Schlachtflotte gegen den im Osten hatten ihre Ölreserven bis zu einem solchen Grad reduziert, dass sie später niemals mehr in der Lage waren, das Meer unter ihre Kontrolle zu bringen. Hitlers Optimismus in Bezug auf die Eroberung der grossen russischen Ölfelder wurde enttäuscht, und von da an wurden die Ölfelder Osteuropas wie nie zuvor zum Betrieb der deutschen Kriegsmaschine beansprucht, und die Italiener sahen sich ausgeschlossen.

Der Blick auf *Welshman* und die beiden Frachter, die man in Grand Harbour auslud, konnte das drückende Gefühl der Verzweiflung nicht mildern, das sich jetzt rasch über die ganze Insel ausbreitete. Niemand konnte sich verbergen, dass zwei Konvois zu ihrem Entsatz bestimmt gewesen waren, und dass dies alles war, was sich durchgekämpft hatte. Sicher, es war besser als im März, als überhaupt nichts angekommen war, doch jetzt schrieb man Juni und die zwei furchtbaren Monate April und Mai lagen wie ein Alp auf den Herzen. Der Verlust der *Kentucky* bedeutete, dass die Lage bei Öl und Kerosin wahrlich ernst war. Glücklicherweise war Sommer, so dass zwar die Sonne quälte, aber Heizung relativ unwichtig wurde und man sich dem feuchten, krankmachenden Bunkerleben einigermassen entziehen konnte. Der Umstand, dass die jetzt entladenen Schiffe eine Ladung zur Hälfte Mehl, zur Hälfte Munition enthalten hatten, sorgte wenigstens dafür, dass die Insel ein bisschen länger zu essen hatte und sich verteidigen konnte. General Gort und der stellvertretende Gouverneur der Insel, Sir Edward Jackson, der allen, seit er zu Beginn des Krieges sein Amt übernommen hatte, gut bekannt war, hielten Rundfunkansprachen an die Bevölkerung. Sie machten keinen Versuch, die Dinge zu beschönigen, im Gegensatz zur italienischen Propaganda, denn hier handelte es sich nicht um ein unterwürfiges Volk, «niedergehalten durch die britischen Bajonette», sondern um ebenbürtige und belastbare Partner. Ausserdem war es ihre Insel, die man verteidigte. Gort konnte ihnen nichts als «weitere Restriktionen» versprechen, und Jackson führte aus: «Wir haben etwa 15'000 Tonnen Vorräte aus den angekommenen Schiffen erhalten. Das ist immerhin etwas, und sicher hilfreich, aber es ist nur ein sehr kleiner Teil dessen, was wir erhofft hatten.» Er fuhr fort, sagte, dass man unvermeidlich die Rationen weiter einschränken müsse, und schloss: «Unsere Sicherheit hängt, mehr als von allem anderen, von der Zeit ab, die unser Brot noch reicht.»

Es war bis an den Punkt gekommen, wo, wie es in allen Belagerungen der Geschichte gewesen ist, Brot vor allem zählte.

Heisse Tage

Malta ist immer eine Insel voller Staub. Alle besonderen Plätze der Erde haben einen unverwechselbaren Geruch und leben aus ihren eigenen Erinnerungen. So spricht Maltas Geruch, den die Seeluft einem Bootsfahrer zuträgt, von Trockenheit, Alter und Staub. Sogar an so abgelegenen Stellen wie den Mnajdra-Tempeln an der Westküste, wo die Sonne über dem einsamen Meer strahlt und der Zuschauer auf den grünen Lichtblitz bei Sonnenuntergang wartet, vermittelt der Duft den Eindruck von ungeheurem Alter, älter noch als der Sand Ägyptens. Wer den Sommer 1942 erlebt hat, berichtet immer über dieselbe überwältigende Erfahrung: den Staub. Die Tausende von pulverisierten Häusern, die zerbombten Flugplätze und die aufgerissenen Strassen führten dazu, dass man die ständige Empfindung von Staub auf der Haut hatte. Sogar der Hafen, dessen Oberfläche trüb war von gesunkenen Schiffen und Öl-Treibstoff, war staubgepudert. Auf den Kais wirbelte er auf, schmutzige Papierfetzen stoben beim kleinsten Windstoss herum, und aus türlosen Öffnungen blickte es wie aus leeren Augen auf die Trümmer herabgefallener Dächer, altes vergessenes Inventar, traurige Reste, z.B. ein Rädchen von einem zerbrochenen Spielzeug, zerrissene Tapeten, die in einem sonnen trocken en Winkel flatterten – und Staub. Er war in den Speisen, auf dem Wasser in einem alten emaillierten Trinkbecher, er knirschte zwischen den Zähnen, die auf dem Kanten eines groben Brotes kauten, das jetzt so ungeheuer hohen Wert besass wie seit Menschengedenken nicht. Und mit dem Staub kamen die Fliegen. Die Augenkrankheiten nahmen zu, und Staub reizte die Wunden, wo von der Krätze Befallene sich nicht hatten beherrschen können, zu kratzen. So trocken wirkte die Insel, dass man es nicht für möglich gehalten hätte, dass sie Moskitos ausbrütete. Doch die *nemus* waren allgegenwärtig. Sie surrte aus Bombenkratern hervor, aus unbewohnten Häusern, wo Exkreme lagen, aus zerrissenen Rohrleitungen und den unter Trümmern begrabenen bienenstockförmigen Zisternen. Nicht nur Hausfliegen, Schnaken, Moskitos und Mücken hatten Hochkonjunktur, sondern der Krieg schien auch Sandfliegen zu erzeugen, die ein kurzes, aber hohes Fieber mit sehr langer Genesungszeit verursachten. War nicht der Grosse Fürst der Finsternis seit Tausenden von Jahren als «Herr der Fliegen» und «Meister der Kloaken» bekannt? Wie die meisten Katholiken waren die Malteser mit dem Alten Testament nicht

vertraut, doch gab es sicher Priester, die sich an die geheimnisvollen Worte aus dem «Prediger» erinnerten und sie auf sich bezogen: «... wenn man auch vor Höhen sich fürchtet, und sich scheut auf dem Wege; wenn der Mandelbaum blüht, und die Heuschrecke beladen wird, und alle Lust vergeht (denn der Mensch fährt hin, da er ewig bleibt, und die Klageleute gehen umher auf der Gasse).»

Valletta, dieses vollkommene Beispiel einer Stadt und Festung, beide planmässig aufeinander abgestimmt, lag in Trümmern. Die Stadt, die Sir Walter Scott als «ganz wie ein Traum» beschrieben und von der Disraeli gesagt hatte, «in ihrer vornehmen Architektur kann sie es mit jeder Hauptstadt Europas aufnehmen, ja übertrifft sie vielleicht», war in den entsetzlichen Angriffen des April zerstört worden. Die engen Strassen waren dicht verschüttet, obwohl Räumkommandos und Soldaten sich bemühten, sie freizuschaukeln. Die Verwüstung dieser berühmten Stadt und ihrer Vorstadt Floriana war der Bosheit der Angreifer zu verdanken, von denen viele verständlicherweise ihre Bomben lieber auf diese herrlichen Strassen abwarfen, als sich der Hölle Grand Harbours auszusetzen, dessen Anlagen und Schiffe ihre eigentlichen Ziele waren. Die alte Universität, die *Sacra Infermeria* (das grosse Hospital der Ritter, eines der ersten in Europa), der berühmte Palast, die St. John's-Kathedrale, ein Denkmal aus der Zeit des Rittertums – alles war zerbombt, ebenso sechs «Herbergen» (die prächtigen Paläste der verschiedenen Nationen der Ritter) und natürlich eine Anzahl herrlicher Barockkirchen. Das viktorianische Opernhaus, von üppiger Pracht und Schmuckstück der oberen Zehntausend, war zerstört, ferner ein grosser Teil der schmutzigen, aber lebhaft wimmelnden Manderaggio-Armenviertel.

Bemerkenswerterweise nahmen die Angriffe auf die Hauptstadt der Insel in dem Masse zu, wie sich diejenigen auf das Werftgelände und die Flugplätze verringerten. Wie die «Baedeker-Angriffe» auf Grossbritannien im letzten Stadium des Krieges entsprang auch die Zerstörung Vallettas weitgehend der Wut der Enttäuschung. Weldon schrieb: «Wohin man auch sah, überall erblickte man nur Trostlosigkeit und Trümmer, besonders wenn man auf die Wälle hinaufstieg und auf einige der Strassen hinabschaute. Dann erst ermass man die Grösse des Schadens. Maltas Gebäude bestehen aus sehr soliden Steinblöcken, so dass nur ein ganz direkter Treffer ein Haus zerstört. Der Reisende, der in Valletta ankommt, hat zunächst vielleicht den Eindruck von verhältnismässig leichtem Schaden. Doch braucht er nur auf einen hohen Aussichtspunkt zu steigen und hinabzuschauen, um zu bemerken, dass fast jedes Haus nur noch eine leere Hül-

se ist. Dies allein zeigt schon die Intensität des Bombardements. Man hat geschätzt, dass es allein in Valletta und Floriana eine Million 500.000 Tonnen Schutt gab. Auf der ganzen Insel wurden über 15.000 Gebäude zerstört, darunter 70 Kirchen, 18 grössere und kleinere Klöster, 22 Schulen, acht Krankenhäuser, zehn Theater ...»¹

In diesem von Fliegen schwarzen, unter Staub liegenden Land, einer Hölle des Südens, wie sie Dante erschaut hatte, war ausserdem das Ausmass menschlichen Leidens verschieden von dem in anderen Städten, die im 2. Weltkrieg Luftangriffen ausgesetzt waren. Das lag daran, dass, obwohl die Verluste wegen der Beschaffenheit der Insel weit niedriger lagen als erwartet, der Zwang des Bunkerlebens fast endlos andauerte. Tage, Wochen, Monate und sogar Jahre gingen ins Land, in denen Männer, Frauen und Kinder – besonders Frauen und Kinder – einen sehr grossen Teil ihres Lebens unter der Erde verbringen mussten, dabei noch unterernährt und oft bei schlechter Gesundheit. Ein Reuter-Korrespondent auf Malta, der während eines grösseren Angriffs in einer der bienenstockförmigen Zisternen unterhalb Valletta Schutz gesucht hatte, beschrieb mit der Lebhaftigkeit des Neulings die Situation, die den Einwohnern längst zur Gewohnheit geworden war: «... die Luft war voll vom Krachen der Mauern und dem unheimlichen Dröhnen der Druckwellen. Das Gebäude über mir wurde getroffen. Staubwolken drangen in den Luftschutzraum, hüllten die Insassen ein und erstickten sie fast, meist Frauen mit Babys und kleinen Kindern. Einige Kinder erschrakten fürchterlich und schrien, aber ihre Mütter, offenen Auges und abgestumpft, tauchten ihre Taschentücher in einen Wassereimer, der zu diesem Zweck im Bunker stand, und wischten damit über Mund und Nase der Babys. Dann drückten sie ihr Jüngstes an die Brust und murmelten ein stilles Gebet ... Nach einer kurzen Pause kam eine neue Welle von Bombern. Die Lampen im Bunker flackerten, die Explosion hob die Kleider der Frauen und Kinder, als die Druckwelle hindurchfuhr. Bei einer der nächsten Bombenladungen kamen noch mehr Steine von den Gebäuden über uns herunter. Ein Schauer von Mauerwerk und Schutt drang durch den Notausgang herein, gleich darauf eine dunkle Wolke von Staub und Pulver, die sich im ganzen Raum verbreitete, so dass niemand den anderen sehen konnte. Mütter schauten nach oben und fürchteten, dass die Kuppel des Brunnens nachgeben würde. Alle waren durch den Lärm vorübergehend taub. In dieser fast unwirklichen Szene bewegten sich nur schemenhaft sichtbare Figuren durch die Staubschleier wie in Trance.»²

Der grosse Florentiner hätte über der ganzen Insel, tief in einen Kalkfelsen eingemeisselt, die Worte aus seiner eigenen Vision sehen können:

«Per me si va nella città dolente
Per me si va nell' eterno dolore,
Per me si va tra la perduta gente ...
Lasciate ogni speranza, voi ch'entrate.»

Doch die Hoffnung war das Einzige, was sie nicht verloren. Ununterdrückbar entwickelte sich in aller Not des Krieges, zur Überraschung der Psychiater, wie schon erwähnt, die Fähigkeit der Menschen, Situationen grösster Gefahr, des Schmerzes, Leidens und Schreckens zu ertragen, ohne Opfer eines sogenannten Nervenzusammenbruchs zu werden. Derartiges passiert häufiger unter dem tag-täglichen Stress in Friedenszeiten oder unter den Bedingungen, die man in den grossen industriellen Gesellschaften des Westens als «Frieden» bezeichnet. Aus naheliegenden Gründen sind die Fälle von Nervenzusammenbrüchen bei Afrikanern und Asiaten oder in Agrargesellschaften im Allgemeinen niemals gründlich erforscht worden. Wahrscheinlich erwartet man ganz zu Recht, dass die geringere Widerstandskraft bei den körperlich schwächeren, besser ernährten und verwöhnten Menschen der Welt liegt. In dieser Hinsicht unterschieden sich die Leistungen der Malteser der damaligen Zeit von denen grosser Städte wie London und Berlin. Denn sie mussten diese Qualen viel länger aushalten, und das bei Rationen, die etwa die Hälfte z.B. der der Londoner Bevölkerung betragen. Die Fähigkeit, Mass zu halten, und Genügsamkeit, die allen Mittelmeervölkern zu eigen sind, hatten sich in ihnen durch die Jahrhunderte, in denen sie mit sehr wenigem zufrieden sein mussten, entwickelt. Diese Qualitäten ermöglichten es den Belagerten, unter Bedingungen zu überleben, die, mit einiger Berechtigung kann man das annehmen, Einwohner moderner Grossstädte nicht ausgehalten hätten.

Der grosse französische Historiker Fernand Braudel hat auf einen wichtigen Unterschied zwischen der Mittelmeer- und der Rasse des Nordens hingewiesen: «Die Wahrheit ist, dass der Mensch des Mittelmeers stets gegen fundamentale Armut hat ankämpfen müssen, die zwar durch die Umstände verschärft wurde, aber nicht völlig von ihnen allein verursacht ist. Sie bringt eine stete Gefährdung des Lebens mit sich, trotz ihrer scheinbaren oder wirklichen Vorzüge ... Tatsächlich erwirbt sich der Mensch des Mittelmeers sein tägliches Brot durch harte Arbeit. Grosse Teile des Landes bleiben unkultiviert und werfen wenig ab. Das Land, das Nahrung zur Verfügung stellt, unterliegt fast überall einem zweijährigen Fruchtwechsel, der grosse Produktivität verhindert ... Es gibt ein

sichtbares Zeichen für diese Armut: die Genügsamkeit, die ihren Eindruck auf den Besucher aus dem Norden niemals verfehlt hat.»³

Diese Genügsamkeit, über die sich britische Soldaten und Seeleute auf Malta in Friedenszeiten immer amüsiert hatten, machte sie – und andere Beobachter – während des Krieges staunen. Es ist bezeichnend, dass in den zahlreichen englischen Berichten aus erster Hand über das Leben auf Malta während der Belagerung fast immer wieder das Thema der Knappheit von Essen und Trinken auftaucht. Die maltesischen Berichte jedoch gehen im Allgemeinen auf diesen Umstand nur ein, wenn er sich, wie im Juli und August 1942, fast zu einer Hungersnot ausweitete. Am 20. Juni musste die Regierung Einschränkungen ankündigen, die Sir Edward Jackson im Radio als «weit grössere Restriktionen als bisher» bezeichnete: «weit grössere Härten, als ihr sie bisher habt ertragen müssen». Unter anderem bestanden die Rationen für eine fünfköpfige Familie aus vier Büchsen Rindfleisch, vier Büchsen Fisch und vier Schachteln Streichhölzer *pro Monat*. Die tägliche Brotration pro Person wurde auf 3/8 Rotolos (unter 400 g) festgelegt. Die tägliche Kalorienmenge war jetzt 1.500, verglichen mit 3.000, die man für einen Mann, der ein «Leben durchschnittlich schwerer Arbeit» führte, als Minimum ansah.

Nachdem es den Konvois im Juni nicht gelungen war, mehr als zwei Schiffe zum Entsatz der Insel heranzuschaffen, lauteten die Berechnungen der Regierung dahin, dass die Insel bei den gegenwärtigen reduzierten Rationen höchstens bis Ende August durchhalten konnte. Ihre Schlagkraft allerdings war durch die Ankunft der Spitfires ungemein erhöht worden, was sich in der Abnahme der Bombenangriffe, vor allem tagsüber, zeigte. Mitte Juli war es den Minenräumern geglückt, die Einfahrtsrinne zur Insel zu säubern, so dass vor Ende des Monats die U-Boote zurückkehren konnten. Als erstes kam *Unbroken* an, kurz darauf gefolgt von *Ultimatum* und *United*, bis es insgesamt neun waren, die von der Insel aus operierten. Im August, dem ersten Monat, da es die wiederaufgenommenen Unterwasser-Aktivitäten der Festung ermöglichten, gegen die Belagerer zurückzuschlagen, wurden tatsächlich über 40.000 Tonnen Schiffsraum auf Rommels Nachschubroute zerstört. All dies war natürlich günstig, insofern es den Kriegsverlauf betraf, doch änderte es nichts an der Tatsache, dass Malta würde Hungers sterben müssen, wenn kein Konvoi mit Nachschub durchkam.

Obwohl die Luftangriffe fortgesetzt wurden, wurden es doch zusehends weniger, und zum Erstaunen und zur Erleichterung der Menschen gab es im Juli einige Nächte ohne Angriff. Gleichzeitig gaben Beaufort-Torpedobomber zusammen mit Beaufighters den Streitkräften der Insel neue Möglichkeiten. Die Ver-

legung einiger Maschinen der Luftwaffe aus der Wüste nach Sizilien mit dem Zweck, den Sturm auf Malta neu anzufachen, hatte nicht den gewünschten Erfolg, ja in den ersten zehn Tagen des Juli wurden über 100 feindliche Flugzeuge abgeschossen. Ohne dass es die Belagerten noch ahnten, sahen die langfristigen Aussichten für den Krieg im gesamten Mittelmeer besser aus als je zuvor. Aber selbst wenn sie es gewusst hätten, hätte es nichts zur Erleichterung ihrer Lage beigetragen. Sie mussten schon zufrieden sein, wenn unverändert ein Tag dem anderen in dieser Mondlandschaft von Staub und Zerstörung folgte, wo sogar das Nachlassen der Bomberoffensive bis jetzt nur sehr wenig Bedeutung hatte. Doch die Zeichen am Horizont waren so günstig, dass jedenfalls für die Wissenden und diejenigen, die zu langfristigen Analysen fähig waren, die Chancen für Malta besser standen, als es vor knapp einem Jahr der Fall gewesen war. Allerdings immer unter der Voraussetzung, dass sich ein Konvoi würde durchkämpfen können, um Leute und Soldaten am Leben zu erhalten.

In erster Linie war Rommel in der Wüste aufgehalten worden. Seine Truppen litten jetzt ihrerseits unter der Rationierung von Wasser und Nahrung, Munition und Benzin waren knapp und sein Vormarsch war an der Alamein-Stellung endgültig stehengeblieben. Gleichzeitig wurden die Briten, aufgrund ihrer kurzen Nachschublinien, fast von Tag zu Tag stärker, und ihre Luftwaffe, verstärkt durch neue Flugzeugtypen aus den Vereinigten Staaten, zog nicht nur mit der deutschen Luftwaffe gleich, sondern sollte bald die Überlegenheit gewinnen. Weit weg von den Verwüstungen des Juli auf Malta kam Mitte des gleichen Monats die angloamerikanische Verständigung zustande, die Pläne für eine Invasion in Französisch-Nordafrika im Oktober vorsah, verbunden mit einer grossen Offensive in der Wüste durch eine gewaltig verstärkte britische Armee, die mit amerikanischen Sherman-Panzern und automatischen 105mm-Geschützen ausgerüstet werden sollte.

Am 2. August machte Lord Alanbrooke auf seinem Weg nach Ägypten in Malta Zwischenaufenthalt. Er hatte vor, Lord Gort über die bevorstehenden Ereignisse zu berichten, die das gesamte Bild für Malta und speziell für ihn als den Oberbefehlshaber der Insel ändern sollten. Dabei wusste er, dass Gort sehr deprimiert war und vermutete, «seine Niedergeschlagenheit ist durch den Umstand verstärkt worden, dass er darauf bestand, seinerseits mit den beschränkten Rationen zu leben wie alle Inselbewohner, trotz der Tatsache, dass er doppelt soviel körperliche und geistige Arbeit leistete wie alle anderen Angehörigen der Garnison.»⁴ So erfuhr Maltas Gouverneur Anfang August, dass sich die gesamte Si-

tuation im Mittelmeer im Oktober ändern würde, doch durfte er dies niemandem mitteilen – er musste weiterhin nur klarstellen und versichern, dass sein Kommando über das Ende des August hinaus andauern würde. Jetzt wusste er immerhin, dass ein Konvoi ausserordentlichen Umfangs für Mitte dieses Monats geplant war.

Im Juni erreichten zwei Minenleger-U-Boote, *Parthia* und *Clyde*, Malta mit lebenswichtigen Vorräten, während *Welshman* wieder einen ihrer Blitzbesuche von Gibraltar aus machte. 95 weitere Spitfires, die von *Eagle* auf zwei Fahrten in Abflugposition gebracht wurden, kamen wohlbehalten auf der Insel an. Fast unmerklich verschob sich das Gleichgewicht. Doch konnten dies die Geschützmannschaften oder die Menschen, die aus den Fenstern ihrer Steinhäuschen über das heisse und nackte Land der Kakteen im Juli und August starrten, nicht beobachten.

Vorbereitungen

Als erst einmal die Spitfires auf der Insel endgültig etabliert waren, hatte sich die Situation unwiderruflich gewandelt. Die Luftwaffe war gut beraten gewesen, das mit aller Kraft zu verhindern. Die Bewährung der neuen Aufnahmevorrichtungen, die wichtiger waren als alles andere in dieser entscheidenden Phase, erzeugte ein neues Klima des Selbstvertrauens. Luft-Vizemarschall Lloyd, der sich auf der Insel während ihrer schlimmsten Tage und bis in die neue Ära hinein befunden hatte, da der Jägerschutz innerhalb der Reichweite Maltas von Neuem aufgebaut wurde, trat Mitte Juni von seinem Kommando zurück und übergab es Luft-Vizemarschall Sir Keith Park. Dieser hatte grosse Erfahrung durch sein Kommando über eine recht bekannte Jägergruppe in der Schlacht um England, war jedoch vorgewarnt worden, dass die Kampfhandlungen über Malta sogar diese berühmte Schlacht in den Schatten stellten. Sein gesamter neuer Befehlsbereich bestand eigentlich nur aus einem Flugplatz in vorderster Front, praktisch ohne Raum für Erholung und Neuaufbau von Kräften, der unaufhörlich vom Kampfeslärm heimgesucht wurde, wenn die Angreifer ihr Zielgebiet anflogen. Dennoch verfügte er über langsam und stetig aufgebaute Jägerformationen, die sich ohne Weiteres mit den Messerschmitts messen konnten. Das ermöglichte es ihm, die Grundlage, auf der die Verteidigung der Insel beruhte, vollständig zu ändern. Jetzt befand sich Malta eben nicht länger in einem Zustand, in dem es zu nichts anderem als verzweifelter Selbstverteidigung imstande war, mit überforderten Piloten und Maschinen und zu wenig Geschützen. Jetzt konnte man zur Offensive übergehen. Die Jäger sollten den Weg für die Offensive bahnen, die die Schiffsroute der Achse nach Nordafrika unterbinden würde, zusammen mit den neuen Bombern und Torpedoflugzeugträgern, die die Insel bald erreichten. Die Geheimdienste bestätigten, Staffeln der Luftwaffe seien zum Einsatz in Russland abgezogen worden, und die kurze Offensive Ende Juli war leicht gestoppt worden: So war es Zeit, die Angreifer aus Sizilien in die Defensive zu drängen. Das war süsse Rache für alles, was die Insel Malta die vergangenen sechs Monate und länger hatte erdulden müssen. Statt dass man auf das Kommen der Angreifer wartete – mehr war in Zeiten nicht möglich gewesen, da manchmal nur sechs einsatzfähige Abwehrjäger zur Verfügung standen –, flog man ihnen jetzt bis weit vor die Insel entgegen. Auch

Verbesserungen beim Radar und Trainingsmassnahmen bei seiner Bedienung durch Schulungspersonal aus England spielten eine Rolle bei dem Vorgang, durch den jetzt der früher so Zurückgedrängte in die Offensive ging.

