

Antonino Trizzino

Die Verratenene Flotte

Tragödie der
Afrikakämpfer



Trizzino veröffentlichte 1953 und 1956 zwei aufsehenerregende Bücher, die sich mit dem Schicksal der italienischen Kriegsflotte im zweiten Weltkrieg befaßten. Beide Bücher hatten einen ungeheuren Erfolg, weil sie sachlich aber schonungslos klarstellten, daß Angehörige der höchsten Kommandostellen der italienischen Kriegsmarine vom ersten bis zum letzten Tage mit den Alliierten zusammengearbeitet und dadurch große Opfer an italienischen und deutschen Soldaten und an Kriegsmaterial aller Art verursacht haben mußten. Prozesse folgten, in deren Verlauf Trizzino zuerst verurteilt, dann aber glänzend rehabilitiert wurde. Die tiefe Tragik der Vorgänge, die von ihm aufgedeckt wurden, die lebendige Darstellungsweise seines außergewöhnlichen Dokuments und die Bedeutung des Schicksals der italienischen Marine auch für die deutsche Kriegsgeschichte, haben den Verlag veranlaßt, beide Bücher zusammengefaßt in deutscher Übersetzung herauszubringen.

ATHENAUM-VERLAG BONN

ALBERT KESSELRING
SOLDAT BIS ZUM LETZTEN TAG
473 Seiten und 24 Seiten Abbildungen auf
Kunstdruck. Zahlreiche Karten u. Skizzen.
Leinen DM 18,—

ALBERT KESSELRING
GEDANKEN
ZUM ZWEITEN WELTKRIEG
201 Seiten. Kart. DM 8,—

SIEGFRIED WESTPHAL
HEER IN FESSELN
2., durchgesehene Auflage 1952
335 Seiten, 5 Abbildungen, 7 Karten
Leinen DM 14,—

KURT VON TIPPELSKIRCH
GESCHICHTE
DES ZWEITEN WELTKRIEGS
2., überarbeitete Auflage 1956
656 Seiten mit 16 Abb. auf Kunstdruck
und 64 Karten und Skizzen
Geschenkausgabe Halbleder DM 32,—
Volksausgabe, ungekürzt, Leinen DM 12,60
Kartonierte DM 9,80

FRITZ E. GIESE
DIE ALTE UND DIE NEUE MARINE
80 Seiten mit 141 Fotos auf Kunstdruck.
Großformat. Halbleinen DM 9,80

GEORG W. FEUCHTER
DER LUFTKRIEG
Veränderte u. ergänzte Neuauflage 1957.
ca. 450 Seiten. Leinen ca. DM 19,80

ATHENAUM-VERLAG BONN

ANTONINO TRIZZINO

DIE VERRATENE FLOTTE
TRAGÖDIE DER AFRIKAKÄMPFER

MIT GELEITWORT VON
GENERALFELDMARSCHALL KESSELRING



ATHENÄUM-VERLAG BONN

Aus dem Italienischen von Eugen Dollmann und Ruth Gillischewski
Bildernachweis: Ullstein, Berlin 3 / Keystone, München 1 / Publifoto, Mailand 1.
Alle übrigen Bilder aus dem Archiv des Verfassers.

Einband und Schutzumschlag: Oui Esté – Karte: Karl Grüter
© 1957 by Athenäum-Verlag Junker und Dünnhaupt KG., Bonn
Alle Rechte vorbehalten – Druck: boldt druck boppard
Gesetzt aus der Linotype Garamond

Eingelesen mit ABBYY Fine Reader

INHALT

Geleitwort von Generalfeldmarschall a. D. Kesselring.....	7
---	---

Erstes Buch

SCHIFFE UND BÜROSESSEL

I. Teil

1 Mit verbundenen Augen.....	15
2 Worte und Taten	21
3 Trafalgar und Tarent	25
4 Der Fehler des Admirals Brueys	32
5 Der Friedhof der Schiffe	37

II. Teil

6 Die Falle von Matapan	54
7 Siegesphantasien	66
8 Sonntagsausflug im August.....	74
9 Eine versäumte Gelegenheit.....	77
10 Weisse und grüne Lichter.....	81
11 Schwanengesang	88

III. Teil

12 Mangelnde Vorbereitung	90
13 Vorsichtige Taktik.....	94
14 Schiffe und Bürosessel.....	100
13 Im Einvernehmen mit dem Feind	104

Zweites Buch

SCHWARZER SEPTEMBER

I. Teil

1 «Ouvertüre»	121
2 Waffenstillstand «de facto»	126
3 Brüderliche Grüsse	131

	<i>II. Teil</i>	
4	Geheime Mission	134
5	Abend im Palazzo Caprar a.....	138
6	Der Alte und der Junge	144
	<i>III. Teil</i>	
7	Das grosse Geheimnis	151
8	Die Stunde der Entscheidung	157
9	Zwischen zwei Feuern	161
	<i>IV. Teil</i>	
10	Salerno: Auf Leben und Tod ... ;.....	167
11	Eine herrliche Beute.....	172
	Die italienische Flotte beim Kriegseintritt Italiens	178
	Karte des Mittelmeeres im zweiten Weltkrieg	180

Geleitwort

Antonino Trizzino, lange Jahre italienischer Fliegeroffizier, im Kriege Kriegsberichterstatter, hat 1952 das Buch «Navi e poltrone» geschrieben, dem 1956 ein zweites mit dem Titel «Settembre nero» folgte.

Wörtlich übersetzt lautet der Titel des ersten Buches: «Schiffe und Bürosessel»; im übertragenen Sinn will der Titel die Gegensätze zwischen den schwer deutbaren Massnahmen des Admiralstabes in Rom und der im Gehorsamskonflikt stehenden Flotte aufzeichnen. Das zweite Buch beschäftigt sich vor allem mit der italienischen Kapitulation im September 1943.

Die beiden Bücher sind im Einverständnis mit dem italienischen Verlag und dem Verfasser gekürzt in einem deutschen Band zusammengefasst und den deutschen Lesern dadurch zugänglich gemacht worden. Damit ist eine Lücke in der deutschen Kriegsliteratur geschlossen, die das Kriegsgeschehen im Mittelmeerraum schlagartig erhellt.

Trizzinos Bücher vermitteln Einblicke in Vorgänge, von denen jeder kriegsgeschichtlich Interessierte Kenntnis nehmen sollte. Trizzino schildert den Verrat hoher italienischer Marineoffiziere während des Krieges, einen Verrat, der unerhörte, niemals zu verantwortende Opfer an Menschen und Material forderte.

Es war nicht zu verwundern, dass sich offizielle italienische Stellen gegen eine solche «Herabsetzung» der höchsten Führung der Seestreitkräfte und die Behauptung, dass die Luftstreitkräfte in ihrem Aufbau vernachlässigt wurden, gewandt haben, und dass der italienische Verteidigungsminister im Senat von dem Historiker Trizzino als von «einem verächtlichen In-

dividuum» sprach, wie auch dass sich mehrere Admirale der Klage des Verteidigungsministers persönlich wegen «Verleumdung der italienischen Kriegsmarine» und wegen «Beschimpfung und Verleumdung» anschlossen.

Wie nicht anders zu erwarten, verurteilte das italienische Gericht ersten Instanz am 5.12.1953 Trizzino wegen «Beschimpfung der italienischen Wehrmacht und fortgesetzter Verleumdung» zu zwei Jahren und vier Monaten Gefängnis und 160'000 Lire Geldstrafe. Aber schon im Oktober 1954 hob die Berufungsinstanz, der Appellationsgerichtshof in Mailand, das Urteil auf und sprach Trizzino frei. Eine begeisterte Ovation im Gerichtssaal gab der Volksmeinung Ausdruck. Das Urteil, das dem Gerichtshof hoch anzurechnen ist, bedeutet eine Ehrenrettung Trizzinos. In der Urteilsbegründung heisst es u. a., dass die «Schlussfolgerungen Trizzinos . . . erbarmungslos sind,... aber dass sie weder die Absicht der Verleumdung noch bösen Willen enthalten.» Diese Worte sagen nichts anderes, als dass die Feststellungen Trizzinos geschichtlich unwiderleglich richtig sind.

Das Urteil selbst hat den schönsten Beweis für die innere und äussere Unabhängigkeit der italienischen Rechtssprechung geliefert. Italien hat damit die sittliche Kraft aufgebracht, verbrecherische Handlungen hoher und höchster militärischer Dienststellen zu verurteilen. Es war dabei sicherlich von der Überzeugung getragen, dass Gerechtigkeit ein Volk erhöht.

Trizzinos Mut ist zu bewundern. Ausser Zweifel steht, dass sein Opfergang – man muss den Vorgang so nennen – notwendig war, um solche Anschläge gegen das eigene Volk öffentlich zu brandmarken.

Auch wir Deutschen haben daran ein brennendes Interesse. Niemand sollte achtlos an diesem aufschlussreichen Buch vorbeigehen. Man sollte die Gefahren kennen, die ein bis ins Einzelne ausgeklügelter Verrat für die Kriegsführung eines Volkes bedeutet.

Das Buch ist für Italiener geschrieben. Der Verfasser musste sich, wenn er sich schon zu diesen schwerwiegenden Enthüllungen entschloss, aus verständlichem Nationalstolz hauptsächlich mit den italienischen Führungs- und Truppenleistungen befassen. Die deutschen Leistungen fanden zwangsläufig nicht immer die ihnen gebührende Erwähnung. Die deutschen Trup-

pen waren auf Gedeih und Verderb mit den italienischen aller Wehrmachtteile verbunden; Deutsche fielen dem Verrat ebenso zum Opfer wie Italiener. Sie hatten am Kampf und an den Kampfserfolgen in einem Ausmass Anteil gehabt, der dem Kriegsgeschehen im Mittelmeerraum das Gepräge gab. Ohne auf Einzelheiten einzugehen, sei nur vermerkt, dass sich die deutschen Kräfte vom Februar 1941 bis zum Frühjahr 1943 von einer Division auf zwei deutsche Armeen erhöht hatten, dass an den Hauptkämpfen um Malta eine ganze Luftflotte beteiligt war, und dass neben U-Booten und Seestreitkräften viele modernste Handelsschiffe, von dem grössten bis zum kleinsten Fahrzeug, eingesetzt waren.

Die Alliierten haben während und nach dem Kriege nicht mit der Anerkennung der Leistungen der deutschen Truppen gekargt; es bleibe mir deswegen als früherem obersten deutschen Führer im Mittelmeerraum erspart, Verkünder der deutschen Leistungen zu sein.»

Ich möchte aber einige Tatsachen herausstellen, die aus dem Dunkel der Vergangenheit herausleuchten: Feldmarschall Rommels doppelten Siegeszug von der Syrte bis über Tobruk hinaus; Generaloberst von Arnims «Arme-Leute-Krieg» mit dem Ziel, zunächst in Tunesien Fuss zu fassen und dann das eroberte Land gegen weit überlegene amerikanische und englische Kräfte lange Zeit zu verteidigen, den erfolgreichen aber auch verlustreichen Kampf der Luftflotte 2 gegen die alliierten Geleitzüge, gegen Malta und Tobruk, den Kräfte verzehrenden Einsatz der deutschen Luftwaffe zum Schutz der Achsen-Geleitzüge und zur Unterstützung der Heeresoperationen in Nordafrika, sowie die für die Kämpfe in Nordafrika entscheidend gewordenen Nachschubleistungen deutscher Schiffe, Fähren und Lufttransportgeschwader.*)

Auch in Rom hatten deutsche Offiziere, wie General von Rintelen beim Oberkommando des italienischen Heeres, die Admirale Weichold, später Meendsen-Bohlken und Löwisch beim Oberkommando der Marine und General Ritter von Pohl bei dem der Flieger, in vorbildlicher Weise für die deutschen Interessen gearbeitet und Hand in Hand mit den italienischen Führungsstellen die leider von den Verrätern beschatteten Unternehmungen vorbereitet.

*) Einzelheiten enthält mein Buch «Soldat bis zum letzten Tag», Athenäum-Verlag

Schliesslich nahm Oberbefehlshaber Süd ab Ende November 1941 an allen entscheidenden Besprechungen teil und trug mit dem Chef des Comando Supremo, dem Marschall Graf Cavallero, gemeinsam die Verantwortung.

Es klingt kaum glaubhaft, dass diese Stäbe und Offiziere nicht hinter den Vorhang blicken konnten, hinter dem der Verrat arbeitete. Alle ahnten das Unheimliche, ohne die Mittel zu besitzen, etwas dauernd Wirksames dagegen tun zu können. Man kann auch Graf Cavallero nach den derzeitigen Unterlagen und meiner Kenntnis seiner Person nicht der Mittäterschaft, ja nicht einmal des Mitwissens anklagen. Der Kreis der Verräter war bewusst so eng gezogen, dass auch Graf Cavallero, trotz alarmierender Hinweise, keine verwendbaren Unterlagen für ein Eingreifen in die Hände bekam.

Die Zusammenarbeit der Verräter mit den Alliierten war so lückenlos und unauffällig, dass auch die deutsche, sonst vorzüglich arbeitende Funküberwachung keinen Einblick in die Machenschaften der Verräter gewinnen konnte. Wenn z. B. See-Operationsbefehle auf dem Funkweg ausgestrahlt wurden und die Alliierten in Kenntnis der italienischen Marine-Funkschlüssel mithören konnten, so war die Funküberwachung mattgesetzt. Ob alliierter Gegenfunk-Verkehr stattgefunden hat, den unsere Funküberwachung hätte aufnehmen müssen, darf als fraglich angesehen werden.

Wer aber waren diese Verräter?

Ich selbst (oder in meiner Abwesenheit mein Stabschef) nahm mit General von Rintelen an den täglichen Lagebesprechungen im Comando Supremo teil, in denen die Geleitzüge nach Zahl, Zusammensetzung, Beladung, Abfahrts- und Zielhäfen sowie Zeit festgelegt wurden. Ich sehe noch heute den italienischen Wehrmachtchef, Graf Cavallero, den Marine-Staatssekretär Admiral Riccardi dem stellvertretenden Admiralstabschef Sansonetti, den Staatssekretär der Flieger General Fougier mit seinem Generalstabschef, den italienischen Transportchef und andere hohe Offiziere vor meinen Augen, die bestrebt waren, die Transporter in genügender Zahl und Grösse mit den notwendigen See- und Luftsicherungs-Streitkräften bereitzustellen. Im Einzelnen wurden dann die Befehle von einem gemeinsamen italienisch-deutschen Stab ausgearbeitet, der – man mag heute darüber staunen – zum

mindesten zeit- und teilweise an derselben Stelle arbeitete, von der der Verrat über die Wellen nach auswärts lief. Trizzino zeigt, dass die Durchführung dieser Befehle sabotiert wurde.

Konnte man daran denken, dass ein hoher Admiral Verrat üben könnte, einen Verrat, der nicht nur zum Verlust der Schiffe, sondern zu den grössten Opfern an Menschen und Gerät führte, der schliesslich den in Afrika kämpfenden Truppen das Notwendigste zum Leben und zum Kämpfen vorenthielt? Eine solche Handlungsweise schien für einen Offizier etwas Unmögliches zu sein.

Trizzino enthüllt in seinen Büchern die ganze Tragik und deutet auf die Personen hin, die den Verrat begangen haben müssen. Er wurde angeklagt und freigesprochen. Die Akteure in dem Spiel, das Ströme vom Blut ihrer eigenen Landsleute und deutschen Bundesgenossen kostete, sind nicht angeklagt worden und erfreuen sich noch heute der Freiheit.

Kesselring

Generalfeldmarschall a. D.
szt. Oberbefehlshaber Süd

ERSTES BUCH

SCHIFFE UND BÜROSELSEL

I. TEIL

Erstes Kapitel

MIT VERBUNDENEN AUGEN

Der Historiker wird dereinst zu ergründen suchen, warum Italien, als es in den Krieg eintrat, über keinen einzigen Lufttorpedo verfügte, obwohl es bereits 1934, vor allen übrigen Ländern, das Problem der Herstellung dieser gegen Seeziele besonders wirksamen Spezialwaffe gelöst und diese Erfindung streng geheimgehalten hatte. Dass die italienische Aussenpolitik, die von den Militärs unterstützt wurde, zu einem Zusammenstoss mit England führen musste, war nur eine Frage der Zeit. Dann aber waren vier Fünftel der italienischen Grenzen einer Invasion von der See her ausgesetzt, Hunderttausende von Italienern und die jenseits des Meeres liegenden strategisch wichtigen Besitzungen zu verteidigen! Auf der See stark zu sein, war das Gebot. Dass nicht alles dafür getan wurde, war auf Zuständigkeitsstreitigkeiten, auf die Voranstellung persönlicher Interessen, auf mangelndes Verantwortungsbewusstsein und schliesslich auf Unwissenheit zurückzuführen.

Fünf lange Jahre verstrichen vor Ausbruch des Krieges, in denen man Geschwader von Torpedoflugzeugen hätte aufstellen können. Fünf Jahre hätte man Zeit gehabt, um Führer und Mannschaften im Lufttorpedo-Ein-

satz zu schulen. Fünf Jahre, um eine angemessene Anzahl von Torpedos herzustellen und Magazine mit ihnen zu füllen.

Aber der verhängnisvolle 10. Juni 1940 traf die italienische Luftwaffe völlig unvorbereitet. Diese Rückständigkeit, namentlich auf dem Gebiet des Lufttorpedos, hat sie während des ganzen Krieges nicht ausgleichen können. Um das Jahr 1942 hatte sie einige Erbfolge zu verzeichnen; dann trat sie nicht mehr in Erscheinung.

Im Juli 1947 (also nach dem Kriege) wurde im Kriegsgerichtsprozess gegen General Valle ein Geheimbericht bekannt, den im April 1941 General Pricolo, der damalige Unterstaatssekretär im Luftfahrtministerium, Mussolini vorgelegt hatte. Darin wurde ausgeführt, dass der Mangel an Torpedoflugzeugen auf das geringe Vertrauen zurückzuführen sei, das man dieser Spezialwaffe entgegenbringe, deren Wirkung man geringer einschätze als die der Bomber. Man versteht heute nicht mehr, warum der Torpedo weniger wirksam hätte sein sollen. In den vorangegangenen Kriegen hatte man ja noch gar nicht erproben können, welche von beiden Waffen wirksamer war. Jedes Urteil war also willkürlich.

Dieses Argument war nicht das einzige. Vor allem hielt man es für sinnlos, Torpedos herzustellen, wenn man mit gleichem Kostenaufwand eine weit grössere Anzahl von Bomben beschaffen konnte. «Ein Lufttorpedo wird sicherlich mindestens 150'000 Lire kosten, eine einsatzfertige 500-kg-Bombe dagegen nicht mehr als 4'000 Lire. Während man also unter Einsatz von 150'000 Lire mit dem Lufttorpedo 150 kg Sprengstoff verfeuert, kann man bei 4'000 Lire Kosten für eine Bombe 240 kg Sprengstoff an den Feind bringen. Also gut 90 kg mehr. Es empfiehlt sich daher, anstelle von 100 Torpedos, die 18 Millionen kosten würden, 30 Flugzeuge zum Preise von 500'000 Lire pro Stück mit 1'000 Bomben zu 250 kg (2'500 Lire je Bombe) und 123 Bomben zu 500 kg (4'000 Lire je Bombe) zu beschaffen.» Diese These wurde in der Märznummer 1934 der «Rivista Aeronautica» von einem der obersten Vertreter der Luftwaffe aufgestellt, der sich hinter dem Pseudonym «Vultur» verbarg.

Dieselbe Ansicht wurde auch von General Ajmone Cat vertreten. Wir zitieren ihn weniger deshalb, weil er die höchsten Stufen seiner Karriere erreichte, sondern vor allem, weil er damals das Sprachrohr der obersten

Führung und Dolmetscher der offiziellen Lehre war, der er kurz und bündig folgenden Ausdruck gab:

«Die Tropedostaffeln, die sich in aller Naivität das Ziel gesteckt haben, die feindlichen Schiffe ohne Rücksicht auf die Regeln des Luftkrieges zu versenken, sind krasser Luxus.»

Weiter heisst es: «Die Torpedoflugzeuge wären also eine Sonderwaffe, die ausschliesslich für eine sich von Fall zu Fall ergebende, nicht aber laufende Mitwirkung bei Seeschlachten geschaffen würde.»

Cat schliesst dann seine Ausführungen: «Wer einmal an Bord eines Bootes dem Torpedo-Abwurf aus dem Flugzeug beiwohnte, konnte sich dem trostlosen Eindruck einer solchen Verschwendung von Menschenleben und kostbarem Material, die durch eine ebenso eindrucksvolle wie naive Form kriegerischer Tätigkeit eingeleitet wurde, nicht entziehen. Der Zuschauer glaubte sich in die Zeiten des letzten Krieges zurückversetzt, in denen man Flugzeuge und Besatzungen dazu missbrauchte, sie sinnlose Aufgaben erfüllen zu lassen, deren einziges materielles Ergebnis die Verminderung der Schlagkraft der Luftwaffe und deren einzige moralische Folge die Züchtung eines verzweifelten, aber unnötigen Heroismus war.»

Aus dem erregten und leidenschaftlichen Ton dieser Phrasen, denen der pathetische Appell an das Mitleid mit den «Überlebenden» nicht fehlt, ist ohne Weiteres ersichtlich, welcher Ablehnung die neue Waffe begegnete.

Ja, man verstieg sich bis zu Einschüchterungen und Drohungen, um jede Vorbereitung und jeden Einsatz von Tropedoflugzeugen zu verhindern. Obwohl alles, was damals zwecks Boykottierung der Lufttorpedo-Waffe gesagt wurde, vor der Gewalt der Tatsachen in sich zusammenbrach, ging man doch nicht von der vorgefassten Meinung ab.

«Die Luftwaffe wird sich hüten, den Torpedo entgegen den heutigen gefährlichen und bedauerlichen Bestrebungen in seine Angriffswaffen einzureihen.» (Aus einem Leitartikel des «Messagero» vom 3. Juli 1934, gezeichnet «Nemo», Deckname für General Cat.) Und so geschah es. Die Beibehaltung des einmal eingenommenen Standpunktes wurde als Ehrensache betrachtet. Magazine, die keine Torpedos enthielten, wurden bis zum 10. Juni 1940 streng bewacht.

Doch verfolgen wir rückschauend die Entwicklung:

Ende 1934 befand sich Italien, wie gesagt, dank einer genialen Erfindung in der beneidenswerten Lage, das Problem des Torpedoabwurfes aus Flugzeugen gelöst zu haben – ein Ereignis von grosser Bedeutung auf dem Gebiet der militärischen Technik und eine so wichtige Errungenschaft, dass sie die Aufmerksamkeit der fremden Spionagedienste erregte.

General Valle, der Vorgänger Pricolos als Unterstaatssekretär der Luftwaffe, präzisiert in einer seiner Veröffentlichungen den Umfang dieser ausländischen Bemühungen um unsere Erfindung:

«England, Schweden, Deutschland», schreibt er, «waren interessiert an der Enthüllung einer geheimnisumwitterten Erfindung, an der sie selbst seit Jahren mit unbefriedigendem Erfolg gearbeitet hatten.»

Dass zwei der grössten Militärmächte der Welt sichtliches Interesse für diese Erfindung bekundeten, hätte die führenden Männer der italienischen Luftwaffe warnen und sie die Bedeutung der neuen Angriffswaffe endlich erkennen lassen müssen. Namentlich nachdem Deutschland nach der Unterzeichnung des Stahlpaktes auf die Einweihung in die letzten Geheimnisse des italienischen Lufttorpedos drängte und gleichzeitig Auftrag auf 300 Torpedos erteilte.

Mit ihrem Bau wurde die Torpedofabrik Whithead in Fiume beauftragt. Aber selbst die Tatsache, dass ein Land, das an der Spitze des technischen Fortschritts marschierte, sich dieser Waffen wegen an uns gewandt hatte, liess keinen von unseren Luftwaffen-Führern aufhorchen. So konnte es geschehen, dass zwar der deutsche Auftrag angenommen wurde, aber niemand auf den Gedanken kam, eine weitere Anzahl von Torpedos für unseren eigenen Bedarf zu bestellen!

Dem damaligen Chef des Wehrmacht-Generalstabes, Badoglio, indessen entging dieser eigentümliche Vorgang nicht. Er beklagte sich in einem Schreiben an die Luftwaffe bei Pricolo «über das geringe Interesse unseres Generalstabes, auch nachdem Deutschland Ende 1938 300 Lufttorpedos bei unserer Industrie in Auftrag gegeben habe.» Er erhielt ungefähr folgende Antwort: Ob wir vielleicht Rom mit einer Sperrkette von Fesselballons zu verteidigen versuchen sollten, um die feindlichen Flugzeuge aufzufangen, wie es die Engländer für die Verteidigung Londons planten? Nein!

Jeder müsse sich auf seine Art und Weise helfen. Also keine Fesselballons und keine Lufttorpedos. Auch wenn diese Antwort einer leichten Ironie nicht entbehrt, enthüllt sie doch die tragische Gewissenlosigkeit, mit der die folgenschwersten Entscheidungen getroffen wurden.

Badoglio übersah die militärwissenschaftliche Lektion, die ihm zwischen den Zeilen erteilt wurde, und befahl gegen Ende 1938 den Bau von 30 Lufttorpedos.

Das war nur ein Zehntel des deutschen Auftrages, also wirklich keine grosse Sache. Aber es war vielleicht ein Anfang.

Über Befehle diskutiert man nicht. Aber die Luftwaffe gehorchte nicht.

General Pricolo äussert sich hierzu in seinem Bericht an Mussolini:

«Zuerst waren die die Marine betreffenden Fragen zu klären, dann wurden die Dinge so lange hingezogen, dass bis Ende 1939 auch nicht ein einziger Lufttorpedo-Auftrag verwirklicht worden war.»

Sechs Monate nach dem 10. Juni 1940 war es nicht anders! Angesichts des passiven Widerstandes des Generalstabes der Luftwaffe zog es der Chef des Wehrmacht-Generalstabes, Marschall Badoglio, vor, zu schweigen. Die dreissig Lufttorpedos blieben auf dem Papier.

Dann kam der Krieg.

Jetzt versuchte man Abhilfe zu schaffen. Aber jetzt war es zu spät!

War es tatsächlich nichts als Unwissenheit, die die höchsten Führer der Luftwaffe die Lufttorpedos ablehnen liess? Sie kannten ganz zweifellos das Ergebnis der in Italien durchgeführten Versuche. General Valle selbst bemerkt dazu in dürren Worten: «Nach langen Versuchs- und Probejahren, 1935–1938, in Guidonia und Fiume war die Entwicklung eines Lufttorpedos gelungen, der auch beim Abwurf aus 80 m Höhe funktionierte.»

Ein Abwurf aus 80 m Höhe! Das war eine Sache, die schon genügen musste, um jeden Fachmann von der Wirksamkeit der neuen Waffe zu überzeugen. Es ist völlig unerklärlich, warum dieselben Männer, die sich oft genug verschwenderische Ausgaben aller Art in ihren Ressorts leisteten,

plötzlich lediglich aus Sparsamkeit den Lufttorpedo als unbrauchbare und unnötige Waffe ablehnten. Wiederum enthüllt Pricolo in seinem Bericht an Mussolini in nachten Worten den tieferen Grund: es war die ständige Angst, dass die Torpedoflugzeuge, deren Aufgabenbereich in den Wirkungskreis der Marine fiel, unter die Befehlsgewalt der Admirale geraten würden. Tatsächlich handelte es sich also um kleine Kompetenzkonflikte zwischen den höchsten Kommandostellen.

Pricolo beklagt sich in seinem Bericht von 1940, dass die Studien und Versuche mit Torpedoflugzeugen seit geraumer Zeit aufgegeben worden seien, verschweigt aber, dass sich kein Kommandeur der Luftwaffe, und er selbst an der Spitze, auch nur mit einem Wort dagegen gewandt hatten. Diese neue Waffe wäre nicht «aufgegeben» worden, wenn er selbst in seiner Eigenschaft als Höchstkommmandierender der in Venetien und der nördlichen Adria operierenden Luftstreitkräfte sich auch nur ein einziges Mal nach Fiume begeben hätte, um an solchen Versuchen teilzunehmen. Sie wären nicht «aufgegeben» worden, wenn er dem Beispiel des Herzogs von Aosta, seines Untergebenen, gefolgt wäre und die Anregung zu einem Versuchsabwurf gegeben oder auch nur einmal ein Wort zugunsten der Lufttorpedos gefunden hätte. Es wäre alles anders verlaufen, hätte er nicht den Platz, an dem die Versuche in seinem Dienstbereich stattfanden, gegen jedermann hermetisch abgedichtet.

Zweites Kapitel

WORTE UND TATEN

Während die italienische Luftwaffe den Lufttorpedo grundsätzlich ablehnte, arbeitete die Royal Air Force darauf hin, das Gros der italienischen Flotte im Golf von Tarent durch einen Luftangriff zu zerschlagen. Dabei handelte es sich nicht etwa um eine erst während des Krieges als notwendig erkannte Massnahme, zu einem Zeitpunkt, als die englische Flotte auf allen Meeren der Welt eingesetzt war und für andere Aufgaben nützlicher und vordringlicher verwendet werden konnte. Nein, es war ein seit Langem beschlossener und ausgearbeiteter Plan.