In einem besonderen Tagesbefehl erkannte Luft-Vizemarschall Park die Leistungen der Vergangenheit an, skizzierte jedoch die neuen Perspektiven für die Zukunft:

«Während der Angriffe im Frühjahr war uns der Feind an Stärke dermassen überlegen, dass unsere Tagjäger praktisch zur Defensive gezwungen waren. Unter diesen Bedingungen mussten die Leute der RAF zwangsläufig auf dem Boden bleiben, und die Zivilisten hatten täglich schwere Bombenangriffe zu erdulden ... Unsere Macht in Bezug auf Tagjäger ist aber im Lauf des Juni und Juli stark angewachsen, und die zahlenmässige Überlegenheit des Feindes ist längst geschwunden. Jetzt ist der Zeitpunkt für unsere Spitfire-Staffeln gekommen, den Tagangriffen auf unsere Flugplätze ein Ende zu machen.»¹ Angriffstaktiken standen von nun an im Vordergrund, die Spitfires stiegen auf, sobald ein Zittern auf den Radarschirmen Aktivitäten über Sizilien anzeigte. Die Einsatzstaffel hatte innerhalb von zwei Minuten in der Luft zu sein, die Staffel in Bereitschaft innerhalb von drei Minuten und die Reservestaffel in fünf Minuten. Die Regia Aeronautica wagte sich nur selten bei Tageslicht über diesen wütenden Bienenstock im Süden, und die veralteten Stukas, die an der russischen Front noch Tod verbreiteten, waren von Junkers 88 abgelöst worden, die ihrerseits, ohne Eskorte von schweren Jägern, den Himmel über Malta nicht mehr unangefochten beherrschen konnten. Der Feind aus dem Norden, der auf den sonnenverbrannten Flugplätzen des sommerlichen Siziliens vor Hitze stöhnte, konnte nur noch Jägervorstösse gegen diesen Felsen im Süden wagen, und beim Einzelkampffjäger gegen Jäger verfügte er nicht mehr über die fast demütigend erdrückende Überlegenheit, die er zuvor über zusammengeflickte Hurricanes und erschöpfte Piloten gehabt hatte.

Im Bewusstsein dessen, dass ein grosser Konvoi vorgesehen war und dass es noch Monate dauern würde, bis die Passage zur Insel als in Jeder Hinsicht für Konvois sicher gelten konnte, warnte der Luft-Vizemarschall seine Mannschaften vor leichtfertigem Optimismus: «Alle Jägerformationen seien warnend darauf hingewiesen, dass der Feind aller Wahrscheinlichkeit nach wieder Bomberverbände heranschaffen wird, sobald sich eine bedeutsame Operation im Gebiet Malta abspielt. Dass unsere Spitfires, im Sinne der Vorwärtsverteidigung, vor Kurzem die Tagangriffe gestoppt haben, bedeutet nicht, dass auch in Zukunft nur noch Jägervorstösse über oder in der Nähe Maltas bekämpft werden müssen.»²

Er wusste, dass Mitte August die Achse jedes verfügbare Flugzeug abzweigen würde, um den Konvoi anzugreifen, von dem das Überleben der Insel völlig abhing.

Nahezu vier Jahrhunderte früher hatten die Verteidiger Maltas gegen Ende des langen heissen Sommers 1565 bemerkt, dass die Angriffe gegen sie allmählich ihre Schärfe verloren, Ja es gab sogar Anzeichen, dass einige Truppenverbände zum Angriff hatten getrieben werden müssen. Etwas Ähnliches beobachtete man über Malta 1942. Das Widerstreben der Regia Aeronautica war schon so lange aufgefallen, dass es keines Kommentars mehr wert war. Aber auch die Jäger der Luftwaffe, die jetzt zu Störangriffen herankamen, einige Bomben abwarfen und schossen, waren nur ein schwacher Schatten der Jäger, die noch vor ein paar Monaten fast in aller Gemütsruhe tief über der Insel gekreist waren, ganz abgesehen von denjenigen, die am Anfang den Fehdehandschuh über Grand Harbour geschleudert hatten. Der erhöhte Einsatz von Bomben gegen Menschen verriet einige Verzweiflung auf Seiten der Angreifer. Die neue Taktik, den Feind über dem Meer anzugehen, führte dazu, dass viel mehr Piloten vor der Insel mit dem Fallschirm absprangen, und Maltas Seenot-Rettungsdienst in seinen schnellen Booten war ständig von seinem Stützpunkt Kalafrana im Süden aus im Einsatz. Verwundete deutsche Flieger im Lazarett Mtarfa übertrafen zahlenmässig allmählich die Soldaten und Flieger der Verteidiger. Man bemerkte eine grosse Veränderung in ihrer Kampfmoral im Vergleich zu dem gelassenen Selbstvertrauen der Angreifer im Frühjahr. Ein Bordschütze einer Junkers 88 sagte später von Malta wie ein Echo eines Türken aus früheren Tagen: «Wir mussten ständig hingetrieben werden.»

Wie in dem unglückseligen besetzten Europa der «Neuen Ordnung», so wuchs und gedieh auch auf dem belagerten Malta, das sich gegen die Einbeziehung in diesen Rahmen wehrte, nur eine Pflanze während des Krieges: der schwarze Markt. In London, Paris, Berlin, Rom und natürlich auch hier war die Begehrlichkeit des Menschen nicht abzuschaffen, und dieselben Umstände, die die Eigenschaften des Heroismus, der Selbstaufopferung und Selbstverleugnung hervorbrachten, produzierten auch einen schwarzen Markt auf allen Gebieten. Wenn der Nachschub aufhört, hört doch die Nachfrage nicht auf, und wenn keine grosse Nachfrage nach Luxusgütern besteht, sondern für alle Grundbedarfsartikel des Lebens, wächst der Wettbewerb, sie zu befriedigen im Verhältnis zu den Preisen, die verlangt werden können. Malta, das für alle Arten von fabrikmässig erzeugten Gütern importabhängig war, fehlte buchstäblich alles, von Kleidung über Rasierklingen bis zu Seife. Abgelegte Kleider, aus zerbomb-

ten Häusern gestohlene Kleider, alte Schuhe, Gürtel, Hemden, Wäsche aller Art – es gab keinen Gegenstand des gewöhnlichsten Haushalts, der unter den Bedingungen der Belagerung nicht einen Wert weit über jede Vorstellung hinaus angenommen hätte. Natürlich blühte der eigentliche schwarze Markt bei Nahrungsmitteln, angefangen bei jeder Art Fleisch, das so rar war wie etwa Kaviar in Friedenszeiten, bis zu Brot, Eiern, ja sogar Gemüse. Die Praxis der Regierung, einen grossen Teil des grünen Gemüses, Zwiebeln und Kartoffeln für die «Siegesküchen», die Soldaten und die Lazarette aufzukaufen, hatte zur Folge, dass nur wenig für die privaten Händler übrigblieb, die *pitkali*, die von Ständen oder Karren direkt ans Publikum verkauften. Von vielen kleinen und grossen Bauern auf Malta und Gozo wurde während der Belagerung der Grundstock für kleine Vermögen gelegt, besonders in dem hoffnungslosen Sommer 1942, als Hungersnot drohte und die Insel nur wenige Wochen vor der Kapitulation stand. Freiheitsentzug, schwere Geldstrafen, noch längerer Freiheitsentzug, noch höhere Geldstrafen – nichts konnte die Wurzeln dieses Unkrauts ausreissen, das aus dem Verlangen zu überleben hervorwuchs.

Im Pwales-Tal im Norden Maltas und besonders auf Gozo profitierten die Bauern durch nächtliche Besuche von *pitkali* und privaten Bürgern, die unbedingt etwas Geld machen oder ihre Familien lebend und gesund erhalten wollten. Tagsüber konnten Fähren von Gozo kontrolliert werden, aber bei Nacht bildeten einzelne Boote, die von der ländlichen und relativ verschont gebliebenen Insel im Norden nach Malta unterwegs waren, eine nicht abreissende Kette privater Unternehmungen, die wahrscheinlich keine öffentliche Behörde hätte sprengen können. Mochte sogar Erzbischof Carnana persönlich im Rundfunk die Händler des schwarzen Marktes geisseln – es gibt nur wenige Menschen, die nicht lieber die nur möglichen zukünftigen Sündenstrafen in Kauf nehmen als die wirklich bevorstehende Hungersnot. Unter der unendlichen Reihe knapper Güter gab es eines, das von den Tausenden von Soldaten auf der Insel besonders vermisst wurde: Bier, infolge des Fehlens von Energie zum Betrieb der Brauereien. Vielleicht von nur sehr geringem Wert im Vergleich zu echter Nahrung war Bier trotzdem der einzige Luxus geblieben, den man sich leisten konnte, und es gab schon zu wenig, als es noch erhältlich war. Schon seit vielen Monaten hatte man die normalen Übungen und Märsche, die die Truppen fithalten sollten, abgesetzt, und an ihrer Stelle waren zwangsweise Ruheperioden oder, wie man sagte, «Schlafparaden» eingeführt worden. Die Soldaten mussten sich zu fest-

gesetzten Zeiten hinlegen und ruhen, um ihre Energien für ihre Aufgaben zu sparen, auch um nicht noch hungriger zu werden, als sie schon waren.

Im Juli 1942 hatten die Deutschen recht, wenn sie sagten: «Malta ist sturmreif», aber damals war Operazione C3, «Operation Herkules», aufgegeben worden und die entsprechende Organisation hatte sich fast ganz aufgelöst. Dann war die Fähigkeit der Insel, zurückzuschlagen und in beschränktem Mass anzugreifen, enorm gewachsen, nicht nur durch die neuen Spitfires, sondern auch durch die Rückkehr der Bomber und U-Boote. Die Minenräumer, die mit dem Gibraltar-Konvoi im Juni durchgekommen waren, hatten tagsüber unter Sicherung durch Flugzeuge einige Säuberungsaktionen durchführen können, obwohl Schnellboote immer noch bei Nacht ihre Minen legten, und der Kampf gegen eine völlige Verminung der Inselgewässer sollte noch viele Monate lang andauern. Die geräumte Fahrinne nach Grand Harbour erforderte nie nachlassende Wachsamkeit, denn nur durch diese Passage konnten Entsatzschiffe die Insel an dem Tag anlaufen, an dem der geplante Konvoi sich vielleicht durchgekämpft hatte. Alles war unter den Bedingungen der Belagerung in einer Weise voneinander abhängig, wie man es sich in Friedenszeiten niemals hätte vorstellen können. Doch auf einer eingeschlossenen Insel konnte man es sehen und spüren. Vom Jägerpiloten bis zum diensttuenden Offizier des Minenräumverbandes auf dem Achterdeck einer Barkasse oder eines Minenräumers, von der Geschützmannschaft in St. Elmo bis zum Codespezialisten in den Stollen unter der Lascaris-Bastion, vom Mechaniker in der Wasserpumpstation bis zum Luftschutzwart, die ganze Skala des Lebens hinauf und hinunter-von Frauen mit Babys in unterirdischen Entbindungsstationen bis zu den Greisen, die den letzten Atem der geliebten staubigen Luft einsogen, während der Priester sich über sie beugte – war Malta ein Mikrokosmos der grossen Welt, die weiterhin unter dem Krieg stöhnte.

Zur Fristung des Lebens der Insel bis zu dem Zeitpunkt, da diese Überlebenden auf dem Felsen des Prometheus entscheidende Hilfe erhielten, brachten die Minenleger-U-Boote aus Alexandria weiterhin lebenswichtige kleine Ladungen je nach Bedarf herein: Arzneimittel, Kerosin, Säcke mit Post, Milchpulver, durchschlagskräftige Granaten und Benzin. U.a. waren es die *Cachalot*, die *Porpoise*, die *Rorqual*, die *Osiris* und die *Urge*, die diese dünne Lebensader offen hielten, während die Vorbereitungen für einen grösseren Entsatz weitergingen. Dieser jedoch konnte, wenn er sich in Form eines Konvois einmal aufs Mittelmeer hinausgewagt hatte, unmöglich verheimlicht werden, und alle verfügbaren Flugzeuge, U-Boote und Überwasserschiffe würde man zerstörerisch gegen ihn einsetzen.

Mit «Operation Pedestal» plante man die Passage eines umfangreichen Konvois von Gibraltar aus. Die Erfahrung mit dem «Vigorous»-Konvoi vom östlichen Ende des Meeres im Juni hatte gezeigt, dass, solange die Küste im Süden, ebenso Kreta im Norden, im Besitz der Achse waren, unmöglich ein Konvoi von Alexandria her durchgeschleust werden konnte. Die Zusammenstellung eines grossen Konvois – 14 Schiffe insgesamt sollten bereitgestellt werden – hiess fast zwangsläufig, dass er bei der Passage durch die Strasse von Gibraltar gesichtet und, einmal im Mittelmeer, sofort geortet werden würde. Man war von Anfang an darauf gefasst, schwere Verluste durch Luftangriffe hinnehmen zu müssen, und auch die Möglichkeit, dass die Italiener unter dem Druck der Deutschen ihre Flotte in Bewegung setzen würden, musste stets in Betracht gezogen werden.

Daher wollte man eine mächtigere Flotteneskorte als gewöhnlich einsetzen, mit Schlachtschiffen, die die Fahrt bis zur Skerki-Durchfahrt sichern konnten, und einer Eskorte von modernen Kreuzern und Zerstörern bis nach Malta.

Die schwere Eskorte sollten zwei Schwesterschiffe, *Nelson* und *Rodney* übernehmen, jede mit 34'000 Tonnen und neun 16-zölligen Geschützen, dazu zwölf Sechs-Zöller als sekundäre Bewaffnung. Vizeadmiral Sir Neville Syfret, ein Südafrikaner, wählte *Nelson* als Flaggschiff. Er war der kommandierende Flaggoffizier der Streitmacht, die Force Z genannt wurde. Ein Verband von Flugzeugträgern unter Konteradmiral Lyster sollte ihn begleiten, der seine Flagge auf der neuen *Indomitable* aufzog, zusammen mit der 1939 erbauten *Victorious* und der alten *Eagle*. 46 Hurricanes, zehn Martlets und 16 Fulmars auf den Flugzeugträgern waren als Jägerschutz vorgesehen. Zu diesem harten Kern des Geleitschutzes sollten noch die drei schnellen, mit 5,25-zölliger Flak ausgestatteten Kreuzer *Charybdis*, *Phoebe* und *Sirius* kommen und 14 Zerstörer. Als unmittelbarer Geleitschutz für die Frachter würde der schwere Kreuzer *Nigeria* (Konteradmiral Burrough) mit *Kenya* und *Manchester*, ebenfalls schwere Kreuzer, fungieren, dazu der Flak-Kreuzer *Cairo*. Unter der Bezeichnung Force X wäre es ihre Aufgabe, zusammen mit elf Zerstörern den Konvoi bis nach Malta zu geleiten, nachdem Force Z bei der Skerki-Durchfahrt wieder umgedreht hatte. Unabhängig von der Hauptoperation «Pedestal», doch zum gleichen Zeitpunkt, sollten vom Flugzeugträger *Furious* aus mit einer Zerstörereskorte 38 Spitfires als Verstärkungen für Malta starten. Als Unterstützung für die Flotte gab es noch zwei Öltanker mit einer Korvetteneskorte, ein Rettungsschiff mit grossem Tiefgang und ein weiteres Rettungsschiff. Alles in allem handelte es sich um die grösste Operation der Marine bis zu diesem Zeit-

punkt im Mittelmeer. 13 der schnellen modernen Frachter, die den eigentlichen Zweck dieser Armada ausmachten, beförderten die wie gewöhnlich gemischte Ladung für Malta: Mehl, Munition und Benzin in Kanistern. Diese Verbindung von Nahrung, Treibstoff und Kriegsbedarf war eine direkte Spiegelung der Bedürfnisse der Insel, doch konnte jetzt niemand an Bord sich in dem angenehmen Gefühl wiegen, dass man nur harmlose Güter geladen habe. Alle transportierten die fast gleiche hochexplosive Mischung, und dabei handelte es sich um die gefahrvollste Passage eines Konvois, die überhaupt auf einem Meer stattfinden konnte. Das 14. Schiff, *Ohio*, war ein grosser Tanker, sauber und einfach gebaut, ein neues Schiff der Texaco Oil Company. Sie war für diese Gelegenheit an die Engländer ausgeliehen worden, bemannt mit britischen Seeleuten und befehligt von Captain Mason von der Eagle Oil Shipping Company. Im Besitz der Amerikaner, auch von Amerikanern bemannt, waren zwei gewöhnliche Frachter, *Santa Elisa* und *Almeria Lykes*. Der Rest bestand aus den besten und schnellsten Hochseefrachtern der damaligen britischen Flotte: *Port Chalmers* führte die Liste an, auf dem der Kommandant des Konvois, Commander Venables RN, breit seine Flagge gehisst hatte, gefolgt von *Wairangi*, *Waimarama* und *Empire Hope* der Shaw-Savill-Linie, *Brisbane Star* und *Melbourne Star* der Blue-Star-Linie, *Dorset* von der Federal Steam Navigation Co., *Rochester Castle* von der Union-Castle-Linie, *Deucalion* von der Blue-Funnel-Linie, *Glenorchy* von der Glen-Linie und *Clan Ferguson* von der Clan-Linie.³

Obwohl man keinen Versuch machen wollte, einen zweiten Konvoi vom östlichen Ende des Meeres her durchzubringen, entwickelte man doch einen Plan zur Tarnung, wobei Admiral Harwood eine Scheinoperation von Alexandria aus zusammen mit Admiral Vian von Haifa aus starten sollte. Insgesamt war vorgesehen, dass fünf Kreuzer, 15 Zerstörer und fünf Frachter scheinbar mit Bestimmung Malta losdampfen, dann aber in der zweiten Nacht sich zerstreuen und zurückfahren sollten. Man hoffte, so einen Teil der feindlichen Streitkräfte zu binden und möglicherweise bei der italienischen Marine Uneinigkeit darüber hervorzurufen, welches Ziel man wählen sollte.

In der Zwischenzeit musste Luft-Vizemarschall Park in Malta einen Verband von Torpedobombern in Bereitschaft halten für den Fall, dass die italienische Flotte in Versuchung kam, aus Tarent auszulaufen. Der Rest seiner Luftstreitkräfte, u.a. über 130 Jäger, sollte zur Unterstützung des Konvois noch zurückgehalten werden. Sechs britische U-Boote aus Malta würden dann westlich der

Insel kreuzen, falls die italienische Flotte in die Gewässer vor Pantellaria eindrang, während zwei weitere im Norden Siziliens patrouillierten.

Selbst wenn aufgefangene Funksprüche den Italienern keinen Hinweis auf eine bevorstehende grosse britische Aktion im westlichen Mittelmeer gegeben hätten, konnte doch jeder einigermaßen instinktsichere Staboffizier voraussagen, dass Malta entweder bald einen Konvoi erhalten oder kapitulieren musste. Man zog daher deutsche und italienische Bomber, Sturzbomber und Torpedoflugzeuge auf den Flugplätzen Siziliens und Sardinien neben Jägern und Aufklärungsflugzeugen zusammen. Insgesamt stellte man 700 Flugzeuge als «Empfangskomitee» für diesen Konvoi auf, sobald er erst einmal in Reichweite kam. 18 italienische U-Boote waren unterwegs, eines vor Malta selbst, elf zwischen Sizilien und Malta, und sechs lagen verstreut zwischen Algier und den Balearen. Auch drei deutsche U-Boote waren in diesen Gewässern stationiert, durch die sich die gesamte Masse der Geleitschiffe nähern musste. Vor Kap Bon in Tunesien lauerten Schnellboote und italienische MTBs, während im selben Gebiet ein Minenfeld gelegt worden war, da dort die Briten wohl kaum damit rechneteten: Es war Teil einer geräumten Rinne, die zuvor für nach Tripolis fahrende Konvois der Achse freigemacht worden war. Drei schwere und drei leichte Kreuzer mit zehn Zerstörern standen in Wartestellung, um den Konvoi südlich Siziliens abzufangen.

Der Beginn von «Operation Pedestal» war auf den 2. August 1942 gelegt worden. An diesem Datum sollte sich der ganze Konvoi in der Mündung des Clyde versammeln. Mit ihm stand oder fiel Malta, und von ihm hing direkt oder indirekt das Schicksal von Millionen ab.

Neun Tage nach Santa Marija

Der Konvoi bewegte sich durch den Golf von Biskaya in drei parallelen Säulen nach Süden. Die Besatzungen hatten von ihrer Bestimmung am ersten Morgen auf See erfahren. Von da an waren sie nicht mehr überrascht über den Aufwand, mit dem der Konvoi auf Herz und Nieren geprüft wurde. Die Geschützmannschaften an Bord der Frachter, die sich aus Schützen der Royal Navy und des Maritime Regiment an der Flak rekrutierten, bemerkten, dass die Schiffe ihre normale Kriegsbewaffnung mehr als verdoppelt hatten – einige Oerlikons, wo sonst eine oder zwei genügten, und schwere Flak-Geschütze ebenso wie Maschinengewehre und Raketen. Unaufhörlich fanden Übungen statt. Auch die Schiffe selbst waren dauernd mit taktischen Manövern beschäftigt: Änderung der Formation, Reduzierung und Steigerung der Geschwindigkeit, Ausbruchversuche. Auf beiden Seiten fuhr jeweils ihr ständiges Geleit, und achtern hoben und senkten sich die ausladenden Schultern der grossen Schiffe auf ihrem Kurs nach Süden.

Am 6. August, als der Konvoi gute Fahrt machte und andere Flottenverbände bei Gibraltar auf ihn warteten oder von Freetown in Westafrika zum Anschluss unterwegs waren, begab sich eine weit grössere Anzahl von Menschen als gewöhnlich auf Malta zur Kirche. Besondere Gebete wurden zu Unserer Lieben Frau emporgesandt, auch zum hl. Paulus, dem ersten Schutzpatron der Insel, wobei man andere örtliche Heilige, die in verschiedenen Gemeinden besonders verehrt wurden, nicht vergass. Einige Tage zuvor hatte der Erzbischof ein Rundschreiben an alle Gemeindepriester versandt und die Lesung einer Novene zur Vorbereitung des Festes der «Himmelfahrt der Schmerzensreichen Jungfrau Maria, Mutter Gottes» angeordnet. Der 15. August, das Fest der Himmelfahrt, ist normalerweise eine der grösseren *festas* der Sommermonate, der Zeit der Feuerwerke, illuminierten Kirchen, farbig aufgeputzten Eisbuden, der *helwa* aus Mandeln und Honig, des Türkischen Honigs, der Heiligenbilder, des Obstes, der Stapel bunter Süssigkeiten und eisgekühlter Zitronen- und Orangengetränke – alles unter breiten Girlanden aus Glühbirnen oder zischenden Kerosinlampen. Da sieben Gemeinden auf Malta und eine auf Gozo Santa Marija geweiht sind, ist dies eine der verbreitetsten *Sommer-festas*, doch hatte es seit Ausbruch des Krieges über der Insel keine Festlichkeiten im Freien mehr gegeben, es konnte

auch keine geben. Die Anweisung des Erzbischofs zur Lesung einer besonderen Novene in den neun Tagen vor dem Himmelfahrtsfest am 15. spiegelte nicht nur den Ernst der Stunde, sondern liess auch etwas ganz Ungewöhnliches vermuten. Vielleicht hofften manche sogar auf eine Art Erlösung? Die Gläubigen wurden aufgefordert, in ihren Gebeten darum zu bitten, dass «der Gnädige Gott diese Zeit der Drangsal abkürzen und uns Seine Hilfe gewähren möge». Ihre Kinder wurden ermahnt, zur Heiligen Kommunion zu gehen, und für den Tag Santa Marija selbst wurde dies allen Gläubigen empfohlen.

In der Nacht zum 11. August gelangte der Konvoi in die Strasse von Gibraltar – das Wetter war gut, allerdings etwas dunstig, wie oft in diesen Gewässern. Niemals hätte man die Fahrt eines so grossen Konvois verbergen können, selbst wenn einige der Fischkutter in der Strasse keine Agenten der Achse an Bord gehabt hätten, wenn in jenen Tagen nicht unverschlüsselte Gespräche zwischen den Flugzeugen und ihrem Träger unvermeidlich gewesen wären und wenn es keinen italienischen Agenten der Marine in Ceuta auf der gegenüberliegenden Seite der Strasse von Gibraltar gegeben hätte. Man stellte später im Parlament Fragen über mangelhafte Sicherheitsvorkehrungen in Bezug auf das Ziel des Konvois. Doch Sicherheitsvorkehrungen im Bereich so vieler Massnahmen, die von zahllosen Dockarbeitern durchgeführt werden mussten und so viele Schiffe betrafen, waren einfach unmöglich. Ein grosser Konvoi zu dieser Zeit mit Ziel Mittelmeer konnte doch nur für Malta bestimmt sein!

Am Morgen des 11. August dampfte der gesamte Konvoi mit seinen zahlreichen Eskortenschiffen, seinen zwei Schlachtschiffen und drei Flugzeugträgern durch das Mittelmeer, wobei die 14 Frachter in der Mitte jetzt in vier parallelen Säulen fuhren. Früh an diesem Morgen waren sie etwa 100 km südlich Ibizas, der Baleareninsel, von dem italienischen U-Boot *Uarsciek* gesichtet, ohne Erfolg angegriffen und gemeldet worden. All die lauernnden U-Boote, die Torpedoboote Hunderte von Kilometern entfernt, die Bomber und Torpedobomber und die italienischen Flottenverbände rüsteten sich jetzt zum Kampf. Bei den weiter voraus in einer Linie wartenden U-Booten befand sich Leutnant Rosenbaum von U 73, ein alter Mittelmeerhase, der bei früherer Gelegenheit sein Boot in einem Bombenangriff vor Tobruk fast verloren hatte und jetzt vor Algier im Einsatz war. Durch das stetige Brummen auf den herankommenden Konvoi aufmerksam gemacht, wich er geschickt der Vorhut der Flotte aus, indem er unter den Zerstörern hindurchtauchte (möglicherweise profitierte er dabei von einer der kalten Wasserschichten, die den Sonar-Technikern im Mittelmeer stets Kopfzerbrechen bereiteten).¹ Leutnant Rosenbaum manövrierte sich alsdann in

Schussposition. Vor sich hatte er gerade eines der Ziele, auf die sich die U-Boote nach einem Befehl besonders konzentrieren sollten: einen Flugzeugträger. Er hatte ihn schon als die *Eagle* identifiziert. Aus einer Entfernung von 150 m feuerte er schliesslich, und seine volle Breitseite von vier Torpedos traf den alten Veteranen backbord.

In weniger als 8 Minuten war *Eagle* untergegangen, etwa 200 Leute mit ihr. U 73 zog Vorteil aus der Verwirrung, als Zerstörer heranpreschten, um Schiffbrüchige zu retten, und entkam ebenso geschickt, wie sie ihren tödlichen Schlag geführt hatte. Mit gleicher Genauigkeit wie bei einer Flottenübung führte der Konvoi ein Wendemanöver um 90 Grad aus, während Zerstörer mit Wasserbomben auf alle die wirren Echos aus der Tiefe schossen, die bei solchen Gelegenheiten auftauchen. Vier der Jäger von *Eagle*, die zu dem Zeitpunkt in der Luft waren, landeten glücklich auf den beiden anderen Flugzeugträgern. Doch hatte man jetzt schon, kaum dass die Operation begonnen hatte und ohne dass sie überhaupt eingesetzt worden waren, etwa 25% der Flugzeuge der Luftabwehr verloren.

Der Geleitzug fuhr nun auf seinem unumgänglichen Kurs weiter, auf dem er schon von den U-Booten erwartet wurde. An diesem Nachmittag führte der Konvoi, während die Zerstörer immer neuen beunruhigenden Zeichen nachgingen und einzelne Fontänen von Wasserbomben gegen das Postkartenblau des Himmels und des Meeres aufschäumten, 18 Ausweichmanöver durch. Man sah die Spuren von Torpedos, doch gab es keine Wiederholung des Traums eines jeden U-Boot-Kommandanten mehr: die Versenkung eines Flugzeugträgers. Andere lagen in Lauerstellung, als sich der Konvoi den Gewässern zwischen Afrika und den Balearen näherte, aber die U-Boote, die im Norden Algiers verteilt worden waren, konnten keine weiteren Abschüsse in ihren Logbüchern verzeichnen. Die Schiffe überschritten nun die Schattenlinie, die sich konzentrisch von den Flugplätzen Sardinien aus ausbreitete, und kamen in Reichweite der Bomber und Torpedobomber. Im Lauf des Nachmittags erschienen hoch oben Aufklärungsflugzeuge, um noch einmal den Kurs und die Zusammensetzung des Konvois zu bestätigen. Nur die schweren Flakgeschütze der *Nelson* und der *Rodney* eröffneten das Feuer auf diese vereinzelt Maschinen, die ausser Reichweite der kleineren Kaliber waren. Sie kamen unbeschädigt wieder nach Cagliari und Decimomammù zurück, während die Schiffe weiter durch die Stille und die Hitze stampften und Himmel und Meer am Horizont ineinander verschmolzen: die Traumvorstellung des Nordländers vom Mittelmeer. Bei

Dämmerung, als die Jäger für die Nacht herunterbeordert waren, kamen die Angreifer, um den Konvoi zu bombardieren – Heinkel-Torpedoflugzeuge und Junkers 88-Sturzbomber. Sie mussten sich ihren Weg durch Feuerstöße aus allen Richtungen erkämpfen – von überall verteilten Zerstörern, Kreuzern, Flugzeugträgern und Schlachtschiffen –, ein ungeheurer Sturm aus Metallstücken, der die Nerven der erfahrensten Piloten auf eine harte Probe stellte. Der Konvoi vollzog ein Ausweichmanöver, rasch zuckten Torpedos durch die phosphoreszierende See, Bomben prallten auf das dunkler werdende Wasser, und ihr Lärm und Geheul in Verbindung mit der Flak zerriss die Finsternis im Osten, in die die Schiffe hineinfuhren. Der Abendstern wurde durch den Glanz der Leuchtspurmunition verdunkelt, und vier Flugzeuge stürzten brennend ins Meer. Die Schiffe kämpften sich weiter – ohne Verluste. Diese Nacht griffen Beauforts aus Malta die Flugplätze auf Sardinien an. Flugzeuge beschatteten die Schiffe ununterbrochen während der Nachtstunden, meldeten Kurs und Geschwindigkeit und liessen sie nicht aus den Augen, so dass man sie bei Morgendämmerung mit Sicherheit wiederfinden würde. Doch um 6 Uhr früh stiegen Martlet-Jäger von *Indomitable* auf und holten zwei der Beschatter vom Himmel. Mittwoch, der 12. August (weit weg auf einem anderen Planeten begann an diesem Tag die Jagdsaison für Birkvögel) sollte ein heisser Tag auf diesem Jagdgelände der sanft wogenden See werden; der Konvoi befand sich jetzt nur etwa 110 km südlich Sardinien. Wenn es die Bomber aus Malta nicht gegeben hätte, die auf den Basen in Sardinien Flugzeuge, Hangars und Treibstoffdepots zerstört hatten, wären die ersten Angriffe heftiger gewesen. So aber wurden acht Junkers 88 beim ersten Angriff kurz nach 9 Uhr von Hurricanes und Martlets abgeschossen, die schon oben waren, um ihnen ihre Willkommensgrüsse zu entbieten. Dieser Empfang in der Luft wurde durch Geschützfeuer von unten unterstützt, und Flugzeuge, die noch durchkamen, warfen ihre Bomben, ohne Schaden anzurichten, ab, bevor sie sich nach Norden in Sicherheit brachten.

Der Morgen war erfüllt von Alarm wegen U-Booten, wobei eine offensichtlich geplante Attacke von zwei Zerstörern im Keim erstickt wurde, die an der Backbord-Seite der Eskorte gemeinsam operierten. Alle warteten nur darauf, dass sich ereignen würde, was man ihnen zgedacht hatte: der eigentliche grosse Angriff des Tages, die *grande battue* vom 12. In der Tat war sie sorgfältig vorbereitet worden, es waren über 100 Flugzeuge verschiedener Typen sowie eine Anzahl neuer Waffen im Einsatz. Am Mittag strahlte die Sonne über ein nur vom Kielwasser der Schiffe zerfurchtes Meer und fünf Angriffswellen, die von

den sardinischen Flugplätzen her gegen den Konvoi vorgetragen wurden. Die erste Woge bestand aus zehn Savoia-Bombern, eskortiert von Macchi-Jägern und Jagdbombern. Sie war bestimmt, die Konvoiformation durch eine geniale neue Waffe aufzubrechen, die «motobomba». Es handelte sich um einen Torpedo, der an einem Fallschirm niedergelassen wurde und in einem Kreis oder einer Ellipse herumsausen sollte. Er wäre einem in Formation fahrenden Konvoi wirklich gefährlich geworden, wenn er in nur geringer Entfernung voraus abgeworfen worden wäre. In diesem Fall aber wurden die Savoias und die Eskortenjäger schon im Anflug entdeckt, die Martlets und Hurricanes des Konvois wurden in ihre Richtung geschickt, und der Konvoi selbst führte, sobald die niedersinkenden Fallschirme beobachtet wurden, eine Drehung um 90 Grad aus. Auf diese Weise wich er ohne Weiteres den unheimlichen Torpedos aus. Jagdbomber, die die erste Welle begleitet hatten und den äusseren Schild der Zerstörer zerreißen sollten, wurden wiederum von Maschinen der Flugzeugträger angegriffen, so dass die Attacke, alarmierend nur wegen der mysteriösen neuen Waffe, versandete.

Der zweite Teil bestand aus über 40 Torpedoflugzeugen, die sich in zwei Gruppen von jeder Seite des Konvois her näherten – einem Konvoi, der theoretisch schon auseinandergerissen worden sein und Verluste durch die «motobombas» erlitten haben sollte. Die angreifenden Flugzeuge wurden weit draussen von Hurricanes und Martlets abgefangen, wodurch sie veranlasst wurden, ihre Torpedos in uneffektiver Entfernung abzuwerfen, während diejenigen, die näher herankamen, voll ins Abwehrfeuer der Flotte gerieten, u.a. in ungeheure Explosionen in der Luft, wie Donnerschläge, von den 16-Zoll-Geschützen der *Rodney*. Inmitten dieses Hurrikans von Geschossen und Granaten über einer ruhigen See vollführte der Konvoi zwei fehlerlose Ausweichmanöver, und die Torpedos, die wirklich in die Nähe kamen, flogen harmlos vorbei. Nachdem sich die Torpedobomber zurückgezogen hatten, bauten die Deutschen ihren ersten Angriff mit einem Verband von Sturzbombern gegen *Nelson* und *Rodney* auf. Beide Schiffsgiganten wurden knapp verfehlt, doch ihre 35 cm dicke Panzerung war für Bombensplitter undurchdringlich. Der Flak-Kreuzer *Cairo*, ebenfalls knapp verfehlt, feuerte diszipliniert aus allen Rohren und entkam durch hoch aufspritzende Fontänen. Einen Erfolg erzielten die Sturzbomber gegen einen Frachter, *Deucalion*, der die Backbordabteilung des Konvois anführte. Er wurde von einer Bombe getroffen, die das Schiff glatt durchschlug, und durch andere nahe Einschläge so schwer beschädigt, dass er hinter den Konvoi zurückfiel und in Begleitung eines Zerstörers Kurs auf die nordafrikanische

Küste nahm. Später am Tag wurde er noch einmal von Sturzbombern angegriffen und war bei Einbruch der Dunkelheit immer noch unterwegs, in der Hoffnung, Malta aus eigener Kraft erreichen zu können, bis er von Torpedoflugzeugen entdeckt wurde. Ein Treffer genügte, um das Benzin und Kerosin an Bord in die Luft zu jagen. Kaum dass die Mannschaft noch Zeit gefunden hatte, das Schiff zu verlassen – da explodierte die *Deucalion*, Veteran eines früheren Malta-Konvois, mit ohrenerschütterndem Krachen, der erste Verlust des Konvois und ein böser Unglücksbote der kommenden Nacht.

Die erfinderischen Italiener hatten in der Zwischenzeit einen neuen Versuch gemacht. Wo die direkte Aktion versagt hatte, da schickten sie jetzt ein automatisches Flugzeug mit Sprengladung, ferngesteuert von einem Cant-Wasserflugzeug, gegen die Flotte.² Es war für eines der Schlachtschiffe bestimmt, doch die Steuerung funktionierte schlecht, so dass es über dem Meer bis zum Land weiterflog und in Nordafrika explodierte. Als letzte, aber fast erfolgreichste von allen Überraschungen des Tages kamen zwei Reggione-Jäger, die den Hurricanes sehr ähnelten, und folgten einigen Hurricanes dichtauf, die auf *Victorious* landeten. Die Schützen hielten sie für Freunde, aber jeder warf eine grosse Bombe ab. Eine verfehlte gerade noch den Bug, doch die andere fiel mitten auf das Flugdeck und hätte immensen Schaden angerichtet, wenn sie eingedrungen, oder fast ebensoviel, wenn sie zwischen den geparkten Maschinen explodiert wäre. Zur allgemeinen Überraschung an Bord und zum verständlichen Arger des Piloten sprang sie ohne zu explodieren in Stücke, und der Flugzeugträger fuhr ohne Schaden weiter.

Den ganzen langen heissen Nachmittag löste ein U-Boot-Alarm den anderen ab, während der Geleitzug sich der Meerenge bei Sizilien näherte. Es gab so viele Berichte und Sichtungen, dass schliesslich Konteradmiral Burrough die Eskorte des Konvois anwies, automatisch in halbstündigen Abständen auf jeder Seite Wasserbomben abzuwerfen, um heimliche Streifen abzuschrecken. Sehr real freilich war dann eine Torpedospur, die man gegen 16.40 Uhr sichtete, gefolgt von einem Periskop über der Oberfläche. Beim folgenden Angriff durch Wasserbomben wurde das italienische U-Boot *Emo* beschädigt, doch gelang ihm die Flucht. Auf der anderen Seite des Konvois, fast zur selben Zeit, zwang man das italienische Boot *Cobalto* durch Wasserbomben, aufzutauchen. Dann wurde es vom Zerstörer *Ithuriel* gerammt. Die Überlebenden gerieten in Gefangenschaft. Den ganzen heissen Tag über, so heiss, dass das sprichwörtliche Ei auf jeder freien Metallfläche zu brutzeln angefangen hatte, waren alle Mann der Besat-

zung, ob auf einem Flugzeugträger, Zerstörer, Schlachtschiff oder Frachter, unablässig in Gefechte verwickelt gewesen. U-Boote konnten sich zurückziehen, um eine andere Angriffsposition zu suchen, auch die Bomber konnten abdrehen und sich durch neue Flugzeuge mit frischen Piloten ablösen lassen. Doch die Steuerleute der Flugzeugträger ebenso wie die Geschützmannschaften, die Sonar-Techniker, die Heizer und die gesamte Mannschaft des Konvois und der Eskorte hatten ununterbrochen auf ihren Posten zu bleiben. Müde und von der Hitze verbrannt, wandte sich die Armada schliesslich zur Skerki-Durchfahrt, wo die Annäherung an die Insel durch die konzentrischen Kreise der Hölle begann, in deren Mitte Malta lag.

So hatte also die Flotte *Eagle* verloren, *Ithuriel* hatte sich mit beschädigtem Bug nach Gibraltar zurückgezogen, und der Konvoi hatte *Deucalion* verloren. *Victorious* hatte einen Treffer, doch nicht sehr schwer, abbekommen, und viele Schiffe waren durch nahe Einschläge, die allerdings wenig Schaden verursachten, in Mitleidenschaft gezogen worden. Zwar hatten die Flugzeuge vom Flugzeugträger aus gute Abwehr geleistet und die Artillerie der Flotte sich gut gehalten, doch musste man zugeben, dass man in Anbetracht der Heftigkeit des Angriffs recht viel Glück gehabt hatte. Die grosse Bewährungsprobe stand aber erst noch bevor, sobald man in Reichweite der Flugplätze auf Sizilien kam und in die Meerenge, wo U-Boote auf der Lauer lagen, zweifellos auch Schnellboote, und womöglich ein Angriff von Überwasserschiffen aus Sizilien drohte. An dieser Stelle musste sich, als der Abend kam, Force Z, Schlachtschiffe, Flugzeugträger und andere Verbände, vom Konvoi trennen und nach Westen zurückfahren. Doch bevor dies geschah, flogen bei letztem Tageslicht Stukas zusammen mit Torpedobombern frisch aus Sizilien noch einen Angriff und gaben einen bitteren Vorgeschmack der nächsten Zukunft. Der Angriff kam jedoch nicht überraschend, denn Radar und Aufklärungsflugzeuge hatten schon seit einiger Zeit gemeldet, dass sich Flugzeuge im Einzugsbereich des Konvois sammelten, hier und dort auftauchten, dann sich massierten und warteten.

Als sie sich vollständig formiert hatten, überrollte ein kombinierter Vorstoss von Savoia-Torpedobombern und Stuka-Sturzbombern die Abwehr, brach durch und erzielte so den ersten grösseren Erfolg in der Luft bei der ganzen Operation. Ähnlich wie seinerzeit bei dem Konvoi nach Malta, als Fliegerkorps X HMS *Illustrious* ausser Gefecht gesetzt hatte, griff auch jetzt eine Gruppe Stukas in perfekt aufeinander abgestimmtem Sturzflug ihr Ziel, *Indomitable*, an, inmitten des allgemeinen Mahlstroms der Savoias, die ihre Torpedos abschos-

sen, der Jäger, die zum Schutz ihrer Bomber herumsausten, und dem Donner der Flottenflak. Keine zwei Berichte über kombinierte Gefechte zwischen See- und Luftflotten decken sich jemals, aus dem guten Grunde, weil jeder Beteiligte sich völlig auf seinen eigenen Gefechtsbereich konzentriert. Für jeden von ihnen existiert nur eine einzige Perspektive und ein Ausschnitt aus dem allgemeinen Lärm und der gesamten Gefahr. Nur des Historikers distanzierendes Auge, das die Information prüft, kann das Ingesamt der Farbflecken erkennen. Das Gemälde eines Pointillisten fügt sich nicht zu einer Ganzheit, wenn man es aus zu grosser Nähe betrachtet. *Victorious* bekam die Wirkungen einiger naher Einschläge ab, wurde von drei Bomben auf dem Flugdeck getroffen, und Benzin geriet in Brand. Auch Flugzeuge brannten, und der hintere Aufzug funktionierte nicht mehr. Als sie sich aus dem Luftkampf zurückziehen musste, konnte sie ihre eigenen Flugzeuge nicht mehr aufnehmen, die dann auf die *Indomitable* umgelenkt wurden. Diese war jetzt mit Flugzeugen überladen, als einziger noch funktionstüchtiger Flugzeugträger von den dreien, die aus Gibraltar ausgelaufen waren. Keine anderen Schiffe wurden von den Stukas ausser Gefecht gesetzt, aber der Schild der Zerstörer verlor einen Teil durch die Torpedobomber, nämlich *Foresight*, deren ganzes Heck abgesprengt wurde und die deshalb nicht weiterfahren konnte. Ihre Antriebsaggregate waren zerstört, sie war zu sehr beschädigt, als dass man sie noch hätte abschleppen können, und so musste sie versenkt werden, während der Konvoi weiterfuhr.

Der Angriff fand gegen Einbruch der Dunkelheit seinen Abschluss. Force Z beendete ihre Schutzfunktion. Admiral Syfret war sich klar bewusst, als er zurück nach Westen abdrehte, dass das Schlimmste dem für Malta bestimmten Konvoi noch bevorstand. Seine schweren Schiffe, diese mächtigen Figuren auf dem grossen Schachbrett, hatten sich so weit wie möglich vorgewagt, Admiral Burrough blieb mit seinen drei Kreuzern und zwölf Zerstörern zum Schutz eines Konvois allein, der bis jetzt nur einen Frachter verloren hatte.

Als sich der Konvoi zur Einfahrt in die Skerki-Durchfahrt anschickte, der nur eine enge Fahrrinne tiefen Wassers inmitten unsichtbarer Untiefen darstellt (ein ideales Aufmarschgebiet für geschickte U-Boote, um sich auf die Lauer zu legen, da Sonarwellen durch die Unregelmässigkeit des Meeresgrundes verzerrt werden), musste er die Formation ändern und sich in zwei lange Linien auseinanderziehen. Obwohl sie gut geübt hatten, führte dieses grosse Manöver für Konvoi und Eskorte unvermeidlich zu einiger Verwirrung. Gegen 19.45 Uhr fuhr als erstes Schiff der Kreuzer *Nigeria*, Admiral Burroughs Flaggschiff, an

der Spitze der Backbord-Säule der Schiffe in den Kanal ein. Eine Minute später folgte ihr der Flak-Kreuzer *Cairo* an der Spitze der Steuerbord-Säule. Hinter ihren Leitschiffen folgten die anderen dichtauf in den zwei Säulen. Die ruhige See wurde dunkler und dunkler.

Leutnant Renato Ferrini auf dem U-Boot *Axim* notierte noch: «Es ist flach und unbewegt, so dass der leichte Wirbel des Periskops sogar bei minimaler Geschwindigkeit sichtbar ist.» Denn feuerte er um 19.55 Uhr eine volle Breitseite von vier Torpedos aus den Bugschächten ab. Fast zur gleichen Zeit feuerte ein anderes italienisches U-Boot, *Dessie*, ebenfalls. Innerhalb weniger Minuten war das dunkle Wasser von zuckenden Blitzen erhellt und durch donnernden Lärm aufgewühlt, als *Nigeria* mittschiffs getroffen wurde. *Cairo* wurde achtern getroffen, ihre Schraube abgerissen, während der einzige Tanker des Konvois, *Ohio*, ebenfalls mittschiffs einen Treffer abbekam.