Im «Fleet Air Arm», einer Veröffentlichung der englischen Admiralität, kann man in einer Ausgabe aus dem Jahre 1943 lesen: «Im Frieden müssen die Marinestäbe die Kriegspläne ausarbeiten.» Folgerichtig beauftragte der Admiral Sir A. Dudley P. R. Pound, Höchstkommmandierender der Mittelmeerflotte, im Jahre 1938, als der Krieg unvermeidlich schien, den Kommandanten der «Glorious», einen Plan für den Angriff seiner Torpedoflugzeug-Staffeln auf die italienische Flotte im Hafen von Tarent auszuarbeiten. Es waren ausgezeichnete und insbesondere für den Nachtflug ausgebildete Staffeln.

Tatsächlich erklärte der Höchstkommmandierende im Mittelmeer in einem Bericht vom 16. Januar 1941 Folgendes:

«Schon monatelang und geraume Zeit vor dem Krieg gegen Italien war von der Marine-Luftwaffe ein Angriff mit Lufttorpedos auf die italienische Flotte im Hafen von Tarent erwogen worden.» Wie lange vorher? Niemand weiss es. Cunningham gibt darüber keine Auskunft. Aber seine Worte beziehen sich anscheinend nicht auf hypothetische Projekte. Es spricht tatsächlich von einer Angriffsabsicht, nicht von der Ausarbeitung eines Planes, wie die Admiralität glauben machen möchte.

Also: entweder wurde ein Überfall auf die italienische Flotte schon 1938, dem Jahr des «Gentlemen's Agreement» und der Entspannung der italienisch-englischen Beziehungen erwogen, die im Januar 1939 mit dem Besuch von Chamberlain und Halifax in Rom ihre Krönung erfuhr, oder es handelt sich um einen absichtlichen Irrtum bei den Zeitangaben. Vielleicht geht das Ganze auf die Zeit der Sanktionen zurück, wo es bekanntlich zur Konzentrierung der «Home Fleet», einschliesslich des Flugzeugträgers «Glorious», im Mittelmeer gekommen war. Die Wahrscheinlichkeit spricht für diese Vermutung.

Winston Churchill erklärte am 24. Oktober 1935 im Unterhaus mit beachtlicher Deutlichkeit: «Wenn eine Lehre aus dem italienisch-englischen Konflikt zu ziehen war, war es diese: England musste unverzüglich die notwendigen Massnahmen treffen, um sich die sichere und dauerhafte Herrschaft im Mittelmeer zu verschaffen.» «Unverzüglich» also und rücksichtslos. Auf eine Weise, welche die absolute Herrschaft im Mittelmeer auf lange Zeit verbürgte. Churchill wusste zweifellos, was gespielt wurde. Vielleicht war er selbst massgebend beteiligt, hatte er doch die ersten Anregungen zur Verwendung von Lufttorpedos gegeben. Als Erster Lord der Admiralität hatte er im Jahre 1915 geplant, die deutsche Flotte, während sie in ihren Heimathäfen lag, durch einen fächerförmigen Lufttorpedo-Angriff zu zerschlagen. Damals hatte er den Chef der englischen Luftwaffe aufgefordert, die notwendigen Massnahmen vorzubereiten. Und in seinem Buch «The World Crisis» bezeichnete es Churchill als «einen der grössten Fehler, die während des Krieges gemacht wurden», dass dieser Plan nach seinem Rücktritt als Erster Lord der Admiralität aufgegeben worden war.

Es gehört zur englischen Tradition, gegnerische oder verdächtige Flotten

in ihren Häfen ohne Kriegserklärung mit allen Kräften entscheidend anzugreifen. Der plötzliche, heimtückische Überfall ist eine echt englische Erfindung. Zweimal, 1801 und 1807, vernichteten die Engländer damit die dänische Flotte. Die Regierung Dänemarks glaubte während der napoleonischen Kriege, neutral oder zumindest «nicht kriegführend» im Sinne der modernen Auslegung dieses Ausdrucks bleiben zu können. Mers el Kebir war dann die letzte Bestätigung einer schon jahrhundertealten Taktik. Auf dieser Reede hatte die französische Flotte nach dem Waffenstillstand vom 24. Juni 1940 Anker geworfen. Sie wurde aufgestöbert und am 3. Juli fast gänzlich von dem englischen Gibraltar-Geschwader vernichtet, an dessen Seite sie noch acht Tage zuvor gekämpft hatte. Drei Panzerkreuzer, «Bretagne», «Provence» und «Dunkerque» wurden schwer getroffen und halb versenkt. Drei Tage später, am 6. Juli, wurde das Zerstörungswerk dann vervollständigt. Die Flugzeuge der «Ark Royal» warfen in drei Wellen zwölf Lufttorpedos ab und gaben der «Dunkerque» den Gnadenstoss.

Vieles spricht für die Annahme, dass die italienische Flotte im Hafen von Tarent nicht erst 1938, sondern schon zwei Jahre früher, 1936, im Sinne einer mysteriösen Unterhausrede Baldwins von englischen Torpedoflugzeugen während der Nacht angegriffen werden sollte. Dieser Angriff wurde damals aufgeschoben, aber nicht auf gegeben. 1940 wurde er durchgeführt.

Es war nur natürlich, dass die Engländer die ihnen notwendig erscheinenden Gegenmassnahmen trafen, als sich im Zentrum des Mittelmeeres eine Seemacht von ansehnlicher Stärke bildete, die sich anmasste, Gegenspieler der britischen Marine zu werden. Hatten die Italiener nicht die «Todesgeschwader» erfunden?

Hierzu bemerkt General Pricolo: «Die Annahme, dass solche Todesgeschwader die Operationen der englischen Flotte im Mittelmeer hätten beeinflussen können, ist dermassen kindisch, wie man es nicht für möglich halten sollte. War doch der Flugzeugtyp «Br. 3» vollkommen veraltet, die Höchstgeschwindigkeit nur 180 Stundenkilometer und die Reichweite ebenso wie die Bewaffnung (zwei 7,7 cm MG) ungenügend.»

Pricolo schliesst dann:

«Es wäre wirklich Wahnsinn gewesen, die englische Flotte mit einer

Waffe von so geringer Qualität ohne jede Aussicht auf Erfolg anzugreifen.»

Und doch hielt man in Italien Grossbritannien auf Grund gar nicht vorhandener «gewaltiger Mittel» schon für verloren, noch dazu in einem Augenblick, in dem die Engländer selbst eine zwar weniger auffallende, dafür aber in ihrer Auswirkung umso furchtbarere Aktion vorbereiteten!

Drittes Kapitel

TRAFALGAR UND TARENT

Der Angriff auf die italienische Flotte im Golf von Tarent war für den Jahrestag der Schlacht von Trafalgar, den 21. Oktober 1940, geplant.

Die mangelhafte militärische Vorbereitung Englands beim Kriegseintritt Italiens hatte es erforderlich gemacht, diese Unternehmung viele Monate zu verschieben, obwohl sie seit Jahren geplant war und die ersten Stunden nach Kriegsausbruch zweifellos ihre Erfolgsaussichten gesteigert hätten.

Aufklärungsflugzeuge, um die nötigen Aufnahmen des Hafens von Tarent zu machen, standen nicht zur Verfügung. Es gab keine Zusatz-Tanks für die «Swordfish», die erst von der «Illustrious» aus England gebracht werden mussten. Schliesslich gab es nicht einmal ausgebildete Nachtflugpiloten.

Nach dem Verlust der «Glorious» im Norwegen-Feldzug wurden die Flugzeugträger «Eagle» und «Illustrious» für den Angriff auf die italienische Flotte bestimmt. Der eine lag bereits seit Kriegsausbruch im Hafen von Alexandria; der andere traf etwa drei Monate später dort ein. Als schliesslich alles bereit war, brach jedoch auf der «Illustrious» ein Brand aus, der einige Flugzeuge zerstörte und andere schwer beschädigte. Infolgedessen konnte das ursprüngliche Datum des 21. Oktober nicht eingehalten werden, das Unternehmen wurde auf den 30. Oder 31. Oktober verscho-

ben. Man hatte indessen nicht in Rechnung gestellt, dass in den Nächten Ende Oktober der Mond nicht schien; um die Piloten nicht den Gefahren eines Nachtfluges auszusetzen, war eine nochmalige Verschiebung der Operation erforderlich.

Am 4. November, dem Vorabend des Unternehmens, stellte der Flugzeugträger «Eagle» an den Brennstoffleitungen schwere Schäden fest, die ihm die Teilnahme verboten. Nun aber wollte man nicht länger warten. Die «Eagle» blieb zurück und ihre Flugzeuge samt den Piloten wurden auf die «Illustrious» überführt.

Am 6. November konnte das Geschwader endlich aus Alexandria auslaufen. Es passierte die offene See vor Tarent, in dessen Hafen die italienische Flotte fast vollzählig vor Anker lag, durchquerte ungestört das zentrale Mittelmeer und erreichte am Morgen des 9. November Malta, wo es blieb. Einige leichte Einheiten wurden über den Kanal von Sizilien hinaus vorausgeschickt, um Verbindung mit dem Gibraltar-Geschwader aufzunehmen, das Ostkurs genommen hatte. Man führte eine der üblichen Erkundungsfahrten von einem Ende des Mittelmeers zum andern durch, die nach einem bestimmten Schema abliefen; beide Marine-Gruppen liefen gleichzeitig aus Gibraltar und Alexandria aus, jedoch nicht, um sich zu vereinigen, da die Gewässer um die Insel Pantelleria Bewegungen grosser Schiffe nicht ratsam erscheinen liessen. Die Verbindung der beiden Gruppen stellten leichte und mittlere Einheiten her. Diese Seestreitkräfte hatten den Schiffsverkehr von und nach Malta zu schützen, Offensiv-Operationen durchzuführen oder die italienischen Küsten und Seeverbindungen zu stören. Die geplante Unternehmung sollte ihren Höhepunkt in der «Coat» genannten Operation finden.

Generalstäbe pflegen bekanntlich ihre Pläne mit kurzen Decknamen zu bezeichnen. Die Benennung «Coat» wurde gewöhnlich für Bombenangriffe auf die Plätze Sardinien vornehmlich durch das Ark Royal-Geschwader verwendet. So meldete auch der italienische Tagesbericht vom 9. und 10. November, dass ein feindlicher Luftangriff auf Cagliari stattgefunden, aber weder Menschenverluste noch Materialschaden zur Folge gehabt habe.

Nach den Bombenangriffen auf die sardinische Hauptstadt und das be-

nachbarte Kohlenrevier kehrte das Gibraltar-Geschwader zu seiner Ausgangsbasis zurück. Die von Alexandria ausgelaufenen Flotteneinheiten aber hatten noch den zweiten, weit wichtigeren Teil ihrer Aufgabe zu erfüllen. Sie nahmen deshalb auf der Rückfahrt nach Malta Kurs Nordosten in das Ionische Meer. Damit näherten sie sich immer mehr dem italienischen Mutterland.

An einem bestimmten Punkt, ungefähr auf halbem Wege zwischen Catania und Navarrino, setzte sich die «Illustrious» vom Gros ab. In ihrem Kielwasser folgten die Kreuzer «Glasgow», «Gloucester», «Berwick», «York» und die Zerstörer «Hyperion», «Hasty», «Ilex» und «Havock». Diese operierten unabhängig und zwar vom 9. November, 18 Uhr, ab. Zwei Stunden lang fuhren die Schiffe mit Höchstgeschwindigkeit. Der leuchtende Mond war der einzige Zeuge des Unternehmens. Das Glück war ihnen hold. Keiner der Unsrigen sichtete sie, keiner vermutete sie: auf der ganzen weiten Meeresfläche, für uns ein Binnensee, unser heimatliches Meer, begegneten die Engländer weder einem Schiff noch einem Unterseeboot, ja nicht einmal dem kleinsten Segler. Auch die Flugzeuge, die auf Sizilien oder in Apulien lagen, hatten weder am Vormittag noch in den ersten Nachmittagsstunden oder gegen Abend den Kurswechsel der feindlichen Schiffe gemeldet. Die Umstände waren denkbar günstig.

Gegen 20 Uhr erreichte die «Illustrious», auch weiterhin ungestört, mit dem Begleitverband die ihr zum Abwurf zugewiesene Position 40 Meilen westlich der griechischen Insel Kephalaria. 300 km entfernt lag Tarent im Dunkel, ohne sein Schicksal zu ahnen. In der grossen Seefestung waren die Kommandostellen um diese Stunde damit beschäftigt, sich über die Lage zu unterrichten und die letzten Ergebnisse für den Tagesbericht auszutauschen, der mit dem klassischen «N.N.», «Nichts Neues», schloss.

Pünktlich um 20.35 Uhr startete von dem englischen Flugzeugträger die erste, aus 12 Flugzeugen bestehende Welle: 6 mit Torpedos, 4 mit Bomben und 2 mit Leuchtraketen beladen. In fünf Minuten befanden sich die Maschinen in der Luft und flogen nach dem Sammeln das Ziel an. Eine Stunde später etwa startete eine zweite Welle von nur 11 Flugzeugen: 8 Torpedoflugzeuge, 1 Bomber und 2 Maschinen mit Leuchtraketen. Ein Torpedo-

flugzeug musste wieder auf dem Flugzeugträger landen, da es den Ersatztank verloren hatte. Somit nahmen insgesamt 22 Maschinen am Angriff teil.

Auf das sorgfältigste vorbereitet, verlief alles präzise und pünktlich wie nach der Stoppuhr. Die Besatzungen waren mit der Topographie des Golfs von Tarent völlig vertraut. Sie hatten sich die Karte gründlich eingeprägt. Sie kannten mit absoluter Sicherheit die Punkte des «Grossen Meeres» von Tarent, an denen die Panzerkreuzer vor Anker lagen. Sie waren bestens unterrichtet, wie und wo an der südlichen Mole des «Kleinen Meeres» die Kreuzer und Torpedojäger nebeneinander festgemacht hatten. «Ein verlockendes Ziel», stellte der Kommandant der «Illustrious» im Hinblick auf diese Einheiten fest. Und mit Recht. Sie präsentierten sich wie Visitenkarten, jede Bombe musste das eine oder andere Schiff treffen.

Die Flugzeugführer und Beobachter der englischen Maschinen wussten auch genau, dass eine Durchfahrt durch die Torpedo-Fangnetze, die um die italienischen Panzerkreuzer ausgelegt waren, vorhanden war. Ebenso war bekannt, dass unmittelbar darüber auch noch eine Lücke in der Kette der Fesselballons klaffte, die in Höhe von 200 Metern über der Hafenfestung schwebten, um die Schiffe vor feindlichen Luftangriffen zu schützen. Für die Engländer und ihre Lufttorpedos standen also, wie von der Vorsehung geschaffen, zwei Einfallstore offen: eines in der Luft und eines im Wasser. Und schliesslich waren sämtliche Besatzungen auf dem Laufenden über die Stellungen der Flakgeschütze. Kurzum, der Feind war genauestens im Bilde. Er kannte sich aus auf dem Angriffsgebiet.

Natürlich waren auch die «Glenn Martins» seit ihrer Ankunft in Malta nicht müssig gewesen. Nicht ein Tag war vergangen, an dem sie Tarent nicht fotografiert hätten. Vom 6. November an, dem Tage also, an dem das englische Geschwader aus Alexandria ausgelaufen war, lag die italienische Seefestung buchstäblich ununterbrochen unter den Objektiven der englischen Aufklärung. Noch am Morgen des 11. war eine Maschine auf der «Illustrious» gelandet, um die eben erst fertiggestellten Aufnahmen abzugeben. Bis um 22.30 Uhr, eine halbe Stunde vor dem Angriff also, patrouillierte noch ein Flugzeug der RAF über dem Golf von Tarent! Würde die

italienische Flotte den Hafen von Tarent verlassen und damit alle Pläne und Vorbereitungen vereiteln? fragten sich die Engländer höchst besorgt.

Kurz nach 23 Uhr wurde es mit einem Schläge taghell über dem Hafengebiet. Eine englische Maschine hatte acht Leuchtraketen in etwa einer halben Meile Abstand von einander abgeworfen, die aus 1500 m Höhe ein blendendes Licht ausstrahlten. Die Helligkeit war so stark, dass die zweite Maschine ihre Raketen sparen konnte. Die Angriffsziele enthüllten sich dem Feinde in ihrer genauen Lage.

Und schon brauste es heran wie die wilde Jagd!

Von der offenen See kommend, überflogen die Engländer die Insel San Pietro und den westlichen Damm des «Grossen Meeres», umkreisten Kap Rondinella und gingen im Gleitflug auf den Hafen nieder. Eine Maschine nach der anderen flog in die Lücke zwischen den Fesselballons ein und warf ihre Torpedos, genau über der Fangnetzücke im Wasser, in einer Entfernung von 6–700 Metern von den Angriffszielen. Sie flogen so niedrig über dem Meer, dass hier und da ein Flugzeug mit den Rädern des Fahrgestells das Wasser streifte und die Spritzer hochaufschäumten. Sie mussten in so gefährlicher Tiefe fliegen, weil die Torpedos, aus einer auch nur wenig grösseren Höhe abgeworfen, beim Aufprall auf das Wasser zerschellt wären.

Die Bomber wiederum entleerten ihre Ladung auf die an der südlichen Mole des «Kleinen Meeres» festgemachten Kreuzer und Torpedojäger. Die Flugzeuge mit Leuchtraketen entledigten sich ihrer Bomben über dem See-flughafen und dem Benzindpot. In wenigen Sekunden war in dem grossen Seekriegshafen buchstäblich das Unterste zu oberst gekehrt.

Um Mitternacht erschien die zweite Flugzeugwelle über dem Ziel, wiederholte genau das Manöver ihrer Vorgänger und beendete damit das grosse, hervorragend vorbereitete und fehlerlos durchgeführte Unternehmen.

Um 2.50 Uhr morgens waren alle Flugzeuge mit Ausnahme von zwei abgeschossenen Maschinen schon wieder auf der «Illustrious» gelandet. Der Tagesbericht Nr. 158 des italienischen Hauptquartiers meldete beiläufig unter anderen Nachrichten am nächsten Tage: «In den ersten Nachtstunden vom 11. auf den 12. November haben feindliche Flugzeuge den Kriegs-

hafen von Tarent angegriffen. Die Flak des Hafens und der dort liegenden Schiffe haben starkes Abwehrfeuer gegeben. Nur eine Einheit wurde schwer getroffen. Sechs feindliche Flugzeuge wurden abgeschossen und ein Teil ihrer Besatzung gefangen genommen. Mit dem Abschuss von drei weiteren Maschinen kann gerechnet werden.»

Trotz dieser vorsichtigen und zweideutigen Fassung des Wehrmachtsberichtes waren sich alle über die Tragweite der Katastrophe klar. Tatsächlich war die erst seit drei Monaten in Dienst gestellte «Littorio», Ehre und Stolz der italienischen Schiffstechnik ihrer Widerstandskraft, Schnelligkeit und Bestückung wegen, von nicht weniger als drei Lufttorpedos getroffen worden. Die erst drei Jahre zuvor vollkommen überholte und modernisierte «Cavour» hatte einen Lufttorpedo-Treffer abbekommen. Einen weiteren hatte die «Duilio» erhalten. Zwei Torpedojäger waren leicht beschädigt. Die Bildmeldung des englischen Frühaufklärers zeigte die grossen Schiffe in ihrer hoffnungslosen Lage. Überall auf dem «Grossen Meere» des Hafens breiteten sich grosse Ölflecken aus. Diese Luftaufnahmen machten ihre Reise um die Welt, während wir das Ausmass der Katastrophe zu verkleinern suchten.

In die Bilanz dieser tragischen Nacht ist zudem noch der Verlust von vier unbeladenen Dampfern einzutragen, die auf dem Rückweg von Valona nach Brindisi von den Geleitkreuzern der «Illustrious» versenkt worden waren. Bis zur Rückkehr der Flugzeuge von Tarent waren diese Schiffe bis in den Kanal von Otranto vorgestossen.

Admiral Cunningham, der Höchstkommmandierende im Mittelmeer, schloss seinen zusammenfassenden Bericht nach London mit folgenden Worten: «Kein Zweifel kann darüber bestehen, dass die Aussergefechtsetzung der Hälfte der italienischen Schlachtflotte eine grosse Wirkung auf den Verlauf des Krieges hat und weiter haben wird. Auch ohne sich in Vermutungen über die politische Auswirkung zu verlieren, steht jetzt schon fest, dass dieser erfolgreiche Angriff unsere Bewegungsfreiheit im Mittelmeer ausserordentlich erhöht und unsere Aufklärungstätigkeit im mittleren Mittelmeer erleichtert hat. Zwei Schlachtschiffe stehen jetzt für den Einsatz auf anderen Meeren zur Verfügung. Die Wirkung dieses Schlages auf die Moral der Italiener muss beachtlich sein. Der Angriff auf Tarent ist ein

wahrscheinlich nicht zu übertreffendes Beispiel für sparsamen Kräfteverbrauch.»

«Ich habe gute Nachrichten für euch», erklärte tags darauf Winston Churchill im Unterhaus, die eben eingetroffene Siegesdepesche schwenkend. Und nach einem Rechenschaftsbericht über das Ereignis schloss auch er: «Das Gleichgewicht der Seestreitkräfte im Mittelmeer hat sich verlagert.» Von diesem Gleichgewicht aber hing in Wirklichkeit Sieg oder Niederlage ab.

Glücklicherweise verschlechterte sich am 12. November das Wetter, so dass der Angriff nicht, wie vorgesehen, wiederholt werden konnte. Sonst hätte unsere Niederlage noch ganz andere Ausmasse angenommen.

Viertes Kapitel

DER FEHLER DES ADMIRALS BRUEYS

Der unerwartete Zusammenbruch der italienischen Flotte in der Nacht vom 11. auf den 12. November 1940 entschied den Ausgang des italienisch-britischen Krieges. Tarent wurde zum italienischen Trafalgar.

Der nicht tragisch genommene Verlust der schweren Schiffe diente unseren Kommandos als willkommener Vorwand, die drei noch übriggebliebenen Panzerkreuzer «Vittorio Veneto», «Doria» und «Giulio Cesare» keinem Risiko mehr auszusetzen.

Vor allem wurde der gut eingespielte Geleitschutz durch schwere Seekräfte eingestellt. Dabei verblieb man bis zum Ende des Krieges. Die schwierige Aufgabe, den Nachschub für unsere Armee in Libyen sicherzustellen, wurde nach Tarent der Handelsmarine überlassen. Sie sollte dabei nur von wenigen leichten Einheiten gesichert werden, während die grossen Kriegsschiffe für «rühmlichere» Aufgaben zurückbehalten wurden.

Die Folge der Versenkung der Handelsschiffe war ein untragbares Absinken unseres Kriegsmaterial-Nachschubes nach Libyen. Dies wiederum verringerte stetig die Kampfkraft unserer Streitkräfte in Nordafrika, die früher dem Vordringen von Osten her Halt geboten hatten; schliesslich mussten sie die Cyrenaika und Tripolitanien räumen. Mit der Aufgabe von Tri-

polis griff der Kampf auf Sizilien über, zuletzt war die ganze Halbinsel in Mitleidenschaft gezogen.

Mit Tarent hatte die italienische Tragödie begonnen.

Warum, fragt man sich, verblieb die italienische Flotte in den Tagen vom 6. bis 11. November 1940 im Hafen von Tarent, während die englische nach Belieben im Mittelmeer kreuzte? Warum lief sie nicht aufs offene Meer aus, um den Feind zu bekämpfen? Warum wartete sie nicht an einem von ihr gewählten Punkt, zu günstiger Zeit, bei günstigen Angriffsmöglichkeiten auf die Engländer? Warum liess man tatenlos und ergeben das Schicksal seinen Lauf nehmen? Bestand denn keine Möglichkeit, in sechs Tagen eine mit der Luftwaffe kombinierte Unternehmung vorzubereiten, die die Pläne des Feindes vereitelt oder in andere Richtung abgelenkt hätte? Warum verbarg man sich, statt sein Schicksal tatkräftig in die Hand zu nehmen, wenn man im Besitze geeigneter und erfolgversprechender Mittel war? Warum hörte man nicht auf die stumme, oft bekümmerte und verzweifelte Mahnung der Besatzungen, die Mut und Entschlossenheit vermissten?

Vergebens wird man auch in den besten Veröffentlichungen der Nachkriegszeit nach einer Beantwortung und Erklärung dieser Fragen forschen. Alle Versionen, die sich zudem häufig widersprechen, sind unzureichend, unaufrichtig, tendenziös oder oberflächlich. Wir fragen weiter: wie kam es, dass die italienische Flotte aus den grossen Bewegungsmanövern der Engländer keinen Verdacht schöpfte und sich nicht entschloss, ihren Ankerplatz zu verlassen? Niemand vermag diese Frage zu beantworten.

Wir waren weit stärker als der Feind: die beiden Panzerkreuzer «Littorio» und «Vittorio Veneto» mit 35'000 t verbürgten uns die unzweifelhafte Überlegenheit. Beide Schiffe stellten das Modernste und Stärkste dar, was von der Technik bisher geschaffen war. Ausserdem lagen in Tarent die vier Panzerkreuzer «Cavour», «Duilio», «Giulio Cesare» und «Doria» mit 23'000 t. Schliesslich stand auch noch eine stattliche Anzahl von Kreuzern und Torpedojägern modernster Bauart zur Verfügung.

Alles in allem also eine gewaltige Streitmacht und, wie Admiral Jachino in seinem Buch «Gaudio e Matapan» schreibt, «eine an Zahl und Güte jeder der beiden Gruppen von Schlachtschiffen überlegene Flotte, die die briti-

sche Admiralität aus der Nordsee abgezogen und in den Häfen Gibraltar und Alexandria stationiert hatte». Jachino fügt hinzu, sie wäre noch ebenso stark wie die englische gewesen, wenn sich die beiden Geschwader von Gibraltar und Alexandria hätten vereinigen können. Das aber war alles andere als einfach und ist auch in der Tat nie geschehen. Das italienische Oberkommando kann sich deshalb nicht damit entschuldigen, dass ein Kampf bei ungleichem Stärkeverhältnis untunlich gewesen wäre – war doch der Gegner schwächer!

Warum also wurde nicht gekämpft? Bernotti glaubt zu wissen, dass «die italienische Flotte am 11. November auf Grund eingegangener Nachrichten über die Bewegungen des Feindes zum Auslaufen bereit war». Er folgert daraus, dass man die Absicht hatte, den Gegner anzugreifen, aber einen günstigen Augenblick: abwarten wollte.

Die allgemeinen Wendungen, in denen sich Bernotti zu dieser Frage äussert, lassen seine These wenig überzeugend erscheinen. Man hat den deutlichen Eindruck, dass das jammervolle Geschehen verschleiert werden soll.

Geradezu erschütternd sind die Enthüllungen Bragadins, der auf Grund seiner Verwendung beim Marineoberkommando viel weiss. Schon am 7. November, schreibt er, sei man über das Auslaufen des englischen Geschwaders aus Gibraltar in östlicher Richtung unterrichtet gewesen. Ebenso wusste man, dass auch das Geschwader von Alexandria «mit drei Panzerkreuzern und einem Flugzeugträger» in westlicher Richtung ausgelaufen war. Er fügt hinzu, am folgenden Tage, dem 8. November, habe die Luftaufklärung um die Mittagszeit einen Geleitzug mit Kurs auf Malta ausgemacht; später, gegen Sonnenuntergang, sei auch die britische Flotte südlich dieses Geleitzuges gemeldet worden. Am 8. November seien die Geschwader von Alexandria und Gibraltar auf dem Rückwege zu ihren Ausgangshäfen gesichtet worden. Am 10. November stellten Pantelleria und Pinosa signalisierende englische Flotteneinheiten fest; Aufklärer meldeten feindliche Kriegsschiffe östlich Malta.

Aber trotz dieser Fülle aufschlussreicher Nachrichten scheint Bragadin noch immer im Zweifel gewesen zu sein, da er abschliessend schreibt:

«Kurzum, wenn die Engländer es nicht selbst nach dem Kriege geschildert hätten, würden wir nie erfahren haben, was sie alles in diesen Tagen unternommen hatten.» Auch Bragadins Unschuldsmiene vermag nicht darüber hinwegzutäuschen, dass es ja schliesslich genügen musste, zu wissen, dass die Engländer nicht zwecklos ausgelaufen waren. Es ist deshalb keineswegs gerechtfertigt, wenn Bragadin die Verantwortung für die «Nacht von Tarent», wie er diese militärische Katastrophe dramatisch bezeichnet, «der Armseligkeit unserer Luftaufklärung» zuschreibt. Die Luftwaffe tat das ihre, wenn auch unzureichend und ungenau. Vollständig aber versagte die Marine durch ihr passives Verhalten gegenüber der Angriffslust des Feindes.

Auch Admiral Jachino erblickt in der Luftwaffe den Sündenbock. Er bemerkt darüber in seinem Buch, dass sich im Unglück von Tarent auch die mangelhafte Organisation unserer Grossraum-Aufklärung gezeigt habe. Nur infolge dieses Versagens habe sich die «Illustrious» mit ihren Begleitschiffen bis auf 170 Meilen Tarent nähern können, ohne von der Luftaufklärung festgestellt zu werden.

Das ist nicht ganz zutreffend.

Die Geschichte macht Admiral Brueys, der die Flotte Napoleons befehligte, zum Vorwurf, dass er ohne die notwendigen Aufklärungsmassnahmen zu treffen, in der Bucht von Abukir vor Anker geblieben sei. So konnte es kommen, dass Nelson am 1. August 1797 völlig überraschend in der Bucht von Abukir erschien und die französische Flotte vernichtete. Genau den gleichen Fehler kann man Admiral Campioni, dem Vorgänger Jachinos, vorwerfen. Auch er schloss sich in der Bucht von Tarent ein und versäumte die unerlässlichen Sicherheitsmassnahmen: Vorpostenkreuzer auf hoher See und Luftmeldedienst. Ungemeldet und ungestört konnten die Engländer erscheinen. Mit Recht äussert Admiral Da Zara in seiner Veröffentlichung «Pelle d' Ammiraglio» eine viel schärfere Kritik.

Und weshalb die Lücke in der Fesselballon-Sperrkette und im Torpedofangnetz? Zahlreiche dieser Fesselballons, bemerkt Bernotti, habe vor geraumer Zeit ein starker Wind weggerissen. Die Lücke des Torpedonetzes wiederum wurde nicht geschlossen, obwohl zu diesem Zeitpunkt, wie er selbst feststellt, 2'900 Meter Fangnetze in den Magazinen zur Verwendung bereitlagen. Warum wurden sie nicht eingebaut? Es gibt einfach keine Ent-

schuldigung für soviel Saumseligkeit, Nachlässigkeit oder Fahrlässigkeit bei der Errichtung eines Verteidigungssystems, für das die notwendigen Mittel zur Verfügung standen. Der Krieg währte bereits fünf Monate; alles, was zur Steigerung der Offensiv- und Defensivkraft dienen konnte, hätte bereits getan sein müssen. Gewiss wird man sich voller Mitleid an Admiral Campioni erinnern, der während des blutigen Bürgerkrieges nach einem Monsterprozess hingschlachtet wurde; sein tragisches Ende macht uns geneigt, mit Schweigen über ihn und sein Wirken hinwegzugehen. Die Wahrheit jedoch erfordert die Feststellung, dass seine Tätigkeit als Höchstkommandierender der Marine nicht ohne schwere Fehler war. Verwunderlich ist, dass er nach Tarent, das für ihn eine Niederlage, auf jeden Fall aber ein Misserfolg grossen Ausmasses war, bei dem er drei von den sechs ihm unterstellten Panzerkreuzern verloren hatte, auf einen noch verantwortungsvolleren Posten berufen wurde: am 10. Dezember 1940 wurde er zum Stellvertretenden Chef des Admiralstabes ernannt. Damit wurde er der eigentliche Leiter aller Marine-Operationen, da der Admiralstabschef selbst als Unterstaatssekretär durch seine politischen Aufgaben voll in Anspruch genommen wurde.

Fünftes Kapitel

DER FRIEDHOF DER SCHIFFE

Vor der tragischen Nacht des 11. November 1940 fuhren die Geleitzüge, die Mannschaften, Waffen, Lebensmittel, Munition und Brennstoff nach Libyen brachten, unter dem Schutz schwerer Seestreitkräfte. Alle diese Schiffe gelangten unversehrt nach Zeitplan ans Ziel. Zwischen Ende Juli und Anfang August 1940 war einer der grössten Geleitzüge, die während des letzten Krieges die Wasser des Mittelmeers durchpflügten, unter dem Schutze von 62 Marine-Einheiten unterwegs: 11 grosse Dampfer voll von Truppen und Kriegsmaterial für Heer und Luftwaffe, gedeckt durch 11 Kreuzer, 23 Torpedojäger, 14 Torpedoboote und ebensoviele Unterseeboote. Alle kamen ans Ziel.

Wenige Wochen zuvor hatte die ganze Flotte eine ähnliche Aufgabe übernommen. Es handelte sich um mehrere Motorschiffe, die am Abend des 6. Juli unter dem Schutz zahlreicher Torpedojäger aus Neapel ausgelaufen waren. Nach Passieren der Meerenge von Messina wurde dieser Geleitzug von den Kreuzern «Bande Nere» und «Colleoni» eingeholt. Im Westen, gegen Malta, befanden sich 9 Kreuzer. Gegen Osten, Richtung Alexandria, deckten drei Panzerkreuzer. Torpedojäger-Geschwader bildeten die Vor- und Nadihut und übernahmen den Nahschutz. Schliesslich hielten sich noch 11 Unterseeboote zum Eingreifen bereit. Das Ganze bil-

dete einen unangreifbaren quadratischen Block von Schiffen, der obendrein durch hunderte von Schiffsflak gesichert war.

Auf diese Weise wurden die Verbindungswege zur vierten Küste Italiens offengehalten. Libyen selbst war durch diese Nachschubkette fest mit dem italienischen Mutterlande verankert. Dank dieser Massnahmen gab es bis Ende November 1940 keinen einzigen Schiff brüchigen; kein Tropfen Benzin, kein Gramm Kriegsmaterial ging verloren. Nach Tarent aber begannen die Hekatomben. Motorschiffe, Tanker und Dampfer traten auf gut Glück die Überfahrt an. Die Deckung war, wenn überhaupt vorhanden, oft nur angedeutet. Bei aller Tragik mutet es geradezu komisch an, dass beispielsweise drei Torpedojäger kleinsten Tonnengehaltes einen Geleitzug von nicht weniger als fünf schwer beladenen Dampfern schützen sollten. Keines dieser Schiffe kam ans Ziel. Sie wurden in der Nacht vom 16. auf den 17. April 1941 von vier grossen Zerstörern versenkt.

Es war ein gewolltes Unglück, das mit etwas Umsicht oder gutem Willen hätte vermieden werden können. Tatsächlich war man von dem Einlaufen der vier Zerstörer in Malta unterrichtet; deutsche Luftaufklärer aus Sizilien hatten sie bereits am 13. in La Valetta festgejtellt und sofort dem Marinekommando Messina gemeldet. Noch am selben Nachmittag, und zwar genau 17.25 Uhr, hatte Messina an den Admiralstab in Rom dieses wichtige Erkundungsergebnis weitergegeben. Trotzdem liess man, wie wenn der deutschen Meldung keine Bedeutung zukäme, die fünf Dampfer am Abend aus Neapel mit Kurs Tripolis auslaufen.

Von unseren acht Schiffen blieben nur elende Reste übrig. Von den Besatzungen ertranken 600. Rom erhielt hierüber keine unmittelbare Meldung, da der Blitzangriff der Engländer die Funkstationen sofort ausgeschaltet hatte. Es war reiner Zufall, dass ein deutsches Flugzeug am nächsten Morgen diesen Meeresteil überflog, unter sich die Trümmer erblickte und Alarm gab.

Am 24. Mai desselben Jahres ereilte die «Conte Rosso» ihr Geschick. Der grosse Überseedampfer war mit 2'732 Soldaten verschiedener Waffengattungen und Verbände, vornehmlich Studenten, um 4 Uhr früh in Neapel in See gegangen. Um 16 Uhr war die Meerenge von Messina durch-

fahren worden; um 20.35, etwa 15 km von Syrakus entfernt, wurde die linke Seite des Schiffes von zwei U-Boot-Torpedos aufgerissen. Die eingeschifften Soldaten und die Besatzung verliessen mit dem Ruf «Es lebe Italien! Es lebe der König! Es lebe der Duce!» das sinkende Schiff.

Wenn es wahr ist, dass die letzte Stunde die erhabenste des ganzen Lebens ist, weil in ihr der Mensch sein innerstes Wesen rein und unverstellt offenbart, dann war jeder Einzelne von den Dreitausend der «Conte Rosso» ein Held. Während der Tod seine Ernte hielt, sangen die Überlebenden ohne Unterlass.

Am nächsten Tag wurden 248 Leichen geborgen. Von weiteren 964 Männern hat man nie mehr etwas gehört, 1'520 konnten sich retten. Die grosse Zahl von Menschen an Bord der «Conte Rosso», von der Bedeutung eines solchen Schiffes ganz abgesehen, hätte wohlüberlegte Vorsichtsmassnahmen erfordert. Die Engländer hätten zweifellos ohne Bedenken für die Sicherung eines solchen Transportes ihre ganze Flotte eingesetzt. Der unmittelbare Geleitschutz der «Conte Rosso» aber bestand aus 3 Torpedojägern (2 Kreuzer und 3 weitere Torpedojäger folgten in einem so grossen Abstand, dass sie ihrer Sicherungsaufgabe nicht gerecht werden konnten).

Kaum zehn Tage darauf traf am 3. Juni 1941 die Dampfer «Montello» und «Beatrice», die mit weiteren 5 Schiffen von Neapel nach Tripolis unterwegs waren, das gleiche Schicksal. Im Ganzen waren es also 7 Schiffe, zu deren Schutz lediglich 2 Torpedojäger und 2 Torpedoboote zur Verfügung standen.

Ihr Untergang kann niemand überraschen. Es wäre ein Wunder gewesen, wenn ein so schlecht zusammengesetzter und von nur 4 kleinen Einheiten verteidigter Geleitzug sein Ziel erreicht hätte. Was erwartete man denn von den begleitenden Einheiten, denen Aufgaben zugemutet wurden, die ihre Kräfte weit überstiegen? Der Geleitzug und seine Sicherungskräfte wurden am 3. Juni, 15 Uhr, von nur 5 Bombern überraschend angegriffen. Der Dampfer «Montello» flog mit seiner ganzen Munitionsladung in die Luft. Die «Beatrice», die schwer getroffen worden war, trieb den ganzen Nachmittag und die ganze Nacht bis 7 Uhr früh, bis keine Rettungsmöglichkeit mehr bestand.

Es ist kaum zu glauben, dass sich ein solches Drama am hellichten Tage abspielen konnte, eine Flugviertelstunde nur von der Insel Pantelleria ent-

fernt, auf der sich ein besetzter Jagdflugplatz befand. Von dort hätten so viele Maschinen aufsteigen können, wie notwendig gewesen wären, um die 5 Bomber zu vertreiben und den Geleitzug auch weiterhin zu schützen.

Dann begann die Jagd auf die besten Schiffe der italienischen Handelsmarine. Als erste wurde am 20. August, 22.55 Uhr, die «Esperia» in den Gewässern von Tripolis in Sicht des Leuchtturms versenkt. Ihr folgten die «Neptunia», die «Oceania» und die «Marco Polo»; alle vier zählten zu unseren besten Überseedampfern. Sie waren alle mit Truppen vollgestopft.

Über den Untergang der «Gritti» und der «Barbaro», der nächsten Opfer, finden wir im Tagebuch Cavalleros die Bemerkung: «Verlust der «Gritti» und der «Barbaro». Man ist dabei, die Ladung wenigstens teilweise zu retten. Der Duce ist besonders von dem Verlust an Menschenleben schmerzlich betroffen.»

Beide Dampfer waren am späten Abend des 1. September von Neapel Kurs Tripolis ausgelaufen. Mit ihnen hatten die «Rialto», die «Veniero» und die «Pisani» die Reise angetreten. Alle fünf hatten die fünf Torpedojäger «Da Recco», «Freccia», «Folgore», «Dardo» und «Strale» als Schutz.

Der Geleitzug befand sich nach Durchfahrt der Meerenge von Messina auf Höhe von Kap Spartivento, als er von einigen Torpedoflugzeugen angegriffen wurde, die die «Barbaro» und die «Gritti» trafen. Die erste flog sofort in die Luft. Die zweite ging nach wenigen Stunden unter; es ist nicht wahr, dass Teile der Ladung gerettet werden konnten: alles versank in der Tiefe. Das Unglück machte überall grössten Eindruck; vielleicht wurde auch der Gefallenen gedacht, im Übrigen aber geschah gar nichts!

Welche Lehre war aber nun wirklich aus dieser Kette von Katastrophen zu ziehen? Eins war klar: der Schutz der Geleitzüge musste verstärkt werden. Die Mittel dazu waren vorhanden. Es wird im Folgenden dargestellt, wie oft die italienische Schlachtflotte in den Jahren 1940, 41 und 42 auslief, um die englischen Kriegsschiffe zu stellen, die ihre Geleitzüge im Mittelmeer sicherten. Diese Unternehmungen waren, um die Wahrheit zu sagen, völlig überflüssig, da nie etwas dabei herauskam. An Stelle dieser nutzlo-

sen Vorstösse, die lediglich grosse Mengen Betriebsstoff kosteten, hätte man besser, dem Beispiel der englischen Flotte folgend, die Tanker und Dampfer geschützt. Unser Geleitschutz wurde aber nicht nur nicht verstärkt, sondern sogar noch weiter eingeschränkt. So wurde beispielsweise der Dampfer «Oriani», der am 10. September von Suda nach Benghasi unterwegs war, von einem einzigen veralteten und wenig gefechtsfähigen Torpedoboot begleitet; es fiel wirklich nicht ins Gewicht, ob dieses Schiff die «Oriani» begleitete oder nicht. Das sollte sich schon am nächsten Tage herausstellen, als drei englische Bomber ohne jede Schwierigkeit den Dampfer beschossen. Kein Wunder, dass die Besatzung ihr Schiff im Stich liess! Wenn man den Laderaum voll Munition und Benzin hat wie die «Oriani» und so schlecht geschützt wird, besinnt man sich nicht lange, wenn auch im Augenblick die wirkliche Lage keinen Anlass zu überstürzten Entschlüssen bietet.

Wie der Krieg geführt wurde, veranschaulichen folgende Vorgänge, die sich bei der Versenkung der «Neptunia» und der «Oceania» abspielten.

Diese beiden grossen Motorschiffe verliessen zusammen mit der «Vulcania» am 16. September, 19.30 Uhr, Tarent. Zumindest in einem solchen Fall, in dem eine ganze Division mit allem Zubehör transportiert wurde, durfte man erwarten, dass die in Tarent liegende Flotte den Geleitzug bis zu seinem Bestimmungshafen begleiten würde. Doch nur die Transportschiffe liefen aus, während die Panzerkreuzer und Kreuzer untätig in Tarent verblieben. Als Schutz wurden lediglich 4 Torpedojäger zugeteilt.

Am Morgen des 18. September torpedierte um 4.15 Uhr ein englisches Unterseeboot in der Nähe von Homs die «Neptunia» und die «Oceania». Die «Vulcania» entkam mit Volldampf. Dasselbe Unterseeboot kehrte dann fünf Stunden später, um 8.50 Uhr, als es schon heller Tag war, zurück. Es stellte fest, dass die «Oceania» sich noch über Wasser hielt, während die «Neptunia» bereits untergegangen war, und dass immer noch ausgebootet wurde. In einem neuen Angriff erledigten zwei Torpedos den Dampfer endgültig. Das Ende des Dramas war der Verlust von zwei Riesenschiffen und 500 Menschen.

Unsere Schiffe waren also kurz vor dem Einlaufen, das von den Küstenbatterien, der Marine und der Luftwaffe hätte gesichert werden müssen, eine leichte Beute des Feindes geworden. Der Verlust war insofern besonders belastend, als die «Oceania», die die ersten Torpedoschüsse gut ausgehalten hatte, hätte gerettet werden können, wenn sie nicht nochmals torpediert worden wäre.

General Bastico, Oberbefehlshaber in Nordafrika, war empört über den Vorfall. Er schrieb an das Marineministerium unter dem 2. Oktober 1941: «Dem Bericht habe ich entnommen, dass die Abwehrkräfte der Marine und der Luftwaffe, über die das Marinekommando Libyen verfügt, übervorsichtig eingesetzt wurden. In diesem Sinne habe ich das Marinekommando aufgefordert, in Zukunft wohl umsichtig, zugleich aber auch energisch und entschlossen zu handeln. Eigenschaften, an denen es ihm, um die Wahrheit zu sagen, einigermassen fehlt.»

Admiral Riccardi, Unterstaatssekretär der Marine und Chef des Admiralstabes, antwortete am 13. Oktober. Die Antwort war eine nicht misszuverstehende Strafpredigt, ihr Sinn etwa folgender: Kümmern Sie sich (er nannte ihn «Sie»!) um Ihre Angelegenheiten und um Ihre Truppen. Für die Marine sind wir da; das Marinekommando von Libyen untersteht Rom, dem allein ein Urteil darüber zusteht. Diesem «offiziellen» Schreiben lag jedoch ein persönlicher Brief an den «lieben Bastico» in freundschaftlichem und honigsüßem Tone bei (das «Sie» war darin durch das herzliche «Du» ersetzt), der mit den Worten schloss: «Wollen wir nicht die dienstlichen Briefe aus unseren Akten streichen? Ich bin sicher, dass Du mir in diesem Sinne deponieren wirst.» Mit anderen Worten hiess das: Widerrufe, . . . oder! Was nützt es dir, dich mit uns zu verfeinden?

Die zustimmende Antwort traf umgehend ein. Auf die dienstliche Behandlung wurde verzichtet und die Tragödie der «Neptunia» und der «Oceania» stillschweigend ad acta gelegt.

Am gleichen 18. September, ja fast zur selben Stunde wie die eben geschilderte Katastrophe, ereignete sich eine andere, nur drei Meilen von Marsala entfernt. Hier war ein langsamer Geleitzug, aus 3 Dampfern und 1 Tanker bestehend, unterwegs. Ein feindliches Unterseeboot torpedierte 4.30 Uhr die «Col di Lana» mittschiffs.

Damit gingen an einem einzigen Tage drei für Libyen eingesetzte Transportschiffe mit 45'000 t verloren.

Ende September 1941 schrieb Graf Ciano in sein Tagebuch: «Gespräch mit Admiral Ferreri. Er ist besorgt um das Schicksal Libyens, wenn die Verluste unserer Handelsmarine im Ausmass des September weitergehen würden. In der Vergangenheit hat der Prozentsatz der verlorenen Schiffe höchstens 5 v. H. betragen, im September sind wir bereits bei 18 v. H. angelangt. Wie alle Marineoffiziere ist auch Ferreri ein fanatischer Deutschenhasser.»

Zunächst ist es ausgesprochen geschmacklos, wenn sich ein Aussenminister mit hohen Offizieren, die nicht seinem Ministerium angehören, über Dinge ausspricht, die ihn nichts angehen. Weiter aber war diese «antideutsche» Bemerkung, wenigstens in diesem Augenblick, ganz unangebracht. Deutschland traf keinerlei Schuld an den italienischen Katastrophen auf dem Meere. Es waren nicht die Deutschen, die die Geleitzüge regelten, ihre Auslauf- und Ankunftszeiten, die Häfen, in die sie einzulaufen hatten, und den Schutz, der ihnen mitgegeben werden sollte. Zudem waren es ja auch nicht die Deutschen, die unsere Schiffe versenkten! Sie waren nicht für den Einsatz unserer Flotte, ihre Operationen und Manöver verantwortlich. All das war ausschliesslich Sache unseres Admiralstabes, dem Admiral Ferreri als einer der Hauptverantwortlichen angehörte. Sein Vorgesetzter war der Unterstaatssekretär und Stellvertretende Chef des Admiralstabes, Admiral Sansonetti, der mit bemerkenswerter Geschicklichkeit, wie Ciano selbst erzählt, die Versenkungsziffern feindlicher Schiffe in den offiziellen Tagesberichten zu erhöhen pflegte, «weil es wirkungsvoller war». Hinter Sansonetti kam auf der «grossen Kommandobrücke», wie der Saal im Marineministerium hiess, in dem die Lagevorträge gehalten wurden, als nächster der erwähnte Ferreri.

Der November 1941 war für unsere Marine ein schrecklicher Monat. In dieser Zeit stiegen unsere Verluste auf eine entsetzliche Höhe: 13 Dampfer wurden versenkt, viele andere beschädigt, der Rest musste in den nächstgelegenen Häfen Zuflucht suchen. Das Meer wurde buchstäblich von italieni-

schen Schiffen gesäubert. Man vermag kaum zu glauben, dass diese ganze Unglücksserie das Werk von nur 2 kleinen Kreuzern und 2 Zerstörern aus Malta war. Diese wenigen Schiffe gefährdeten den Weg nach Libyen, indem sie in fast alle Geleitzüge einbrachen. War es tatsächlich ganz unmöglich, diesen 4 kleinen Einheiten ihr Handwerk zu legen? Die Luftwaffe hat man angeklagt, dass sie nicht die Luftherrschaft über Malta erkämpft habe. Wie aber wäre die Marine von der überaus schweren Schuld freizusprechen, Soldaten und wertvolles Kriegsmaterial ungeschützt auf See geschickt zu haben? Einer Schuld, die immer schwerer wurde, je weniger man aus den vorausgegangenen Unternehmungen gelernt hatte?

Die englischen Freibeuter waren die bescheidenen 5'000 t-Kreuzer «Aurora» und «Penelope» und die Zerstörer «Lively» und «Lance». Am 9. November trafen sie in Höhe von Syrakus auf 7 italienische Dampfer, die Kurs auf Libyen hielten. Ihre Vernichtung erforderte nicht mehr als fünf Minuten. Alles, was von ihnen auf dem Meere zurückblieb, waren die Hilferufe der Schiffbrüchigen, die Schreie der Verwundeten und das Stöhnen der Sterbenden, hohe Flammensäulen, Explosionen und Trümmer in einer Wolke von Rauch. Das Schutzgeleit hatte aus 6 (!) Torpedojägern bestanden (2 davon wurden versenkt, 2 schwer beschädigt und nur 2 konnten sich retten). Die Kreuzer «Trento» und «Trieste» mit 4 weiteren Torpedojägern, die hinter dem Geleitzug zu dessen Schutz fuhren, machten kehrt und entfernten sich. Der Admiral entschloss sich, wie es hiess, zu dieser Massnahme, weil er, im Gegensatz zu den Engländern, keine Radargeräte besass. Dafür aber schien der Mond und die Sicht war gut. Ausserdem hatten unsere Schiffe 20,3 cm Kanonen, waren also artilleristisch stärker als der Gegner, dessen Geschütze nur ein Kaliber von 15,2 cm hatten. Das reine Stärkeverhältnis (ohne Einbeziehung des unmittelbaren Geleitschutzes) war 6 : 4. Irgendetwas also hätte sich schon tun lassen, wenn der Admiral nur etwas mehr Mut bewiesen hätte.

Es wurde auch geltend gemacht, dass die Kreuzer «Trieste» und «Trento» nicht mit «geeigneter Munition für einen solchen, in der Vorkriegszeit nicht vorgesehenen nächtlichen Artilleriekampf ausgerüstet seien.» Man glaubt zu träumen, wenn man diese Worte liest. Eine sonderbare Auffassung, dass der Krieg nur bei Tage möglich und mit Einbruch der

Dämmerung zu unterbrechen sei! Und wie kann man weiter behaupten, dass ein Nachtkampf früher «nicht vorgesehen» gewesen sei? Hatte die Skagerrak-Schlacht, um nicht weiter zurückzugreifen, nicht etwa am Nachmittag des 31. Mai 1916 begonnen und sich den ganzen Abend und die folgende Nacht hindurch in erbitterten Kreuzerkämpfen hingezogen?

Bei ihren erfolgreichen Fahrten kreuz und quer durch das Mittelmeer trafen die bereits erwähnten Einheiten aus Malta am Nachmittag des 24. November auf die Dampfer «Maritza» und «Procida» und ihre beiden Begleit-Torpedoboote. Sie hatten Truppen und kostbares Material an Bord, darunter eine grosse Anzahl gepanzelter Autos.

Der Kreuzer «Penelope» eröffnete um 15.45 Uhr das Feuer.

Die beiden italienischen Torpedoboote standen etwa eine halbe Stunde im Feuer. Sie versuchten auch, den Geleitzug in einer Rauchwolke der Sicht zu entziehen, brachen aber bei der Aussichtslosigkeit des Kampfes das Gefecht ab, um sich ihrer sicheren Versenkung zu entziehen. Um 16.30 Uhr sahen die Engländer erst den einen und zehn Minuten später den anderen unserer Dampfer explodieren. Aber auch sie kümmerten sich nicht um die Schiffbrüchigen, da sie Befehl hatten, nach einer Fahrt von über 36 Stunden mit äusserster Kraft eiligst nach Malta zurückzukehren. So wenigstens lautete der dienstliche Bericht.

Von den Besatzungen und den eingeschifften Soldaten der «Maritza» und der «Procida» weiss man bis heute nichts.

Der 1. Dezember 1941 war für die vier Korsaren aus Malta ein Grosse Jagdtag. Um 3 Uhr nachts stiessen sie auf den Dampfer «Adriatico». Der englische Bericht meldet, dass die «Aurora» das Feuer mit einer Warnsalve eröffnete. Dreimal wurde das Signal gegeben: «Alle Mann von Bord». Als daraufhin nichts geschah, wurde eine weitere Breitseite abgegeben, die ins Ziel traf. Auf ein neues Signal stoppte die «Adriatico». Der englische Kommandant Agnew beabsichtigte, der Besatzung fünfzehn Minuten Zeit zu ihrer Rettung zu lassen. Als jedoch kurz danach, 3.15 Uhr, die «Adriatico»

mit der Bugkanone das Feuer eröffnete, wurde sie auf kürzeste Entfernung in Brand geschossen. Um 4 Uhr explodierte der Dampfer.

Die «Adriatico», die am Abend des 29. November aus Argostoli ausgelaufen war, hatte 2'300 Fässer Benzin an Bord. Man kann sich leicht vorstellen, was ein Schiffbruch mitten in der Nacht, unter solchen Umständen, zwischen Feuer und Flammen bedeutete. Die Besatzung übertraf sich selbst in ihrer stolzen Haltung: keiner stieg auf die Rettungsboote des englischen Zerstörers über.

Nach Versenkung der «Adriatico» fuhr die Vierergruppe von Malta mit Volldampf in südlicher Richtung. Zwei Trümpfe lagen für sie noch im Spiel, zwei sichere Stiche: der Tanker «Mantovani» und der Torpedojäger «Da Mosto». Die offizielle englische Meldung besagt: «Der Tanker «Iridio Mantovani» von 10'400 t mit einer Ladung von je 3'000 t Benzin, Schweröl und Flugzeugbenzin und personellem Nachschub für die Streitkräfte in Libyen wurde schliesslich eine Beute der Gruppe K.» (Mit Gruppe «K» bezeichneten die Engländer die zwei Kreuzer und die zwei Zerstörer aus Malta). Sie trafen auf unsere Schiffe am 1. Dezember, gegen 18 Uhr, 60 Meilen von Tripolis entfernt. Der Torpedojäger «Da Mosto» explodierte binnen 7 Minuten, während die «Mantovani» zwei Stunden später in die Luft flog.

Tags zuvor hatten fünf oder sechs «Blenheim»-Maschinen die Dampfer «Capo Faro» und «Iseo» angegriffen, die in Begleitung eines Torpedobootes von Brindisi nach Benghasi unterwegs waren. Der Erfolg war, dass auch die «Capo Faro» in die Luft flog.

Am 9. Dezember wurde der Dampfer «Veniero», der von Benghasi in Begleitung des Torpedobootes «Centauro» zurückfuhr, von einem feindlichen Unterseeboot versenkt. Zwei Tage darauf ereilte das gleiche Schicksal den Dampfer «Calitea», der unter dem Schutz eines Torpedojägers nach Benghasi ausgelaufen war. Wahrscheinlich wurde das Schiff sogar von demselben Unterseeboot torpediert.

Am 13. Dezember wurden die Dampfer «Del Greco» und «Filzi» versenkt. Hierzu notiert Cavallero:

«Versenkung der «Del Greco» und der «Filzi». Irgendetwas scheint faul gewesen zu sein.» Und weiter: «Versenkung der «Filzi» und ein abgehörtes

deutsches Telefongespräch: Es ist eine Schweinerei, dass die Italiener ihre Geleitzüge beim Einlaufen in die Häfen nicht überwachen!»

Am selben 13. Dezember wurden die Kreuzer «Da Barbiano» und «Di Giussano», die ebenfalls Benzin für Libyen geladen hatten, überrascht und vollkommen zerstört. Auf diese Weise gingen innerhalb weniger Stunden zwei Kreuzer und zwei Transporter verloren. Mit ihnen Panzer und Brennstoff, der für eine mehrmonatige Schlacht ausgereicht hätte. Admiral Somigli, damals wie heute an hoher Stelle im Marineministerium, erklärte Graf Ciano diese Verluste höchst eigenartig. Nach seiner Auffassung handelte es sich um eine Psychose, um einen «Minderwertigkeitskomplex» unserer Marine gegenüber dem Feind. Mit anderen Worten um eine moralische Zwangsvorstellung und Neurose, eine Lähmung des Zentralnervensystems. Ein typischer Fall also für Neurologen!

Ciano selbst bemerkt dazu: «Was in der Marine vor sich geht, ist einfach nicht zu begreifen, wenn man nicht mit Somigli an einen Minderwertigkeitskomplex unserer höheren Stäbe glauben will, der jegliche Aktivität lähmt.»

Diese psychoanalytische Auslegung unserer Katastrophen auf dem Meere zeugt von einer geradezu unglaublichen Naivität! Zudem stellt sie eine Beleidigung unserer kämpfenden Truppe dar, die Erfahrung und Mut sich nicht erst von ihrem Gegner anzueignen brauchte. Niemand kann uns weismachen, dass der Admiralstab unter unbewussten Trieben und Komplexen litt, wenn es galt, Befehle zu erteilen, Telegramme an die Schiffe auf Fahrt zu senden oder ihre Reisewege in die Karte einzutragen. (Ganz ohne Komplex war der Admiralstab allerdings nicht, wie die deutschfeindliche Einstellung beweist, zu deren Wortführer sich Admiral Ferreri bei Ciano gemacht hatte.) Die psychoanalytische Erklärung für eine Befehlserteilung, die sehr häufig zum Untergang der von ihr betroffenen Schiffe führte, wäre denn doch zu primitiv. Ganz andere Motive müssen entscheidend gewesen sein. Auf keinen Fall aber waren es die, welche Admiral Somigli anführt!