In einem Augenblick war die gesamte Ordnung bei Konvoi und Eskorte aufgelöst. *Ohio* musste vorübergehend anhalten und zwang so *Empire Hope* hinter ihr, sich hart achtern vorbeizudrücken, um eine Kollision zu vermeiden. Andere Schiffe vollführten unabhängig voneinander Bewegungen, um Torpedobahnen auszuweichen, während die Mädchen für alles, die Zerstörer, herumjagten, um Hilfe zu bringen, was die Konfusion noch vergrösserte. Die Tatsache, dass die zwei Anführer der Säulen, *Nigeria* und *Cairo*, torpediert waren, war schlimm genug, aber die Tatsache, dass *Nigeria* auch Admiral Burroughs Flaggschiff war, bedeutete, dass zeitweise alles ausser Kontrolle geriet. *Cairo* war ausserdem der einzige speziell mit Flak ausgerüstete Kreuzer der Eskorte, und sie und *Nigeria* verfügten als einzige Schiffe über Richtgeräte zur Leitung von Jägern, etwa aus Malta. In das Inferno von Feuer und das Krachen brechenden Metalls, von Schreien und erregt herumlaufenden Gestalten, die zwischen aufschliessenden Flammen hier und da sichtbar wurden, sowie dem dröhnenden Lärm von *Nigeria*, die Dampf abliess, stiess genau zum richtigen Zeitpunkt der letzte Luftangriff des Tages aus dem Osten. Die Silhouette des durcheinandergerateten Konvois lag vor dem blassen Widerschein der untergegangenen Sonne. Die Jäger der Flugzeugträger hatten sich an Bord der *Victorious* geflüchtet, die schon gute Fahrt auf ihrem Weg zurück nach Gibraltar machte. Um die Verwirrung voll zu machen, erschien während der Attacke der Junkers 88 und Savoia-Torpedobomber ein Verband von Beaufighters mit grosser Reichweite aus Malta, nur um ein ungeregeltes und sinnloses Feuer von den Schiffen auf sich zu ziehen («Schiess auf alles, was fliegt!»).

Jetzt trat Leutnant Puccini vom U-Boot *Alagi* in Erscheinung und feuerte seine

Bugtorpedos «auf einen Kreuzer» ab: Zweifellos war er es, der *Kenya* traf und womöglich auch einen Frachter. Jedenfalls wurde *Kenya* bei diesem kombinierten Angriff von U-Booten und Flugzeugen am Bug getroffen und entkam nur mit knapper Not zwei anderen Torpedos, während *Brisbane Star* und *Clan Ferguson*, beide von U-Boot- oder Flugzeugtorpedos getroffen, aus dem Ruder liefen und abstoppten. Die Munition des letzten Schiffes ging mit donnerndem Getöse in die Luft, es selbst ging unter. *Empire Hope*, von einem Sturzbomber getroffen, fing Feuer und musste sich selbst überlassen werden. *Nigeria* war, wie sich bald zeigte, so schwer beschädigt, dass sie nur eine Gefahr darstellte, wenn sie bei dem Konvoi verblieb. Daher sah sich Admiral Burrough widerstrebend gezwungen, seine Flagge auf dem Zerstörer *Ashanti* aufzuziehen, während sein Kreuzer mühsam westwärts zurück nach Gibraltar fuhr. Zur gleichen Zeit gab Captain Russell auf der *Kenya*, der nicht wusste, was dem Admiral geschehen war, bekannt, er habe das Kommando übernommen. Er eilte an die Spitze des Konvois, nachdem sein Schiff am Bug getroffen worden war, doch, wie sich herausstellte, noch einigermaßen Fahrt machen konnte, gerade als Admiral Burrough sich auf *Ashanti* begab, um wieder die Führung zu übernehmen. Einige Zeit nachdem Leutnant Puccini seinen Angriff geführt hatte und auf Grund getaucht war, entschloss er sich, wieder aufzutauchen, um zu erkunden, was es mit all den Explosionen und Geräuschen hochtouriger Schiffsschrauben über ihm auf sich hatte. 21.13 Uhr kam er herauf, schaute um sich und notierte: «Der Horizont zwischen 180° und 240° der Peilung ist eine ununterbrochene Flammenlinie von brennenden und sinkenden Schiffen», und etwas später: «Ein brennendes Schiff explodiert». In der Zwischenzeit hatte *Ohio*, die wegen eines grossen in die Flanke gerissenen Loches abgestoppt hatte, nach guter Seemannsart wieder Fahrt aufgenommen, hatte das Loch mit Schotten abgedichtet und fuhr langsam hinter dem Konvoi her. *Brisbane Star* fuhr ebenfalls wieder, doch hatte sich ihr Kommandant in der Überlegung, dass er nicht mitkommen würde, entschlossen, sich nahe der tunesischen Küste zu halten. Er hoffte, dann unabhängig nach Malta durchzukommen. (Dies gelang ihm schliesslich auch tatsächlich, und er lieferte das Epos einer Seefahrt, das noch alle anderen Epen dieses Konvois übertraf. Und sie allein reichten doch schon aus, auf Jahre hinaus die Geschichtsschreiber des Seekriegs beschäftigt zu halten.) Jeder Zusammenhalt von Force X war nun verschwunden, da einige Kommandanten auf eigene Faust oder begleitet von einzelnen Zerstörern ihren Weg machten. Nur ein kleiner Kern fuhr noch als Gruppe. Er bestand aus zwei Flottenzerstörern, die

ihre Minenräumgeräte ausgefahren hatten (da man noch vermutete, dass vielleicht einige der Verluste auf das Konto von Minen gingen), gefolgt von den beiden Kreuzern *Kenya* und *Manchester* und zwei Frachtern, *Glenorchy* und der amerikanischen *Almeria Lykes*.

Nach den Flugzeugen und U-Booten kam die Reihe an die Motortorpedoboote, die Schnellboote, die in aller Ruhe gewartet hatten, mit gestoppten Maschinen in der leicht geschwungenen Bucht vor dem grossen Vorsprung von Kap Bon schaukelnd. Das Wetter war für ihre Aufgabe ideal, keiner der jungen Leutnants, die diese starken Boote befehligten, hätte sich eine für den Angriff auf einen Konvoi günstigere Nacht wünschen können. Als sich die Schiffe in ihre Nähe zogen (es war eine mondlose, aber sternklare Nacht), sprangen die Räuber, unsichtbar gegen die dunkle Wand der Küste, einer nach dem anderen zum Angriff auf. Das schnelle Husten der Maschinen beim Anlassen wurde vom dunklen mächtigen Dröhnen abgelöst, sobald die Boote in voller Fahrt gegen die herankommenden Schiffe heran jagten. Zwei italienische Boote sprangen den Kreuzer *Manchester* an, und zwei Torpedos schossen ihn bewegungsunfähig – er musste am nächsten Tag versenkt werden. Überall war jetzt die Nacht erhellt von Leuchtspurfäden und gelegentlichen Scheinwerferstrahlen, schweres Krachen ertönte von den Hauptgeschützen der Schiffe, von den automatischen Maschinengewehren das altmodische Hämmern, schnelles Tack-Tack von den Oerlikons, und dazwischen die Leuchtspuren und das Stottern der italienischen Breda-Allzweckgeschütze. Das war wirklich Vergeltung für so viele von den Briten versenkte Schiffe in den Gewässern vor Kap Bon. Die amerikanische *Almeria Lykes* ging unter, dabei wurde ein Grossteil der Besatzung von einem Zerstörer aufgefischt. *Glenorchy* erhielt einen Treffer, die Mannschaft verliess sämtlich das Schiff mit Ausnahme des Kapitäns. (Sie sank am folgenden Tag, Captain Leslie mit ihr.) Schnellboote registrierten auch die Versenkung von *Wairangi*, während die amerikanische *Santa Elisa*, die am Vortag von Bomben beschädigt worden war, jetzt in einen Torpedo lief. Das Benzin in den Kanistern geriet in Brand, er griff auf die Munition über, die dann explodierte. *Rochester Castle* vollführte nicht weniger als elf Ausweichmanöver vor den angreifenden Schnellbooten und entkam endlich glücklich, wurde aber vorne von einem Torpedo getroffen. Glücklicherweise hielten die Schotten, so dass sie bei den übrigen Schiffen bleiben konnte, die, fast völlig in Unordnung, nach Osten in die Dämmerung hineinfuhren.

Es war eine Dämmerung, um die sie beteten und die sie zu gleicher Zeit fürchteten. All die Blitze und das Getöse und das Knattern der Flammen und der

Granaten und die unerklärlichen Explosionen der Nacht waren umso fürchterlicher, als sie sich um die Mitternachtswache ereigneten, die «Friedhofswache», da Dunkelheit, Müdigkeit und Verwirrung die natürliche menschliche Furcht noch anfachten. Aber mit der Dämmerung musste man die Bomber erwarten. Obgleich sie wussten, dass sie in Reichweite eines Fernjägerschutzes aus Malta waren, war ihnen doch klar, dass bei der grossen Entfernung dieser Schutz keineswegs sicher sein konnte. Auch hatten sie erfahren müssen, dass sogar unter einem Schirm von Jägern der Träger ein entschlossenes Torpedoflugzeug oder einen Sturzbomber nicht aufhalten konnte. Admiral Burrough an Bord der *As-hanti* sah eine weitere Sorge in der Morgendämmerung des 13. August auf sich zukommen. Am Vorabend hatte er aus Malta erfahren, dass Aufklärungsflugzeuge sechs Kreuzer und elf Zerstörer gemeldet hatten, die durch das Tyrrenische Meer nach Süden fuhren. Obwohl er von Force Z Verstärkung in Form zweier Zerstörer und eines leichten Kreuzers, *Charybdis*, erhalten hatte, blieben ihm andererseits nur die beschädigte *Kenya* und sieben Zerstörer für den Fall, dass sich die Italiener entschliessen sollten, die Vernichtung des Konvois komplett zu machen. Von diesem war ohnehin nicht mehr viel übriggeblieben. Hinter dem Admiral dampften *Melbourne Star* und *Waimarama*, dann das beschädigte und wichtigste Schiff von allen, *Ohio*, und wieder hinter ihr *Dorset* und *Port Chalmers*. Er konnte nicht wissen, dass in den tunesischen Gewässern im Süden *Brisbane Star* ihren einsamen Kampf kämpfte, die Insel zu erreichen. Auch wusste er nicht, dass die Gefahr, die die italienischen Kreuzer bildeten, sich schon verflüchtigt hatte.

Wunderbare Rettung

In der Nacht vom 12. auf 13., als der Konvoi vor Kap Bon kämpfte und unterging, hatten die italienischen Kreuzer in der Tat Kurs genommen, um die Nordwestecke Siziliens zu umfahren und am nächsten Tag einzugreifen. Ihr Ziel war klar, ihr Kurs und ihre Position waren bestimmt, daher hatte Malta Wellington-Bomber ausgesandt, um sie in der Nacht mit Scheinwerfern anzuleuchten und anzugreifen. Obwohl keines der italienischen Schiffe getroffen wurde, war ihr Kommando doch besorgt, da ihre Position bekannt war und sie bei Tagesanbruch sicher von Torpedobombern aus Malta angegriffen werden würden. Zusätzlich wurden sie von Funksprüchen verunsichert, die sie von den britischen Flugzeugen auffingen und die absichtlich unverschlüsselt abgefasst waren und die Vermutung nahelegten, dass auch Liberator-Bomber zum Angriff auf die Kreuzer geschickt werden würden. Dies alles führte, in Verbindung mit der Tatsache, dass die Regia Aeronautica – unter dem Druck Kesselrings, jedes verfügbare Flugzeug zur Vernichtung des Konvois einzusetzen – die Marine informiert hatte, man könne keine Jäger zum Schutz ihrer Schiffe während der Tagstunden abstellen, zum Rückruf des Kreuzerverbandes. Auf seinem Rückzug nach Norden am Morgen des 13. August wurde er von Leutnant Mars auf dem U-Boot *Unbroken* in der Nachbarschaft der Liparischen Inseln abgefangen. Zwei Schiffe wurden torpediert und so schwer beschädigt, dass sie niemals wieder bis zur Kriegstauglichkeit repariert werden konnten.

Zwar wurde also Admiral Burrough von dieser Sorge befreit, doch konnte niemand und nichts ihm und den Schiffen unter seiner Verantwortung die Wucht des Luftangriffs abnehmen, der bald über sie hereinbrach. Sie befanden sich etwa 350 km vor Malta, im Südosten der italienischen Insel Pantellaria, und hatten keine Möglichkeit der Verbindung mit den Beaufighters von Malta, falls sie auftauchten, auch nicht, sie zu führen, da beide Kreuzer mit VHF-Richtanlagen verlorengegangen waren. Um 8 Uhr morgens kam die erste Welle von Junkers 88, und *Weimarama* erhielt einen Treffer. Sie brach mit ohrenbetäubendem Krachen auseinander, und die See ringsumher brannte von dem entzündeten Flugbenzin wie ein Hochofen. *Melbourne Star*, die ihr dichtauf folgte, wurde mit brennenden Trümmern überschüttet, Feuer und riesige Stücke Eisen regneten auf sie herab. Von Flammen eingeschlossen, mit brennendem An-

strich, ihre Rettungsboote gleich Fackeln, dampfte *Melbourne Star* durch die Explosion hindurch, wobei über 30 Leute der Besatzung im Glauben, ihr eigenes Schiff gehe in die Luft, über Bord sprangen. Die meisten von ihnen wurden zusammen mit zwei oder drei schwer verbrannten Schiffbrüchigen, die von der explodierenden *Waimarama* geschleudert worden waren, vom Zerstörer *Ledbury* aus der brodelnden See gefischt. Auch *Ohio*, die als nächste in der Reihe hinter *Melbourne Star* kam, wurde mit brennenden Trümmern überschüttet, die einen Brand in ihrer Deckladung Kerosin verursachten. Mit übermenschlicher Anstrengung bekämpfte ihn die Besatzung – denn niemand gibt einem Tanker noch grosse Chancen, der schon torpediert ist und brennt.

Unvermeidlich war *Ohio* das Hauptziel der nächsten Welle von Sturzbombern. Obwohl sie sie verfehlten, wurde ein Teil ihrer vorderen Verkleidung verbogen, wobei, um den Schaden noch grösser zu machen, ein Stück eines Flugzeugs, das von Geschützen getroffen war, auf das Schiff herunterkrachte. *Rochester Castle* wurde knapp verfehlt und fing von dem nahen Einschlag Feuer, das jedoch unter Kontrolle gebracht werden konnte. Obwohl Tonnen von Wasser in ihrem Innern hin- und herschwappten, gelang es ihr, sich weiter durchzukämpfen. *Dorset* wurde schwer beschädigt, während *Ohio*, von Neuem mit einem halben Dutzend Bomben eingedeckt (bei dieser Gelegenheit griffen Stukas an), endgültig knirschend zum Stillstand kam. Admiral Burrough schickte die Zerstörer *Bramham* und *Penn* den beiden Schiffen zu Hilfe. Beim Lärm der Angriffe, Krachen der Geschütze, Donner der explodierenden Bomben und den auf die Schiffe niederbrechenden Wasserfontänen von nahen Einschlägen war keine Zeit, daran zu denken, dass man den 13. des Monats schrieb ... *Port Chalmers*, das Flaggschiff des Konvoi-Kommandanten, das sich bisher heil durch alle Bombenangriffe und Torpedoattacken hindurchlaviert hatte, kam doch fast ans Ende ihrer Tage, als eines ihrer Minenschutzgeräte (sie hingen zu beiden Seiten des Bugs herab) plötzlich bedrohlich zu vibrieren begann. Dies ereignete sich kurz nach einem weiteren Angriff durch italienische Torpedoflugzeuge, die aus grosser Entfernung operierten, wobei einige von ihnen «motobombas» abwarfen. Als das Schiff zur Untersuchung stoppte, und das Minenschutzgerät steuerbord aus dem Wasser gehievt wurde, sah man, dass es einen Torpedo «gefangen» hatte. Es gab nur eines: ihn ins Meer zurückzulassen, sich zu entfernen und das Gerät dann abzuschneiden, sobald eine gebührende Distanz eingelegt war. Als sich dann *Port Chalmers* schnell von dem losen Kabel nach achtern bewegte, gab es eine gewaltige Explosion (wahrscheinlich als der Torpedo am

Ende auf Grund kam), und das Schiff schwankte unter dem Wasserschwall, der über den Bug brach. Aber es entstand kein wirklicher Schaden und es schloss sich wieder dem Rest des Konvois an. Dieser bestand jetzt nur noch aus *Port Chalmers* selbst, *Rochester Castle* und *Melbourne Star*, die den Kern bildeten, weit dahinter lagen *Ohio* mit einem Zerstörer als Schutz, und *Dorset*, ebenfalls unbeweglich, auch mit einem Zerstörer. Der Zerstörer der Hunt-Klasse *Ledbury* war zurückgeschickt worden, um nach dem Kreuzer *Manchester* zu sehen (man wusste nicht, dass er untergegangen war), und nach einer fruchtlosen Suche wurde er gleichfalls zum Schutz *Ohios* eingeteilt.

Das kleine Häuflein der drei Frachter mit ihrer Eskorte und der Kreuzer *Kenya*, der nach einem weiteren Sturzbomberangriff einen Brand im Maschinenraum überstanden hatte, befanden sich jetzt alle innerhalb des Schutzbereiches der Spitfires mit kurzer Reichweite aus Malta. Der Minenräumverband aus Malta kam heran, um sich mit ihnen zu vereinigen, und Admiral Burrough konnte mit dem Rest seiner Force X nach Gibraltar umkehren und seine übriggebliebenen Schützlinge der Insel anvertrauen.

Ohio schaukelte missvergnügt gut 100 km entfernt, die *Dorset*, die in einem weiteren Bombenangriff einzeln aufs Korn genommen worden war, war trotz des Geschützfeuers der sie eskortierenden *Bramham* von einem Schwarm Bomben getroffen worden und gesunken. Weit weg, fast vergessen, kam die *Brisbane Star* immer noch voran, wich den französisch kontrollierten Gewässern vor Tunesien aus und spielte Versteck mit einem U-Boot. Noch hatte sie eine einsame Fahrt nachts von den tunesischen Flachwässern nach Malta vor sich, wobei sie hoffte, dass die Abwehrjäger der Insel am folgenden Morgen sich ihrer erinnern würden, bevor der Feind sie entdeckte.

Im 18. Jahrhundert, das aus ausreichender Distanz durchaus als das «glückliche» 18. Jahrhundert gelten kann, schrieb der grosse Jurist Sir William Blackston: «Die Royal Navy ist stets die beste Verteidigung und der schönste Schmuck Englands gewesen. Sie ist seine traditionelle und natürliche Stärke, das schwimmende Bollwerk der Insel.» Zu einem anderen Bollwerk, dem kaligen Bollwerk einer anderen Insel führen jetzt die Minenräumer und Motorbarassen den drei Überlebenden der «Operation Pedestal» voran. Um 18 Uhr kamen unter dem Abendhimmel, als Fort St. Angelo wie ein Rubin im Licht erglühete, eine nach der anderen die *Melbourne Star*, die *Rochester Castle* und die *Port Chalmers* am Wellenbrecher vorbei herein, vorbei an den alten Forts in den schmutzigen und verwüsteten Hafen. Diesesmal gab es keine grosse Parade.

Hier handelte es sich um gerade noch dem Tod Entronnene, und obgleich wie stets die Menschen zu Tausenden auf den Beinen waren und winkten und jubelten, lag ein anderer Ton in ihren Stimmen, die von den Wällen rundherum wiederhallten. Ein grosser Konvoi war erwartet worden, die Radiosendungen waren voll davon gewesen, und jeder wusste ja, dass nur ein grosser Konvoi die Rettung bringen konnte. Doch hier erblickte man nur diese paar Schiffe, deren Eisen allein man schon die Erschöpfung ansah, deren Anstrich abblätterte, und eines lag so tief im Wasser, dass es wundernahm, dass sie es überhaupt schaffte. Alle hatten Schrammen, das Metall war aufgerissen, Bullaugen und Flanken waren von Bombsplittern zerkratzt. Und kein Tanker war da! Jedermann wusste, dass ein Tanker da sein musste – Öl war so wichtig wie Brot. Der Gouverneur, Lord Gort, war zur Begrüssung erschienen, sogar eine kleine Kapelle spielte. Santa Marija! Tatsächlich, der Konvoi war angekommen. Aber nur drei Schiffe – und kein Tanker!

Genau zu der Zeit, da sie sich an ihre Anlegeplätze zum Entladen begaben, wo Soldaten und Dockarbeiter warteten, wo Transportmittel für den Augenblick bereitstanden, dass die Leinen an Land geworfen wurden – sank *Dorset*. Ebenfalls zur gleichen Zeit schützten drei Zerstörer, *Penn Bramham* und *Ledbury*, die schwer angeschlagene *Ohio*. Man hatte sie gerade Fahrt aufnehmen lassen, ganz sanft und vorsichtig wie mit einem Lufthauch setzte man ihren zerschlagenen und zerrissenen Rumpf in Bewegung. Und dann kam ein neuer Angriff. Eine Bombe fiel unter das Heck des Tankers, eine weitere schlug durch in den Maschinenraum, wo sie explodierte. Zum zweiten Mal wurde *Ohios* Besatzung evakuiert. Es schien ein Ding der Unmöglichkeit, dass das Schiff am Leben bleiben könnte.

Die ganze Nacht über strömten die Vorräte nach Malta hinein, die Fahrzeuge brachten sie auf speziell vorbereiteten Wegen zu Vorratslagern in Sicherheit. Aber keine Luftangriffe wurden auf diesen Konvoi seit seiner Ankunft im Hafen geführt. Die Abwehr der Spitfires über der Insel war undurchdringlich, immerhin waren 407 Einsätze von Spitfires und Beaufighters geflogen worden, seit der Konvoi in Reichweite gelangt war; das Geräusch von Motoren am Himmel stammte nur von freundlichen Maschinen. Einige Schiffsbesatzungen gingen an Land, nur um zu entdecken, dass es keine Bars, keine Cafés, keine Anzeichen von Leben gab. Sie waren sonst immer in zerbombte Häfen in Grossbritannien eingelaufen, wo wenigstens immer irgendeine Form des Vergnügens zu finden war; natürlich Pubs mit Bier, freilich oft ohne schärfere Sachen und Zigaretten. Hier aber war es, wie wenn man auf dem Mond gelandet wäre. Zuvor hatten sie

noch nicht wirklich begriffen gehabt, was das Wort «Belagerung» eigentlich bedeutete. Wenn sie dann (diejenigen, die an Land keine Unterkunft gefunden hatten) zu ihren Schiffen zurückkehrten, war ihnen das Dröhnen der Maschinen, das Trampeln der Füße, das Quietschen und Kreischen der Winden gar nicht unangenehm, die ausluden, ausluden und noch einmal ausluden. Bedeckt mit Öl und Salz, schmutzig in schmutzigen Kleidern, schliefen sie ihre Alpträume aus, ohne das Opfer neuer Träume zu werden.

Das ruhige Augustwetter, da kaum ein Handvoll Wind übers Meer strich, blieb der *Ohio* die ganze Nacht über wohlgesonnen. Während ihre eigene Besatzung völlig erschöpft schlafend lag, wo es sich gerade ergeben hatte, unter den Köpfen Rettungsringe der Hilfsschiffe als Kopfkissen, kämpften die Offiziere und Mannschaften von *Penn*, dem maltesischen Minenräumer *Rye*, später verstärkt durch *Bramham* und *Ledbury*, mit dem unendlich langwierigen Problem, ein Schiff ins Schlepptau zu nehmen, das unter normalen Umständen versenkt worden wäre. Morgens hatten sie es soweit, es bewegte sich, *Penn* hatte seitlich festgemacht, *Rye* zog vorne, und *Ledbury* wirkte achtern als Schlepper, um es in Richtung Malta zu schieben. Captain D. W. Mason, der Kommandant des Schiffes, der die vergangenen drei Tage und Nächte keinen Schlaf gehabt hatte, meldete, seiner Überzeugung nach könne *Ohio* weitere zwölf Stunden aushalten. Sie ragte weniger als einen Meter über die Wasseroberfläche und sackte am Bug langsam ab, doch wurde sie jetzt von drei Zerstörern, zwei Minenräumern und einer Anzahl Motorbarkassen umgeben. Sie brachten genügend Kraft auf, das Schiff voranzubringen und es vor dem Sinken zu bewahren, doch seiner Schätzung nach nicht mehr für lange. Die gleiche Nacht, in der der grosse Tanker wieder langsam in Bewegung kam, zeigte auch Captain Riley auf *Brisbane Star* ein freundliches Gesicht. Es war ihm geglückt, das ihn beschattende U-Boot in den Flachwässern von Tunesien bei Dunkelheit abzuhängen, und er hatte sich nördlich nach Malta gewandt, wobei er zwischen fünf und neun Knoten machte. Mehr konnte man nicht verlangen, da der Bug bei der Torpedoattacke vor der Skerki-Durchfahrt am Abend des 12. aufgerissen worden war. Als er der Insel, gelb wie die Haut eines alten Löwen, in den Morgenstunden des 14. ansichtig wurde, während ein Kreis von Spitfires sich über ihm ständig erneuerte, und als sein Schiff am Wellenbrecher vorbei hereinkam, eine hohe Welle vor sich herschiebend, wo die unterstützten vorderen Schotten als Bugdienten – da gab es unter der Menschenmenge sicher so viele Tränen wie Jubelrufe. Das aufgerissene Schiff wirkte wie ein Denkmal des ganzen Konvois.

Obwohl das Vorderteil tief im Wasser lag und die vorderen Laderäume überflutet waren, war der grösste Teil der Ladung unversehrt. Unverzüglich begann das Löschen. Am selben Morgen schob man die *Ohio*, deren Kielwasser eine exzentrische Spur bildete, langsam in Richtung Malta. Das seltsame Muster des von einer Reihe von Schiffen umgebenen Tankers sah wie eine auf dem Meer treibende abgeknickte Blüte aus. Jetzt aber fügte man der *Ohio* den letzten, fast tödlichen Schlag zu. Trotz der patrouillierenden Spitfires machten Junkers 88 einen letzten entschlossenen Versuch, der Insel ihr Öl vorzuenthalten, das jetzt wichtiger denn je war. Denn mit Sicherheit waren einige Vorräte an Brot mit den anderen Schiffen durchgekommen. Die Flieger der Luftwaffen-Sturzbomber waren tapfer und hart wie immer, sie hielten das Feuer von *Ohio* selbst und ihrer Wachhunde von Zerstörern und Minenräumern aus, doch wurde ihre Angriffsformation zwangsläufig aufgebrochen, als die Spitfires zwischen sie hineinstiessen. Drei Bomber kamen schliesslich durch, aber nur einer von ihnen nahe genug, um das Schiff versenken zu können. Seine 1'000-Pfund-Bombe landete direkt hinter dem Heck, die Explosion verbog seine Verkleidung und schob es auf einer grossen Woge nach vorne, so dass es das Tau verlor. Die Saga der *Ohio* ist oft erzählt worden¹, besonders ihr letzter 24stündiger Kampf, bei dem sie Minenfelder umfahren musste und Zerstörer und Küstenbatterien die U-Boote niederhielten, die nach ihr auf der Lauer lagen, auch wie sie schliesslich um die Südspitze der Insel herumkam. Bauern und Frauen, Schützen und Kinder beobachteten mit nervenzerreissender Spannung, was sich wie ein Floss aus Schiffen ausnahm, das sich entlang der Küste vorwärtskämpfte. Niemals hatte es bei der Grossen Belagerung von 1565 einen so verzweifelten und ungewöhnlichen Vorgang gegeben wie diese letzten Kilometer der *Ohio*, als alle Hoffnungen Maltas nur noch von einer Luftblase (oder einem Gebet) abhingen. Denn es war der 15. August, gerade der Tag des Festes von Santa Marija, als das letzte und wertvollste Schiff in Grand Harbour einlief. Torpediert, zerbombt, Teile eines Bombers noch auf dem Deck, schob man es wie einen Patienten durch den Hafen, bis es längsseits des gesunkenen Hilfstankers *Plumleaf* in der Parlatorio-Werft anlegte. Seine Ladung war noch intakt, doch während es noch anlegte, begann es schon auf Grund zu gehen. Seine Decks waren lange Zeit fast ganz unter Wasser gewesen. Das war gerade noch einmal gutgegangen!

«Niemals werden wir dich erobern!»

Die Ankunft der vier Frachter, obgleich beschädigt, und das Überleben des Tankers *Ohio* stellten in der Tat die Rettung der Insel sicher. Damit war freilich noch nicht das Ende der Belagerung gegeben. Das endgültige Ergebnis der aufwendigen «Operation Pedestal» war nur, dass Malta im Krieg weiterhin durchhalten konnte. Zum hohen Preis von neun gesunkenen Frachtern, des Untergangs eines Flugzeugträgers, zweier Kreuzer und eines Zerstörers und der Beschädigung eines Flugzeugträgers, zweier Kreuzer und eines Zerstörers hatte die Kriegs- und Handelsmarine tatsächlich Malta gerettet – aber nur noch so eben. Etwa 32.000 Tonnen Ladung allgemeiner Vorräte hatten zusammen mit Benzin, Treiböl, Kerosin und Dieselmotoren Grand Harbour erreicht, genug, um die Insel ungefähr weitere zehn Wochen lebensfähig zu halten, über die noch existierenden Bestände von nur wenigen Wochen hinaus. Die Führung der Achse erkannte sofort, dass «der Nachschub, der in diesem letzten Konvoi durchgekommen ist, den effektiven Widerstand der Insel für die nahe Zukunft ermöglicht.»

Man zog keine weiteren Versuche zur Neutralisation Maltas in Betracht, wenigstens nicht für den Augenblick. Regia Aeronautica und Luftwaffe waren zur Verteidigung ihrer eigenen Konvois zu den Streitkräften in Nordafrika abgestellt worden. «Operation Pedestal», militärisch eine Katastrophe, wurde von den Teilnehmern zu einem strategischen Triumph umgemünzt, der sich aus furchtbaren Verlusten dank der Ausdauer, des Mutes und der guten Seemannsart der Kommandanten und Mannschaften sowohl auf den Frachtern als auch den Kriegsschiffen herausgeschält hatte. Wie immer hatte Shakespeare schon vor Jahrhunderten den Nagel auf den Kopf getroffen: «Aus dieser Nessel der Gefahr pflückt man die Blume Sicherheit.»

Nach dem Entsatz 1942 hatte Balbi in seinem Tagebuch beschrieben, wie die Soldaten und Seeleute an Land gingen, «um die enormen Schäden an unseren Befestigungen in Augenschein zu nehmen. Sie waren dermaßen zerstört, dass selbst die ältesten Veteranen erstaunten.» Dies war auch die Reaktion der vielen Tausenden, die in den letzten Jahren des 2. Weltkrieges nach Malta kamen.¹ Ein weiterer Eintrag in Balbis Tagebuch galt leider nicht für die Überlebenden von 1942: «Jetzt, da die Flotte angekommen war, speisten wir alle, die die Belagerung überstanden hatten, sehr reichlich, denn es waren Vorräte genug für alle

da, obwohl teuer. « Er fügt jedoch hinzu – und das liess sich wieder gut auf die gegenwärtige Situation beziehen: «... während der Belagerung kostete ein Huhn zwei Dukaten, und selbst zu diesem Preis waren sie schwer zu bekommen, und ein Ei kostete eineinhalb Real. Was die anderen Köstlichkeiten betrifft, so habe ich keine Lust, sie zu erwähnen, da sie für kein Geld zu haben waren.» Fast die einzige Verbesserung bei der Nahrungsmittelversorgung nach der Ankunft des August-Konvois 1942 bestand darin, dass die Brotration für Männer zwischen 16 und 60 leicht angehoben wurde. Im Jahre 1942 stieg die Kindersterblichkeit auf Malta, normalerweise sehr niedrig, signifikant an, während das erstmalig seit der Durchführung von Volkszählungen die Bevölkerung um nahezu 2.000 abnahm.

Die hauptsächliche Wirkung des Santa-Marija-Konvois, wie er bis auf den heutigen Tag genannt wird, war ein Emporschnellen des Stimmungsbarometers, verbunden mit dem stärkenden Bewusstsein, dass man sich schon im Rachen des Todes befunden und doch durchgehalten hatte. Einige Monate lang war man zwar noch von lebenswichtigem Nachschub abhängig, der von den ständigen Fahrten schneller Minenleger wie *Manxman* und Minen-U-Booten sichergestellt wurde, welche sich in den Nächten hereinstahlen – die Hälfte der Nächte war jetzt ohne Luftangriffe. Aber von dem Augenblick an, da die Leute sahen, wie ein Schutzschild von Spitfires über den zerbombten Schiffsrümpfen hing, die in Grand Harbour einliefen, und dass es keine Luftangriffe während der Entladung dieser fünf heissersehnten Schiffe gegeben hatte, lief eine Woge der Zuversicht durch die Tausende von Zuschauern, die sich dann allen anderen auf der Insel mitteilte. Der Hunger war noch nicht gewichen, aber aus dem Bewusstsein, dass jetzt Schiffe anlegen und geschützt werden konnten, ergab sich, dass man sicher mit weiteren Schiffen rechnen konnte. Der Wille durchzuhalten, wurde dadurch bestärkt.

Die Insel Malta war jetzt zu einer Legende rings um die Erde geworden, was sie in ihrem Binnenmeer freilich schon lange gewesen war. Im 16. Jahrhundert hatte ihr Beispiel nach der ersten grossen Belagerung die Griechen in der Ägäis aufgerichtet, die damals schwer unter den Raubzügen der osmanischen Türken litten. Irgendein Bewohner Zyperns (wenigstens wird die Ballade dieser Insel zugeschrieben) hatte als erster die hoffnungsvollen Worte formuliert:

«Malta, Goldinsel, Silberinsel, Insel des edelsten Metalls,
Niemals werden wir dich erobern!
Niemals, und wenn du süss wie ein Kürbis wärest,
Und wenn nur eine Zwiebelhaut dich schützte!»

Und von ihren Wällen gab eine Stimme Antwort:

«Ich bin es, die die Galeeren der Türken vernichtet hat

Und alle die Krieger aus Konstantinopel und Galatien.»²

Von Neuem sprachen jetzt diese Worte die Wahrheit, nur dass sie jetzt von der ganzen freien Welt gehört wurden. Der Erfolg des Konvois zeigte sich bald in einer gesteigerten Aktivität der Insel, eine Aktivität, die ein wenig durch Rommels Ruf nach Verstärkungen und Hilfe am Ende seines langen Nachschubweges in Ägypten widergespiegelt wurde. Es war für ihn nicht so schwierig, Truppen zu bekommen, da diese in regelmässigen Flügen von Junkers 52-Transportflugzeugen nach Nordafrika gebracht wurden, aber vor allem Benzin, und dann Panzer, Geschütze, Panzerwagen und alle Arten von Fahrzeugen konnten nur auf der selben alten Route übers Meer herankommen, die wieder einmal, und jetzt mehr als je zuvor, von dieser Insel im Zentrum des Mittelmeeres bedroht wurde. Mussolini war schon längst nach Italien zurückgekehrt, sehr enttäuscht über das Scheitern seines napoleonischen Triumphes in Ägypten, und die sehr geschrumpfte italienische Handelsflotte sah sich von Neuem vor die Aufgabe gestellt, die Angriffe vom Meer und aus der Luft, der U-Boote, Bomber und Torpedoflugzeuge aus Malta zu bestehen. Jetzt war die Reihe an dem deutschen Feldmarschall in der Wüste, sich über «die ausserordentlichen Härten der Wüstenhitze und die verzweifelte Lage unserer Stellungen» zu beklagen.

U-Boote und torpedobestückte Beauforts, gedeckt von Beaufighters, wurden nun auf diese Nachschublinie losgelassen, an deren Ende die bedrängten Streitkräfte der Achse kaum mit den Einzelangriffen der britischen Wüstenarmee fertig wurden, die sich die ganze Zeit über für eine grosse Offensive gegen Jahresende rüstete.³ Jetzt war die Frage nicht mehr: «Wie viele Tage brauchen wir bis Kairo?», sondern, ob Rommel dem Angriff des Feindes überhaupt standhalten würde. Sein Nachschub wurde nicht nur auf See versenkt, sondern auch auf den Küstenstrassen vernichtet. Er beklagte sich darüber, dass «die RAF das Hauptgewicht ihrer Tätigkeit auf unsere Verbindungslinien zwischen den Häfen in Afrika und der Front verlegt hat, unsere Transportkolonnen beschiesst und einen Schleppkahn und ein Küstenschiff nach dem anderen versenkt». Gleichzeitig kamen die Briten mit ihrer relativ kurzen sicheren Nachschublinie in den Genuss der ungeheuer ausgedehnten amerikanischen Industrieproduktion; neue Geschütze, Panzer und Flugzeuge trafen regelmässig über See in Ägypten ein. Auf der anderen Seite wurde das Gros der deutschen Waffen und Ausrüstung im russischen Feldzug verschlissen, und was die Achsenstreitkräfte in der Wüs-

te erreichte, war nur noch ein Rinnsal, wenn es die Passage an dem wieder aktiven Malta vorbei in die von der RAF regelmässig angegriffenen Wüstenhäfen und auf den Strassen überstanden hatte. Auch die Route an der Westküste Griechenlands durch das Ionische Meer war für die Transporte der Achse nicht mehr sicher, seit Beauforts und Beaufighters mit ihrer grossen Reichweite bis dorthin gelangten. Frachten mussten durch den Kanal von Korinth durch das Ägäische Meer an Kreta vorbei auf einer gefahrvollen Route umgeleitet werden. Rommel war damals schon ein kranker Mann und wäre, auf sein eigenes Ersuchen hin, ersetzt worden, wenn man einen geeigneten Panzergeneral gefunden hätte. Aber es gab keinen, also behielt er seinen Posten, von Sorgen und Krankheit gequält. Sein sanguinisches Temperament hatte ihn, irgendwie völlig natürlich, nach dem Fall von Tobruk zu dem Glauben verführt, Ägypten sei ihm schon sicher. Es war ein gut nachfühlbarer Traum gewesen, der ihn gelockt hatte. Er hatte die reale Lage schon Anfang 1941 erkannt und in Berlin vorgetragen: «Ohne Malta wird im Endeffekt die Achse die Kontrolle über Nordafrika verlieren.»

Die Kontrolle ging schliesslich wirklich verloren, und zwar im Oktober 1942 bei Alamein: Einen bedeutenden Faktor für den Sieg der Briten und die Niederlage der Achse stellte der Tribut dar, der in diesen Sommer- und Herbstmonaten den von Malta aus operierenden Flugzeugen und U-Booten hatte entrichtet werden müssen. Transport nach Transport war untergegangen, und Tanker, für Rommels Armee ebenso wichtig wie *Ohio* für Malta, explodierten nach Treffern von Torpedos und Bomben und versanken im Meer. Doch die Insel, die derart harte Schläge austeilte, war ihrerseits wieder einmal auf dem Höhepunkt einer Nahrungsmittelknappheit. Trotz der Fortsetzung der strengsten Rationierung (die kleine Erleichterung bei der Brotausgabe hatte sich schnell als Fehler herausgestellt) war es zum Zeitpunkt des Durchbruchs in der Folge von El Alamein so, dass für weniger als zwei Wochen Nahrungsmittel für die Garnison und die Inselbewohner zur Verfügung standen, während die Bestände an Benzin dermassen gering waren, dass sie nur noch für weniger als eine Woche reichten, um Angriffsoperationen mit Flugzeugen durchzuführen. Im Hinblick auf deren Flüge und die Fortsetzung der Einsätze der U-Boote war Malta dem «Endtermin», dem Datum der Kapitulation, sogar nähergekommen als im August, als der Santa-Marija-Konvoi ankam. Am 11. Oktober, zum Zeitpunkt der grössten Knappheit und des Hungers auf der Insel, gelang es Feldmarschall Kesselring in einem letzten verzweifelten Versuch, Malta zu lähmen und den Druck von den Armeen der Achse in der Wüste zu nehmen, etwa 300 deutsche und italieni-

sche Bomber in Sizilien zusammenzuziehen, um einen weiteren Schlag zu führen. Das bedeutete auch die Verlegung einiger Flugzeuge aus Nordafrika, was seinerseits die Verteidigungskraft von Rommels Armee schwächte. Zwar betrug die Gesamtzahl der Maschinen, die auf den Flugplätzen Siziliens standen, mit Einschluss der Jäger an die 600. Aber Malta konnte jetzt mit 100 Spitfires und einer Anzahl Beaufighters zur Abwehr aufwarten. Der Angriff war einer der schwersten des ganzen Krieges, ebenso war die Zahl der zivilen Opfer auf der Insel hoch, da die Bomberverbände, wenn sie von den britischen Jägern aufgerissen wurden, unvermeidlich ihre Bomben eher über Wohngebieten als militärischen Zielen abwarfen, die jetzt stark mit Flak bestückt waren. Deren Munition war überdies nicht mehr rationiert, wie es in den schrecklichen Tagen des Frühjahrs der Fall gewesen war.

«In mancher Hinsicht», schrieb Colonel Weldon in seinen Erinnerungen an die Belagerung, «muss dieser letzte Schlag die schlimmste Heimsuchung für die Malteser gewesen sein. Denn er kam nach einer langen Periode der Ruhe bei den Tagangriffen und zu einem Zeitpunkt, da es verzeihlich war, wenn sie dachten, die Tage des plötzlichen gewaltsamen Todes seien endgültig ausgestanden. Wie die Dinge lagen, traf sie die volle Wucht dieses Angriffs, als ihre physische Widerstandskraft wohl auf dem niedrigsten Stand war. Der allzulange Nahrungsmittelmangel hatte seine Spuren hinterlassen. Es ist viel leichter, bei vollem Magen tapfer zu sein.»⁴ Die Ortschaften Qormi, Tarxien und Rabat im Umkreis der alten Hauptstadt Mdina litten schwer bei diesen Angriffen. Man bemerkte, als Anzeichen für die verzweifelte Situation der Angreifer, dass eine grosse Menge Splitter- und Brandbomben von Bombern aus grosser Höhe abgeworfen wurde. Die ersten töteten einige harmlose Zivilisten, und die anderen hatten, wie die Italiener schon in den ersten Tagen des Krieges erfahren hatten, kaum eine oder gar keine Wirkung auf die Häuser aus Kalkstein, die ebenso widerstandsfähig wie die Insel selbst waren.

Das eigentliche Ziel dieser neuerlichen neuntägigen Angriffe war die Zerstörung der Flugplätze, um die Offensivwaffe der Insel zu einem Zeitpunkt niederzuhalten, da alle notwendigen Konvois losgeschickt wurden, um das Afrikakorps und die italienischen Kräfte instand zu setzen, den Vormarsch der Briten zu stoppen oder zurückzuschlagen. Die Angriffe scheiterten. Die Verluste der Bomber betrugten weit über 100 gegen 30 Abwehrjäger, und viele ihrer Piloten brachten sich mit dem Fallschirm in Sicherheit. Gleichzeitig wurden die Luftangriffe gegen die Schiffsroute der Achse kaum ernstlich behindert, und während dieses Monats Oktober kamen 40% des für Libyen bestimmten Nachschubs nicht an.

Da jetzt das Pendel in der Wüste zur anderen Seite ausschlug, wozu Malta viel beigetragen hatte, konnte die Insel doch auch auf einige Belohnung hoffen. Im November fand «Operation Stonehenge», die Fahrt von vier Frachtern aus Alexandria unter Geleitschutz von fünf Kreuzern und 16 Zerstörern, statt. Ein alter Freund Maltas, der Kreuzer *Penelope*, wurde dabei beschädigt, doch trotz Angriffen von Torpedobombern erreichten alle vier Schiffe und ihre Eskorte wohlbehalten Grand Harbour. Die letzte Etappe ihrer Fahrt führte durch einen Novembersturm, bei dem drei Spitfires verlorengingen und die Insel ihr winterliches Kleid unter niedrig ziehenden Wolken anlegte. Doch als sich die Wolken verzogen, gaben sie den Blick auf den ersten Entsatz frei, der Malta ohne Gefechtslärm seit Beginn der grossen Belagerung vor mehr als zwei Jahren erreichte. Es waren der Kreuzer *Euryalus*, dessen Kapelle der Königlichen Marine auf dem Achterdeck spielte, die vier unversehrten Frachter, die Zerstörer der Hunt-Klasse, die ausserhalb des Wellenbrechers schaukelten, und das blitzende Band der Jäger, die ständig in der Luft blieben. Die Menschenmengen, die auch unter Bombenhagel die Ankunft von Schiffen mit Jubel und Winken begrüsst hatten, sogar als Grand Harbour selbst unter schwerstem Beschuss stand, konnten sich nun unbesorgt wirklicher Fröhlichkeit hingeben. Obwohl es noch Monate dauern würde, bis man wieder volle Rationen bekommen konnte, und noch mehr Monate, bevor die Auswirkungen der Vergangenheit auf die Gesundheit beseitigt waren⁵, und sogar noch mehr Jahre nach Beendigung des Krieges, bis die Insel einigermassen ihren früheren Zustand wiederhergestellt hatte, wussten die Leute beim Anblick dieser vier behäbigen Frachter, die jetzt in ihrem Hafen unbehelligt entladen wurden, dass die Belagerung wirklich vorbei war. Es sollte gelegentlich noch im Jahre 1943 Luftangriffe geben, auch trat wirklicher Friede erst nach Ablauf einiger Jahre ein. Doch hatte sich der Würgegriff der längsten und verheerendsten Belagerung von der Insel gelöst.

Obwohl jetzt die Glocken noch nicht geläutet werden durften, hätten die Menschen schon die Worte aussprechen können, die der Arkebusier Balbi am 8. September 1565 geschrieben hatte, als die Glocken der Klosterkirche von St. Lorenz wieder über dem zerschossenen Hafen erklangen: «Ich glaube nicht, dass jemals Musik so süss in menschliche Ohren klang. Seit drei Monaten hatten wir keine Glocke gehört, die uns nicht zu den Waffen gegen den Feind rief. Diesen Morgen läuteten sie zur Messe, zur selben Stunde, da wir ihren Ruf zu den Waffen zu hören gewöhnt waren. Umso ehrerbietiger sagten wir Gott dem Herrn und Seiner Gnadenreichen Mutter Dank für die Gnade, die Sie über uns ausgegossen hatten.»