Vielleicht fürchtete man von einem gewissen Zeitpunkt an, dass die Dinge zu weit gelaufen seien. Zuviele Menschen lagen auf dem Grunde des Meeres, zu schwer waren mit der Zeit die Verluste unserer Handelsmarine

geworden. Unermessliche Mengen von Waffen, Munition, Transportmitteln, Treibstoff und Lebensmitteln hatten das Meer oder die Flammen verschlungen. Ausserdem bedurfte es wirklich nicht des Genies eines Napoleons, um zu erkennen, dass es unbedingt nötig war, die Seestrassen besser zu sichern. Aus diesem Grunde entschloss sich der Chef des Admiralstabes endlich, die ganze Flotte zum Schutze der Geleitzüge auslaufen und sie bis in die Bestimmungshäfen begleiten zu lassen. Auf Grund dieser neuen Entschlüsse verliessen am 16. Dezember 1941 vier grosse Dampfer, «Pisani», «Monginevro», «Napoli» und «Ankara» den Hafen von Neapel. Sie waren mit Truppen und Nachschubmaterial vollgeladen. Die drei ersten waren nach Tripolis, die «Ankara» nach Benghasi bestimmt. Acht Torpedojäger hatten den Nachtschutz. Nadi Verlassen der Meerenge von Messina kreuzte auf der Westseite der Panzerkreuzer «Duilio» mit 3 Kreuzern und 3 Torpedojägern auf. Auf der Ostseite sicherten die Panzerkreuzer «Littorio», «Doria» und «Giulio Cesare» mit 2 Kreuzern und 10 Torpedojägern. Ausserdem stand eine angemessene Zahl von Unterseebootjägern an den hierfür geeigneten Plätzen. Schliesslich befanden sich noch deutsche und italienische Jagdflugzeuge über dem ganzen Verband. Die Kapitäne und Mannschaften der Dampfer, die schon so oft tödlichen Gefahren ausgesetzt gewesen waren, sahen zweifellos dieses Kräfteaufgebot mit Erstaunen. Vielleicht fragten sie sich auch, ob ihre Sinne sie nicht täuschten.

Die Fahrt dauerte drei Tage; am 19. November waren alle Schiffe ohne jeden Verlust in ihre Bestimmungshäfen eingelaufen.

Diesem glückhaften Unternehmen folgte bald ein weiteres. Nach fünfzehn Tagen, am 3. Januar 1942, liefen 6 Motorschiffe aus. Auch sie standen unter dem Schutze von 3 Panzerkreuzern, 7 Kreuzern, 19 Torpedojägern und 4 Torpedobooten mit den entsprechenden U-Bootjägern und Jagdfliegern. Auch dieser Geleitzug gelangte ohne jeden Verlust an sein Ziel. Das Wunder der ersten Kriegsmonate, das gänzliche Ausbleiben von Verlusten, schien sich zu wiederholen. Diese sanken jetzt auf einmal auf Null, nachdem sie in dauerndem Anstieg im November eine schreckenerregende Höhe erreicht hatten. Die Blockierung Italiens war durchbrochen und der Nachschub für Libyen lief den Anforderungen entsprechend.



Marschall Badoglio im Gespräch mit dem amerikanischen General Taylor am 7.9.1943



Admiralstabschef und Unterstaatssekretär im Marineministerium Riccardi



Admiral Leonardi trug die Verantwortung für die kampflose Übergabe der Festung Augusta an die Engländer



Admiral Pavesi und sein Stabschef Maffei, aufgenommen von den Engländern bei der Übergabe der Inselfestung Pantelleria



Admiral Maugeri mit Begleitung



Die Admirale Bergamini und Tachino



Admiral Massimo Gerosi, letzter Chef der Operationsabteilung der italienischen Marine, dessen Bruder im amerikanischen Spionagedienst tätig war

Diese Sicherheitsmassnahmen wurden, wie Admiral Bernotti in seinem Buch «La Guerra sui mari» feststellt, von einzelnen Marinestellen nicht gebilligt. Sie erklärten, «dass der Einsatz so vieler Kriegsschiffe in keinem Verhältnis zu der Grösse der Gefährdung durch den Gegner stände.»

Diese Feststellung entbehrte jedoch jeglicher Grundlage. Die feindlichen Unternehmungen hatten ja den ganzen Verkehr nach Libyen gestoppt. Wir mussten von den Engländern lernen! Während des ganzen Krieges durchfuhr kein englischer Geleitzug das Mittelmeer, auch wenn es sich nur um wenige Schiffe handelte, ohne von der ganzen, in Gibraltar und Alexandria verfügbaren Flotte begleitet zu werden. Die allerwichtigste Aufgabe der italienischen Marine musste sein, den Nachschub nach Libyen zu gewährleisten. War Nordafrika verloren, dann war ein Übergreifen des Kampfes auf das Mutterland unvermeidlich. Es konnte deshalb überhaupt keinen zu grossen Kräfteinsatz geben.

Bald war alles wieder beim Alten. Das Gros unserer Flotte wurde zurückgehalten und den Geleitzügen wurden ein oder zwei Torpedojäger oder Torpedoboote zugeteilt. Wie nicht anders zu erwarten, stiegen die Versenkungsziffern wieder an.

Damit begann eine neue Unglücksserie.

Das Kühlschiff «Perla» eröffnete den Reigen. Es war am 5. Januar 1942 um 2.30 Uhr nachmittags von Tripolis mit Kurs Trapani ausgelaufen. Am 7. wurde es von einem englischen Torpedo getroffen und versenkt.

Fünfzehn Tage später schlug die Stunde für den Überseedampfer «Victoria». Er überführte ungefähr 1500 Soldaten und Offiziere nebst beträchtlichem Kriegsmaterial nach Libyen. Das Schiff wurde am 23. Januar 1942 von einigen englischen Flugzeugen überrascht, deren Torpedos den Rumpf des Schiffes aufriessen. Der Kommandant gab seiner Mannschaft den Befehl, sich in Sicherheit zu bringen. Er selbst blieb mit seinen Offizieren auf Deck und ging mit seinem Schiff unter.

Am folgenden 12. Februar wurde um 15 Uhr angesichts des kalabresischen Vorgebirges Punta Alice der Tanker «Lucania» (der sich als Alleingänger nach Tripolis auf See befand), von einem englischen Unterseeboot versenkt.

Sehr merkwürdig ist die Geschichte der «Ariosto». Das Schiff hatte Tripolis mit Kurs Trapani am 13. Februar 1942, 17.40 Uhr, verlassen. Es hielt sich abseits der Küste auf hoher See und hatte einen guten Teil seines Weges schon ohne Zwischenfall zurückgelegt. Nun berichtet der Kommandant des begleitenden Torpedojägers: «Am 14., 12.30 Uhr, erhielt ich vom Admiralstab den Befehl, längs der Küste des Golfes von Hammamet zu fahren. Befehl ist Befehl, und die «Ariosto» wurde angewiesen, an die Küste heranzufahren. Auf diesem Wege stiess sie auf ein dort liegendes englisches Unterseeboot, das sie versenkte. Trotz der Nähe der Küste und ungeachtet der Rettungsmassnahmen durch das Begleitfahrzeug kamen 198 Menschen ums Leben».

Ein weiteres Schiff, die «Tembien», war von Tripolis am 27. Februar 1942 mit einem Torpedojäger Kurs Palermo ausgelaufen. 20 Meilen von Tripolis entfernt, wurde es nach einer Fahrt von nur 2 Stunden 30 Minuten von einem feindlichen Unterseeboot versenkt.

Beängstigend wurden die Ausfälle im August 1942. In diesem Monat gingen gut 200'000 t Transportschiffsraum, ein Zehntel unserer gesamten Handelsflotte, verloren. Ein Zehntel, weil am 10. Juni 1940, am Tage unseres Eintritts in den Zweiten Weltkrieg, 1 Million 215'000 t Schiffsraum in fremden Häfen oder auf fernen Meeren überrascht wurde. Damit war der verfügbare Schiffsraum von 3 Millionen 396'000 t auf 2 Millionen 181'000 t gesunken.

Was vor allem überraschte, waren die geringen Mittel, mit denen die Engländer ihre gewaltigen Erfolge erzielten. Stets handelte es sich auf ihrer Seite nur um einige wenige Unterseeboote und Flugzeuge. Grossbritannien hatte um diese Zeit keine grossen Einheiten mehr im zentralen und östlichen Mittelmeer liegen. Dennoch konnten diese wenigen U-Boote und Flugzeuge aus der richtigen Bereitstellung unsere Frachter während der Überfahrt versenken.

Die Räume, in denen der Gegner angriff, lagen sehr oft in unmittelbarer Nähe unserer Flugplätze oder befestigten Häfen. Und gerade von diesen hätte sich der Feind doch eigentlich fernhalten müssen. Ich erinnere nur an den Fall der «Pilo», die am 17. August 1942 am helllichten Tag, bei herrlichem Wetter und strahlender Sonne etwas südlich von Pantelleria versenkt

wurde. Der Dampfer war von Trapani in Begleitung zweier Torpedojäger in See gegangen. Diese wurden ihrerseits von feindlichen Jägern (die den Torpedoflugzeugen beigegeben waren) mit Maschinengewehren beschossen, wobei etwa fünfzig Mann der Besatzung des Torpedojägers «Gioberti» verwundet wurden.

Keine Hilfe aber kam von der Insel Pantelleria!

Am 17. August wurde der Dampfer «Bixio», der aus Benghasi gemeinsam mit der «Sestriere», 2 Torpedojägern und 2 Torpedoboote ausgelassen war, in der Nähe seines Bestimmungshafens Navarrino versenkt.

Auch das Abenteuer der «Perseo» am 18. August beweist, wie oft der Erfolg des Feindes den merkwürdigsten Begleitumständen zuzuschreiben war. Die «Perseo» war am 16. August um 22 Uhr aus Bagnoli in Richtung Bona ausgelaufen und bereits in die unmittelbare Nähe der Küste von Algerien gelangt, als sie ein Befehl des Admiralstabes erreichte, sich in die Gewässer von Cagliari zurückzuziehen. Dazu bemerkt der Kommandant des Schiffes: «Um 2 Uhr, als ich mich schon in unmittelbarer Nähe des Leuchtturms von Ras Enghela befand, änderte ich den Kurs und steuerte mit Höchstgeschwindigkeit den Punkt 0 an.» Vor Kap Carbonara stiess der Dampfer auf ein feindliches Unterseeboot, das ihn um 9.25 Uhr mit einem Torpedo versenkte.

Mit sehr gesundem Urteil und nicht ohne einen gewissen Sarkasmus gibt der Kommandant von Cagliari, ein erfahrener Seemann, dem Admiralstab in seinem Bericht zu bedenken, dass es auch für den Fall einer plötzlichen Gefahr für die «Perseo» möglich gewesen wäre, «das Schiff mit irgendeiner Ausrede in einem tunesischen Hafen Schutz suchen zu lassen.» In diesen Worten lag ein, wenn auch verkappter, schwerer Vorwurf gegenüber dem Admiralstab. Aber was nützte das?

Die Aufzeichnungen Cavalleros in diesem Schicksals-Monat August lesen sich wie Kurzmeldungen während eines aufregenden Spiels:

«Wir haben die «Monviso» verloren . . . Nach diesem Verlust haben wir sofort die «Foscolo» entsandt. . . Sansonetti telefonierte, dass die «Pozzarica» getroffen wurde . . . Das auf ihr verladene Benzin, das wir an die

Küste abschleppen konnten, wird jetzt auf die «Sant' Andrea» verladen . . . Die torpedierte «Camperio» ist eine Beute der Flammen ... Der Dampfer «Istria» wurde versenkt. . . . Ebenfalls die «Dielpi» . . . Jetzt haben wir auch die «Sant' Andrea» verloren . . . Die Torpedierung der «Fassio» und der Verlust der «Abruzzi» wird mir gemeldet . . . Unbedingt nötig, sofort die «Sportivo» und die «Bianchi» auslaufen zu lassen ... Der Feind hat den Geleitzug «Padelmi», «Sportivo», «Bianchi» . . . angegriffen.»

Der Tanker «Picci Fassio» war am 22. August, 17 Uhr, aus Livorno über Messina nach dem Piräus gelaufen, wo er am 29. August eintraf. Von dort fuhr er gemeinsam mit einem anderen Tanker, der «Abruzzi», um Mitternacht nach Tobruk. Zwei Torpedoboote geleiteten beide. In der Nähe von Derna wurde in der Nacht vom 1. auf den 2. September zuerst die «Abruzzi» und anschliessend die «Fassio» bei prächtiger bengalischer Beleuchtung von Bombern und Torpedoflugzeugen angegriffen.

Ein unheimlicher Fluch schien auf unseren Tankern zu lasten. Das Benzin verbrannte unterwegs, statt unseren motorisierten Fahrzeugen, Panzern und Flugzeugen in Nordafrika zu dienen. Tatsächlich waren noch kaum 48 Stunden seit dem Untergang der beiden Tanker verstrichen, als das gleiche Schicksal auf dem Wege nach Tobruk auch die «Bianchi» und die «Panden» ereilte. Audi sie wurden von Flugzeugen versenkt.

Es ist unmöglich, die Geschichte jedes einzelnen der 360 versenkten und der 275 beschädigten Handelsschiffe vom Ausbruch des Krieges bis zur Räumung von Tripolis zu erzählen, die Geschichte ihrer Kapitäne, die im Geiste der besten Tradition unserer Marine mit ihren Schiffen untergingen, die rührende Kameradschaft unter den Schiffbrüchigen zu schildern, die Beweise von Vaterlandsliebe, Würde und Stolz und des widerspruchslosen Gehorsams aller Besatzungen.

Ich möchte mit der Geschichte der «Foscolo», die Cavallero erwähnte und von der jede Spur verloren gegangen war, schliessen. Vor allem deshalb, weil ihr Schicksal das aller anderen Dampfer war.

Im August war der «Foscolo», wie auf vielen anderen früheren Fahrten, nichts zugestossen. Am 13. Dezember 1942 aber verliess sie unter dem Geleit des Torpedojägers «Freccia» um 17.30 Uhr den Hafen von Trapani mit

Kurs auf Tripolis. Aus vielen Anzeichen und vor allem aus aufgefangenen feindlichen Funkmeldungen schloss der Kommandant der «Freccia», Andriani, dass die Verfolger aus Malta unterwegs waren. Er wollte selbstverständlich den Dampfer retten; es wäre ihm auch gelungen, wenn man ihn nicht daran gehindert hätte! Das geht aus dem Gefechtsbericht Andrianis eindeutig hervor, der in zeitlicher Reihenfolge aufzählt:

20.54 Uhr – Auf Grund der feindlichen Radiomeldungen befehle ich dem Dampfer, mit Höchstgeschwindigkeit wieder zurückzufahren

20.55 Uhr – Ich benachrichtige den Admiralstab von meinem Entschluss

21.30 Uhr – Der Admiralstab erteilt mir Weisung, den bisherigen Kurs weiterzuhalten

21.36 Uhr – Der Geleitzug nimmt den alten Kurs wieder auf

21.45 Uhr – Gegen Westen in weiter Entfernung Leuchtbomben

21.55 Uhr – Befehl vom Admiralstab: «Vor Entscheidung Rückfahrt abwarten, ob mit Sicherheit entdeckt und identifiziert»

22.12 Uhr – Die getroffene «Foscolo» brennt.

Der Dampfer war von einigen Torpedoflugzeugen vor Kap Lilibeo angegriffen und getroffen worden. Zweifellos hatte das Schiff, nachdem es gemäss dem Verlangen des Admiralstabes «mit Sicherheit» entdeckt und identifiziert worden war, keine Möglichkeit mehr, in seinen Ausgangshafen zurückzukehren.

Am 22. Januar 1943 war der Seeverkehr mit Libyen nach der Räumung von Tripolis zu Ende. Bis zu diesem Zeitpunkt waren 1 Million 345'000 t Schiffsraum der italienischen Handelsmarine versenkt worden. Eine weitere Million und 195'000 t waren beschädigt. Im Ganzen handelte es sich also um 2 Millionen 540'000 t, was genau dem zu Kriegsbeginn überhaupt verfügbaren Schiffsraum entsprach, vermehrt um 276'000 t neu gebauten, beschlagnahmten oder eroberten Schiffsraums und deutsche Tonnage.

So endete Italien durch den auf dem Meere erlittenen furchtbaren Blutverlust!

II. TEIL

Sechstes Kapitel

DIE FALLE VON MATAPAN

Nadi der Katastrophe von Tarent versetzten die englischen Torpedoflugzeuge der italienischen Marine einen anderen, nicht minder schweren Schlag, dem die grössten Kreuzer «Fiume», «Zara» und «Pola» sowie zwei der grössten Torpedojäger zum Opfer fielen. Wir werden die Entwicklung des Vorganges von Stunde zu Stunde, von Phase zu Phase verfolgen, um klarzustellen, dass weder die schweren Fehler des italienischen Höchstkommandierenden noch die Überlegenheit der feindlichen Kräfte irgendwelchen Einfluss auf diese neue Katastrophe hatten. Sie wurde dadurch verursacht, dass das italienische Geschwader auf hoher See durch den Angriff der Torpedoflugzeuge der «Formidable» auf gehalten wurde, so dass es vor die schweren Geschütze der «Warspite», «Barham» und «Valiant» geriet. Die feindlichen Panzerkreuzer hätten nicht einen einzigen Schuss abgeben können, wenn die Torpedoflugzeuge nicht zuvor erst die «Vittorio Veneto» dann die «Pola» erfolgreich angegriffen hätten.

Die Geschehnisse des 27. und 28. März 1941, um die es sich hier handelt, sind als «Schlacht von Matapan» in die Geschichte eingegangen. Zu-

treffender wären sie als «Falle von Matapan» zu bezeichnen, da die italienischen Schiffe in einen von Admiral Cunningham geschickt angelegten Hinterhalt gerieten. Cunningham war über den Marsch des italienischen Geschwaders genau unterrichtet. Wir berühren hier einen dunklen und schmerzlichen Punkt. Um allen entstandenen Zweifeln durch ein Zeugnis aus erster Hand ein Ende zu bereiten, überlassen wir am besten Cunningham selbst das Wort, der an die Admiralität in London berichtete:

«Wollen Sie Ihren Lordschaften die beigefügten Gefechtsberichte über die Schlacht von Matapan vom 27. bis 30. März 1941 vorlegen. Fünf Schiffe der feindlichen Flotte wurden versenkt, verbrannt oder zerstört. Mit Ausnahme eines einzigen Flugzeuges erlitt unsere Flotte weder Schäden noch Verluste. Die Vorgänge und Informationen, die dem eigentlichen Unternehmen vorausgingen und auf denen ich meinen Plan aufbaute, sind Ihren Lordschaften bereits bekannt.»

Das besagt also, dass schon vor dem 27. März «Informationen» eingegangen waren, die so wichtig waren und aus so sicherer Quelle stammten, dass sie vorbehaltlos von dem englischen Höchstkommmandierenden im Mittelmeer übernommen wurden. Sie bewogen ihn, seine Streitkräfte nach einem grossangelegten und nicht einfachen Operationsplan zu verschieben. Hierzu berichtet er:

«Es war wichtig, in dem voraussichtlichen Operationsgebiet nichts Aussergewöhnliches in Erscheinung treten zu lassen, um den Gegner nicht aufmerksam zu machen. Glücklicherweise befand sich zu diesem Zeitpunkt ein Geleitzug, «A. G. 9», mit einem Truppentransport auf Fahrt in Richtung Piräus, der in diesem Augenblick südlich Kreta operierte. Er erhielt Befehl, seinen Kurs bis zum Sonnenuntergang des 27. März einzuhalten und dann wieder zurückzufahren. Ein vom Piräus nach Süden auslaufender Geleitzug wurde zurückgehalten.»

Die List, den Geleitzug während des ganzen 27. März weiterfahren und erst in der Nacht umdrehen zu lassen, passte ausgezeichnet in den Plan, bei dem italienischen Geschwaderführer keinen Argwohn bezüglich der Durchfahrtzone aufkommen zu lassen. Hätte er auch nur den leisesten Verdacht geschöpft, so wäre er zweifellos umgekehrt. Seine Kräfte waren zu

schwach, als dass er einen Zusammenstoss mit dem Feind nicht zu fürchten gehabt hätte. In der Tat hatte er lediglich einen gross angelegten Überfall auf den feindlichen Schiffsverkehr nach Griechenland beabsichtigt. Deshalb war er mit vorwiegend leichten Einheiten, nämlich 8 Kreuzern, ausgelaufen. Nur ein einziger Panzerkreuzer, die «Vittorio Veneto», nahm als Admiralsschiff an der Operation teil. Entscheidend für das Gelingen der Unternehmung war die Geheimhaltung. Nur so konnte ein Überraschungsangriff auf die feindlichen Geleitzüge glücken, ohne dass man mit dem englischen Geschwader von Alexandria ins Gefecht kam.

Genau das Gegenteil trat ein. Admiral Cunningham kannte von vornherein die «Zone», in der die beiderseitigen Kräfte aufeinanderstossen würden; er war also in der Lage, sie rechtzeitig von eigenen Schiffen räumen zu lassen. Der englische Admiral bestätigt damit, dass er bis in die kleinsten Einzelheiten unterrichtet war und mit dem Bewusstsein sicheren Erfolges ans Werk gehen konnte. Seinem Bericht gemäss hatte er folgende Massnahmen getroffen:

Die Kräftegruppe «B» (4 Kreuzer und 4 Zerstörer) hatte am 28. März bei Tagesanbruch südwestlich der Insel Gaudos einzutreffen. Gruppe «C» (5 Zerstörer) sollte zur selben Zeit zu «B» stossen;

die Aufklärungskräfte vor Kreta und vor der Cyrenaika waren verstärkt worden;

die Royal Air Force hatte am 28. März verstärkte Aufklärung und Bombeneinsätze im Ägäischen Meer und westlich Kreta zu fliegen;

die Unterseeboote «Rover» und «Triumph» erhielten Befehl, auf offener See vor der Bucht von Suda und vor Milos zu patrouillieren;

die Gruppe «D» («Juno», «Jaguar» und «Defender») hatte sich im Piräus fahrbereit zu halten;

die «Carlisle» sollte nach der Bucht von Suda auslaufen, um die dortige Flakverteidigung zu verstärken;

die griechischen Seestreitkräfte wurden in Alarmbereitschaft gesetzt.

Das Ganze ist sehr eigenartig. Und sehr merkwürdig ist auch das Zusammenfallen der Vorgänge. Am 28. vormittags hatten sich die italienischen

Schiffe ebenfalls südlich der Insel Gaudos einzufinden. Das waren die «streng geheimen» Befehle, die dem kommandierenden Admiral Jachino vom Marineministerium in doppeltem Umschlag mit der Weisung, sie «persönlich zu dechiffrieren», zugestellt worden waren. Und genau an derselben Stelle, zur selben Zeit und am selben Tag konzentrierte auch Admiral Cunningham seine Streitkräfte!

Noch viel eigenartiger aber muss, ohne Kenntnis der Zusammenhänge, das Folgende anmuten. Um den Feind über ihre wahren Absichten zu täuschen, hatten die italienischen Schiffe Befehl erhalten, den ganzen 27. März über in Höhe der Ostküste von Sizilien zu fahren, um so eine Fahrt nach der Cyrenaika vorzutäuschen. Erst nach Eintritt völliger Dunkelheit sollten sie Ostkurs einschlagen, um mit dem einen Teil Kurs auf die Insel Gaudos südlich Kreta, mit dem anderen auf die Ägäis zu nehmen. Um die Mittagsstunde wurden sie nahe Kap Passero von einem feindlichen Aufklärer gesichtet. Obwohl diese Meldung Admiral Cunningham keinerlei Anhaltspunkte bezüglich des Standorts der italienischen Flotte 18 Stunden später lieferte, erliess er dennoch unverzüglich folgende Befehle:

«Kräftegruppe «B» ist am 28.3., 6.30 Uhr, in Position 34°20'N 24°10' O.»

Gruppe «C» bleibt im Verband der Schlachtflotte.

Die Royal Air Force klärt am 28. März im Raum südliches Ionisches Meer, südwestliche Teile des Ägäischen Meeres und südlich Kreta auf.»

Der für den 28. März, 6.30 Uhr, befohlene Treffpunkt lag ungefähr 20 Meilen südlich der Insel Gaudos. Nach den Weisungen, die Admiral Jachino vom italienischen Marineministerium erhalten hatte, sollte er genau eine halbe Stunde später, um 7 Uhr, «20 Meilen südlich Gaudos» eintreffen. Die Abstimmung der beiderseitigen Bewegungen aufeinander konnte wahrlich nicht vollkommener sein!

Cunningham fährt fort:

«In der Dämmerung des 27., um 19 Uhr, verliess der Oberbefehlshaber mit der Flotte Alexandria. Sein Kurs war 300°, 20 Sm Fahrt.»

Dieser Weg führte die englischen Schiffe nach Gaudos, wo sich – wie

gesagt –, die italienischen Einheiten am 28. März vormittags ebenfalls einzufinden hatten.

Will man all das zu erklären versuchen, so stehen nur zwei Möglichkeiten offen. Entweder nimmt man an, dass Cunningham nicht nur ein hervorragender Flottenchef, sondern auch ein Hexenmeister war, der die Zukunft lesen und voraussagen konnte. Oder er war von einer ausgezeichnet unterrichteten Persönlichkeit über alles genauestens ins Bild gesetzt worden. Diese Persönlichkeit aber konnte nur jemand sein, der über unsere allerstrengsten militärischen Geheimnisse bestens Bescheid wusste. Warum aber lief die Schlachtflotte nicht eher aus Alexandria aus? Hierzu bemerkt Cunningham: «Dem Feindangriff auf unsere Geleitzüge vorzubeugen, wäre der richtige Standort für unsere Flotte der Raum westlich Kreta gewesen. Wäre dieser Befehl erteilt worden, so wäre unsere Flotte auf ihrem Marsch gesichtet worden. Die Folge wäre gewesen, dass der Feind seine Operationen verschoben hätte, bis die Flotte gezwungen gewesen wäre, zur Ergänzung ihrer Vorräte zurückzufahren.»

Cunningham zog es also vor, seine Schlachtflotte nachts aus Alexandria auslaufen zu lassen. Zudem brauchte er sich ja über seine mit Truppen vollbeladenen Geleitzüge keine Gedanken zu machen, da er sie rechtzeitig in ihre Auslaufhäfen zurückbefohlen hatte.

Nach alledem sind vielleicht noch Mutmassungen bezüglich der Person des Verräters denkbar; an dem Verrat selbst kann kein Zweifel bestehen.

Was dann geschah, ist rasch berichtet. Unsere Schiffe trafen pünktlich am 28. März morgens an dem befohlenen Platz südlich Gaudos ein. Zur Stelle waren auch diejenigen Einheiten, die eigentlich ins Ägäische Meer hätten vorstossen sollen. Ein in der Nacht eingegangener Befehl des Marineministeriums hiess sie, sich mit den übrigen Schiffen zu vereinigen. Gegen 8 Uhr befanden sich die englischen und die italienischen Kreuzer in gegenseitiger Sichtweite; die italienischen eröffneten auf grösste Entfernung das Feuer, worauf sich die Engländer zurückzogen. Es war ein wohlüberlegter Rückzug. Hierzu erklärt der Befehlshaber der englischen Kreuzer, Admiral Pridham-Wippel: «Ich beschloss, den Gegner in Richtung un-

serer Schlachtflotte und unseres Flugzeugträgers abzulenken.» Admiral Jachino reagierte jedoch nicht in dem gewünschten Sinne, sondern gab 8.50 Uhr den Befehl zum Rückmarsch. Die Engländer machten kehrt und folgten, wenn auch ausser Schussweite.

Fast zwei Stunden dauerte dieser seltsame Zug. An seiner Spitze dampften die italienischen Schiffe gen Italien. Ihnen auf den Fersen folgten die Engländer, bestrebt, ausser Schussweite zu bleiben und den Anschluss nicht zu verlieren. Leider liess sich Admiral Jachino dazu verleiten, umzudrehen und seine dreisten Verfolger unter das Feuer seiner schweren Geschütze zu nehmen. Diesmal hatte er auf den Köder angebissen! 10.56 Uhr liess er aus grosser Entfernung das Feuer eröffnen. Unter Artilleriebeschuss folgt er dem sich zurückziehenden Gegner und entfernte sich dabei immer weiter nach Osten. Gerade das hatten seine Feinde beabsichtigt. Er verdarb ihnen nicht das Spiel, sondern fuhr auf die feindlichen Panzerkreuzer zu. Zwar wusste Jachino nicht, dass die englische Schlachtflotte am Abend zuvor aus Alexandria ausgelaufen war, doch es gab Anlässe genug, die ihn hätten nachdenklich stimmen müssen. Lag der Gedanke nicht nahe, dass diese Einheiten nur die Vorhut eines grösseren und schwereren Geschwaders waren? War es glaubhaft, dass diese Schiffe nur ihr Spiel mit ihm trieben und sich dabei bedenkenlos tödlichen Gefahren aussetzten?

Schliesslich gehörte es doch auch zu den Aufgaben des italienischen Admirals, feindliche Geleitzüge, deren Standort noch unbekannt war, zu zerschlagen. Das lange Zögern südlich Kreta, der weite Vorstoss nach Osten bedeuteten eine Abschweifung vom Grundgedanken der ursprünglich geplanten Operation. Selbst im günstigsten Falle mussten die Folgen in einem Missverhältnis zum Risiko stehen. War es zudem nicht sehr unklug, sich ohne ein einziges Begleitflugzeug auf ein solches Abenteuer einzulassen?

Die Folgen sollten sich sehr bald bemerkbar machen. Die verringerten Entfernungen ermöglichten es der «Formidable», eine erste Welle von Torpedoflugzeugen starten zu lassen, die die «Vittorio Veneto» um 11.27 Uhr, wenn auch ohne Erfolg, angriffen. Nun gingen dem italienischen Admiral die Augen auf, so dass er unverzüglich den Rückmarsch antreten liess. Er befand sich jedoch mit der «Vittorio Veneto» noch einige 40 Meilen südlich

Gaudos, während er schon seit drei Stunden ausserhalb dieser Gewässer auf dem Rückwege hätte sein müssen.

Nach der Mittagsstunde waren die italienischen Einheiten wiederholt erfolglosen Angriffen von Flugzeugen aus Kreta ausgesetzt. Um 15.20 Uhr jedoch wurde die «Vittorio Veneto» von zwei Bombern und drei Torpedoflugzeugen schwer beschädigt. Während die Bomber ihre Last abwarfen, feuerten die Torpedoflugzeuge mit ihren Maschinengewehren wie rasend auf die Torpedojäger, um deren Flak auszuschalten. Dann umkreisten sie im Tiefflug dicht über dem Wasser die Breitseiten des italienischen Panzerkreuzers und warfen ihre Torpedos, von denen einer das Schiff traf. «Die «Vittorio Veneto» stand mit einem Schlage still, während sich eine wahre Sintflut durch das von dem Torpedo gerissene Leck in das Heck ergoss. Das Schiff schien verloren: bewegungslos schaukelte es auf hoher See, fast 800 km von Tarent entfernt, ohne Aussicht auf Hilfe. Seine Rettung verdankte es vor allem seinen festen Schotten, die das Vordringen des Wassers in den Bug verhinderten. Den übermenschlichen Anstrengungen der Besatzung gelang es schliesslich, die Maschinen zum Teil wieder in Gang zu bringen. Der Panzerkreuzer begann, sich langsam zu bewegen, und vermochte seine Geschwindigkeit allmählich zu erhöhen, so dass der Admiral wieder Hoffnung schöpfte, doch noch mit heiler Haut davonzukommen. Entschlossen, sich bis zum äussersten zu verteidigen, liess er das Admiralschiff ringsum durch herbeigerufene Einheiten decken. Es waren die Kreuzer «Trento», «Trieste» und «Bolzano», die weit voraus in einer Einzelgruppe gefahren waren, ferner die Kreuzer «Fiume», «Zara» und «Pola», die, aus noch grösserer Entfernung herangeholt, fast zwei Stunden brauchten, bis sie beim Admiralschiff eintrafen und es an Steuerbord sicherten. Schliesslich fuhren vor und hinter dem Schiff sowie an beiden Seiten Torpedojäger.

Hinter der Jagdstaffel fliegend, beobachteten acht englische Torpedoflugzeuge diese Bewegungen. Sie warteten lediglich auf den Sonnenuntergang, um mit umso grösserer Aussicht auf Erfolg angreifen zu können! Gegen 19.30 Uhr stürzten sie sich wie Falken auf unsere Einheiten, die soeben in Höhe von Kap Matapan angelangt waren. Als die Schiffe ihre

Positionen wieder eingenommen hatten, fehlte der Kreuzer «Pola». Er war von einem Torpedo getroffen worden.

Am 11. November 1940 hatte es sich um unbewegliche Ziele gehandelt: um Schiffe, die in einer begrenzten Zone vor Anker lagen. Vor Matapan jedoch, wie auch südlich der Insel Gaudos, hatten die italienischen Schiffe alle Manövriermöglichkeiten ausgenutzt, ohne den feindlichen Treffern enttrinnen zu können. Der Lufttorpedo bewies damit seine Offensivkraft auch gegen in Fahrt befindliche Schiffe. Mussolini aber war in den Glauben versetzt worden, dass nur die Bomber diese Fähigkeit besäßen. Am 30. März 1938 hatte der Duce im Senat erklärt: «Die ganze Technik des Bombenabwurfs ist besser und leistungsfähiger geworden, so dass auch ein bewegliches Ziel getroffen werden kann.»

Die Kreuzer «Fiume» und «Zara», die der «Pola» beistehen sollten, trafen 22.30 Uhr an Ort und Stelle ein. Sie fanden die Panzerkreuzer «Warspite», «Barham» und «Valiant» vor, die mittels ihrer Radar-Geräte die Position des unbeweglichen Schiffsrumpfes leicht feststellen konnten. Völlig überraschend durchlöcherten plötzlich aus nächster Nähe 24 schwere Geschütze mit ihren Schüssen die beiden italienischen Kreuzer, die im hellen Scheinwerferlicht des Feindes lagen. Nicht anders erging es den beiden in Schussweite geratenen Torpedojägern «Alfieri» und «Car-ducci». Nachdem sie ihre Munition verschossen hatten, entfernten sich die englischen Panzerkreuzer. Ihr Admiral legte jedoch Wert darauf, zu erklären, dass er am nächsten Morgen dem Chef des italienischen Admiralstabes mitteilen werde, wo sich die Überlebenden befänden. Wir müssen dem Feinde für diese ritterliche Geste dankbar sein, denn sie ermöglichte es, dass Rom das Ende seiner fünf Schiffe überhaupt erfuhr! Wie ahnungslos man dort bezüglich der Tragödie vor Kap Matapan war, geht daraus hervor, dass Mussolini in der Nacht geweckt wurde, um die Erlaubnis zu erteilen, die «Pola» notfalls zu versenken, wenn sich ein Abschleppen als zu schwierig erweisen sollte. In diesem Sinne erging dann auch an den Admiral Cattaneo an Bord der «Zara» ein Funkbefehl, der aber nicht mehr empfangen werden konnte, da das Schiff zu dieser Zeit schon lichterloh brannte. Als die Engländer sich entfernten, blieben auf dem Meere vier riesige schaukelnde Fa-

ckeln zurück, die das Meer in schaurigem Rot erhellten. Dann versanken diese gespenstigen, rotglühenden Schiffe eins nach dem andern. Es waren nur noch die Schreie und Hilferufe der Verwundeten und Tausender von Schiffbrüchigen zu hören.

Bald darauf durchquerten mehrere Schiffe in rascher Fahrt die mit brennenden Trümmern übersäte See: feindliche Schiffe, die auf die «Pola» zu-steuerten, die sich noch immer über Wasser hielt. Nach erneuter Beschies-sung verschwanden die Engländer so eilig, wie sie gekommen waren. Sie kehrten mit grausiger Beute zurück: die Schrauben ihrer Schiffe hatten Fetzen blutigen Fleisches aus den unglücklichen Opfern herausgerissen, die im Meere umhertrieben.

Gegen 3 Uhr kamen sie noch einmal. Doch der Anblick der sich in wei-tem Umkreise abspielenden Tragödie zwang sie, ihr Tempo zu verlangsa-men. Eines der Schiffe, die «Jorvis», legte längsseits der «Pola» an, nahm die Männer, die dem blutigen Gemetzel entronnen waren, an Bord und gab dem Kreuzer mit zwei Torpedoschüssen den Gnadenstoss. Dann ver-schwand der Engländer in die Nacht. Kann es jemals wieder eine Morgen-dämmerung geben, so tragisch wie der Tagesanbruch des 29. März 1941? Im ersten Licht konnten die Überlebenden unförmige, abstossende Massen von bräunlicher Färbung feststellen, die die leblosen Körper umstrichen, die auf den Wellen schaukelten. Nun wusste man, was die entsetzlichen Schmerzensschreie in der Nacht zu bedeuten hatten. Die beuteverheissende Tragödie hatte Scharen von Haien aus den Tiefen des Meeres herbeige-lockt; andere kamen von weither geschwommen, um an der ungewöhnli-chen Tafel teilzunehmen.

Die wenigen Unglücklichen aber, die dank besonderer Widerstandsfä-higkeit noch immer lebten und noch nicht von den Haien verschlungen worden waren, gingen in den folgenden Tagen einer nach dem andern durch Kälte, Hunger oder Durst elend zugrunde.

Kaum 160 Menschen konnte das Hospitalschiff «Gradisca» vom 31. März bis zum 2. April retten. Einige Männer waren von griechischen und englischen Einheiten aufgenommen worden, die zu diesem Zweck aus dem Piräus und aus der Bucht von Suda ausgelaufen waren. 258 hatte die «Jor-vis» von der «Pola» übernommen. Unter diesen befand sich der Fregatten- kapitän Bredola, Erster Offizier der «Pola». Als er in die Offiziersmesse

der «Jorvis» geführt wurde, erblickte er an der Wand einen Tagesbefehl des Admirals Cunningham vom 26. März 1941, worin der englische Höchstkommandierende unter Hinweis auf das bevorstehende italienische Unternehmen die Besatzungen ermahnte, ihr Bestes zu tun! Der Fregattenkapitän traute seinen Augen nicht, hatte er doch am 26. März noch völlig ahnungslos die Gewässer von Tarent durchfahren. Damals hatte der Feind schon von allem gewusst und sämtliche Vorbereitungen mit peinlichster Sorgfalt getroffen!

Nicht wenig trug zu der Katastrophe die mangelnde Zusammenarbeit von Marine und Luftwaffe bei, die sich aus den beklagenswert schlechten Beziehungen beider Wehrmachtteile ergab und statt besser immer unhaltbarer geworden war. Die Hauptschuld daran traf die Marine, die es verschmähte, ihre Operationen mit der Luftwaffe abzusprechen, was nicht nur ihre Pflicht gewesen wäre, sondern auch ihr eigenes Interesse erheischte. Das Marineministerium zog es stattdessen vor, sich unmittelbar mit dem deutschen Fliegerkorps auf Sizilien über die erforderlichen Massnahmen zu verständigen, dem sie anscheinend grösseres Vertrauen entgegenbrachte. Dieses zweifellos ungewöhnliche Verhalten ist meines Wissens unter den Armeen aller Länder einmalig geblieben. 24 Stunden, bevor unsere Schiffe ausliefen, wurde dem Luftfahrtministerium «durch Boten» vom Marineministerium mitgeteilt, was unsere Marinekommandos mit den deutschen Dienststellen vereinbart hatten. Da gleichzeitig auch der Einsatz unserer Luftwaffe im Ägäischen Meer vorgesehen war, unterrichtete die Marine unabhängig davon das italienische «Comando Supremo»; dies war notwendig, weil – dank der Empfindlichkeit des Quadrumviri De Vecchi – über die dort stationierten Fliegereinheiten nur vom Gouverneur des Dodekanes und nicht vom Luftfahrtministerium in Rom verfügt werden konnte.

Die Folge war, dass am Tage des Auslaufens der englischen Schlachtflotte über dem Hafen von Alexandria keine Aufklärung geflogen wurde. War die englische Schlachtflotte ausgelaufen, so musste das Unternehmen zurückgestellt werden. So aber geschah Folgendes:

Die im Ägäischen Raum eingesetzte italienische Luftwaffe hatte den Befehl erhalten, am 28. März über dem Kanal Caso-Alexandria, nicht aber

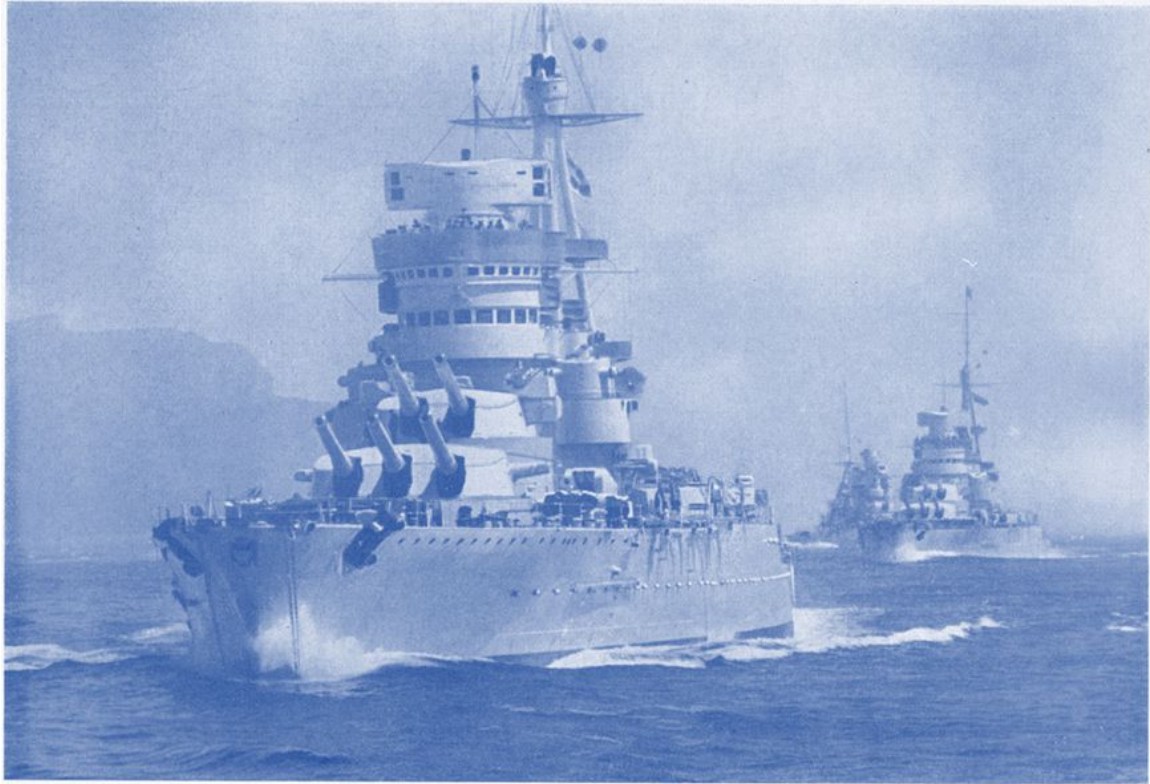
über Alexandria selbst Aufklärung zu fliegen. Wörtlich, vielleicht mit einem gewissen Vorbehalt, hiess das, dass die grosse englische Seefestung im östlichen Mittelmeer von den Aufklärungsfliegern ausgespart wurde. Auch die ausserhalb des Hafens befindlichen Unterseeboote stellten nichts fest!

Aus einem ähnlichen Grunde fehlte unseren Seestreitkräften am 28. März die Unterstützung der Jagdstaffeln aus dem Ägäischen Meer. Auch hier lautete der Befehl lediglich: «Die Marine stellt Jagdschutz für die Seestreitkräfte im Raum Kreta von 7-9 Uhr.» Tatsächlich trafen die Jagdstaffeln dort auch Einheiten des Admirals Jachino an. Nach 9 Uhr kehrten die Maschinen auf ihren Startplatz zurück, um etwaige weitere Einsatzbefehle zu erwarten, die aber den ganzen Tag über nicht eingingen. Niemand kam auf den Gedanken, sie zu rufen, nicht einmal während des gefährlichen Abdrehens der «Vittorio Veneto».

Genau so ergebnislos verlief die Operation der deutschen Jagdverbände. Die mit der italienischen Marine getroffene Vereinbarung hiess sie, nicht über den 21. Breitengrad vorzustossen. Die italienischen Schiffe indessen, die aus den uns bekannten Gründen den Fahrplan nicht einzuhalten vermochten, hielten sich den ganzen 28. hindurch jenseits des 21. Breitengrades auf und überschritten ihn erst nach 20 Uhr. Es ist ausgeschlossen, dass unsere Admirale und Generale auch nur die geringste Vorstellung von der drohenden Gefahr hatten. Andernfalls wäre es nicht zu erklären, dass sie nicht die Befehle überprüften, sie der Lage anpassten und Irrtümer und Fehler berichtigten. So hätten sie die Operationen der Flugzeuge mit denen der Schiffe Minute für Minute, den Chronometer in der Hand, gleichschalten und sich gegenseitige Hilfe sichern können.

Das aber hiess vermutlich zuviel verlangen von zwei so erbitterten Gegnern, wie es die führenden Männer der beiden Waffengattungen waren, von denen der eine verärgert darüber war, dass ein Flugzeug aus dem Ägäischen Meer bei seiner Aufklärung italienische Schiffe mit feindlichen verwechselte, während der andere sich empörte, als unsere Kriegsschiffe zwei eigene Torpedoflugzeuge, die ihnen in bester Absicht das Geleit gaben, heftig beschossen.

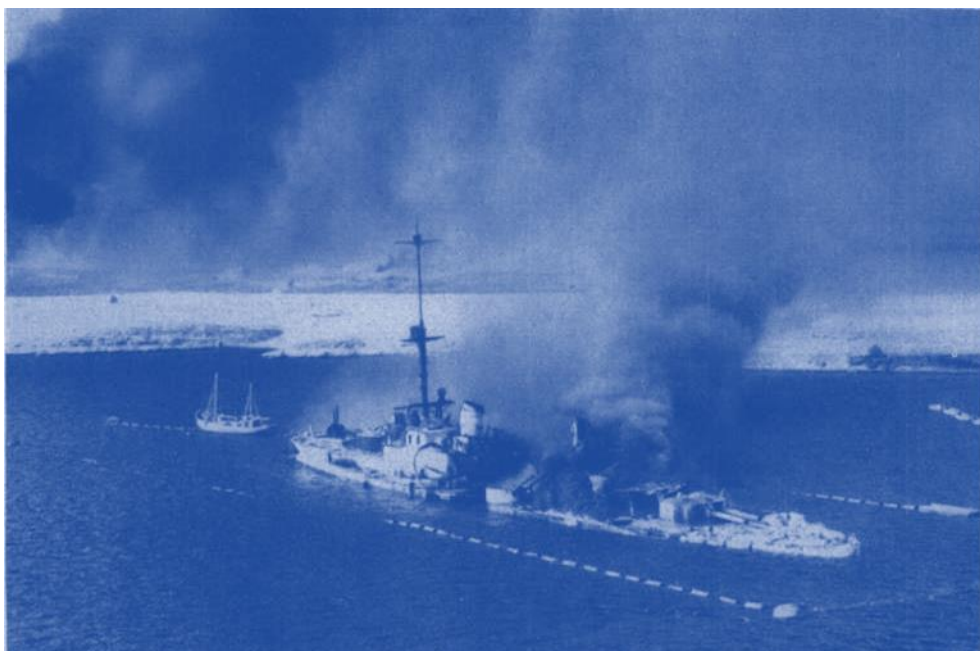
Jede der beiden Waffen führte den Krieg auf ihre Weise. Dass dies überhaupt möglich war, lässt sich nur mit der im «Comando Supremo» herr-



Die Panzerkreuzer «Cavour» und «Cesare»



Der Untergang des Panzerkreuzers «Roma»



Selbstversenkung der «San Giorgio» vor Tobruk

schenden Schlamperei erklären, das am 28. März um 17 Uhr noch nicht wusste, dass seit anderhalb Stunden einer der grössten italienischen Panzerkreuzer, infolge eines Torpedotreffers manövrierunfähig, schwer gefährdet auf hoher See lag. Hätte das Luftfahrtministerium nicht diese Nachricht dem «Comando Supremo» «vertraulich» ins Ohr geflüstert, wer weiss, wie lange es noch gedauert hätte, bis sie zu seiner Kenntnis gelangt wäre. Die Rückwirkung dieser Nachrichtenübermittlung auf das Marineministerium kann man sich nur zu gut vorstellen.

Das «Comando Supremo» gab schamlos zu, dass «es völlig im Dunkeln tappe», versicherte aber, man werde sofort Erkundigungen einholen, um gegebenenfalls der Luftwaffe im Ägäischen Meer Befehl zum Eingreifen zu erteilen.

Doch schon neigte sich der Tag seinem Ende zu, rückte die Stunde der dunklen Tragödie für tausende von italienischen Matrosen immer näher!

Im Verlauf weniger Wochen hatten die englischen Torpedoflugzeuge mittelbar oder unmittelbar 4 Panzerkreuzer, 3 grosse Kreuzer und 7 Torpedojäger versenkt. Italien ins Wanken zu bringen, gelang England mit eben der Waffe, die wir als erste hätten einsetzen können. Aber darauf hatte man verzichtet.

Siebentes Kapitel

SIEGESPHANTASIEN

Das Drama von Tarent, mit seinen unheilvollen Folgen für die Weiterführung des Krieges, und später die bei Kap Matapan erlittenen Verluste bewiesen, dass unsere schwersten Niederlagen dem Mangel an Torpedoflugzeugen zuzuschreiben waren. Der Umstand, dass der Feind sehr viel Zeit und beträchtliche Mittel aufgewandt hatte, um diese Waffe zu entwickeln, macht die Fehler unserer Führung nur umso augenfälliger: waren doch unsere Kommandos längst im Besitz des Geheimnisses dieser zu den wirksamsten Angriffsmitteln zählenden Waffe und somit als erste in der glücklichen Lage, sie in grosser Zahl bereitstellen zu können. Stattdessen hatten sie alles auf die lange Bank geschoben!

Schon nach den ersten Kriegsmonaten war sich jeder darüber klar, dass der Lufttorpedo im Einsatz gegen Schiffe nicht nur eine besonders wirksame, sondern schlechterdings unentbehrliche Waffe war. Dies bestätigte sich namentlich in jenem Gefecht, das sich am 9. Juli 1940 unter der grossartigen Bezeichnung «Schlacht bei Stilo» abspielte. An diesem Tage, an dem sich die glänzendsten Theorien unserer Fachleute über den Bombenangriff auf Schiffe als irrtümlich erwiesen, empfand man schmerzlich den Mangel an Torpedoflugzeugen, die den Sieg verbürgt hätten.

Einen Monat nach unserem Eintritt in den Krieg veröffentlichte unser

Grosses Hauptquartier eine Siegesmeldung. Der Kriegsbericht vom 10. Juli teilte mit, dass unsere Aufklärung zusammen mit einem Unterseeboot am 8. einen grossen englischen Verband zwischen der Insel Kreta und der Westküste Afrikas mit Kurs auf Italien festgestellt hatte. Unverzüglich waren Flugzeuge in zahlreichen Wellen gestartet, die während des ganzen Tages den Feind mit wunderbaren Ergebnissen angriffen.

«Einige Schiffe wurden getroffen und ernstlich beschädigt. Brände an Bord konnten festgestellt werden. Es besteht Grund zu der Annahme, dass ein Schlachtschiff versenkt wurde.» Trotzdem hatte dann das englische Geschwader die ganze Nacht und den folgenden Tag ohne jede weitere Störung seine Fahrt fortsetzen können. Erst am Nachmittag des 9. war der Feind auf unsere Flotte im Jonischen Meer, unweit des Städtchens Stilo, gestossen. Wenige, gut gezielte Schüsse aus den Rohren unserer Schiffe hatten ihn abdrehen lassen. Unsere Luftwaffe verfolgte sofort nach der Einstellung des Artilleriekampfes den Gegner, «ohne ihm bis zu den letzten Stunden des Tages unter Abwurf grosskalibriger Bomben eine Ruhepause zu gönnen.»

Am selben Tage war ein englisches Geschwader aus Gibraltar südlich der Balearen «den ganzen Tag über wirkungsvollst angegriffen worden.»

Der Kriegsbericht vom 11. versuchte glauben zu machen, dass das Meer buchstäblich vom Feinde gesäubert sei: Er sprach überhaupt nicht mehr von Unternehmungen am 10., sondern beschränkte sich darauf, den Abschluss des 8. und 9. mit folgenden Einzelheiten zu vervollständigen: die «Hood» südlich der Balearen schwer beschädigt, ebenso durch zwei Volltreffer schweren Kalibers die in ihrer Nähe befindliche «Ark Royal», während ein weiteres englisches Schlachtschiff im östlichen Mittelmeer schwere Bombentreffer im Mitteldeck erhalten hatte. Neue sensationelle Nachrichten waren nicht ausgeschlossen, da «weitere Feststellungen» noch im Gange waren. Aber auch so erschien unser Erfolg recht erheblich: ein Panzerkreuzer versenkt, zwei andere, darunter die «Hood», das grösste und stärkste Schiff der englischen Flotte, schwer beschädigt; ein Flugzeugträger übel zugerichtet, weitere Schiffe verschiedener Typen und Grössen ebenfalls beschädigt.

Mit Recht durfte man annehmen, dass die Engländer jetzt mit grösserer Vorsicht operieren würden.

Der Kriegsbericht vom 12. jedoch rief eine gewisse Verwirrung hervor. Die Engländer, die am 9. abends im Dunkel verschwunden waren und mit denen die Fühlung verloren gegangen war, wurden am 11. verhältnismässig nahe «in der Zone von Malta» gesichtet, und zwar zwei Panzerkreuzer, ein Flugzeugträger und kleinere Einheiten. Anscheinend vervielfältigten sich jetzt die Panzer: nachdem drei in den vorangegangenen Tagen ausgeschieden waren, tauchten zwei neue auf. Glücklicherweise hatte unsere Luftwaffe mit schweren Bombenangriffen diese übriggebliebenen Schiffe in den Gewässern von Malta erreicht: «Der Flugzeugträger (gemäss Kriegsbericht vom 11. nicht die schon getroffene «Ark Royal») stoppte nach einem Bombentreffer schwersten Kalibers ruckartig, während verschiedene Schiffe zu seiner Hilfe herbeieilten.» Fest stand weiter, dass ein Dampfer «mit Sicherheit versenkt und zwei Torpedoboote schwer getroffen waren.»

Der Kriegsbericht vom 13. berichtete dann im Zusammenhang mit der den ganzen 12. über laufenden Verfolgung der Engländer durch «alle Geschwader aus den Flughäfen Süditaliens, Libyens und des östlichen Mittelmeeres», dass an diesem Tag «mindestens zwei Kreuzer und ein Schlachtschiff mit Sicherheit wiederholt getroffen worden waren.»

Der Tagesbericht vom 14. besagte, dass «das englische Geschwader, das in langsamer Fahrt Alexandria zustrebte, den ganzen 13. über von unserer tapferen Luftwaffe angegriffen worden war. Mit Bomben mittleren und schweren Kalibers wurden dabei Kreuzer und Schlachtschiffe wiederholt getroffen, die den alten Schäden, neue hinzufügten.» Den besonders Aufmerksamen entging eine Einzelheit nicht: das Lob des Duce nach Abschluss der Operation hatte nicht der Luftwaffe als Hauptträgerin des Angriffs gegolten. Auch nicht ihr und der Marine zusammen, sondern ausschliesslich der letzteren. Der Tagesbefehl Mussolinis wandte sich nur an die «Admirale, Kommandanten, höheren Stäbe und Besatzungen der Geschwader.» Vollkommen vergessen wurde dabei die Luftwaffe. Noch verletzender war der Schluss: «Mit den Kriegsschiffen haben Unterseeboote und Aufklärungsflugzeuge der Marine tapfer gekämpft.»

Nur der Marine-Aufklärung? Warum wurden die Bomber-Divisionen, -Brigaden, -Geschwader, -Gruppen und -Staffeln nicht erwähnt? Sie hätten es nach den bisherigen überschwenglichen Lobsprüchen und Erfolgsmeldungen wohl verdient gehabt! Anerkennung fand die Luftwaffe nur durch den Mund ihres Unterstaatssekretärs, ohne Bezugnahme auf Mussolini.

Die Wahrheit ist, dass der Duce im ersten Augenblick alles geglaubt hatte, was ihm gemeldet worden war. Als er einsah, dass er das Opfer seiner eigenen Unerfahrenheit und Leichtgläubigkeit geworden war, goss er wütend und ungerecht die Schale seines Zornes über der Luftwaffe aus, indem er sie einfach ignorierte.

Tatsächlich lagen die Dinge, im Gegensatz zu den Meldungen, wie folgt: Die italienische Flotte war am 7. Juli in fast voller Stärke aus Tarent ausgelaufen, um vier Motorschiffen mit Kriegsnachschub das Geleit von Neapel nach Benghasi zu geben. Aus reinem Zufall hatte die englische Flotte am selben Tag und fast zur selben Stunde den Hafen von Alexandria verlassen, um in Malta sieben für den Abtransport der Zivilbevölkerung bestimmte Dampfer unter ihren Schutz zu nehmen. (Das Leben auf der Insel wurde immer härter und gefährlicher; in jenen Tagen begann der Massenauszug ihrer Bewohner.)

Als Admiral Cunningham von dem Auslaufen unserer Flotte erfuhr, nahm er Nordkurs und beschleunigte die Fahrt, um die Unsrigen abzuschneiden. Der italienische Höchstkommmandierende, Admiral Campioni, manövrierte während der Rückfahrt gegen die Gewässer Kalabriens, um den Feind bei Stilo zu erwarten. So lauteten die ihm aus Rom erteilten Befehle. Vom Standpunkt der Marine und Luftwaffe gesehen, war die Nähe unserer Küste vorteilhaft.

Der Kampf selbst fand am 9. nachmittags statt. Es ist aber eine Übertreibung, ihn als «Schlacht von Stilo» zu bezeichnen. Das Ganze war nichts weiter als ein Scharmützel auf weiteste Entfernung; der Feuerwechsel dauerte nur 5 Minuten. In der fünften Minute, genau um 16 Uhr, gelang der «Warspite» ein Treffer auf der «Giulio Cesare», den Cunningham selbst offen einen «Glückstreffer» nennt. Damit war das Gefecht zu Ende. Unmittelbar danach drehten unsere Schiffe in deckenden Rauchwolken Richtung Messina und Augusta ab.

Als die Kampfzone schon geräumt war, erschienen die ersten italienischen Flugzeuge im Wellenangriff auf die englische Flotte. Mehr als eine dieser Wellen aber liess ihre Bomben in heftiger Gegenwehr auf unsere eigenen Schiffe fallen, die auf ihrem Rückzug im Schutze der Küste fuhren. Glücklicherweise blieb dieser Irrtum ohne weitere Folgen.