Anmerkungen

1. Kapitel

- ¹ Informationen über die Reaktion Hitlers auf die Kriegserklärung Mussolinis verdanke ich dem Buch *Hitlers Krieg* von David Irving (Hodder and Stoughton 1977), besonders dem Kapitel «The Warlord at the Western Front».
- ² Peter Elliott gibt viel wertvolles Material über das Malta der Zwischenkriegs-Periode und seine ersten Schutzmassnahmen gegen Luftangriffe in seinem Buch *The Cross and the Ensign: A Naval History of Malta 1798-1979* (Patrick Stephens, Cambridge 1980).
- ³ Es gibt zahlreiche Berichte über den ersten Tag der Bombardements auf Malta. Lt. Col. H.E.C. Weldon R.A. in *Drama in Malta* (printed BAOR1946) schildert seine Eindrücke aus der Sicht eines aktiven Artillerieoffiziers – übrigens auch während der ganzen folgenden Belagerung. Joseph Attard in *The Battle of Malta* (William Kimber 1980) gibt seine Erlebnisse als junger Bursche wieder, der in diesen Jahren aufwuchs.
- ⁴ Meine Informationen über die während dieser Angriffe eingesetzten Flugzeuge und ähnliche Informationen über den Verlauf der Belagerung verdanke ich nicht nur den britischen Berichten, sondern ebenso Mariano Gabriele's *Operazione C3: Malta* (Rom 1975). Dieses Buch enthält auch genaue Angaben über die Vorbereitungen des italienischen Heeres und der Marine für das nicht realisierte Projekt der Eroberung der Insel, «Operation Herkules».
- ⁵ Die Verlustzahlen schwanken von Bericht zu Bericht. Stewart Perowne in *The Siege Within the Walls* (Hodder and Stoughton 1970) entnimmt seine Angaben einem «jungen Amateur-Berichterstatter, Mr. Michael Galea, [der] aus offiziellen Angaben eine Liste aller zivilen Opfer von diesem Tag an bis zum letzten Angriff April 1942 zusammenstellte. (Der letzte Alarm wurde am 28. August 1944 gegeben).»
- ⁶ Vgl. mein *The Great Siege: Malta 1565* (Hodder and Stoughton 1961).

2. Kapitel

- ¹ Es gibt zahlreiche Bücher über jeden Aspekt des maltesischen Archipels, da die Geschichte dieser kleinen Inseln in sich die Geschichte des Mittelmeers enthält. Eines der ergiebigsten ist Brian Blouets *The Story of Malta* (Faber and Faber 1967). *Malta* von Sir Harry Luke (Harrap 1960) entwirft ein einnehmendes Bild der Insel und ihrer politischen und wirtschaftlichen Probleme aus der Sicht des damaligen stellvertretenden Gouverneurs von Malta in den Jahren 1930-38.
- ² P. Brydone, *A Tour through Sicily and Malta in a Series of Letters to William Beckford, Esq. of Somerly in Suffolk* (London 1773).

3. Kapitel

- ¹ Das angegebene Zitat von Admiral Cunningham und die noch folgenden sind seiner Autobiographie entnommen: *A Sailor's Odyssey* by Admiral of the Fleet Viscount Cunningham of Hyndhope (Hutchinson 1951).
- ² Ibid.
- ³ Ibid.
- ⁴ Francis Ebejer hat in seinem Roman *Requiem for a Malta Fascist* (A. C. Aquilina, Malta, 1980) die Atmosphäre der Vorkriegsjahre und der Belagerung selbst lebendig vergegenwärtigt, und zwar aus der Sicht eines jungen Maltesers, der unter britischer Kolonialherrschaft, dem Schatten Mussolinis und den massiven Luftangriffen aufwächst.

- ⁵ Verordnung des Staatssekretärs für die Kolonien über die Sprachenfrage, 16. August 1934.
- ⁶ Luke beschäftigt sich im Buch *Malta* des längeren nicht nur mit der Sprachenfrage, sondern auch mit anderen sozialen und politischen Problemen dieser Zeit.

4. Kapitel

- ¹ Diese Details verdanke ich Stewart Perownes *The Siege Within the Walls* (Hodder and Stoughton 1970). Mr. Perowne kannte Malta viele Jahre vor und nach dem Krieg sehr gut, obwohl er während der Belagerung selbst nicht dort war. Sein Bericht basiert weitgehend auf den Erinnerungen von Freunden und Bekannten, die er später interviewte.
- ² Cunningham, *Sailor's Odyssey*.
- ³ Dieser kurze Bericht von dem Treffen beruht auf Admiral Cunninghams Artikel vom 27.4.1948 in der *London Gazette*.

5. Kapitel

- ¹ A. E. Housman, *Epitaph on an Army of Mercenaries*.
- ² Brian Blouet schreibt in *The Story of Malta*: «Am ersten Tag des italienischen Feldzuges gegen Malta schossen die Gladiators ein feindliches Flugzeug ab, und obwohl eine der vier Maschinen bald völlig zerstört wurde, machten die übrigen drei weiterhin stark von sich reden und erhielten den Spitznamen ‚Glaube, Hoffnung, Liebe‘ ... Ein Massstab für die Wirkung der Gladiators ergibt sich daraus, dass die italienischen Piloten, die über Malta operierten, die Stärke der Jägerverteidigung auf 25 schätzten! Wie viele Abschüsse ‚Glaube, Hoffnung, Liebe‘ für sich in Anspruch nehmen konnten, ist zweifelhaft, da es unter den hektischen Bedingungen eines Kampfes selten möglich war, tödliche Treffer zu bestätigen. Einem Gladiator-Piloten schrieb man sechs Abschüsse in einem Monat zu und verlieh ihm das «Distinguished Flying Cross» zu Beginn des Juni 1940.» Das teilweise rekonstruierte Gerippe von «Glaube», der einzigen Überlebenden, wurde, ebenso wie einige Waffen und Rüstungen der Ritter, die seinerzeit für den Schutz der Insel vor einer Invasion gekämpft hatten, in Malta aufbewahrt.
- ³ Cunningham, *Sailor's Odyssey*.
- ⁴ George Hogan, *Malta: The Triumphant Year* (Robert Hale 1978).
- ⁵ Joseph Boissevain, *Saints and Fireworks: Religion and Politics in Rural Malta* (LSE Monographs 1965).
- ⁶ Weldon, *Drama in Malta*.
- ⁷ Cunningham, *Sailor's Odyssey*.

6. Kapitel

- ¹ Joseph Micallef, *When Malta Stood Alone* (Malta 1981).
- ² Das eine Wort *Is-Silg* bedeutet auf Maltesisch sowohl Schnee als auch Hagel sowie Eis. Buchstäblich: *Uma magħquid* – gefrorenes Wasser.
- ³ Ian Cameron, *Red Duster, White Ensign* (Muller 1959).
- ⁴ Cunningham, *Sailor's Odyssey*.

7. Kapitel

- ¹ Weldon, *Drama in Malta*.
- ² Cunningham, *Sailor's Odyssey*.

- ³ Joseph Attard, *The Battle of Malta* (William Kimber 1980).
- ⁴ Ibid.
- ⁵ Ibid.
- ⁶ Weldon, *Drama in Malta*.
- ⁷ Erwähnt in Anon, *The Air Battle of Malta* (HMSO 1944).
- ⁸ Ibid.
- ⁹ Cameron, *Red Duster*.

8. Kapitel

- ¹ Ein vollständiger Bericht über die italienische Kriegsführung in Bezug auf Malta sowie über die Planung der Invasion, die niemals stattfand, findet sich in *Operazione Malta C3: Malta* (Rom 1975). Das Buch ist wertvoll, weil es auch die andere Seite der Medaille darstellt, neben der Version der britischen und maltesischen Historiker und Tagebuchschreiber.
- ² Eric Brockman, *Last Bastion: Sketches of the Maltese Islands* (Malta 1975).
- ³ *The Times of Malta* wurde auf ganz ungewöhnliche Weise während der Belagerung durch Miss Mabel Strickland, OBE, eine bemerkenswerte Persönlichkeit, herausgegeben. Als Tochter von Lord Strickland zog sie aus der Fähigkeit ihres Vaters zur Vorausschau Nutzen. Lange vor dem Krieg schon erkannte er die Notwendigkeit tieferliegender Luftschutzbunker. Obgleich Lord Stricklands Ratschläge damals von den Behörden unbeachtet blieben, hatte er für seine eigene Zeitung ein fast bombensicheres Quartier in den Felsen hauen lassen. Die Zeitung erschien täglich unter Miss Stricklands Leitung während des ganzen Krieges, ununterbrochen, auch als ein Grossteil Vallettas rund umher in Trümmern lag.
- ⁴ Erwähnt bei Micallef in *When Malta Stood Alone*.
- ⁵ Eine umfassende Schilderung dieses Gefechts findet sich in *Battle of Cape Matapan* von Captain S.W.C. Pack, ebenso in dem Bericht in Admiral Cunninghams *Sailor's Odyssey*.

9. Kapitel

- ¹ Die Entzifferung des Enigma-Schlüssels wird erstmals geschildert in Group Captain Winterbothams Buch – F.W. Winterbotham, *The Ultra Secret* (Weidenfeld and Nicholson 1974). Es enthüllte eines der letzten grossen Geheimnisse des 2. Weltkriegs. Alle vorherigen Geschichtsdarstellungen müssen im Licht dieser Enthüllung bis zu einem gewissen Grad revidiert werden. Unter den Büchern, die sich in der Folge ausführlicher mit dem Thema befassten, ist Peter Calvocoressis *Top Secret Ultra* (Cassell 1980). Die Vereinigten Staaten, eine offenerere Gesellschaft als das Vereinigte Königreich, schrieben sich ähnliche Erfolge bei der Entschlüsselung japanischer Codes vor und nach Pearl Harbor zu; sie sind längst veröffentlicht und bekannt. Andere haben sich kritisch zu dem Umstand geäussert, dass nach so vielen Jahren ein grosser Teil des Ultra-Materials im Public Records Office in Grossbritannien immer noch fehlt.
- ² Der Verfasser verbrachte 1951 einige Monate in seinem Segelboot in dem alten Bootshafen der Johanniter, der seinerzeit immer einige Galeeren beherbergte. Er liegt zwischen Fort St. Angelo und der Altstadt von Birgu (Vittoriosa). Gegenüber, genau unter dem turmartigen Felsen, auf dem St. Angelo erbaut ist, liegt der höhlenähnliche Eingang zu den Tunnels, die früher die Galeerensklaven beherbergten und später, wie beschrieben, im 2. Weltkrieg einige Angehörige des Stabes. Bei einem Spaziergang heute durch diese Gänge fühlt man sich wie in einem Geisterreich.
- ³ Obwohl die deutsche Fallschirmjäger-Invasion Kretas im vorhinein bekannt und General Freyberg voll informiert war, scheint es fast, dass ein Gegenangriff zum richtigen Zeitpunkt nicht deshalb unterblieb, weil man sich der Informationen Ultras nicht bedienen wollte, sondern weil

- ⁴ die Militärs die Informationen nicht richtig verwerteten. Andererseits war es der Vorwarnung von Ultra in Bezug auf die Absichten der Deutschen zu verdanken, dass niemals Konvois über See die Insel erreichten und dass die Verluste bei den Fallschirmspringern letzten Endes untragbar hoch waren.

10. Kapitel

- ¹ Trotz der amtlichen Nachkriegs-Veröffentlichungen kann viel lebendige Information über RAF-Aktivitäten während der Belagerung aus *The Air Battle of Malta* bezogen werden.
- ² In den Anmerkungen über die Rationierung in seinem Buch *When Malta Stood Alone* führt Joseph Micallef aus: «Familien mit fünf Köpfen oder weniger hatten Anspruch auf vier Schachteln Streichhölzer; grössere Familien bekamen sechs. Die Seifen- und Kaffeerationen waren komplizierter: Eine Person hatte Anspruch auf ein Stück Seife (die Rationen wurden jeden 6. und 21. des Monats ausgegeben); eine Familie mit vier oder weniger Angehörigen erhielt zwei, Familien von 5 bis 8 Personen 3 Stück. Familien mit 3 und weniger Angehörigen bekamen eine Ration von ¼ Rotolo Kaffee (ein Rotolo ist ein altes maltesisches Mass, wird auf der Insel noch verwendet und entspricht 800 g). Im August 1941 gab es auch Schmalz, Margarine und Speisefett nur noch auf Lebensmittelkarten. Auch Wachskerzen wurden nach diesem Schema zugeteilt.» Kerosin, das man zum Kochen und zur Beleuchtung benutzte, wurde vom Mai 1941 an in wöchentlicher Zuteilung rationiert. Die Kerosinwagen, die die Städte und Dörfer versorgten, wurden von Pferden gezogen, die Verteilung stand unter polizeilicher Aufsicht. Die Rationierung von Kerosin verursachte mehr Diskussionen als die meisten anderen Gegenstände, Kerosin war besonders anfällig für Bestechungsversuche und schwarzen Markt. Thunfisch in Dosen und Sardinen, die tägliche Nahrung der Arbeiter, wurden zunehmend knapper, von skrupellosen Geschäftemachern aufgekauft und zu Schwarzmarktpreisen an den Mann gebracht.
- ³ George Hogan, *Malta*.

11. Kapitel

- ¹ «X» wird auf maltesisch als «sch» ausgesprochen. Der Schirokko heisst auch «rih istel», der «Wind von unten», d.h. von Afrika. Seeleute kennen die Nuancen «xlokk Ivant» – Südost-Schirokko – und «xlokk punent» – Südwest-Schirokko. Der Schirokko ist im Frühling und Herbst völlig normal. Weniger angenehm ist der im Herbst, er ist wärmer und feuchter. Die Atempause vor Luftangriffen, die die Malteser während des Krieges aufgrund heftigen Schirokkos genossen, kam auch der Garnison Tobruk zugute, wo man den Wind als Wüsten-«Khamisin» erlebte, der Himmel und Sonne völlig mit Sandwolken verdüstern konnte. So unerfreulich diese Decke aus Sandstaub auch war – die Soldaten, Seeleute und Flieger wussten wenigstens, dass sie dadurch von den routinemässigen Besuchen der Stukas verschont blieben. Die Gleichsetzung von Malta und Gozo mit den «Inseln der Calypso» stammt von Byron, in einem Gedicht, das er während eines Besuchs 1809 verfasste. Die Identifizierung von Orten, die in den Irrfahrten des Odysseus erwähnt werden, war zur Zeit der Klassik ein beliebtes Spiel. Aber niemals vor dem 18. und 19. Jahrhundert war man offenbar auf die Idee gekommen, den maltesischen Archipel als die Heimat der Göttin Calypso zu bezeichnen. Erst dann versuchte man, die in der antiken Literatur auftauchenden Orte im ganzen Mittelmeer zu identifizieren, vor allem zur Erbauung der reichen Reisenden mit klassischer Bildung aus dem Norden. Moderne Reiseführer pflegen Besuchern die Höhle, die sich über der sandigen Bucht von Ramla zur Nordostküste von Gozo öffnet, als die Wohnung der Calypso zu zeigen, wo sie Odysseus sieben Jahre

lang festhielt. Alle derartigen Zuschreibungen sind natürlich rein spekulativ, und mit ebenso gutem Grund könnte eine Höhle oberhalb des Pwales-Tals mit seinem immerfliessenden Bach an Maltas Nordost-Küste diese Ehre für sich beanspruchen.

- ² Vizeadmiral Sir Wilbraham Ford war eine der Hauptsäulen der maltesischen Verteidigung. Seine Leistungen bei der Überwachung der Docks und besonders beim Bau so vieler bombensicherer Arbeitsstellen für die Techniker in den Stollen trugen viel dazu bei, Maltas Überleben in den dunkelsten Tagen der Belagerung zu gewährleisten.
- ³ Commander W. P. Carne war der für Torpedos zuständige Flottenoffizier, von dem der Vorschlag dieser Methode, mit Maltas Problem der Magnetminen fertig zu werden, stammte. Er wurde später zum Kapitän von HMS *Coventry* befördert, einem der berühmten Flak-Kreuzer, der beim Schutz der Flotte und der Konvois in den kommenden Jahren der Vorherrschaft der Luftwaffe mehr Gefechte lieferte als vielleicht jedes andere Schiff.

12. Kapitel

- ¹ Es ist gelegentlich die Meinung geäussert worden, General Freyberg habe während der Kämpfe die Ultra-Information nicht bestmöglich verwertet. So oder so gibt es dafür wenig Anhaltspunkte. Der grosse Fehler, der zum Verlust Kretas führte, war, die zwei auf Canea in Reserve gehaltenen Neuseeland-Bataillone nicht zum Flugplatz Maleme zu schicken. Es scheint, der General konnte nicht glauben, dass die Royal Navy in der Lage sein sollte, die Landung irgendwelcher Verstärkungen von See her auf jeden Fall zu verhindern, mit welchen Verlusten auch immer. Hätte er volles Vertrauen zur Marine gehabt, so hätte er die Reservebataillone in den Kampf geworfen und den Flugplatz gehalten. Tatsächlich gelangten keine Verstärkungen von See her zu den Angreifern, bis zu dem Zeitpunkt, da der Befehl zur Räumung Kretas gegeben und die letzten Reste der alliierten Kräfte evakuiert wurden, eine Operation, die den Einsatz sämtlicher seetüchtiger Schiffe Cunninghams erforderte.
- ² In den Nachkriegsjahren erschienen natürlich eine ganze Anzahl Bücher über die Schlacht um Kreta von Beteiligten und anderen. Eines, das den bitteren Geschmack jener Tage gut wiedergibt, ist der zweite Band von Evelyn Waugh's *Sword of Honour* Trilogie, *Officers and Gentlemen* (erste Veröffentlichung Chapman and Hall 1955).
- ³ Cunningham, *Sailor's Odyssey*.
- ⁴ Ibid. Ein früherer Versuch, die *Glenroy* mit Verstärkungen am 22.-23. Mai nach Kreta zu schicken, war auf Cunninghams ausdrücklichen Befehl unterblieben – gegen die Ordres der Admiralität. «Es wäre reiner Mord gewesen, hätte man sie weiterfahren lassen», schrieb er später. Winston Churchill starnte immer wie hypnotisiert auf das Ägäische Meer, hatte aber auch niemals Glück dort, angefangen von der Dardanellen-Kampagne im 1. Weltkrieg. Noch 1944 setzte er ohne jeden Grund ausser vielleicht der Hoffnung, die Türkei auf die Seite der Alliierten zu ziehen, den unglückseligen (und gewöhnlich mit Stillschweigen übergangenen) Feldzug im Dodekanes in Gang, bei dem eine Anzahl Zerstörer versenkt oder schwer beschädigt wurde – auch hier operierte man in engen Gewässern ohne Jägerschutz und bot die beste Zielscheibe für die damals schon fast veralteten Stukas. Der Verfasser war an Bord von HMS *Glenroy* bei der ersten Kampagne und auf HMS *Exmoor* bei der zweiten.

13. Kapitel

- ¹ Quentin Hughes, *Fortress: Architecture and Military History in Malta* (Lund Humphries 1969).
- ² Ein typisches Beispiel für solch einen Angriff wird bei Eric Newby, *Love and War in the Apennines* (Pan Books & Collins 1971) angeführt. In diesem Fall war die Aufgabe ein Angriff auf

den Flughafen Catania. Die ganze Atmosphäre einer solchen Operation ist gut wiedergegeben.

- ³ Donald MacIntyre, *The Battle for the Mediterranean* (Batsford 1946).

14. Kapitel

- ¹ Die dramatische Geschichte, wie es der *Sydney Star* glückte, mit eigener Kraft durch alle möglichen Gefahren hin Malta zu erreichen, wird im 5. Kapitel von Ian Camerons *Red Duster, White Ensign*, erzählt. Das Buch berichtet über die Heldentaten der grossen Konvois auf ihrer Fahrt zur Insel und über viele tapfere Einzelleistungen auf diesen Fahrten.
- ² Joseph Attard in *The Battle of Malta* stellt fest, dass eine Anzahl solcher Expeditionen zu Aufklärungszwecken durchgeführt wurde und dass der Kommandant Moccagetta, «der für die Operationen gegen Malta verantwortlich war ... gesagt habe, die Italiener seien auf diese Art Erkundungen angewiesen, da sie keinen einzigen Spion auf Malta hatten aufreiben können, um sich seiner zu bedienen. «
- ³ Erwähnt bei Perowne in *The Siege Within the Walls*.
- ⁴ Die Belagerung von Fort St. Elmo war ein Hauptbestandteil der Grossen Belagerung 1565, und die lange Zeit, die die türkische Armee benötigte, um die Festung zu erobern, war eine wesentliche Ursache für ihre schliessliche Niederlage.

15. Kapitel

- ¹ George Hogan, *Malta*.
- ² Das Zitat stammt aus «Ein chinesischer Weiser» in *The Importance of Living* von Lin Yutang.
- ³ Francis Ebejer, *Requiem for a Malta Fascist*.
- ⁴ Whitworth Porter, *The History of the Knights of Malta* (London 1883).
- ⁵ Sogar zwischen den Einwohnern der beiden Hauptinseln des Archipels, Gozo und Malta, existiert eine gewisse Rivalität. Malta ist völlig von den Werften abhängig, von der Ausbesserung von Schiffen und leichter Industrie. Gozo ist der «Gemüsegarten» der Inseln. Der Tourismus hat etwas nivellierenden Einfluss auf beide Inseln gehabt, aber noch jüngst hat ein Einwohner von Gozo dem Verfasser gegenüber geäussert: «Das Einzige, was die Aussicht verdirbt, ist das da!» Und dabei wies er nach Süden über die blaue Meerenge auf Malta, nur 5 km entfernt.

16. Kapitel

- ¹ *The Air Battle of Malta* (HMSO 1944) und Weldon, *Drama in Malta*.
- ² S.W. Roskill, *The War at Sea* (HMSO 1956-1961).

17. Kapitel

- ¹ Gerechtigkeit widerfährt den Leistungen, die bei der Invasion Siziliens von Sondertruppen in kombinierten Operationen erbracht wurden, in *British Intelligence in the Second World War*, Vol. III, Part I, ed. F.H. Hinsley (HMSO 1984). Trotzdem war eine ausgezeichnete Rezension dieser Veröffentlichung überschrieben mit «Bletchleys Sieg».
- ² In *The Air Battle of Malta* (HMSO 1944) steht folgende Anekdote: «Bei Ausführung eines niedrigen, unbewaffneten Aufklärungsfluges mit Fotoaufnahmen über Bizerta im November 1942

wurde Warburton von Me 109-Flugzeugen angegriffen und getroffen. Sein Flugzeug wurde am Motor so schwer beschädigt, am Treibstofftank und am Kompass, dass er gezwungen war, bei Bone zu landen. Er gelangte über Algier nach Gibraltar, wo er einen Jäger – eine Spitfire – aufgab, der zur Verschiffung nach Malta anstand. Mit dieser Maschine flog er zurück, traf im Golf von Tunis zwei Ju 88 und griff sie an. Eine schoss er ab, die andere entwischte in den Wolken. Dann kehrte er zu seinen überraschten Kameraden zurück, die ihn bereits als vermisst auf gegeben hatten, da sie seit vier Tagen nichts von ihm gehört hatten. « In einer späteren Phase des Krieges wurde Warburton an die USAF «ausgeliehen», um Fotoaufnahmen nach den grossen Tagangriffen der USAF in Europa zu machen. Im Verlaufe seiner Karriere bei den Luftstreitkräften hatte er zwei «Distinguished Service Orders» und drei «Distinguished Flying Crosses» erworben. Er verschwand schliesslich spurlos unter mysteriösen Umständen. Es ist nur gerecht, wenn man seinem Freund Group Captain Spooner das letzte Wort gibt: «Unnötig zu sagen, dass er eine Maschine flog (eine amerikanische), die ihm nicht gehörte ... Manche behaupten steif und fest, er lebe noch, genauso wie manche glauben, dass Lawrence von Arabien noch lebt. Bei solchen Männern – und beide hatten viel Gemeinsames – ist alles möglich, jedenfalls alles ausser dem Gewöhnlichen.» Dieses Zitat und das im Text stammen aus A. Spooner, *In Full Flight* (Macdonald 1965).