Die Engländer belustigten sich eine Weile über diesen Bruderkampf und entfernten sich schliesslich vollbefriedigt!

In der folgenden Nacht ging die Verbindung mit den feindlichen Schiffen völlig verloren. Audi am 10. gelang es nicht, sie zu sichten, obwohl sie südlich von Malta kreuzten, um die kleineren Einheiten Brennstoff ergänzen zu lassen. Sie wurden erst am Morgen des 11. in Fahrt gegen Alexandria wieder ausgemacht und von 10.30 bis 17 Uhr mit Bomben angegriffen. Diese Bombenangriffe wurden am 13. bis in die Nähe von Alexandria fortgesetzt, wo die englischen Schiffe von ihren aus Alexandria aufgestiegenen Jägern in Schutz genommen wurden.

Trotzdem war diese kurze Gefechtsberührung – die weder für den einen noch für den anderen ernstliche Folgen hatte – von allergrösster Bedeutung. Sie enthüllte drei tragische militärische Mängel: erstens die unzureichende Organisation unseres sogenannten «Comando Supremo»; zweitens die unheilvolle Rivalität zwischen Marine und Luftwaffe, die sich jetzt auf die Schlachtfelder übertrug; drittens die fehlende Kriegsbereitschaft der Luftwaffe für den Krieg zur See. Zu dem ersten Punkt sei bemerkt, dass sich unsere militärischen Ministerien mit Kriegsausbruch komische mysteriöse Namen beigelegt hatten: das Luftfahrtministerium hiess jetzt «Superaereo», das Marineministerium «Supermarina» und das Kriegsministerium «Superesercito».

Das Ganze war nur Tarnung; die leitenden Männer waren dieselben geblieben, sassen in den gleichen Gebäuden und Büros und waren mit denselben Aufgaben betraut. Diese drei «Super» unterstanden dem Hauptquartier der gesamten Wehrmacht im Palazzo Vidoni auf dem Corso Vittorio Emanuele. Über allen schwebte schliesslich, als Höchstkommandierender der operierenden Streitkräfte, der Duce im Palazzo Venezia. Weil man aber sowohl dort wie im Palazzo Vidoni nur wenig von den Besonderheiten der

See- und Luftkriegführung und ganz und gar nichts von der Zusammenfassung beider Streitkräfte verstand, führten «Superaereo» und «Supermarina» ihre eigenen Kriege und kümmerten sich überhaupt nicht um einander.

So hätten sich im selben Augenblick, als die englischen Flotten-Operationen im östlichen Mittelmeer gemeldet wurden, die italienischen Admirale und die Generale der Luftwaffe zusammensetzen müssen, um die eingegangenen Nachrichten zu prüfen, die Zahl der einzusetzenden Schiffe zu bestimmen und einen für beide Waffengattungen verbindlichen Operationsplan zu entwerfen. Die Marine aber handelte auf eigene Faust und sandte der Luftwaffe lediglich eine Depesche, in der es nach allgemeinen Hinweisen auf die Lage hiess: «Man erwartet, dass alle in Sizilien und Apulien zur Verfügung stehenden Abteilungen zum Einsatz gebracht werden.» Dieses «Man erwartet» kennzeichnet schon zur Genüge die Ungeheuerlichkeit der ganzen Lage.

Das Luftfahrtministerium sandte seinerseits nach Erhalt dieser Mitteilung eine Depesche an die ihm unterstellten höheren Kommandostellen und forderte sie auf, die Verbände für den Einsatz bereitzuhalten. Darin hiess es: «Einsatz Bomben zu 250 Kilogramm und, wenn möglich, zu 500. Abwurfhöhe zwischen 2'500 und 3'000 Metern. Sorge tragen für den wellenweisen Einsatz der Geschwader gegen günstige Ziele.»

Das lässt sich nicht mehr als Strategie bezeichnen!

Was Wunder, dass unsere Bombengeschwader ihre eigenen Schiffe angriffen. Das ergab sich zwangsläufig aus dem Verhältnis zwischen Marine und Luftwaffe. Beide Waffengattungen kannten sich nicht und waren überhaupt nicht aufeinander eingespielt. Die Lehrzeit einer vertrauensvollen Zusammenarbeit fehlte; sie lebten in gegeneinander abgedichteten Bezirken. Das Endergebnis war, dass sich Flugzeuge und Schiffe gegenseitig für Feinde hielten.

Wie weit diese wechselseitige Gleichgültigkeit und das beiderseitige Misstrauen gediehen waren, beweist die Tatsache, dass bis zum späten Nachmittag des 9. keines unserer Flugzeuge gestartet war. Die Luftwaffe, die sich den ganzen 8. über in grosszügigster Weise eingesetzt hatte, wartete am 9. startbereit auf den Flugplätzen, ohne aus eigener Initiative etwas zu

unternehmen. Andererseits kam auch Admiral Campioni nicht auf den Gedanken, wenigstens durch eines der ungefähr 40 Flugzeuge, die er auf seinen Schiffen zur Verfügung hatte, aufklären zu lassen. Die Folge war, dass man sich dann plötzlich dem Gegner gegenüber sah, ohne eine Meldung über seine Annäherung erhalten zu haben.

Am tragischsten aber war, dass die italienische Luftwaffe für den Kampf zur See weder Waffen noch die nötige Ausbildung hatte. Andernfalls hätte Admiral Cunningham stärkste Verluste gehabt. Er war unklug genug gewesen, sich fast ohne Fliegerschutz bis auf wenige Kilometer in die Nähe der italienischen Küste zu wagen. Mit nur 20 Maschinen auf dem Flugzeugträger «Eagle» hatte er sich zwischen die italienischen Flugbasen auf Sizilien und in Apulien geschoben, auf denen hunderte von Flugzeugen zur Verfügung gestanden hatten. Wenn die italienische Luftwaffe über brauchbarere Waffen verfügt hätte, hätte dem Engländer auch seine Überlegenheit an Schlachtschiffen: drei gegen zwei, wenig genützt. Wenn der englische Admiral wieder mit heiler Haut davon kam, so hatte er es den Mängeln unserer Fliegerei zu danken.

Im Ganzen wurden vom 8. bis 13. Juli auf die englischen Schiffe aus Alexandria wenigstens 1860 Bomben schweren und mittleren Kalibers abgeworfen, die hunderte nicht mitgezählt, die dem Geschwader von Gibraltar gegolten hatten, das zur Ablenkung bis zu den Balearen vorgestossen war.

Was also unseren Bombenabwurf betraf, so wurden nicht etwa hunderte, sondern tausende, mit nur einem einzigen Treffer auf den Kreuzer «Gloucester», abgeworfen. Doch auch dieser vermochte mit eigener Kraft in Alexandria einzulaufen.

Mit Recht konnte der stellvertretende Chef des Generalstabes der italienischen Luftwaffe feststellen, dass die erzielten Ergebnisse eine «der ersten praktischen Demonstrationen der Illusionen darstellten, die man sich über die Möglichkeiten eines Bombenabwurfs» gemacht hatte. Mit dieser Erkenntnis befand er sich in völliger Übereinstimmung mit Admiral Cunningham, der seinerseits bemerkte, dass «ein Bombenabwurf, auch wenn er mit zahlreichen Maschinen und völliger Zielsicherheit, wie dies während dieser letzten Unternehmungen der Fall gewesen war, durchgeführt wurde, nur selten traf und mehr alarmierend als gefährlich wirkte.»

Unverständlich ist dagegen, dass der Unterstaatssekretär und Chef des Generalstabes der Luftwaffe in seinem Tagesbefehl von «entscheidenden» Erfolgen sprechen konnte. Die Stunde des Lufttorpedos war gekommen. Auch ein Blinder musste jetzt erkennen, dass die englische Flotte kaum einer Katastrophe entgangen wäre, wenn wir anstelle der 500 Bomber auch nur einige zehn Torpedoflugzeuge und anstelle der tausende von Bomben ein paar Dutzend Lufttorpedos zur Verfügung gehabt hätten.

Nach dieser Erfahrung versuchte man, das Versäumte nachzuholen.

Achtes Kapitel

SONNTAGS AUSFLUG IM AUGUST

Der erste Abwurf von Lufttorpedos verlief für unsere Luftwaffe unglücklich.

Am 11. August 1940 kam von Rom der Befehl, sofort fünf Flugzeuge mit ausgebildeten Schulbesatzungen zu schicken, um einen wichtigen Auftrag auszuführen. Um was es sich handelte, wurde nicht gesagt. Die Tatsache indessen, dass sich eine hohe Persönlichkeit an den Apparat bemüht hatte, und der ungewöhnliche Ton seiner Stimme liessen auf eine grosse Sache schliessen. Am nächsten Morgen waren die fünf Flugzeuge schon in aller Frühe auf dem Wege nach Rom. Am Flugplatz Ciampino wurden die Besatzungen von zwei Wagen erwartet, die sie in schneller Fahrt ins Ministerium brachten.

Bei ihrem Eintritt in einen grossen Saal sahen sich die Besatzungen zu ihrer Überraschung den Spitzen des Ministeriums gegenüber. Es war alles versammelt, was man als «Gehirntrust» der Luftkriegsführung bezeichnen konnte.

Unter feierlichem Schweigen ergriff General Pricolo selbst das Wort. Er kam zunächst auf die Erschwernisse durch Anwesenheit der englischen Flotte im östlichen Mittelmeerbecken zu sprechen, auch wenn sie selbst durch die vorangegangenen Angriffe dezimiert worden sei. Nun aber habe man sich entschlossen, sie in ihrer Heimatbasis Alexandria durch einen Angriff zu vernichten.

Das also war der Auftrag für die fünf aus Görz herbeigeholten Besatzungen.

«Es braucht nicht schief zu gehen», meinte Pricolo am Ende seiner Ausführungen, als er die erstaunten Augen der Flieger sah.

Die Besatzungen verliessen die Befehlsausgabe mit düsteren Ahnungen. Sie wussten nur zu gut, dass ihnen ein Abenteuer bevorstand, das infolge ihrer mangelhaften Ausbildung und Organisation nur schlecht ausgehen konnte. Entgegen den Worten des Generals waren sie restlos davon überzeugt, dass eine Katastrophe sie erwartete. Dessen ungeachtet flogen sie am nächsten Vormittag, dem 13., nach Catania. Von dort ging es ohne Zwischenfälle weiter nach Benghasi.

Am 14. wurden die Motoren überholt. Am Vormittag des 15. war der Flughafen El Adem bei Tobruk das Ziel, von dem nach Alexandria gestartet werden sollte. Der Staffelp kapitän klärte gegen die Flotte auf und stellte ihre Anwesenheit fest. Nun war grösste Eile geboten.

Die erste Kette aus 3 Flugzeugen startete 19.30 Uhr von El Adem, die zweite mit 2 Maschinen 10 Minuten danach. Das Wetter war ausgezeichnet. Nur über Alexandria herrschte entsprechend Wetterberatung Bewölkung. Die Orientierung wurde durch Vollmond erleichtert. In seinem Licht glänzte weithin das ruhige Meer und erschienen die Umrise der Küste der Cyrenaika und Ägyptens: Bardia, Sollum, Marsa Matruk, El Alamein und endlich das silberne Band des Nils. Über Alexandria leuchteten die Scheinwerfer; die Flak gab Abwehrfeuer.

Der ersten Kette gelang es, die Feuersperre zu durchbrechen. Zwei Flugzeuge warfen ihre Torpedos, wenn auch ungezielt, ab; die dritte Maschine brach den Angriff ab. Die zweite Kette kam nicht ans Ziel. Sie musste wegen Benzinmangels notlanden, wobei eine Maschine mit Torpedo in die Hände der Engländer fiel.

Ein anderes Ergebnis war von vornherein nicht wahrscheinlich und nicht zu erwarten gewesen, so wenig wie 6 Treffer im Zahlenlotto. Die italienischen Flieger standen bei der Luftunternehmung gegen Alexandria vor der gleichen Aufgabe wie seinerzeit die Engländer bei ihrem Angriff auf Tarent. Es ist aufschlussreich, beide miteinander zu vergleichen:

Die englischen Luftstreitkräfte arbeiteten Jahre hindurch an ihren Plänen, – die Italiener nur Minuten;
die Engländer bereiteten ihre Unternehmung gewissenhaft vor, unter Erwägung aller etwaigen Zwischenfälle – die Italiener improvisierten;
die Engländer warteten mit der Verwirklichung ihrer Operation, bis die erforderlichen Mittel zur Verfügung standen – die Italiener handelten Hals über Kopf;
die Engländer flogen wochenlang Bildaufklärung bis zum Beginn ihres Angriffs – die Italiener zogen dieses wichtige Erkundungsmittel gar nicht in Erwägung;
die Engländer waren über alle Einzelheiten, einschliesslich der Ankerplätze der einzelnen Schiffe, genauestens unterrichtet – die Italiener schickten ihre Flieger nach Alexandria ins Blaue hinein;
die Engländer hatten den Angriff der Torpedoflugzeuge mit dem der Bomber abgestimmt, um die Verteidigung zu verwirren und ihr Feuer zu zersplittern – die fünf italienischen Flugzeuge waren bei ihrer Unternehmung ganz auf sich selbst gestellt;
die Engländer beleuchteten den Himmel über Tarent taghell – die Italiener sahen von ihren Zielen im Hafen von Alexandria nicht das geringste!

–
Nachdem der Plan fehlgeschlagen war, zog man es vor, kein Wort mehr darüber zu verlieren. Unsere tapferen Besatzungen wurden nicht einmal im Tagesbericht erwähnt. Das Wagnis von Alexandria, für das sie ihr Leben einsetzten, wurde mit Stillschweigen übergangen.

Die Hoffnung, mit einer erfolgreichen Unternehmung die Fehler der Vorjahre gutzumachen, hatte getrogen.

Neuntes Kapitel

EINE VERSÄUMTE GELEGENHEIT

Im Januar 1941 gelang es dann endlich, in Gerbini, in der Ebene von Catania, die erste Abteilung von Torpedoflugzeugen aufzustellen, die aus 6 Flugzeugen mit ganzen 6 Torpedos bestand.

Am 7. Januar 1941 waren die englischen Seestreitkräfte im Mittelmeer zu ihrem gewohnten Manöver aufgebrochen, das an eine bekannte Figur des Contre-Tanzes erinnerte: die beiden Geschwader von Gibraltar und Alexandria fuhren einander bis nahe Pantelleria entgegen; dort führten einige Einheiten eine Fahrt um die Insel durch, und anschliessend kehrten die Geschwader wieder in ihre Ausgangsbasen zurück. In der von Alexandria ausgelaufenen Gruppe befanden sich 2 Panzerkreuzer («Warspite» und «Valiant»), der Flugzeugträger «Illustrious», 6 Kreuzer und 13 Zerstörer. Das Geschwader aus Gibraltar bestand aus den Panzerkreuzern «Renown» und «Malaya», dem Flugzeugträger «Ark Royal», 2 Kreuzern und einigen Zerstörern. Dieses ganze Kräfteaufgebot diente zum Schutze von 4 grossen Dampfern, die aus Gibraltar kamen und teils für Malta, teils für den Piräus bestimmt waren, sowie eines Tankers nach Griechenland und zweier Dampfer aus Alexandria mit Kurs Malta.

Bis zum 9. ging die Fahrt beider Geschwader ohne den geringsten Zwischenfall vonstatten, mit Ausnahme eines erfolglosen schwächlichen Bom-

benangriffes unserer Flieger auf die Gibraltargruppe. Das auf seinem Weg festgestellte Geschwader aus Alexandria konnte gänzlich ungestört bis zum Kanal von Sizilien vorstossen.

Aber dann sollte sich der 10. von den ersten Morgenstunden an als äusserst bewegt erweisen. Um 7.40 Uhr erschienen in den Gewässern zwischen Pantelleria und Malta zwei kleine italienische Torpedoboote. Admiral Cunningham hielt diese Begegnung «für zufällig, weil es unglaublich erscheinen müsse, dass so schwache Streitkräfte zu einem Angriff auf einen so stark verteidigten Geleitzug angesetzt worden seien.» Er irrte: die beiden Torpedoboote waren mit Absicht vorgeschickt worden.

Die beiden Einheiten, die so ungefähr das Kleinste von allem darstellten, was sich auf dem Meere herumtrieb, blieben wie zwei Nusschalen zwischen den feindlichen Schiffsgruppen eingeklemmt. Ein Torpedoboot konnte flüchten, das andere wurde versenkt. Auch die Engländer mussten einsehen, dass sie nicht ohne Verluste auf hoher See umherfahren konnten. Der Zerstörer «Gallant» war auf eine Mine gestossen und hatte fast den ganzen Bug verloren: teils wurde das Wrack für einen Kreuzer, teils sogar für einen Panzerkreuzer angesehen. Die Aktivseite in unseren Wehrmachtsberichten erfuhr dadurch jedenfalls eine erhebliche Verbesserung.

Um 12.30 Uhr mittags erschienen zwei unserer sechs Torpedoflugzeuge aus Gerbini, die um Haaresbreite das Heck der «Valiant» getroffen hätten. Die Flugzeuge entfernten sich unter heftigem Artilleriebeschuss; ihre Besatzungen hatten allen Grund, ihre Schwäche zu bedauern.

Die Engländer hatten sich noch nicht von ihrer Überraschung erholt, als dichte Wellen von Ju. 87 über ihnen auftauchten, die dem deutschen Luftgeschwader in Sizilien angehörten. Wie Sturmvögel stiessen sie aus 2'000 m Höhe auf die Schiffe nieder. Ihre Motoren heulten auf bei dem schwindelnden Flug in die Tiefe, ihre Bomben piffen wie Sirenen. Ehe der Feind noch zur Besinnung kam, waren sie schon gefallen. Die Maschinen fingen sich ab, gewannen wieder Höhe, um die Besatzungen auf den Oberdecks mit ihren Maschinengewehren zu beschliessen und allgemeine Verwirrung zu stiften. Hier wurde unvergleichlich schneidiger und wirksamer angegriffen als bei früheren Bombenabwürfen, bei denen die Flugzeuge wie Punkte

hoch in den Lüften schwebten und fast unsichtbar waren. Admiral Cunningham, der sich im vergangenen Juli über die hunderte von Bombern, die ihn aus grosser Höhenlage angegriffen hatten, lustig gemacht hatte, änderte jetzt seine Meinung und gab zu, dass der Angriff auf sein Geschwader «überaus schwer, wirksam und mit kühner Entschlossenheit geführt war». Sechzig deutsche Flugzeuge nahmen an der Operation teil. Als die Schiffe aus den sie umhüllenden Wassersäulen wieder auftauchten, brannte die «Illustrious» wie ein ungeheurer Scheiterhaufen. Ihr hatten die deutschen Angriffe in erster Linie gegolten; sie war von sechs schweren Bomben getroffen. Aber auch die «Warspite» hatte Schäden durch Bomben, die in ihrer Nähe niedergegangen waren, davongetragen.

Der Flugzeugträger, der ausscheren musste, glich einem gewaltigen Krater, der unter Rauchwolken Feuer aussties. Die Zerstörer «Hasty» und «Jaguar» legten backbord an, um ihm bei seiner wahrscheinlich letzten Fahrt Hilfe zu leisten. Die Flugzeuge, die nicht mehr auf ihm landen konnten, flogen nach Malta.

Zur grossen Erleichterung der Engländer hörten die Angriffe unmittelbar danach auf. Die Besatzung des Flugzeugträgers benutzte die Pause, um den Brand zu löschen. Als gegen 16 Uhr einige 30 Ju 87 in Begleitung von 3 italienischen Maschinen wiedererschienen, wurden sie von den Jagdflugzeugen der «Illustrious» erwartet, die inzwischen in Malta Benzin getankt hatte. Der neue Angriff wurde abgewehrt; der «Illustrious» gelang es, den Hafen von Malta zu erreichen.

Die Nacht vom 10. auf den 11. sowie der 11. selbst verliefen für das Alexandria-Geschwader ruhig, bis es, 15 Uhr, in Nähe von Benghasi von 35 deutschen Maschinen unter Jagdschutz angegriffen wurde.

Der Kreuzer «Gloucester» erhielt einen Bombentreffer, der den Schiffsrumpf durchschlug, aber wie durch ein Wunder nicht explodierte. Die «Southampton» dagegen wurde wiederholt getroffen und stellte ihre Fahrt für immer ein: sie versank um 19 Uhr.

Nach alledem besteht kein Zweifel, dass sich die englische Flotte am 10. ab 12.30 Uhr in einer äusserst gefährlichen Krise befand. Von diesem Zeitpunkt an fehlte ihr die «Illustrious» und damit der unentbehrliche Jagd-

schutz. Diese Krise erreichte am 11. nachmittags mit der Versenkung der «Southampton» und den schweren Beschädigungen der «Gloucester» ihren Höhepunkt. Von jetzt ab blieben die Panzerkreuzer «Warspite» und «Valiant» ohne Kreuzerschutz. Welch günstige Gelegenheit für unsere der Katastrophe von Tarent entronnenen Panzerkreuzer, wenn sie sich in dieser Zone befunden hätten! Es war ausgesprochenes Pech, dass sie nicht nahe genug zum Eingreifen standen. Aber ebenso nachteilig war, dass wir nicht mehr Torpedoflugzeuge zur Verfolgung einsetzen konnten. Sonst hätte, was jetzt nur eine Schlappe für die englische Flotte bedeutete, sich leicht zu einer Katastrophe und regelrechten Flucht verwandeln können.

Zehntes Kapitel

WEISSE UND GRÜNE LICHTER

Nach einem Zusammenstoß mit einigen italienischen, schon besser ausgebildeten und in Zusammenarbeit mit der Flotte geschulten Staffeln von Torpedoflugzeugen im Juli 1941 wurde die englische Marine vorsichtiger und behutsamer.

Ein Beispiel: Ein Geleitzug von sechs mit Truppen und Kriegsmaterial vollbeladenen Dampfern war in der Nacht auf den 21. Juli in das Mittelmeer eingelaufen. Ein siebenter Dampfer war am Eingang der Bucht von Algier gestrandet. Während der Fahrt hatte sich dem von England mitausgelaufenen Geleitschutz auch das Geschwader von Gibraltar angeschlossen; man fuhr nun in verschiedenen Gruppen, Ostkurs. Bis zum 23. vormittags hatten die englischen Schiffe, darunter die Panzerkreuzer «Nelson» und «Renown», der Flugzeugträger «Ark Royal» sowie eine Anzahl von Kreuzern und Zerstörern ihre Fahrt ohne Störung fortsetzen können, obwohl sie gesichtet und von einem unserer Unterseeboote in der Nacht auf den 22. angegriffen worden waren. Als der Geleitzug in die Gewässer zwischen Sardinien und Tunis einfuhr, wurde er kurz nach 9 Uhr von 6 Torpedoflugzeugen und 15 Bombern angegriffen. Trotz heftigen Sperrfeuers führten die Flugzeuge ihre Bewegungen mit Sicherheit, ja mit Eleganz durch, um den Gegner in die Zange zu nehmen. Die Operation gelang; die Flugzeuge war-

fen ihre Torpedos gleichzeitig in 1'000 m Entfernung ab und beschädigten zwei Schiffe, eine Maschine wurde abgeschossen. Der Zerstörer «Fearless» konnte sich noch eine Stunde über Wasser halten, bevor er sank. Der schwere Kreuzer «Manchester» zeigte backbord starke Schlagseite. Seine Maschinen arbeiteten nicht mehr. Spätere Angriffe mit weniger Torpedoflugzeugen ohne Jagdschutz brachten schwere Verluste und keinen Erfolg. Gegen Abend aber hätte sich beinahe der vormittägige Doppelerfolg wiederholt: drei Lufttorpedos liefen um Haaresbreite an den Kreuzern «Edinburgh» und «Hermione» vorbei.

Nicht anders verliefen weitere Angriffe auf die auf dem Rückmarsch befindliche Gibraltarflotte und auf nach Gibraltar zurückfahrende Handelsschiffe.

Trotz unleugbarer Fehler bei ihrem Einsatz und ihrer taktischen Organisation hatten diese erst vor Kurzem aufgestellten Staffeln, von der Wirkung der zahlreichen Bombenangriffe (121 in 3 Tagen) abgesehen, in moralischer Hinsicht grossen Eindruck gemacht. Der Doppeltreffer der Torpedoflugzeuge auf den Kreuzer «Manchester» und den Torpedojäger «Fearless» waren Vorboten einer neuen Zeit. Entscheidende Wirkung war jedoch nur dann zu erwarten, wenn die Zahl der Torpedoflugzeuge ausreichend erhöht und die Ausbildung der Besatzungen weiter vervollkommenet wurde.

Der englische Flottenchef war jedenfalls äusserst beunruhigt und suchte nach Mitteln, um dieser neuen Gefahr vorzubeugen. Zu diesem Zweck wurde ein neues, aus einem weissen Licht mit grünen Zwischensignalen bestehendes Warnzeichen eingeführt, das Grossalarm bedeutete und alle Schiffe auf die Gefahren aufmerksam machen sollte, die ihnen beim Auftauchen eines italienischen Torpedoflugzeuges drohten.

Diese Befürchtungen des britischen Oberkommandos gehen deutlich aus der grotesken Pantomime hervor, die zwei Monate später aufgeführt wurde, als ein neuer Geleitzug nach Malta in Fahrt gesetzt werden musste. Der Admiral, der das Geschwader von Gibraltar befehligte, verliess das Admiralsschiff «Nelson» mit dem vorgeschriebenen Zeremoniell unter viel Aufwand von Trompetenstössen und Sirenengeheul und in Anwesenheit vieler Zuschauer.

Unmittelbar darauf schiffte er sich auf der «Rodney» ein, auf der die Admiralsflagge gehisst wurde. Die «Nelson» wiederum lichtete die Anker und bewegte sich langsam dem Hafenausgang zu. – Grosses Tücherschwenken auf der Mole; auf Deck beugt sich die Besatzung über die Reling, laute Zurufe: «Grüsst zuhause . . . Gute Fahrt! . . . Guten Urlaub . . . Schreibe . . . Vergiss mich nicht. . . !» Die Schiffssirenen auf der Reede heulen zum Abschied. An der Einfahrt angekommen, ging das Schiff auf Westkurs, um niemand im Zweifel darüber zu lassen, dass es das Mittelmeer verlassen wolle. In dieser Richtung fuhr die «Nelson» von 18.15 bis 21.30 Uhr. Während dieser Zeit wechselte der Panzerkreuzer laufend Botschaften mit dem Oberkommando von Gibraltar, in denen immer wieder die Worte «London», «Admiralität», «Vereinigtes Königreich», «Wenn wir in der Heimat sein werden», «Wenn ihr ankommt», vorkamen. Dadurch sollte der «abhörende Feind» davon überzeugt werden, dass die Fahrt einem neuen Ziele galt. Diese Komödie wurde nach dem Bericht ihres Regisseurs, des Admirals Somerville, inszeniert, um «glauben zu machen, dass die «Nelson», von der «Rodney» abgelöst, auf der Fahrt nach Grossbritannien begriffen sei.»

Als es stockfinster geworden war, änderte das Schiff Kurs auf Ost. Wie Somerville weiter schreibt, verliessen «unter Vortäuschung einer einfachen Routinefahrt» gegen Mitternacht auch der Panzerkreuzer «Rodney», gefolgt von der «Ark Royal» und einigen Kreuzern und Zerstörern Malta, um sich mit einem grossen Geleitzug, bestehend aus 10 Handelsschiffen von grösster Tonnage, zu treffen, dem erst jetzt die Einfahrt ins Mittelmeer freigegeben worden war. Er war, ausser von zahlreichen Kreuzern und Zerstörern, auch von dem Panzerkreuzer «Prince of Wales» begleitet.

Nach vollzogener Umformierung marschierten die Geleite in zwei Gruppen, die eine längs der afrikanischen Küste, die andere nördlich davon. Ihre Fahrt verlief bis zum Einfahren in die Gewässer zwischen Tunis und Sardinien störungsfrei. Die italienischen Torpedoflugzeuge hätten weiter warten müssen, bis die Panzerkreuzer und der Flugzeugträger, wie gewöhnlich nach Erreichen des Kanals von Sizilien, den Rückmarsch angetreten hätten. Hätten unsere Flugzeuge diesen Augenblick, gegen 19 Uhr, abgepasst, wä-

re der Geleitzug mit nur geringem Begleit- und ohne Jagdschutz mitten in der Nacht, aber bei Vollmond überrascht worden. Der Erfolg wäre unvergleichlich viel grösser gewesen. Das gibt auch die englische Admiralität in ihrem Bericht zu: «Hätte der Feind seine Torpedoflugzeuge zusammgezogen, um den Angriff mit Beginn des Sonnenuntergangs und später durchzuführen, wäre es ihm gelungen, einen Grossteil des Geleitzuges zu torpedieren.»

Was aber geschah in Wirklichkeit? Es klingt unglaublich, und doch verhielt es sich so: unsere Torpedoflugzeuge erhielten den Befehl, sich nicht um die Transporter zu kümmern! Die zehn Schiffskolosse, die Soldaten und Kriegsmaterial nach Malta führten, um die Verteidigung der Insel Malta zu verstärken, die die grosse Bedrohung unserer Seeverbindungen darstellte, waren also kein Ziel für sie! Nach den unwiderruflichen Befehlen unseres «Comando Supremo» hatten die Torpedoflugzeuge ausschliesslich die Panzerkreuzer und Flugzeugträger als Ziele zugewiesen erhalten. In Rom war man zu dem Entschluss gekommen, dass unsere Flotte dem Feind den Gnadenstoss versetzen sollte, wenn es gelungen war, aus der Luft auch nur eines der Grosskampfschiffe zu zerstören oder zu beschädigen. Die Vernichtung des Geleitzuges war dann, immer nach Ansicht des «Comando Supremo», «ein reines Kinderspiel». Das Ergebnis war, dass ein beinahe sicherer Erfolg und das Leben von sieben tapferen Besatzungen, mit ihrem Kommandanten an der Spitze, einer Seeschlacht oder vielmehr deren Traumbild, geopfert werden sollte. Dieses Opfer wurde befohlen, um sich mit dem Sieg über eine der grössten Seemächte der Welt den Ruf zu verdienen, selbst eine solche zu sein.

Die italienischen Torpedoflugzeuge erschienen also am 27. um 1 Uhr. Sie wurden von einem höllischen Abwehrfeuer aus allen Kanonen der Panzerkreuzer, Kreuzer und Zerstörer empfangen. Zurückgewiesen, ordnen sie ihre schon gelichteten Reihen – fünf Maschinen sind bereits abgeschossen – und greifen wieder an; den restlichen zwanzig gelingt es, das Abwehrfeuer des Feindes jetzt zu durchbrechen. Sie nähern sich soweit wie irgend möglich den Grosskampfschiffen und werfen ab. Die «Nelson» wurde aus 400 m Entfernung von einem Torpedo getroffen, wonach das Flugzeug den Panzerkreuzer in der Höhe der Schornsteine überflog. Somerville bemerkt

dazu: «Das Schiff tat einen Sprung und eine Wassersäule stieg aus dem Vorderdeck empor.» Die übrigen Schiffe tanzten auf dem Wasser. Die «Rodney», die während einer plötzlichen Wendung stark nach backbord lag, wurde um Haaresbreite das Opfer eines Torpedos. Aber auch die Zerstörer entgingen der Katastrophe nur wie durch ein Wunder. Ein anderer Torpedo, der aus einer Höhe von 150 Metern abgeworfen worden war (keine andere Luftwaffe der Welt war dazu in der Lage!), ging in einer Entfernung von einigen 90 Metern an der schon schwer getroffenen «Nelson» vorbei. Wahrscheinlich hätte das herrliche Schiff, das den Namen des berühmtesten englischen Admirals trug, damals seine Fahrt für immer einstellen müssen, wenn unsere Torpedoflugzeuge unter weniger unvernünftigen Bedingungen eingesetzt worden wären und mit den Bombern zusammengearbeitet hätten, die einen Teil der feindlichen Flotte auf sich gezogen hätten. Unsere Bomber aber waren an diesem Tage wetterhalber nicht gestartet. Trotzdem betrachtete Churchill schon die eine Beschädigung als ein nationales Unglück. In einer Geheimsitzung des Unterhauses erklärte er dazu: «In diesen kummervollen Zeiten wurde unsere Marine von einer beispiellosen Pechsträhne verfolgt. Am 27. September wurde das Vorderschiff der «Nelson» durchschlagen und der Panzerkreuzer für sechs Monate ausser Gefecht gesetzt.»

Später erhielt man den Beweis dafür, wieviel vorteilhafter es gewesen wäre, den Angriff nicht auf die Schlachtschiffe, sondern auf den Geleitzug zu richten. Gegen diesen wurden mit Einbruch der Dämmerung nur 5 Torpedoflugzeuge aus Sardinien und Sizilien eingesetzt. Das war ungefähr alles, was noch zur Verfügung stand. Die englischen Dampfer wurden bei Mondlicht vor dem Golf von Tunis um 20 Uhr mit nur geringem Geleitschutz überrascht. Einer davon, die «Imperial Star», ging nach einem Volltreffer in kurzer Zeit unter, während zwei andere bei dem entstandenen Durcheinander heftig zusammenstiessen. Die weissen und grünen Lichter, die von allen Seiten auf leuchteten, zeugten von der Besorgnis und Verwirrung, in der sich die Schiffe des englischen Geleitzuges befanden. Keine einzige seiner Ladungen hätte wahrscheinlich Malta erreicht, wenn es möglich gewesen wäre, unsere Angriffe fortzusetzen.

Und die Seeschlacht? Sie fand natürlich nicht statt. Wohl war sie am Ho-

horizont unseres ebenso seltsamen wie unglücklichen Krieges wie eine Fata Morgana aufgetaucht, hatte aber auch diesmal nicht greifbare Gestalt angenommen. Das war vor allem ein schwerer Schlag für die Moral der Besatzungen unserer Schiffe.

Die Seeschlacht fand am 27. September 1941 aus zwei Gründen nicht statt: einmal – und das war der wesentlichere von beiden – weil unsere Flotte überhaupt nur mit einem Teil ihrer Kräfte zur Stelle gewesen wäre. Die drei Panzerkreuzer «Doria», «Giulio Cesare» und «Duilio» hatten in ihren Häfen bleiben müssen. Die Veröffentlichungen der Nachkriegszeit schreiben diese Massnahme dem Mangel an Betriebsstoff zu. Was aber auch der tatsächliche Anlass zu diesem Befehl gewesen sein mag – es war wie ein Fluch, dass es, einmal infolge der mangelnden Mitarbeit der Luftwaffe, dann wieder des ungünstigen Wetters wegen nie zu einer wirklichen Seeschlacht unserer grossen Schlachtschiffe mit denen des Feindes kam, das Gefecht bei Stilo im Juli 1940 allenfalls ausgenommen. Es trifft zu, dass unser «Comando Supremo» der Marine strikte Order erteilt hatte, sich am Ort des Zusammentreffens in ein Gefecht nur auf der Basis «absoluter Überlegenheit» einzulassen. Das hiess im Grunde genommen: überhaupt nicht auslaufen, wusste man doch, dass man mit einer an Gewissheit grenzenden Wahrscheinlichkeit bei einem Zusammenstoss stets der Schwächere sein würde.

Die zweite Ursache war die häufig angeprangerte fehlende Zusammenarbeit zwischen Marine und Luftwaffe. Die beiden italienischen Panzerkreuzer mit den sie begleitenden vier Kreuzern und den neun Torpedojägern befanden sich am 27. September in Höhe von Kap Carbonara in den Gewässern östlich Sardinien. Admiral Jachino hielt in diesem Augenblick Kurs Süd gegen den Feind. Zum gleichen Zeitpunkt verlangte er von der Luftwaffe Jagdschutz an einem genau bezeichneten Punkt südlich Sardinien für 14 Uhr. Ungefähr an dieser Stelle und zur selben Stunde wurden dann unsere Schiffe von einem englischen Aufklärungsflugzeug gesichtet, das seine Meldung sofort an den Flottenchef absetzte. Dieser nahm unverzüglich mit seinem Geschwader Kurs gegen unsere ungefähr 70 km entfernte Flotte. Die Schlacht stand unmittelbar bevor.

Aber jetzt geschah etwas Unvorhergesehenes oder – wenn man so will – Vorauszusehendes: Das Luftfahrtministerium schickte seine Jagdstaffeln

weder an die bezeichnete Stelle noch zur gewünschten Stunde. Damit war unsere Flotte ohne Jagdschutz. Vielleicht lässt sich diese Massnahme damit begründen, dass das Luftfahrtministerium auf seinen Ruf als selbständige Waffengattung bedacht war und nicht einfach als Befehlsempfänger für die «Abstellung von Flugzeugen» gelten wollte. Jedenfalls operierte die Luftwaffe auf der Basis eigener Zeit- und Raumberechnungen. Der Gedankengang war dabei folgender: Wenn die italienischen Schiffe um 14 Uhr die mitgeteilte Position mit Südkurs erreicht hätten, dann würden sie sich um 15 Uhr natürlich weiter südlich befinden, wohin dann unsere Jäger aus dem näher gelegenen Sizilien gesandt werden konnten. Admiral Jachino, dem Luftsicherung zugesagt worden war, gab daraufhin den bisherigen Plan auf und kehrte um. Wie gesagt, war er dabei ohne jeden Jagdschutz und weiter den feindlichen Angriffen ausgesetzt. Der englische Aufklärer meldete 14.45 Uhr Admiral Somerville, dass die italienische Flotte ihren Kurs geändert habe. Natürlich waren die aus Sizilien aufgestiegenen Jäger von der veränderten Lage nicht unterrichtet, und nur wenigen von ihnen gelang es, unsere Flotte aufzufinden. Die Staffeln in Sardinien, die Rom zur ausschliesslichen Verfügung der Marine entsandt hatte, starteten erst 14.45 Uhr, als schon alles vorbei war.

Nach Eingang der Meldung, dass Admiral Jachino auf Nordkurs gegangen war, verzichtete Somerville auf weitere Verfolgung.

Das Zurückschicken unsere Schiffe kann man nur als sinnloseste Geste bezeichnen. Dass sie dann bis zum Abend des folgenden 28. – in diesem Fall war genug Brennstoff vorhanden! – in den Gewässern östlich Sardinien kreisten, war im Grunde nichts als ein nutzloses Umherfahren, war doch der feindliche Geleitzug bei Malta in Sicherheit.

Am späten Abend des 28. konnten noch zwei Torpedoflugzeuge gegen sieben englische Dampfer starten, die unter französischer Flagge leer und in einzelnen Gruppen von Malta nach Gibraltar fuhren. Die Torpedos wurden aus zu grosser Entfernung erfolglos abgeworfen.

SCHWANENGESANG

Am 13. und 14. Juni 1942 griffen Marine und Luftwaffe einen grossen englischen Geleitzug an, der unter dem Schutz des Geschwaders von Gibraltar Kurs Malta hielt. Die Nachschubschiffe erlitten schwere Verluste.

Im August 1942 ertönte der Schwanengesang der Kriegsführung im Mittelmeer. An einem heissen Nachmittag dieses Monats rissen sich die bestürzten Lords der Admiralität in London die Depeschen aus den Händen, die in ununterbrochener Folge vom Mittelmeer-Kriegsschauplatz eintrafen. Plötzlich sah man einen der Herren mit einem tiefen Seufzer in einen Sessel sinken. Auf der Depesche, die ihm entfallen war, stand zu lesen: «At 13,15 in position 38°05'N3°02'E. Eagle was hit on the port side by four torpédos, all within an interval of about 10 seconds.» Der mächtige Flugzeugträger war für immer in den Tiefen des Meeres versunken. Vier Torpedos hatten ihn kurz nach dem Auslaufen aus Gibraltar getroffen.

Es hagelte geradezu Hiobsbotschaften auf die Admiralität; immer deutlicher zeichnete sich der Umfang der Katastrophe ab.

Die Bilanz der vier Augusttage vom 11.-14. war folgende: Von 14 aus Gibraltar ausgelaufenen Dampfern erreichten nur drei Malta. Ein

vierter konnte sich dank der Gefälligkeit der französischen Behörden retten, die ihm Asyl gewährten und dann seine Weiterfahrt nach La Valletta gestatteten.

Von dem Begleit-Geschwader waren ein Flugzeugträger, drei Kreuzer und ein Zerstörer versenkt, ein Panzerkreuzer, zwei Flugzeugträger und ein Zerstörer beschädigt worden.

So endete einer der grössten für Malta bestimmten Geleitzüge.

An seinem Schutz hatte man nicht gespart. Ausser der «Rodney», drei Flugzeugträgern und einer grossen Zahl von Kreuzern war auch noch die «Nelson» eingesetzt worden.

Es war unser grösster Erfolg im ganzen Kriege. Die dafür aufgewandten Mittel waren überdies sehr bescheiden. An der ganzen Unternehmung nahmen nur teil: die Fliegergeschwader aus Sizilien und Sardinien, ungefähr 20 Unterseeboote und ebensoviele «Mas», aber kein Kriegsschiff grösserer oder kleinerer Tonnage. Die Verluste, so schmerzlich sie waren, waren nur mässig. Ausser ungefähr 15 Flugzeugen verloren wir 2 Unterseeboote.

Erst zwei Jahre nach Kriegsbeginn erkannte man, dass es ein Fehler war, unsere Torpedoflugzeuge gegen die Kriegsschiffe statt gegen die Nachschubdampfer einzusetzen.

In einer Sitzung des «Comando Supremo» vom 12. August 1942 konnte die Luftwaffe ihren Standpunkt durchsetzen. Marschall Cavallero vermerkte in seinem Tagebuch: «Erstes und oberstes Angriffsziel sind die Transporter.»

III. TEIL

Zwölftes Kapitel

MANGELNDE VORBEREITUNG

Bei der Fülle von Fehlern und Irrtümern, die zu einer solchen Serie von Katastrophen führten, verbietet es sich, mit Stillschweigen über den Mann hinwegzugehen, der für die Mobilmachung des Landes verantwortlich war: Mussolini. Der Duce, der 15 Jahre hindurch gleichzeitig Kriegs-, Marine- und Luftfahrtminister gewesen war, beanspruchte auch im Kriege die Stellung des Oberbefehlshabers der gesamten Wehrmacht.

Auf die Oberbefehlshaber von Luftwaffe, Marine und Heer angewiesen, die herrschsüchtig, unzugänglich und empfindlich waren, musste er seinen Einfluss auf Äusserlichkeiten beschränken. Waren Entscheidungen von lebenswichtiger Bedeutung zu treffen, so befolgte der Duce, wie wir wissen, die Taktik des Ausweichens; vielleicht, weil er sich der eigenen Unfähigkeit bewusst war, mochte er auch zuweilen intuitiv das Richtige ahnen. Vor schwierige Probleme gestellt, pflegte er zwischen den entgegengesetzten Lösungsmöglichkeiten hin- und herzuschwanken, ausserstande, sich für eine von ihnen zu entscheiden, bis schliesslich der Letzte, der von ihm empfangen wurde, mit seiner Auffassung durchdrang. Wenig vorteilhaft für ei-

ne gedeihliche Zusammenarbeit war zudem die Neigung des Regierungschefs, die dauernden Streitigkeiten der Führer der Wehrmachtteile, von denen einer den andern aus Eifersucht nicht gelten liess, zu dulden, ohne ein Machtwort zu sprechen.

Wirklich schlimm wurde es aber, wenn der Duce, von seinem Arbeitszimmer im Palazzo Venezia aus, der Flotte, der Luftwaffe und der Marine Befehle erteilte. Dieses Bedürfnis, sich um Dinge zu kümmern, von denen er nur wenig verstand, trat zum ersten Mal während des abessinischen Feldzuges in Erscheinung. Er beschränkte sich damals nicht auf die grosse Linie der Operationen, er beanspruchte auch die Entscheidung über die Einzelheiten.

Welche Ursachen lassen sich für die Niederlage Italiens – von der Person Mussolinis abgesehen – anführen?

Die Antwort auf diese Frage lautet gewöhnlich: «Unser Verderb war die Minderwertigkeit unserer Rüstung!» Trifft das wirklich zu? Wir können heute ein objektives Urteil über unseren Rüstungsstand und die Einsatz- und Kampfmöglichkeiten von Marine und Luftwaffe abgeben.

Die Notwendigkeit einer ausreichend starken Kriegsmarine war von der Geburtsstunde unserer nationalen Einheit an als eine Lebensfrage für Italien angesehen worden. Die grössten Anstrengungen wurden in den zehn Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg gemacht. Sie reihten Italien ebenbürtig ein in die grössten Seemächte der Welt. Die Panzerkreuzer «Cavour», «Giulio Cesare», «Duilio» und «Doria» wurden von Grund auf umgebaut. Zur gleichen Zeit wurden zwei Panzerkreuzer von 35'000 t fertiggestellt. Diese Schiffe waren wahre Giganten des Meeres und technische Wunderwerke: auf der ganzen Welt gab es keine stärkeren Einheiten als sie! Zwei andere Panzerkreuzer («Roma» und «Impero») wurden auf Stapel gelegt, von denen nur der erste Ende 1942 in Dienst gestellt werden konnte.

Damit trat Italien mit sechs gewaltigen, zum grössten Teil einsatzbereiten Grosskampfschiffen in den Krieg ein. Zur Verfügung standen ausserdem acht schwere Kreuzer zu 10'000 t, 14 kleinere Kreuzer und über 120 Torpedojäger und Torpedoboote neuester Bauart. Die Unterseeboot-Flotte Italiens, mit 115 Unterseebooten, war die stärkste der Welt.

Das heisst, dass die italienische Flotte im Westen und im Osten des Mittelmeeres dem Feinde weit überlegen war.

Wenn es den italienischen Streitkräften nicht gelang, dem Feinde den überzeugenden Beweis ihrer Überlegenheit zu liefern, wenn sie oft Bereitschaft und Initiative vermissen liessen, so geschah es, weil die strategische und taktische Führung mangelhaft war; es geschah nicht weil die nötigen Mittel, wohl aber die fähigen Köpfe fehlten.

War vielleicht nicht allein die Unzulänglichkeit der Seekriegführung die Ursache, dass der Krieg einen unglücklichen Ausgang nahm, wies etwa auch die Luftwaffe Mängel auf, die dazu beitrugen? Auch diese Frage ist nach einer offiziellen Veröffentlichung, in welcher der Luftkrieg Monat für Monat unter gewissenhafter Zugrundelegung genauer Daten und Zahlen zusammenfassend dargestellt wird, zu verneinen.

Aus dieser Veröffentlichung wissen wir, dass die italienische Luftwaffe am 10. Juni 1940 3 750 Kriegsflugzeuge zu ihrem Bestände zählte. Nach Abzug der in Ostafrika eingesetzten Geschwader verbleiben für den Mittelmeerraum 3 296 Flugzeuge, die sich auf das Mutterland, auf Libyen, auf den ägäischen Raum und Albanien verteilten. Die englische Luftwaffe dagegen war zu diesem Zeitpunkt im Mittelmeerraum höchstens 3-400 Flugzeuge stark, die sich auf Ägypten, Palästina, Malta, Gibraltar, Zypern und auf die Flugzeugträger verteilten. Das bedeutete also ein starkes Übergewicht der italienischen Luftwaffe, auch nach der Qualitätsseite.

Ein Vergleich zwischen den Luftstreitkräften auf Sizilien und Malta mag das deutlicher machen: in Sizilien befanden sich eine Bomber- und eine Jägerdivision, ausser den Geschwadern, die dem Heer und der Marine zur Verfügung standen, das heisst in summa einige hundert Maschinen. Auf Malta dagegen waren lediglich vier Flugzeuge vom Typ «Gladiator» vorhanden.

Feststeht, dass wir vom 10. Juni 1940 bis zum September 1942 zahlenmässig überlegen waren. Zwei Jahre hatte das Schicksal uns Zeit gelassen, dem Kriege ein anderes Gesicht und einen anderen Ausgang zu geben!

Mit dem Auftreten der Amerikaner wurde es anders. Nicht nur wegen der grossen Zahl von Flugzeugen, die sie im Mittelmeerraum einsetzten,

sondern auch wegen der vernichtenden Bombenangriffe auf unsere Flugplätze und Fabriken.

Woran aber fehlte es, wenn genug Schiffe und genug Flugzeuge vorhanden waren? Es fehlte vor allem ein überdurchschnittlicher führender Kopf und es fehlte insgesamt an Initiative, Mut und strategisch-operativer Phantasie. Alle diese Eigenschaften bewiesen die höheren Führer nur, um die eigene Verantwortung abzuschieben und den eigenen Entschlüssen auszuweichen. Es fehlte zudem häufig in den höheren Stäben an Eignung und beruflichem Können. Die leidenschaftliche Hingabe an das Vaterland wurde bei diesen Männern und in ihren Dienststellen durch engen Parteigeist und nicht minder enge Klikenbildung ersetzt. Das hatte zur Folge, dass Posten und Aufträge nicht nach dem Können, sondern auf Grund persönlicher Sympathien, Empfehlungen oder der Zugehörigkeit zu einem bestimmten Personenkreis vergeben wurden. Als man zum Beispiel der Spezialwaffe der Torpedoflugzeuge einen Kommandeur zu geben hatte, fand man keinen besseren als den Mann, der in Friedenszeiten der erbitterteste Gegner dieser neu aufgestellten Formation gewesen war und sein möglichstes getan hatte, um diese Aufstellung zu verhindern. Bezeichnend für seinen Standpunkt war der von ihm stammende Ausspruch, es sei sein Ideal, den Torpedo zu torpedieren!

Dem CAI, dem italienischen Fliegerkorps in Flandern, gab man Flugzeugführer, die ohne Besuch der Blindflugschule den Fluganforderungen über dem Ärmelkanal nicht gewachsen waren. Das Ergebnis war, dass schon beim Überführungsflug von Italien nach Belgien die Flugzeuge über halb Europa verstreut auf der Strecke liegen blieben. Als sie am Kanal glücklich angekommen waren, mussten die Piloten erst im «Blindfliegen» geschult werden.

Diese und andere Vorkommnisse beweisen, mit welcher tragischer Ahnungslosigkeit dieser Krieg geführt wurde und was sich alles an Intrigen, an geheimnisvollen Kämpfen hinter den Kulissen abspielte. Wenn der Krieg, nach Clausewitz, die Fortsetzung der Politik mit anderen Mitteln ist, so ist die mangelnde Vorbereitung für den Krieg umso beklagenswerter, als es doch klar war, dass unsere Politik zum Kampf im Mittelmeer gegen Grossbritannien führen musste.

Dreizehntes Kapitel

VORSICHTIGE TAKTIK

Ein weiteres Übel, das zu unseren Niederlagen beitrug, war, dass Fehler und Übertretungen nicht bestraft wurden. Schon der Fall Pricolo genügt. Der General hatte in den ersten Oktobertagen 1941 den Befehl erhalten, zwei moderne Jagdstaffeln nach Libyen zu verlegen. Die Flugzeuge befanden sich noch am 20. November auf ihren heimatlichen Flugplätzen,

Marschall Cavallero schrieb damals: «Dieser offensichtliche Ungehorsam General Pricolos hat einen Schwächezustand unserer Streitkräfte in Libyen verursacht, gerade als der Feind in der Cyrenaika zur Offensive überging.» Am 19. November mussten unsere Truppen die Cyrenaika aufgeben. Was geschah? Der ungehorsame Unterstaatssekretär und Generalstabschef der Luftwaffe wurde seines Postens enthoben, gleichzeitig aber zum Präsidenten der Waffenfabrik von Brescia ernannt!

Den italienischen Truppen in Libyen fehlten damals nicht nur die genannten Fliegerstaffeln, sondern vor allem auch Waffen und Nachschub. Wir erwähnten schon die 7 italienischen Dampfer, die am 10. November 1941 in Höhe von Syrakus von zwei kleinen englischen Kreuzern versenkt wurden. Wir haben weiter darauf hingewiesen, dass dieser Geleitzug unter dem Schutze der Kreuzer «Trento» und «Trieste» und von vier Torpedojä-

gern stand. Als die Engländer an Steuerbord erschienen, liess man sie nicht nach Backbord ausweichen. Auch die italienischen Kreuzer, die hinter dem Geleitzug fuhren, dachten nicht daran, ihre Geschwindigkeit zu beschleunigen, die leicht hätte verdoppelt werden können. Sie drehten einfach ab und zogen sich zurück. Dabei handelte es sich doch schliesslich um italienische Schiffe, die brannten oder in die Luft flogen! Wie konnten sie im Stich gelassen werden? Warum dieser Rückzug? Ciano berichtet, dass Mussolini sehr betroffen und «niedergeschlagen» gewesen sei. Um seine Stimmung zu heben, erfand Pricolo kurzerhand die Versenkung eines der englischen Kreuzer, der leider ruhig im Hafen von Malta vor Anker lag. Sein Kollege von der Marine, Riccardi, meldete, ebenfalls aus blauem Himmel, die Versenkung einiger feindlicher Handelsschiffe im Atlantik, die einem als überzählig geführten Unterseeboot zugeschrieben wurde, von dem kein Dementi mehr zu befürchten war! Auf diese Weise brachte der Wehrmachtsbericht erfundene Erfolge, und unsere Zeitungen widmeten ihnen ihre Titelseiten. Ciano bemerkt lediglich dazu: «Was für Hanswurst! Was für tragische Hanswurst!»

Ausreissen und Kameraden im Stich lassen ist Feigheit. Ein solches Verhalten wurde zu allen Zeiten als Schande empfunden und in allen Heeren aller Zeiten und Völker mit der Todesstrafe gesühnt; Grundsätze, die bei uns in Vergessenheit geraten waren. Admiral Bruno Brivonesi, der Kommandant der «Trieste», wurde zwar seiner Stellung enthoben, dafür aber mit anderen Aufgaben betraut.

Aus der Geheimgeschichte des Lufttorpedos weiss der damalige Unterstaatssekretär der Luftwaffe, General Valle, zu erzählen: «Weisst du», erklärte mir ein Parteibonze in Tirana, «Mussolini ist schlecht auf dich zu sprechen, weil wir wegen deiner mangelnden Initiative nicht genügend Torpedoflugzeuge haben.» Weiter geschah nichts. Der General blieb weiter Präsident der «Ferralba» in Albanien.

Die Schilderung des Überraschungsangriffs auf die Flotte in Tarent ist noch durch die traurige Feststellung zu ergänzen, dass man es während der englischen Angriffe nicht einmal für notwendig hielt oder es vielleicht auch nicht fertig brachte, mit den Scheinwerfern von Land und auf den Schiffen

die Angriffsflugzeuge zu stören. Dieses tragische Versäumnis liesse sich allenfalls bezüglich der Land-Scheinwerfer entschuldigen, ist aber hinsichtlich der Scheinwerfer auf den Schiffen, da jeder mildernde Umstand fehlt, unverzeihlich.

Nochmals bleibt zu erwähnen, dass 5 Panzerkreuzer mit 10 Kreuzern und 34 Torpedojägern ausgelaufen waren, um dem Flugzeugträger «Illustrious» mit seinen Begleitschiffen den Weg abzuschneiden. Noch nie hatte das Mittelmeer ein solches Kräfteaufgebot gesehen; Admiral Campioni musste das Herz höher schlagen vor Stolz!

In Wirklichkeit aber liess man die englischen Schiffe ungestört passieren; auch nicht ein Schuss wurde auf sie abgefeuert! Admiral Jachino berichtet lakonisch darüber: «Der Admiralstab in Rom hatte von der Durchfahrt eines gewaltigen feindlichen Geschwaders Kenntnis erhalten und das Auslaufen unserer Flotte aus Tarent befohlen. Aus übergrosser Vorsicht wurde sie aber wieder zurückgerufen, ehe es zu einer Fühlungnahme mit dem Feinde kam.» An diesem 31. August 1940 konnte nichts anderes auf unserer Seite gebucht werden als ein gewaltiger Schwerölverbrauch!

Die Strategie unseres Admiralstabes lässt sich in einem einzigen Wort zusammenfassen: Vorsicht!

Ein ähnlicher Vorgang ereignete sich, nach dem Bericht Jachinos, am 30. September 1940, an dem die ganze Flotte aus Tarent auslief, aber ohne Feindberührung zurückkehrte. Vorsicht?

Vom Kampfeinsatz der Panzerkreuzer in dem nur fünf Minuten dauernden Gefecht bei Stilo (9. Juli 1940) haben wir bereits gehört. In den folgenden 38 Monaten ereignete sich bis zum 8. September 1943 nichts mehr. Nicht etwa, weil es an Gelegenheiten dazu gefehlt hätte! Im Gegenteil, sie boten sich häufig genug. Bisweilen gerieten unsere schweren Schiffe mit schussbereiten Geschützen und feuerbereiter Mannschaft in die unmittelbare Reichweite des Feindes.

Am 27. November 1940 kreuzte unsere Flotte in Höhe des Golfes von Cagliari. Der Flottenchef hat Meldung des Torpedojägers «Sirio» über einen aus Alexandria kommenden englischen Panzerkreuzer und sechs andere Einheiten, die durch den Kanal von Sizilien West-Kurs hielten. Doch nichts geschieht, und statt Kurs auf die sizilianische Durchfahrt zu nehmen,

entfernt sich unsere Flotte mit Höchstgeschwindigkeit in Richtung der Balearen.

Um 9.50 Uhr meldet ein Flugzeug, dass an Backbord, einige hundert Kilometer entfernt, ein zweites feindliches Geschwader in gleicher Fahrtrichtung wie unsere Flotte laufe. Dass es aus Gibraltar ausgelaufen war, wusste man übrigens schon. Aber wieder lässt der italienische Befehlshaber tatenlos die Gelegenheit vorübergehen und forderte nicht einmal den Einsatz von Bombergeschwadern an. Eine ganze Stunde behält er ruhig West-Kurs bei.

Erst gegen 11 Uhr geht die Flotte auf Gegenkurs. Der stellvertretende Chef des Luftwaffengeneralstabes bemerkt dazu: «Gegen 11.30 Uhr wird Südwest-Kurs befohlen, um einen Versuch zu machen, das Geschwader von Alexandria anzugreifen.» Was die italienische Führung eigentlich plante, lässt sich nur schwer erkennen. Als man vier oder fünf Stunden zuvor die aus Alexandria ausgelaufene Flotte angreifen konnte, gab unser Kommandant Befehl, Kurs auf die gegnerischen Einheiten aus Gibraltar zu halten. Glücklicherweise in ihrer Nähe angelangt, liess er umkehren, um das Geschwader von Alexandria anzugreifen.

In der Zwischenzeit waren natürlich dank unserem Hin und Her die beiden englischen Flotteneinheiten südlich Sardinien in gegenseitige Sichtweite gekommen, um gegen die italienische Flotte vorzugehen. Auf Schussweite von 30 Meilen herangekommen, gab unser Flottenchef Befehl, in die Ausgangsstellung zurückzukehren. Die «berühmte» Schlacht von Kap Teulada bestand aus vereinzelt Kanonenschüssen, die zwischen unseren am weitesten zurückgebliebenen Einheiten und den vordersten englischen Schlachtschiffen gewechselt wurden. Das Gesamtergebnis bestand in der Beschädigung eines englischen Kreuzers und eines italienischen Torpedojägers.