³ Joseph Attard, *The Battle of Malta*.

⁴ Folgende Tabelle zeigt sehr deutlich, dass im Gegensatz zur allgemeinen Regel, Schiffe seien im Konvoi sicherer, unter den aussergewöhnlichen Umständen des 2. Weltkriegs im Mittelmeer Einzelschiffe weniger Risiko liefen.

	Unterwegs nach Malta	gesunken	abgedreht	angekommen
Aug. 1940-Aug. 1942				
Fahrt im Konvoi	55	22	11	22
Einzelfahrt	31	9	1	21

Das System der Konvois, das überall sonst so gut funktionierte, versagte im Zusammenhang mit Malta, da jede Bewegung eines grossen Konvois dem Feind sofort bekannt wurde und bei den Fahrten durch die Engen, die von feindlichen Flugzeugen beherrscht wurden und vermint waren, die Chancen gegen den Konvoi standen. Dagegen hatten einzelne Schiffe, besonders wenn sie alt und klein waren und sich am Rande französischer Gewässer entlang der nordafrikanischen Küste hielten, um dann die letzte Etappe nach Malta nachts zurückzulegen, gute Aussichten durchzukommen. Siehe auch Cameron, *Red Duster, White Ensign*.

18. Kapitel

¹ Mit der Architektur der Stadt Valletta und der Festungen Maltas beschäftigt sich das in Wort und Bild vorzügliche Buch von Prof. Quentin Hughes, *Fortress*.

² Nach der Grossen Belagerung 1565 berichteten türkische Spione sehr oft über den Zustand der Insel und ihre Verteidigungsanlagen, da die Sultane, die Suleiman dem Grossen folgten, nicht gänzlich die Hoffnung aufgaben, dort Triumphe zu feiern, wo er gescheitert war. Doch bis zum 18. Jahrhundert waren die Festungsanlagen Maltas derart massiv und ingenios, dass sie allen zeitgenössischen Möglichkeiten und Techniken der Belagerung, sei es von Land oder See her, weit überlegen waren.

³ Aus einem Brief, ausführlich zitiert in meinem *Mediterranean: Portrait of a Sea* (Hodder and Stoughton 1971)

⁴ Spooner, *In Full Flight*.

- ⁵ Macintyre, *The Battle for the Mediterranean*. In Kapitel 6 beschäftigt sich der Autor ausführlich mit einem der schwersten Schiffsverluste der Achse in dieser Periode.

19. Kapitel

- ¹ Bei der Grossen Belagerung 1565 hatte die oberste Führung der Türken zunächst den Fehler gemacht, alle Anstrengungen auf Fort St. Elmo zu konzentrieren, da noch die Einsicht fehlte, dass Fort St. Angelo und das befestigte Dorf Birgu (Vittoriosa) dahinter das Hauptziel sein und dass man die Verbindung zwischen Grand Harbour und dem Norden der Insel, einschliesslich der alten Hauptstadt Mdina, unterbrechen musste. Anders als Kesselring war Dragut aus Furcht vor einer Beeinträchtigung der Kampfmoral der osmanischen Truppen nicht fähig, diese Strategie zu revidieren. Siehe mein Buch *The Great Siege* (London and New York 1961).
- ² Briten und Malteser kämpften Seite an Seite an den Batterien; Malteser dienten während des ganzen Krieges in der Mittelmeerflotte; die Royal Malta Artillerie erhielt zahlreiche Auszeichnungen für Tapferkeit vor dem Feind. Vom Februar 1941 an galt allgemeine Dienstpflicht für Männer zwischen 16 und 65 auf der Insel und Wehrpflicht für 18- bis 41jährige. Die Klage des für Angriffe mit kleinen Schiffen zuständigen italienischen Kommandanten, man habe keinen einzigen Spion auf der Insel aufreiben können, sollte man sich in diesem Zusammenhang in Erinnerung rufen.
- ³ H.E.C. Weldon, *Drama in Malta*
- ⁴ Vizeadmiral Sir Wilbraham Ford (geadelt 1942) hatte fünf Jahre auf Malta verbracht, als er 1942 von Vizeadmiral Sir Ralph Leatham abgelöst wurde. Admiral Cunningham sagte mit Recht von ihm: «Man kann ohne Übertreibung sagen, dass er eine der Säulen der Verteidigung Maltas war...»

20. Kapitel

- ¹ Ein solches Gebet an die Heilige Jungfrau lautet, aus dem Maltesischen übersetzt:
O jungfräuliche Herrin des Sieges
Königin der Erde und des Himmels, Hülle die Bomben in Deinen Mantel Und erlöse uns von den Feinden.
- ² Bei den politischen Auseinandersetzungen nach dem Krieg, die der Unabhängigkeit der Insel 1964 vorausgingen, spielte bei der maltesischen Labour Party das Argument eine gewisse Rolle (mit dem sie für eine Neutralität plädierte), dass Malta niemals das Leid des 2. Weltkriegs hätte erdulden müssen, wenn es keine britische Kolonie gewesen wäre. Doch ist es, unter Berücksichtigung des moralischen Status der damaligen deutschen und italienischen Staaten, vorstellbar, dass man eine maltesische Neutralität respektiert haben würde? Ein so idealer Hafen, gelegen im Zentrum des Mittelmeers, wäre auf jeden Fall Gegenstand des Kampfes geworden. Auch muss man Maltas geographische Vorzugsstellung stets in Rechnung stellen, die zu einem der höchsten Lebensstandards im wenig begünstigten Mittelmeerraum geführt hat.
- ³ Hummel E. Siewert, *II Mediterraneo* (Mailand 1938). Auch Siewert war einer von denen, die auf die Nachbarschaft Maltas zu Sizilien hinwiesen und argumentierten, im Zeitalter der Flugzeuge sei Malta nicht zu halten. Diese Theorie wurde von RAF und Heeres-Offizieren in Grossbritannien vor dem Krieg oft angeführt, woraus, trotz der Proteste der Navy, der schwache und unvorbereitete Zustand der Insel beim schliesslichen Kriegsausbruch resultierte.
- ⁴ In dem gesamten Gebiet wimmelt es von homerischen Ortsnamen. Die schon lange identifizierte

Scylla ist der Felsen am Zeh des italienischen Stiefels (gegenüber dem Strudel Charybdis auf der sizilianischen Seite der Strasse von Messina), von wo aus das Ungetüm der Legende sich vorbeifahrender Seeleute bemächtigte. Italienische Journalisten bezogen sich auch manchmal auf Malta als die «Medusa», nicht mit Unrecht, da die homerische Medusa Menschen, die sie anblickten, in Stein verwandelte. Im heutigen Italien ist «Medusa» auch die Bezeichnung für die giftige Feuerralle.

- ⁵ Deutsche Bücher und Artikel über Malta während des 2. Weltkriegs sind u.a.: H.J. Nowarra, *Geleitzug-Schlachten im Mittelmeer* (1978). Th. Weber, *Luftschlacht um Malta: Flugwehr und Technik* (1956). O. Mühlenbeck, *Ein Kampf gegen Malta und um Nordafrika* (1966). W. Warlimont, *Insel Malta im Mittelmeer: Strategie des Zweiten Weltkriegs* (1958).
- ⁶ Aus einer Unterhaltung mit einem Messerschmitt-Piloten im Lazarett Mtarfa, wiedergegeben im Tagebuch von U. Ormrod, einem Hurricane-Piloten, der im April 1942 selbst über der Insel getötet wurde.
- ⁷ Weldon, *Drama in Malta*.

21. Kapitel

- ¹ Francisco Balbi di Correggio, *The Siege of Malta*. Übersetzung aus der spanischen Ausgabe von 1569 von Ernie Bradford (Folio Society 1965).
- ² Gray war ein tapferer Mann. Seine Kurzberichte über Malta lassen sich allen anderen an die Seite stellen. George Hogan äusserte sich in *Malta: The Triumphant Years* folgendermassen: «Er brachte uns wenigen Männern, die sich gelegentlich bei St. Elmo in Valletta trafen, Nachrichten vom Leben in England und vermittelte uns die Empfindungen der Leute in der Heimat, auch ihre Leiden.» Es war offensichtlich, dass seiner Meinung nach das Leben in Malta und die unaufhörlichen Luftangriffe noch schlimmer waren, nahezu unerträglich.
- ³ Hogan, *Ibid*.
- ⁴ Attard, *The Battle of Malta*.
- ⁵ Joseph Conrad, *Typhoon*.
- ⁶ Cunningham, *Sailor's Odyssey*.

22. Kapitel

- ¹ Normalerweise importierte man pro Jahr 4.000 Tonnen Saatkartoffeln. Nach dem Verlust dieser wichtigen Ladung wurde Ersatz von Zypern herangebracht. Doch keimten diese Knollen im Boden Maltas nicht zufriedenstellend.
- ² In den Jahren nach dem Krieg, als man die Insel wieder aufbaute und ihr neue Impulse gab, machte man auch den Versuch, eine kommerzielle Fischereiindustrie unter Verwendung moderner Schleppnetz-Kutter zu begründen. Das Wagnis schlug fehl, weil man, neben anderen Ursachen, den springenden Punkt nicht beachtet hatte: Der Meeresboden ist dafür völlig ungeeignet.
- ³ Diese Geschichte erzählte man sich noch in Kalkara, als ich einige Jahre nach dem Krieg in dem Dorf wohnte.

23. Kapitel

- ¹ Cunningham, *Sailor's Odyssey*.
- ² Doch sollte man auch nicht übertreiben. Die britischen Zerstörer hatten bei ihrer Beweglichkeit und Wendigkeit sicher viele Vorteile. Eine der erstaunlichsten Tatsachen bei diesem Gefecht ist die Zurückhaltung der italienischen Zerstörer.

- ³ Unter den herrschenden Verhältnissen – Wind, Wetter, schwere See, starkes Feuer – war das nicht weiter erstaunlich. Allerdings blieb der technische Stand des britischen Zielsystems bei Torpedos, verglichen mit dem Zielsystem bei Geschützen, bis zum Ende des Krieges auf dem Niveau der «Jütland-Ara».
- ⁴ Die Italiener bauten die eindrucksvollsten Kriegsschiffe dieser Zeit, doch konnten sie sich in ihrer Seetauglichkeit mit den britischen nicht messen.
- ⁵ Die letzte Reise der *Breconshire* wird in einer Anzahl von Berichten über die Konvois nach Malta erzählt, besonders von Ian Cameron in *Red Duster, White Ensign*.

24. Kapitel

- ¹ Perowne, *The Siege Within the Walls*.
- ² T.S. Eliot, «The Hollow Men» (in *Collected Poems 1909-1962*, Faber & Faber 1963).
- ³ Paul Cassar, *Medical History of Malta* (Wellcome Historical Medical Library, 1964).
- ⁴ Alastair Mars, *Unbroken: The Story of a Submarine* (Muller 1953). Dieses Buch und das andere vom selben Autor: *British Submarines at War 1939-1945* (William Kimber) geben einen lebendigen persönlichen Bericht vom Leben der U-Boot-Matrosen in der Sprache der Zeit.

25. Kapitel

- ¹ Weldon, *Drama in Malta*.
- ² Der Orden selbst wurde erst am 13. September 1942 offiziell überreicht. Lord Gort, der Nachfolger General Dobbies als Gouverneur, übergab ihn Sir George Borg, dem obersten Richter Maltas, in einer feierlichen Zeremonie auf dem Palace Square in Valletta. Das Silberne Kreuz wurde später in verschiedenen Städten auf der ganzen Insel ausgestellt, so dass jeder Bürger die Anerkennung sehen konnte, die man ihrem heldenhaften Mut beim Widerstand gegen «den konzentriertesten Bombenangriff der Weltgeschichte», wie Lord Gort es ausdrückte, zollte. Der Orden und die Aufschrift sind heute im Palast in Valletta ausgestellt, und ein Schild an der Wand aussen gibt die Aufschrift wieder.
- ³ D. Barnham, *One Man's Window* (William Kimber 1956).
- ⁴ *The Air Battle of Malta*.

26. Kapitel

- ¹ Cunningham, *Sailor's Odyssey*.
- ² Lord Gort kam auf einem Sunderland-Flugboot in der Nacht vom 7. auf 8. Mai 1942 an und ging vor dem Kalafrana-Wasserflugzeug-Stützpunkt im Süden der Insel nieder. Er und General Dobbie trafen sich, zusammen mit den maltesischen Zivilbehörden und den Chefs der Waffengattungen, in einem bombengeschädigten Gebäude im Stützpunkt der Flotten-Luft-Streitkräfte, wo Lord Gort den Dienstleistungsleistung leistete. Der 7. Mai war das Fest Unserer Lieben Frau von Pompeji, das sonst von den Maltesern mit Gaben von Rosen gefeiert wird. Während der Verteidigungszeremonie ging ein Schwarm von Bomben in der Nähe des Gebäudes nieder, wo die Honoratioren versammelt waren. Die ganze Situation erinnerte in gewissem Grad an die letzten Tage von Pompeji. Nachdem der Gouverneursposten der Insel formell übergeben worden war, bestiegen General Dobbie und seine Familie dieselbe Sunderland, die den Nachfolger gebracht hatte, und flogen nach Gibraltar. General Gort geriet gleich in einen Luftangriff, als er auf der Insel weiterfuhr.
- ³ *The Air Battle of Malta*.
- ⁴ Micallef, *When Malta Stood Alone*. Mr. Micallef erwähnt zahlreiche Einzelheiten der Lebens-

umstände bei der Belagerung, auf die andere Autoren, die sich mehr mit dem Krieg an sich befassen, wenig Wert legen.

27. Kapitel

¹ Calvoceressi, *Top Ultra Secret*.

² «In der Zeit vom 26. Mai bis 27. Juli flogen Flugzeuge aus Malta 191 Einsätze, von denen 102 gegen Schiffe auf See und 62 gegen Häfen und Stützpunkte gerichtet waren. Mit Hilfe der Luftüberlegenheit gewann Malta allmählich seine Position als ein offensiver Stützpunkt für Luft- und Seestreitkräfte zurück. «

³ Die *Centurion* übte tatsächlich grosse Anziehungskraft auf den Feind aus, war das Hauptobjekt der Angriffe und wurde einige Male getroffen. Der Funker, der von HMS *Glenroy* für die Fahrt des Konvois an *Centurion* ausgeliehen worden war, lieferte den Beweis für eine Tatsache, die der Verfasser bis dahin immer für ein Ammenmärchen gehalten hatte: Er verliess die *Glenroy* mit einem normalen Schopf schwarzer Haare und kehrte nach der Fahrt des Konvois mit schneeweissem Haupt zurück. Alle gaben zu, dass es sich um ein interessantes Phänomen handle ...

⁴ Beide Konvois wurden in verzweifelt harte Kämpfe verwickelt, wohl die schwersten aller Konvois nach Malta; dauerndes Bombardement, U-Boot-Attacken und sogar der Eingriff von Überwasserschiffen. Ausführliche Schilderungen finden sich in Donald MacIntyres *The Battle for the Mediterranean* und Ian Camerons *Red Duster, White Ensign*. Man geht nicht fehl anzunehmen, dass, wenn Konteradmiral Vian, der die Kreuzereskorte von Alexandria befehligte, die alleinige Befehlsgewalt gehabt hätte, er sich ebenso brillant geschlagen hätte wie seinerzeit in der Schlacht an der Grossen Syrte. Sicher wären *einige* seiner Frachter durchgekommen. Doch erwies sich das vereinigte Kommando («Fernsteuerung») der Marine und Luftstreitkräfte von Alexandria aus als katastrophal.

28. Kapitel

¹ Weldon, *Drama in Malta*.

² W. Beck, Reuter-Korrespondent in Malta, zitiert in: Micallef, *When Malta Stood Alone*.

³ Fernand Braudel, *The Mediterranean – and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, übers. v. Sian Reynolds (Collings, London; Harper & Row, New York).»

⁴ Feldmarschall Lord Alanbrooke, *The Turn of the Tide* (Collins). Alanbrookes Eindruck von der Insel, die er vor seinem Abflug nach Kairo kurz durchfuhr, bestätigt den aller anderen Berichterstatter: «Die Zerstörung ist unvorstellbar und erinnert mich an Ypern, Arras und Lens zu den schlimmsten Zeiten im letzten Krieg. « Der wesentliche Unterschied war allerdings, dass eine ganze Zivilbevölkerung unter diesen Umständen *lebte*.

29. Kapitel

¹ Anon, *The Air Battle of Malta*.

² *Ibid.*

³ P. Elliott, *The Cross and the Ensign* (Cambridge 1980).

30. Kapitel

¹ Das Mittelmeer war ein bekannt schwieriges Gebiet für Geräte zur Aufspürung von U-Booten, die man jetzt Sonar nennt, die aber damals Asdic hiessen, nach einer britischen Abkürzung (es

handelte sich um eine englische Erfindung). Der hohe Salzgehalt, unterschiedliche Dichte und merkwürdige Schichten kalten Wassers, die die Bahnen von Asdic brachen, waren die hauptsächlichsten Faktoren für die Unzuverlässigkeit der Geräte. Sie wurde noch durch die Anwesenheit von Walen in manchen Teilen des Meeres erhöht, die ein Echo zurückgaben, das die nervösen Techniker nur zu leicht als U-Boote interpretierten. Das Mittelmeer war niemals und ist auch heute kein Meer mit Walen, doch legen neuere Forschungen nahe, dass eine bestimmte Anzahl «Walbullen» sich im Alter in seine angenehmen Gewässer zurückzieht, gewöhnlich in Begleitung einer kleinen Gruppe von drei oder vier Kühen. (Eine Analogie zum Verhalten der Menschen liegt auf der Hand.)

- ² Aus diesen Anfängen entwickelten die Deutschen später eine in etwa ähnliche unbemannte Gleitbombe, die zum erstenmal mit Erfolg von einer Junkers 88 im September 1943 gegen das italienische Schlachtschiff *Roma* eingesetzt wurde, als die Italiener kapitulierten. *Roma* ging auf dem Weg nach Malta unter.

31. Kapitel

- ¹ Ausser von Captain MacIntyre in *The Battle for the Mediterranean* wurde diese Geschichte ausführlich von Ian Cameron in *Red Duster, White Ensign* und als Hauptthema von Peter Shankland und Anthony Hunter in *Malta Convoy* (Collins 1961) erzählt. Letzterer, der die Saga von *Ohio* im Detail wiedergibt, zeichnet ein genaueres Bild von den Eindrücken einer solchen Fahrt auf die Beteiligten, als es viele Seiten amtlicher Kriegsprotokolle vermöchten.

32. Kapitel

- ¹ Im Juni 1943 besuchte König Georg VI. Malta an Bord des Kreuzers *Aurora*, der den Inselbewohnern aus seinen Tagen in Force K gut bekannt war. Die Leute bereiteten ihm einen frenetischen Empfang, den Admiral Cunningham, jetzt wieder im Mittelmeer als alliierter Marine-Oberbefehlshaber des Expeditionskorps Südafrika, in seiner Autobiographie beschrieb: «Die dichten Haufen der getreuen Malteser, Männer, Frauen, Kinder, waren in wilder Begeisterung. Niemals habe ich solchen Jubel erlebt, und alle Glocken in den vielen Kirchen begannen zu läuten, als er landete ... Es war das erste Mal seit 1911, dass ein König die Insel besuchte, und die Wirkung auf die Einwohner war ungeheuer. Der Besuch rief eine der spontansten und ursprünglichsten Bekundungen der Treue und Liebe hervor, die ich jemals gesehen habe.» Malta wurde als Basis der alliierten Hauptquartiere zur Eroberung Siziliens gewählt, wodurch wieder einmal seine ausserordentliche Bedeutung als Zentrum der Nachrichten- und Geheimdienste unterstrichen wurde. Ausser vielen anderen prominenten Besuchern der Insel kamen in diesen Monaten auch die Generäle Eisenhower, Alexander und Montgomery. Am 8. September 1943, dem Jahrestag der Beendigung der Grossen Belagerung von 1565, lief die italienische Flotte zur Übergabe nach Malta aus, nachdem der Waffenstillstand mit Italien abgeschlossen war. Am 11. September konnte Admiral Cunningham seinen historischen Funkspruch an die Admiralität durchgeben: «Bin erfreut, Ihren Lordschaften mitteilen zu können, dass die italienische Schlachtflotte jetzt unter den Geschützen der Festung Malta vor Anker liegt.» Zu Beginn des Jahres 1945 kamen Premierminister Churchill und Präsident Roosevelt beide nach Malta, in Begleitung vieler Offiziere ihrer jeweiligen Stäbe. Sie waren zu dem schicksalhaften Treffen mit Stalin auf der Krim unterwegs.
- ² Das Lied «Malta, Goldinsel» wird in Pernots Ausgabe von Vendömes *History of Malta and the War between the Knights and the Grand Turk* (Paris 1910) zitiert.
- ³ Am 23. Oktober 1942 begann die Schlacht von El Alamein. Am 8. November landeten die anglo-amerikanischen Sturmtruppen in Nordafrika, worauf dann Französisch-Marokko, Algerien und Tunesien besetzt wurden.

⁴ Weldon, *Drama in Malta*.

⁵ Im Dezember 1942 liefen vier Konvois ohne Verluste in den Hafen Maltas ein, und allein in diesem Monat wurden an die 200.000 Tonnen Güter aller Art an Land gebracht. Doch dauerte es lange, bis die durch Mangel an Nahrung und Wohnmöglichkeiten geschwächten Menschen allgemein wieder zu Kräften kamen. Die Auswirkungen der Unterernährung und die damit einhergehenden Krankheiten wurden weiter durch eine schwere Poliomyelitis-Epidemie im November 1942 verschärft, die erst Anfang Juni des folgenden Jahres ihr Ende nahm.

Register

Abbé Vertot 123
 Abukir, Schlacht bei 21
 Ägypten 38-39, 102
 Afrikakorps 68, 73, 89, 112
 Agnew, Kapitän 142, 144
 Ajax, HMS 151
 Alagi (Italienische Marine) 245
 Alexandria 12, 27, 33, 45, 50, 100
 133
 Almeria Lykes, USS 235
 Anzio 8
 Aphis, HMS 14
 Arabien 19
 Argus, HMS 40, 83, 180
 Ark Royal, HMS 52, 83, 113, 129, 150,
 153
 Armando Diaz (Italienische Marine) 109,
 114
 Arnold, Matthew 30
 Asdic (Sonar) 110
 Attard, Joseph 61
 Auchinleck, General Sir Claude 211, 214
 Augusta 8
 Aurora, HMS 139, 142, 143, 195
 Avon Vale, HMS 195
 Axim (Italienische Marine) 245

 Baltimore, Aufklärer 135
 Bande Nere (Italienische Marine) 182 ff.
 Barham 74, 86, 101, 151, 153
 Barnham, D. 200
 Barracca 117
 Bengasi 119, 171
 Bigli-Hospital 141
 Bir Hacheim 213, 214
 Bisciani, Kapitän 144
 Blenheim 107, 119
 Bletchley Park 77, 81, 85, 142, 215
 Boissevain, Jeremy 43
 Bolzano (Italienische Marine) 74
 Bonaventure, HMS 52
 Boyd, Kapitän 53
 Braudel, Fernand 225
 Breconshire 94, 112, 113, 154, 174, 181ff.,
 189
 Brisbane Star, HMS 235
 Brivonlai, Vize-Admiral 143
 Brydone, Patrick 22
 Bulgarien 82
 Burrough, Konteradmiral 244, 249
 Byzanz 19

 Cagliari 128
 Cairo, HMS 234, 241 ff.
 Calypso, HMS 32
 Cameron, Ian 53, 65
 Campioni, Admiral Inigo 33
 Canea 97-98
 Cant, Wasserflugzeug 27
 Capo Vita (Italienische Marine) 109
 Carlisle, HMS 174, 181 ff.
 Castel Vetrano 161
 Caruana, Erzbischof 66, 232
 Catania 51
 Cavallero, Marschall U. 217, 218
 Caylet, R. D. 109
 Centurion 219
 Charybdis, HMS 234
 Churchill, Winston S. 28, 42, 67, 82, 91, 96,
 99, 112, 198, 217, 219
 Clan Campbell, HMS 181 ff.
 Clan Fergusson, HMS 235
 Cleopatra, HMS 181 ff.
 Clyde, HMS 228
 Cobalto (Italienische Marine) 242
 Collet, F. A. 109
 Comino 23
 Cominotto 23
 Comiso 51, 127
 Conte di Cavour (Italienische
 Marine) 26, 45
 Correggio, Francisco Balbidi 164, 197,
 255, 260
 Cospicua 87
 Cottonera 50
 Coventry, HMS 100
 Cunnigham, Flottenadmiral Lord 24 ff., 32-
 35, 37-38, 52, 54, 72, 74, 99, 133, 153,
 170, 179, 205
 Cyrenaika 49, 67, 89, 145, 147, 169, 171,
 179, 181, 214

 Cachalot, HMS 110, 233

Da Barbiano (Italienische Marine)
 151
 Decima Flottiglia Mas 114, 156
 Deichmann, Oberst 180
 dentici 178
 Derna 181, 213
 Dessie (Italienische Marine) 245
 Deucalion, HMS 235, 241 f., 243
 Di Guissand (Italienische Marine)
 151
 Diana (Italienische Marine) 116
 Dido, HMS 181 ff.
 Dobbie, Sir William 40 f., 49, 165, 175,
 198, 206, 218
 Dodekanes 34, 73
 Dragut Rais 148
 Doria, Andrea 26
 Dorset, HMS 235
 Duilio (Italienische Marine) 45

 Eagle, HMS 27, 33, 35, 36, 38, 44, 180,
 207, 228, 234, 239 ff.
 El Alamein 217, 258
 Eliot, T. S. 86, 190
 Emo (Italienische Marine) 242
 Empire Hope, HMS 235
 Essex, HMS 62
 Euryalus, HMS 181

 Faschismus, italienischer 158
 Fenicia (Italienische Marine) 109
 Ferrini, Renato 245
 Fiat, -Jäger 61
 Fliegerkorps II 147, 149, 160
 Fliegerkorps VII 102
 Fliegerkorps VIII 95
 Fliegerkorps X 49 f., 60, 64, 67, 83, 89, 95,
 125, 131, 142, 149, 161
 Fliegerkorps XI 96, 102
 Floriana 32, 41
 Force H 8, 40, 91-92, 112, 151, 179
 Force K 132, 133, 142, 143 ff., 151 ff.,
 170, 174, 196
 Force X 234, 246
 Force Z 234, 244
 Ford, Sir Wilbraham 48
 Foresight, HMS 244
 Formidable, HMS 65, 72, 74, 92, 101
 Freyberg, General Sir Bernard 97-98
 Fulmar, -Jäger 52, 53, 54, 61
 Furious, HMS 234
 Galetea, HMS 153

 Galilea (Deutsche Marine) 109
 Gallant, HMS 52, 58, 195
 Gardo 74
 Gazala 213
 Geissler, General 50, 64
 Georg VI. 199
 Ghaudex 19
 Gibraltar 45, 52, 113, 115
 Gibson, Guy 53
 Giulio Cesare (Italienische Marine)
 26, 36, 37, 52
 Glengyle, HMS 174
 Glenorchy, HMS 100, 235
 Gloster Gladiator 15, 24
 Gloucester, HMS 34, 36, 58, 86
 Gloxinia, HMS 93
 Göring, Hermann 95, 96
 Gorizia (Italienische Marine) 182 ff.
 Gort, General Viscount John 206, 219, 221,
 227
 Gozo 9, 19, 20 f.
 Grand Harbour 7, 12, 18, 39, 93, 123, 140
 f.
 Gray, Bernard 165
 Great Fault 30
 Griechenland 47, 67, 82, 89, 131
 Grohman, Konteradmiral Bailie 90
 Gzira 121

 Halfar 8, 15, 57, 63, 71
 Halder, General Franz 84
 Harrison, Nick 150
 Harwood, Admiral Sir Henry 206, 235
 Havelock, HMS 154
 Heinkel, Bomber 50
 Heraklia (Deutsche Marine) 109
 Heraklion 98
 Hereward, HMS 52
 Hipper (Deutsche Marine) 51
 Hitler, Adolf 12, 13, 25, 28, 39, 47, 49, 67,
 69, 82, 90, 91, 112, 131, 147, 150, 155,
 172, 173, 215, 216
 Hurricane, -Jäger 61, 70, 82-83
 Hutchinson, Kapitän 185

 Iachino, Admiral 73, 75, 182 ff.
 Illustrious, HMS 44, 52 ff., 58, 62,
 64, 65, 196
 Imperial Star, HMS 130
 Imperium Romanum 159

Indomitable, HMS 234, 243, 240 ff.
 Irak 106
 Italien 18
 Ithuriel, HMS 242, 243

 Jackson, Sir Edward 221
 Jaguar, HMS 100
 Janus, HMS 83, 85
 Jervis, HMS 83, 85, 156
 Johanniter 17
 Junkers, Bomber 50, 61

 Kalafrana 42, 71, 231
 Kalkara 87
 Kandahar, HMS 154
 Kap Bon 152
 Kap Matapan, Schlacht bei 73, 82
 Kap Spartivento 36
 Kentucky, USS 221
 Kenya, HMS 234
 Kerkenna-Bank 85, 109, 119
 Kesselring, Feldmarschall Albert
 84, 149, 155, 160, 173, 180, 198,
 202, 204, 249
 Kimberley, HMS 151
 King, Admiral Ernest 199
 Kingston, HMS 151, 196
 Kreta 7, 89, 95 ff., 131, 181

 La Vallette, Grossmeister 28
 Lady Bird, HMS 14
 Lampedusa 80
 lampuki 178
 Lance, HMS 139, 143
 Le cafard 105
 Legion, HMS 152, 182 ff.
 Leinster, HMS 113
 Linosa 80
 Littorio (Italienische Marine) 45, 182 ff.,
 219, 220
 Lively, HMS 139, 143
 Liverpool, HMS 36
 Livorno 212
 Lloyd, Luft-Vizemarschall 179, 198,
 229
 Long Range Desert Group 181
 Lörzer, General 149, 160
 Luftflotte II 202
 Luke, Sir Harry 29
 Luqa 11, 51, 63, 70, 71
 Lyster, Konteradmiral 234
 Macchi, -Jäger 61

 maiale 115
 Malta 9, 11, 15, 33
 Malaya, HMS 35, 37, 52
 Maleme 97-98
 Malta, Beschaffenheit der Insel 32
 Malta, Bombardements 165 f., 190 f.
 Malta, Bunkerleben 191 f.
 Malta, Christentum 19
 Malta, Flüchtlingsproblem 41
 Malta, Flak-Verteidigung 58 f.
 Malta, Furcht vor Hungersnot 137 ff.
 Malta, Geschichte 18 ff.
 Malta, grosse Belagerung 10, 17, 28, 76,
 122, 164 ff., 197, 255, 260
 Malta, Klima 167 ff.
 Malta, Kompetenzen für 179
 Malta, Lebensstil der Belagerten
 120 f.
 Malta, Menschen von 193 f.
 Malta, Nachschubsituation 218
 Malta, Nahrungsmittelversorgung 175 ff.
 Malta, politischer Status quo 28
 Malta, schwarzer Markt 231 f.
 Malta, soziale Struktur 43
 Malta, Sprache 19
 Malta, strategische Bedeutung 76
 Malta, Topographie 45 f.
 Malta, Verleihung des «George
 Cross» 199
 Malta, Weihnacht 1941 162
 Malta, Zerstörungen 222 ff.
 Malteserritter 17
 Manchester, HMS 234
 Manoel, Fort 108
 Manoel, Insel 10, 118, 174
 Manxman, HMS 211, 256
 Maori, HMS 127, 152, 174
 Mare Nostrum 159
 Marina Militare 25
 Marsamuscetto-Bucht 108
 Marsamuscetto 10
 Marsaxlokk 18, 42, 70, 94
 Maryland, Aufklärungsflugzeug 42, 45
 Mason, Kapitän 235, 253
 Melbourne Star, HMS 235
 Mdina 46, 51, 59
 Messerschmitt 109, -Jäger 70
 Micalleff, Joseph 50

Micklethwait, Kapitän 185
 Mussolini, Benito 12, 25, 29, 33, 39,
 47, 73, 91, 172, 173, 216, 217, 257
 Mohawk, HMS 83, 85
 Mustapha Pascha 204

 Napoleon Buonaparte 18, 21
 Neapel 52, 144
 Nelson, HMS 113, 129, 234, 239 ff., 241
 ff.
 Neptune, HMS 36, 151
 Neuseeland-Division 146
 Nigeria, HMS 234, 244
 Norman, E.D. 109
 Nubian, HMS 83, 85

 O'Connor, Rory 36
 Ohib, USS 235, 252-254
 Operation Excess 51
 Operation Harpune 219
 Operation Herkules siehe
 Operazione C3
 Operation Husky 8
 Operation Pedestal 234, 236, 255
 Operation Rot 12
 Operation Seelöwe 212
 Operation Stonehenge 260
 Operation Substance 113
 Operation Theseus 202, 212, 215
 Operation Vigorous 219, 220
 Operazione C3 69, 116, 160, 161, 172 f.,
 202, 211, 212, 215, 216, 233
 Orari, HMS 220
 Orion, HMS 36
 Osiris, HMS 233
 Osmanisches Reich 17

 P36, HMS 195
 Pampas, HMS 181 ff., 189, 209
 Pandora, HMS 195
 Park, Luft-Vizemarschall Sir Keith 229 f.
 Parlatorio-Werft 57
 Parthia, HMS 228
 Paulus, Apostel 19
 Paulus, General Friedrich 84-85
 Pearl Harbor 148
 Pedretti, Cheftaucher 116 ff.
 Penelope, HMS 139, 142, 143, 174, 182 ff.,
 196
 Persischer Golf 26, 44

 Phoebe, HMS 234

Phoenix, HMS 35
 Pola (Italienische Marine) 74, 75
 Poland, Admiral Sir Dudley 199
 Poland, Kapitän 185
 Porpoise, HMS 233
 Port Chalmers, HMS 235
 Port Said 133
 Porter, General Whitworth 123
 Pound, Admiral Sir Dudley 72
 Prince of Wales, HMS 156
 Publius, Bischof von Malta 19
 Puccini, Leutnant 245, 246

 Queen Elizabeth, HMS 115, 151, 156

 Rabat 51
 Regia Aeronautica 12, 24, 36, 38, 42, 50,
 73, 93, 99, 104, 113, 114, 129, 159, 213,
 231, 249, 255
 Relimo 98
 Repulse, HMS 156
 RDF (Radar) 110
 Rhodos 33
 Ricasoli, Fort 7
 Riccardi, Admiral 26, 73
 Rochester Castle, HMS 235
 Rodi (Italienische Marine) 33
 Rodney, HMS 234, 239, 241 ff.
 Rommel, General Erwin 68, 84, 131, 136,
 171, 202, 211-213, 218, 227, 257, 258
 Roosevelt, Franklin D. 198
 Rorqual, HMS 110, 233
 Rosenbaum, Leutnant 238 f.
 Royal Sovereign, HMS 35, 37
 Ruhr (Deutsche Marine) 109
 Russlandfeldzug 102, 112, 131

 Sacra Infermeria 223
 Sadler, Brigadier 58-59
 Sagona, HMS 156
 St. Angelo, Fort 9, 64, 78
 St. Elmo, Fort 7, 116, 124
 St. George's Bay 118
 St. John's-Kathedrale 20
 St. Paul's-Bucht 69
 Santa Elisa, USS 235
 Santa-Marija-Konvoi 256
 Salerno 8
 Sardinien 128

Savoia Marchetti, Bomber 14, 52-53
 Sidi Barrani 217
 Sikh, HMS 152
 Simpson, Kapitän 195
 Sirius, HMS 234
 Sizilien 8, 14, 18, 55
 Skerki-Durchfahrt 92, 113, 234, 243, 244
 ff.
 Sliema 72, 87, 121
 Sokol (Schiff) 195
 Somerville, Admiral Sir James 51,
 129
 Soppa Ta L' Armla 177
 Southampton, HMS 58
 Spitfire 200 ff., 207 f., 229
 Spooner, A.J. 135
 Stalin, Josef 112
 Stokes, Commander 152
 Strait Street 121
 Strasse von Messina 38, 132, 142
 Strasse von Tunis 80
 Stuart, HMS 100
 Student, General Kurt 96, 97
 Stuka 87 50, 54, 61
 Suezkanal 39, 44, 90, 102, 133
 Suleiman der Grosse 17, 155
 Sunderland, Flugboot 42
 Swordfish, Flugzeug 27, 36, 44, 107,
 109, 119
 Sydney, HMS 36
 Sydney Star, HMS 113
 Syfret, Sir Neville 34, 244
 Syrien 106
 Syrte, Schlacht an der 183 ff.

 Talabot (Schiff) 181 ff., 189, 209
 Tarent 44, 136
 Tarigo (Italienische Marine) 85
 Terror, HMS 14
 Tesei, Teseo 116 ff.
 Times of Malta 71
 Tirpitz (Deutsche Marine) 53
 Tobruk 67, 89, 102, 104, 107, 119, 128,
 147, 214 f.
 Trento (Italienische Marine) 74, 143, 18.2
 ff.
 Trieste (Italienische Marine) 74, 143
 Tripolis 18, 67, 68, 119
 Troilus, HMS 220
 TymbakilOO
 U 73 (Deutsche Marine) 238
 U 81 (Deutsche Marine) 150
 U-Boot-Waffe 84, 107, 109, 119
 Uarsciek (Italienische Marine) 238
 Ultimatum, HMS 226

 Ultra 77, 81, 96, 98, 132, 134, 211,
 217
 Umbra, HMS 220
 Unbeaten, HMS 136, 195
 Unbroken, HMS 226, 249
 Unique, HMS 109
 United, HMS 226
 Upholder 109-110, 136, 144, 195
 Upright, HMS 109, 114, 136
 Urge, HMS 186, 195, 233
 Ursula, HMS 136
 Utmost, HMS 109

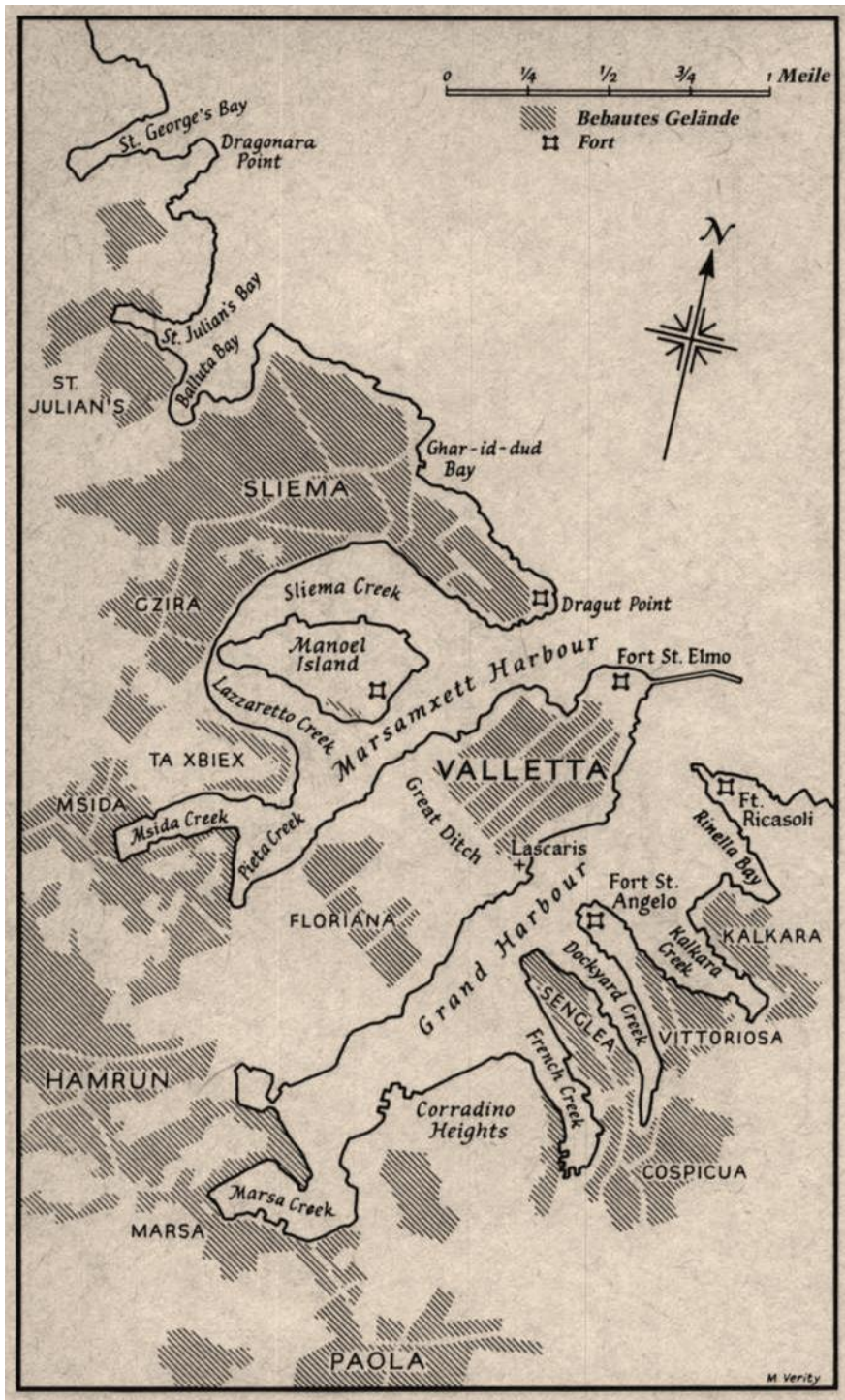
 Valiant, HMS 48, 52-53, 74, 86, 115,
 151,156
 Valletta 9, 13, 21, 62-63, 87, 140
 Vian, Admiral Philip 182 ff., 235
 Victorious, HMS 234, 242 ff.
 Vittorio Veneto (Italienische
 Marine) 45, 74-75, 219
 Vittoriosa 9

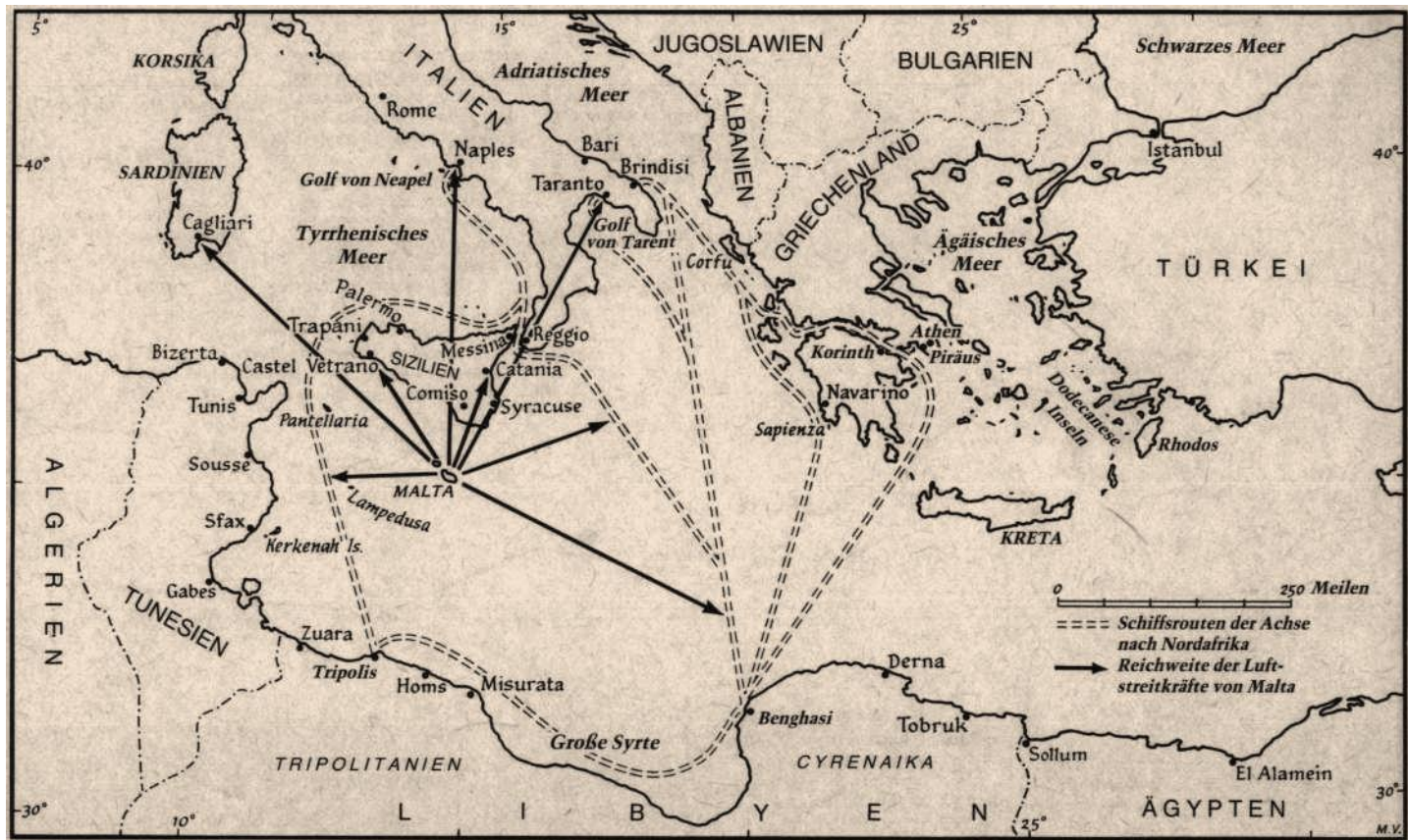
 Waimarama, HMS 235
 Wairangi, HMS 235
 Wanklym, Malcolm D. 109, 134, 195
 Warburton, A. 135 f.
 Warren, Ella 118
 Warspite, HMS 33, 35-38, 48-49,
 52, 74, 86, 101
 Wasp, USS 200, 207
 Wavell, General Sir Archibald 47,
 67, 82, 91, 99, 112
 Weichold, Vize-Admiral 131, 145
 Wellington, Bomber 42, 107
 Welshman, HMS 208 ff., 219-221, 228
 Wiener Kongress 22
 Woolf, Virginia 20

 York, HMS 115

 Zabarella, Graf 123
 Zabbar 87
 Zara (Italienische Marine) 74
 Zebbug 87
 Zurrieq 87









Ernle Bradford

LEONIDAS

**Held der
Thermopylen**



Universitas

Ernie Bradford

HANNIBAL



Biographie/Universitas

Ernie Bradford
JULIUS
CAESAR



Universitas