Um 14.45 Uhr, fünf Stunden nach Sichtung des Feindes, standen die ersten Bomber über dem englischen Geschwader. Sie waren am Nachmittag aus eigener Initiative gestartet und überflogen den Feind in tadelloser Ordnung, die sogar von Admiral Somerville bewundert wurde. Leider griffen sie ohne Wirkung an. So missmutig wie die Flieger über diese Erfolglosigkeit waren, so demütigend fanden es die Matrosen, vor dem Feinde kehrt machen zu müssen.

Überflüssig zu sagen, dass der aus Gibraltar ausgelaufene Geleitzug mit seinem geringen Schutz ungestört den Kanal von Sizilien durchlief, um nach kurzem Aufenthalt in Malta befehlsgemäss in Alexandria vor Anker zu gehen. Das Gros der englischen Flotte nahm Kurs auf Gibraltar, nachdem es die Dampfer bis Kap Bon begleitet hatte.

Admiral Campioni aber packte seine Koffer für Rom. Lastete auf ihm schon die schwere Verantwortlichkeit für das Unglück von Tarent, so wurde sie durch die rühmlosen Ereignisse von Kap Teulada nicht leichter. Aber er brauchte sich keine Sorgen zu machen! Auf ihn wartete schon der bequeme Sessel eines stellvertretenden Chefs des Admiralstabs der Marine, von dem er am 10. September Besitz ergriff. Damit waren ihm, gemeinsam mit Admiral Riccardi, die Zügel unserer Seekriegsführung anvertraut worden.

Während Rom so die «Vorsicht» unserer Admirale belohnte und damit zum Ausdruck brachte, dass sich der Admiralstab kein besseres Verhalten wünschen konnte, überliess man den Engländern die Initiative, die sie stürmisch ergriffen.

In der Folgezeit konnte man also das seltsame Schauspiel beobachten, dass viele kriegstüchtige und starke Schiffe auf Fahrt geschickt wurden, nur um ihren Brennstoff zu verfahren. Wenn ihr Treffen mit dem Feinde bevorstand, erhielten sie den Befehl zur Umkehr. Andere Seeunternehmungen wie die «Schlacht in der Syrte» wurden durch die Wehrmachtsberichte aufgebaut. Unter einer wahren Lügenlawine wurden so unsere grössten Misserfolge zur See begraben und gleichzeitig die Legende unseres Sieges in der «Zweiten Seeschlacht in der Syrte» geboren! Das alles in einem Augenblick, in dem wir uns als die Herren des östlichen Mittelmeeres betrachten konnten!

In Malta lagen keine Schiffe mehr vor Anker, war doch dieser Hafen durch die dauernden, schweren deutsch-italienischen Bombenangriffe unbrauchbar geworden. Dazu kam noch der Mangel an Treibstoff. Von der Reede von Alexandria waren die Panzerkreuzer und Flugzeugträger verschwunden. Die «Barham» war am 25. November 1941 von einem deutschen Unterseeboot vor Sollum, die «Valiant» und die «Queen Elizabeth» am 19. Dezember von unseren tapferen «Mas» im Hafen selbst versenkt

worden. Die am 10. Januar 1941 von den Stukas schwer beschädigte «Illustrious» war nach langwieriger Wiederherstellung nach Gibraltar zum Ersatz für das Schwesterschiff «Ark Royal» geschickt worden, das am 14. November 1941 von einem deutschen Unterseeboot in geringer Entfernung vor der Bucht versenkt worden war.

Die gesamten englischen Seestreitkräfte im östlichen Mittelmeer bestanden demnach lediglich aus den wenigen Kreuzern, die an der «Zweiten Syrt» teilgenommen hatten.

Aber all das war unbekannt, wie die willfährigen italienischen Veröffentlichungen später behaupteten.

«Wir wussten nichts davon», erwiderte mir eine der höchsten Marine-Autoritäten, die ich ausdrücklich nach den Gründen unserer Tatenlosigkeit im östlichen Mittelmeer fragte. Das stimmte natürlich nicht. Es genügt übrigens schon, das Tagebuch Cavalleros zu lesen, wo unter dem 9. Januar 1942 vermerkt ist: «Ein Schlachtschiff vom Typ der «Barham» ist versenkt. Ich erhalte Nachricht über die schweren Schäden, die unsere Spezialeinheiten im Hafen von Alexandria angerichtet haben.» Und weiter heisst es ebenda am folgenden 6. März: «Die Aufklärung hat am 3. März im Hafen von Alexandria ein Schlachtschiff im Dock und ein anderes mit Kiel nach oben gemeldet.» Es ist doch wirklich nicht anzunehmen, dass Cavallero davon wusste und Riccardi nicht; dass das «Comando Supremo» davon unterrichtet war, der Admiralstab jedoch nicht. Genau so unglaublich ist es, dass sich der Flottenabwehrdienst, an dessen Spitze ein Maugeri stand, Bildmeldungen von solcher Bedeutung hätte entgehen lassen. Wer sich entschuldigt, klagt sich an.

Damit kann ruhig gesagt werden, dass wir die ersten sechs Monate des Jahres 1942 zur Verstärkung unserer Stellung in Libyen hätten ausnutzen und in diesem Zeitraum Truppen und Kriegsmaterial, soviel wir brauchten, hätten überführen können. Doch ausgerechnet in diesem halben Jahr fand die Opferung unserer Kriegsmarine statt.

Bei dieser Schwäche der englischen Seestreitkräfte im Mittelmeer hätte in diesen Monaten die Lage zu unseren Gunsten völlig verwandelt werden können. Aber alles, was von unserer Seite geschah, beweist nur, dass unsere Führung das Gegenteil erhoffte, so als ob es ihr Ziel gewesen wäre, den Krieg nicht zu gewinnen, sondern zu verlieren.

Vierzehntes Kapitel

SCHIFFE UND BÜROSESSEL

Wie wir gesehen haben, erhielten die italienischen Schiffe ihre Befehle unmittelbar vom Marineministerium. Dort wurden die Kriegspläne entworfen, die operativen Befehle erteilt. Von dieser zentralen Kommandostelle aus wurden die Einheiten bestimmt, die an den Unternehmungen teilzunehmen hatten. Rom schrieb die Auslaufzeiten, die einzelnen Kurse und die Geschwindigkeiten vor, die es für nötig hielt, um mit dem Feinde Fühlung aufzunehmen. Dabei wurden die Schiffskommandanten überhaupt nicht gehört. Diese Organisation hatte ihresgleichen nicht, auch nicht, wofür es zahlreiche Beispiele gibt, in der Geschichte der Marinen anderer Länder, von Nelsons unbeschränkter Selbständigkeit ganz zu schweigen.

Bei uns aber regierten mit souveränen Rechten – die Bürosessel! Von diesen bequemen Sitzgelegenheiten aus wurden die Befehle erteilt, die die Manöver und den Einsatz der Schiffe regelten, wurden die Anweisungen gegeben, wann sie in See zu gehen und wann sie wieder einzulaufen hatten; sie waren nur Schachfiguren in den Händen unsichtbarer, weit abgesetzter Spieler.

Das Ergebnis haben wir an Beispielen kennengelernt.

Zu dem schweren Misserfolg in der Syrte schreibt zum Beispiel Admiral

Joachino: «Der italienische Flottenchef war nicht zur Lagebesprechung, worin er sich über das mögliche gegnerische Verhalten hätte aussprechen können, hinzugezogen worden. Er wurde nicht zur Auswahl der Schiffe befragt und konnte auch keinen Einfluss auf die Befehlerteilung nehmen. Darüber hinaus bestimmte der Admiralstab die Auslaufzeiten der Schiffe, den von ihnen 12 Stunden lang einzuhaltenden Kurs und sämtliche Einzelheiten für den ersten Teil der Operation.»

Vor weitunterlegenen Seestreitkräften mussten sich unsere Schiffe absetzen. Auch das war eine Folge der Klubsessel-Strategie, ihrer Unentschlossenheit und Feigheit, ja ihrer verräterischen Handlungsweise. Das alles wird durch das klägliche Ende der Kreuzer «Da Barbiano» und «Di Giussano» in der Nacht vom 13. auf den 14. Dezember 1941 bestätigt.

Die beiden mit Lebensmitteln und Benzinfässern beladenen Schiffe hatten einen Tag zuvor Palermo in Richtung Tripolis verlassen. Bis Kap Bon verlief die Fahrt, an der auch noch das Torpedoboot «Cigno» teilnahm, völlig planmässig; sie sichteten, in einer Entfernung von etwa 7 km, 2.50 Uhr, den Leuchtturm, umfuhren ihn und setzten ihren Marsch in nächster Nähe der tunesischen Ostküste fort. Doch um 3.20 Uhr gingen sie plötzlich auf Gegenkurs. Was veranlasste Admiral Toscano zu diesem Entschluss? Dass 2.45 Uhr ein englisches Flugzeug seine Schiffe überflog, ist sicher nicht der Beweggrund gewesen. Doch der Admiral ist tot, und so tappt man über seine Absichten im Dunklen. Fest steht nur, dass backbord vier feindliche Zerstörer von Kap Bon her aufkreuzten, eine Breitseite Torpedos abschossen und wieder verschwanden. Das Ganze war ein regelrechter Überfall aus dem Hinterhalt.

Von drei Torpedos getroffen, sank der Kreuzer «Da Barbiano» innerhalb von vier oder fünf Minuten. Riesige Flammensäulen brennenden Öls bezeichneten die Stelle, an der das Schiff versunken war.

Der Kreuzer «Di Giussano» konnte noch drei Salven abfeuern. Von einem Torpedo getroffen, ging auch er unter. Die Überlebenden verliessen mit dem Ruf: «Viva il Di Giussano! Viva il Re! Viva il Duce!» das sinkende Schiff.

Am nächsten Morgen konnten einige deutsche und italienische Flugzeu-

ge an der Unglücksstelle Überlebende, die bereits am Ende ihrer Kräfte angekommen waren, retten und nach dem Krankenhaus von Trapani bringen. Das Geleit-Torpedoboot «Cigno» lieferte 500 Schiffbrüchige in Trapani ab. Alles in allem überlebten 645 Matrosen die Katastrophe; 920 fanden den Tod in den Wellen.

Wie konnte es zu diesem englischen Überraschungserfolg kommen? Wie war abermals ein nach Zeit und Ort auffälliges Zusammentreffen mit dem Feind in einem die Abwehr erschwerenden Manöver möglich geworden?

Die vier feindlichen Zerstörer waren am 12., 15.40 Uhr, in Höhe der algerischen Küste, mit Kurs Malta von einem Aufklärer gesichtet und gemeldet worden.

Man wusste also von der Anwesenheit feindlicher Schiffe und kannte ihren Kurs. Der Admiralstab behauptet, Admiral Toscano sei davon unterrichtet gewesen, und eine etwas unklare Meldung der «Da Barbiano» fand später keinen Glauben mehr. Wichtiger aber ist eine andere Frage: wenn der Admiral über die vier feindlichen Zerstörer schon unterrichtet war, warum erhielten dann unsere beiden Kreuzer den Befehl zum Auslaufen aus Palermo?

Nach dem vom Admiralstab gefertigten Bericht wurde der Befehl zum Auslaufen der beiden Kreuzer am 9. aus Gründen der Vorsicht abgeblasen. Auf Grund eines weiteren Befehls liefen die beiden Kreuzer und die «Cigno» nach diesem Bericht am 12., 18.30 Uhr, mit der Weisung aus, unter Umgehung der Egadi-Inseln Kurs auf Kap Bon zu nehmen, dabei aber die Zone südlich Marittimo wegen der dort verstärkten Luftaufklärung auszusparen.

Über die vier feindlichen Zerstörer sagt der Bericht: «Diese Einheiten konnten nur bei starker Erhöhung ihrer Geschwindigkeit Kap Bon in der Nacht erreichen, keinesfalls aber vor 3 Uhr. Nachdem unsere beiden Kreuzer schon eine Stunde vorher Kap Bon passiert haben mussten, wurde es nicht für nötig gehalten, ihre überaus dringende Mission zu unterbrechen!»

Zunächst einmal kann von einer «Unterbrechung» gar nicht die Rede sein. Unterbrechen lässt sich nur eine schon begonnene Unternehmung. Als aber die feindlichen Schiffe gesichtet wurden, lagen unsere beiden Kreuzer und das Torpedoboot noch friedlich im Hafen von Palermo vor Anker. Weiter aber war der Zeitraum von nur einer Stunde zu kurz bemessen, um

eine mögliche Begegnung mit Sicherheit auszuschliessen. War schon angesichts des von Admiral Toscano befohlenen Kurses der Zeitraum von einer Stunde sehr fraglich, so war dieser einstündige Vorsprung, entgegen der Behauptung des Admiralstabes, gar nicht vorhanden, da die Kreuzer nicht um 18.30 Uhr, sondern bereits um 18.10 Uhr ausgelaufen waren. Hiervon war Rom durch den Hafenkommendanten von Palermo auf dem Funkwege unterrichtet worden.

Damit wurde ein Zusammenstoss unvermeidlich. Auf alle Fälle hätten dann wenigstens die Kreuzer sofort nach ihrem Auslaufen zurückgerufen werden müssen, was nicht geschah. Dies hätte noch während der Nacht vor der Annäherung an Kap Bon nachgeholt werden können, doch liess man sie ihre Fahrt ruhig fortsetzen. Der Admiralstab hatte andere (nebensächliche) Dinge im Kopf und funkte nur 1.30 Uhr nachts: «Begegnung mit feindlichen, aus Malta ausgelaufenen Schiffen unter französischer Flagge unterwegs möglich.» Keine Meldung, keine Warnung aber galt der Möglichkeit eines Zusammentreffens mit den Engländern. Auf diese Weise kam es zu der Tragödie von Kap Bon. Wieviel Katastrophen waren schon vorgegangen, und wieviele sollten noch folgen!

Fünfzehntes Kapitel

IM EINVERNEHMEN MIT DEM FEIND.

Der Krebschaden, der unsere Widerstandskraft mehr als alles andere zersetzte, war die Spionage. Ist auch kein Volk dagegen gefeit, so wussten doch bei uns die Spione viel zu viel, erfuhren sie alles viel zu rasch und viel zu genau. Das hat sich nicht jetzt erst herausgestellt. Schon während des ganzen Krieges liessen dunkle, unerklärliche Ereignisse den schweren Verdacht, ja die Gewissheit der Zusammenarbeit mit dem Feinde entstehen.

Wie war es denn in jenem schrecklichen August des Jahres 1942? Kaum hatten die Dampfer die Häfen verlassen, als sie auch schon torpediert wurden. Die Kriegsschiffe und Unterseeboote des Feindes sowie dessen Flugzeuge waren so auffallend rasch an unseren Geleitzügen zur Stelle, dass es kein Zufall mehr sein konnte. Bisweilen blieb ein Geleitzug ungefährdet, doch stets nur dann, wenn er einen befehlswidrigen Kurs einschlug. War das nicht aufschlussreich genug? Die Tanker waren besonders bedroht. Als Rommel für Ende August 1942 seinen Angriff auf El Alamein vorbereitete, rechnete er vor allem mit den 12'000 t des Tankers «Pozza Ricca». Aber kurz vor dem Ankunftsstage wurde der Tanker torpediert, wobei es gelang, einen Teil des Benzins auf einen anderen Tanker zu verladen, der in grösster Eile auslief. Aber auch ihn ereilte das gleiche Schicksal, so dass Rom-

mel sich gezwungen sah, seinen Angriff nach 24 Stunden abubrechen, «weil der Treibstoff-Nachschub versagte.»

Im September nahm dann das Tempo der Versenkungen unheimlich zu. Hunderte von Panzern, tausende von Motorfahrzeugen, zehntausende Tonnen von Brennstoff und Lebensmitteln versanken im Meer.

Am 9. Oktober meldete Admiral Sansonetti, stellvertretender Chef des Admiralstabes und Nachfolger Campionis, Marschall Cavallero, es müssten wegen der auffallenden Versenkungsumstände unserer Schiffe ausgezeichnet informierte Spione am Werke sein. Man habe sie nicht in den Häfen zu suchen, sie seien in Rom!

Wer gesundes Urteilsvermögen und klaren Verstand besass, konnte über die Bedeutung dieser Meldung Sansonettis nicht im Zweifel sein. Gleichwohl begnügte sich der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht mit folgendem Befehl: «Ich verbiete Telefongespräche in Angelegenheiten des Seeverkehrs!»

In Rom gibt es kein Meer. Nur die Herren der Ministerien konnten also über die Ankunfts- und Auslaufzeiten der Schiffe unterrichtet sein. Admiral Jachino zog den Kreis seiner Nachforschungen noch enger, indem er schrieb: «Während meines Kommandos hatte ich öfter Gelegenheit zu der fast sicheren Feststellung, dass gewisse Nachrichten nur von Mitgliedern des Ministeriums verbreitet sein konnten. Ich will dabei nicht behaupten, dass es immer vorsätzlich geschah. Der Admiralstab und das Nachrichtenbüro wollten nie zugeben, dass ihre Organisation durchlässig wäre. Sie taten alles, um Aussendienststellen die Schuld in die Schuhe zu schieben.»

Das Marineinformationsbüro handelte zweifellos gegen besseres Wissen und Gewissen, als es Admiral Jachino zu beruhigen versuchte. Sein Chef, Admiral Maugeri, wusste ganz genau, wie die Dinge lagen. Er selbst hat nach dem Kriege in seinem Buch «From the Ashes of Disgrace» zugegeben, dass die englische Admiralität unter den italienischen Kollegen und im Ministerium selbst auf treuerebene Freunde von äusserster Zuverlässigkeit zählen konnte. Diese Männer hatten nur das eine Ziel vor Augen, den Krieg so rasch wie möglich zu beenden, um Italien endlich vom Faschismus zu befreien. Gehörte er selbst zu dem Kreis der Personen, die nur eines wollten: Schluss so rasch wie möglich und um jeden Preis? Wir können es nicht

unbedingt behaupten. Fest steht aber, dass Maugeri mit der amerikanischen Auszeichnung «Legion of Merit» geehrt wurde, die er als Zeichen der Anerkennung seiner Verdienste während seines Amtes als Chef des Marinenaachrichtenbüros trägt.

Weiter fragt man sich, warum Admiral Sansonetti seine Vermutung Marschall Cavallero vortrug und nicht seinem unmittelbaren Vorgesetzten, Admiral Riccardi? Das bleibt ein dunkler Punkt. Admiral Riccardi, der in seiner Eigenschaft als Unterstaatssekretär und gleichzeitig als Chef des Admiralstabes die höchste Marinegewalt in seinen Händen vereinigte, hätte durch personelle Veränderungen im Ministerium der Nachrichtenübermittlung an den Feind ein Ende bereiten können. Aber Admiral Sansonetti begab sich nicht zu ihm, sondern zum Chef des Oberkommandos der Wehrmacht. Warum? Auch diese Frage bleibt offen!

Genau so merkwürdig mutet es an, dass Riccardi keine Kenntnis von dem hatte, was Sansonetti wusste. Unerklärlich erscheint es weiter, dass er nie irgendeinen Verdacht geschöpft hat. Wie konnte es geschehen, dass er unsere Handelsflotte wie eine Kerze verbrennen liess, wie weiter, dass er dem Einsatz unserer Flotte im Zweiten Weltkrieg, so wie er vor sich ging, ohne Widerspruch zustimmte?

In jenen Jahren ereigneten sich phantastische Dinge, die kommende Generationen einfach nicht glauben werden. Dazu gehört vor allem die Beschiessung Genuas am 9. Februar 1941.

Nach offiziöser Anschauung war der Angriff gegen den in Tarent schwer beschädigten und nun im Dock von Genua liegenden Panzerkreuzer «Dulio» gerichtet. Aus der Tatsache, dass diesmal das Schiff nicht getroffen wurde, wollte man ein Fehlschlagen des feindlichen Unternehmens ableiten. Das hiesse aber selbst der Gutgläubigkeit des allzu geduldigen italienischen Volkes zuviel zumuten! Das kann auch der Törichteste nicht glauben, auch wenn die Engländer es behauptet haben.

In Wahrheit ging es um Folgendes. Mussolini befand sich bekanntlich in diesen Tagen an der ligurischen Küste, um sich mit Franco zu treffen, wobei nach dem Tagebuch Cianos «der verlorene Sohn in den Stall zurückgeführt werden sollte.» Diese Begegnung fand dann tatsächlich zwei Tage

nach dem Bombenangriff auf Genua am 11. Februar in Bordighera statt. Die Aussprache der beiden Staatsmänner war von ganz ausserordentlicher politischer Bedeutung, weil der Übertritt Spaniens zu den Achsenmächten die Lage im Mittelmeer entscheidend beeinflussen musste. Das war es, was England interessierte und besorgt machte und nicht unser «Duilio»! Die Beschiessung Genuas sollte eine feierliche Warnung für Spanien sein, das keine Seemacht von Bedeutung war und dessen Küsten ungedeckt englischen Angriffen ausgesetzt waren.

Die Kanonenschüsse von Genua haben die Besprechung von Bordighera scheitern lassen, bevor sie überhaupt begonnen hatte.

Am Vormittag des 9. stand die englische Flotte in der ligurischen Bucht und verschoss in 31 Minuten 273 38,1-cm-Granaten und 1'802 Granaten kleineren Kalibers auf die Hafen- und Industriezone und das Wohnzentrum der Stadt. Die Zerstörungen waren ganz ausserordentlich. 134 Tote und 276 Verwundete waren zu beklagen. «Hervorragend!» funkte der zur Feststellung des Erfolges gestartete Aufklärer.

«Es war ein ruhiger Sonntagmorgen; nichts störte die friedliche Stille», bemerkte Admiral Somerville in seinem Bericht an seine Admiralität. War es eine ironische oder eine sachliche Bemerkung? Es herrschte ja in der Tat eine herrliche Ruhe. Die Jagdgeschwader des Flughafens von Albenga mischten sich nicht ein, weil die Hauptstadt Liguriens – nur 60 km entfernt – nicht in ihren Kampfraum fiel. Ihre Kollegen von Sarzana waren mit der Verteidigung des von zwei Flugzeugen der «Ark Royal» bedrohten Luft-raums von Spezia beschäftigt, denen es aber trotzdem gelang, Minen an der Hafeneinfahrt abzuwerfen.

Aber auch unsere Bombergeschwader blieben unsichtbar. Der Luftweg von Mailand nach Genua beträgt, ebenso wie der von Viterbo, wo ein start-bereites Bombergeschwader zur Verfügung stand, eine knappe halbe Stunde. Es kam nicht mehr zum Einsatz, weil man vor dem Abflug noch die Bildmeldung mit den genauen Standortangaben der englischen Schiffe haben wollte.

Es war eine schwere, eine unerträgliche Schande, dass die englische Flotte unangegriffen aus unserem Herrschaftsbereich zurückfahren konnte. Erst vier Stunden nach Beginn der Bombenangriffe gelang es zwei Bom-bern, den Feind einige hundert Kilometer von Imperia entfernt auf hoher

See zu sichten und vier Bomben ohne jeden Erfolg abzuwerfen. Das war der einzige Beitrag unserer Luftwaffe zur Verteidigung Genuas! Danach herrschte Grabesstille!

Admiral Jachinos «Erinnerungen» sind für unseren Admiralstab nicht schmeichelhaft.

Um 8.37 Uhr erhielt Rom die Meldung von der Beschiessung der Stadt. Erst um 9.50 Uhr kam das diesbezügliche Funktelegramm in die Hände des Flottenchefs, Admiral Jachinos, Jedes einfache, an einem Postschalter auf-gegebene Telegramm hätte es schneller geschafft.

Um 9.50 Uhr befanden sich unsere Schiffe auf Süd-Kurs in den Gewässern westlich Sardinien, fast auf der Höhe der Asinara; auf die Meldung hin änderte die Flotte sofort Kurs auf Nord.

Auch in den folgenden Stunden scheint es unserem merkwürdigen Admiralstab vor allem darauf angekommen zu sein, den Flottenchef irreführend und vom Feind zu entfernen, indem man dessen Spuren vernebelte, anstatt ihm seine Aufgabe, die englische Flotte aufzuspüren, zu erleichtern.

Trotzdem befand sich Admiral Jachino mit seinem Geschwader um 12.44 Uhr in voller Fahrt Richtung Toulon, um dem Gegner den Rückzug abzuschneiden. Bei Beibehaltung dieses Kurses hätte ihm das auch gelingen müssen. Gegen 15 Uhr musste er auf die Schiffe Somervilles stossen. Ausser den Panzerkreuzern «Vittorio Veneto», «Giulio Cesare» und «Doria» standen ihm die schweren Kreuzer «Trento», «Trieste» und «Bolzano» sowie 10 Torpedojäger zur Verfügung. Gegen 2 englische Panzerkreuzer, 1 Kreuzer, den Flugzeugträger und 8 Zerstörer hatte er 3 Panzerkreuzer, 3 schwere Kreuzer und 10 Torpedojäger einzusetzen. Der Feind hätte die Zeche teuer bezahlen müssen. Wiederum konnte er sich aber ohne jeden Verlust dank einiger Worte retten, die Admiral Jachino aus dem Äther zuflogen. Es handelte sich um eine Funkmitteilung, die ihn aus Rom erreichte, während er mit Höchstgeschwindigkeit Kurs auf die französische Küste hielt. Darin hiess es: «Flugzeugträger ungefähr 40 Meilen nordwestlich Kap Corso, Kurs 190°. Drei nicht näher bezeichnete Einheiten 11.30 Uhr ungefähr 75 Meilen westsüdwestlich Kap Corso, Kurs 45°.»

Es war ausgeschlossen, dass es sich bei den «nicht näher bezeichneten

Einheiten» um Schiffe handelte, die dem englischen Genua-Geschwader angehörten; sie hätten sich um diese Zeit nicht schon 75 Meilen südwestlich Kap Corso befinden können. Ihre Koppelung mit dem Flugzeugträger hiess die Lage verwirren. Entgegen den allgemein gültigen taktischen Grundsätzen enthielt das Funktelegramm des Admiralstabes keinerlei Angaben über die Herkunft der Nachricht. Zudem wurde eine Tatsache von grundlegender Bedeutung verschwiegen. Der Flugzeugträger war nämlich von einem Flugzeug aus Spezia gesichtet worden, während eine Maschine aus Sardinien die «nicht näher bezeichneten Einheiten» entdeckt hatte. In den Büros der Ministerien waren beide Meldungen so verquickt worden, dass eine einzige daraus wurde. Also Betrug!

Der kategorische Ton der Nachricht des Admiralstabes schloss jeden Zweifel an der Richtigkeit und Wichtigkeit der Nachricht von vornherein aus. Der Flottenchef liess sich jetzt leider zu dem Glauben verführen, dass der Feind ausweichen und entweichen wollte, indem er Kurs längs der Küste Korsikas hielt. 13.16 Uhr gab der Flottenchef Befehl, Korsika anzu- steuern. Tatsächlich begegnete er dann auch wirklich gegen 16 Uhr den «nicht näher bezeichneten Einheiten». Zu seiner Enttäuschung waren es keine englischen Kriegsschiffe, sondern harmlose französische Dampfer! Das britische Geschwader dagegen befand sich inzwischen in Sicherheit auf der Rückfahrt nach Gibraltar.

Der obige Vorgang liefert den Schlüssel für andere merkwürdige Erscheinungen. Man wird nunmehr verstehen, warum im Golf von Ligurien keine Unterseeboote, keine «Mas» bereitgestellt waren, denen bei vollem Mond die feindlichen Schiffe nicht hätten entgehen können. Admiral Somerville hatte sich mit nur beschränkten Kräften in ein höchst gewagtes Abenteuer eingelassen. Während der Unternehmung hatte er das Gros seines Geschwaders mit auffälliger Unbefangenheit von dem Flugzeugträger getrennt und damit die «Ark Royal» der Gefahr eines tödlichen Angriffs unserer Panzerkreuzer ausgesetzt. Der englische Admiral hegte nicht die geringste Befürchtung, dass plötzlich die italienische Flotte auftauchen könnte. Dazu bemerkt Jachino:

«Tatsächlich liess Admiral Somerville am 9. Februar ab 8 Uhr keinen einzigen Aufklärer mehr starten, gerade so, als ob er absolut sicher gewesen

wäre, keine ihm überlegenen feindlichen Streitkräfte mehr anzutreffen!»

Das stimmte genau! Somerville konnte seiner Sache, das heisst des Nichtaufkreuzens italienischer Schiffe vor Genua genau so sicher sein, wie später sein Kollege Cunningham die Gewissheit hatte, unseren Schiffen vor Kap Matapan zu begegnen!

In dem Bericht Cunninghams über Matapan findet sich eine bedenkliche Anklage: «Es war schon beschlossene Sache gewesen, die Flotte am Abend des 27. im Schutze der folgenden Nacht auslaufen zu lassen, als unsere Luftaufklärung aus Malta das Aufkreuzen feindlicher Schiffe mit Ostkurs meldete.»

Damit weist der englische Flottenchef noch einmal ausdrücklich darauf hin, dass die Massnahmen nicht etwa durch die Meldung des englischen Aufklärers aus Malta ausgelöst wurden, sondern schon vorher, auf Grund von Informationen von anderer Seite, beschlossen worden waren.

Durch Spione in den Häfen von Neapel und Tarent konnte der Feind unmöglich den Kurs unserer Schiffe, noch ihr Marschziel und die Stunde des Eintreffens im Seeraum südlich Kap Gaudio erfahren haben. All das aber war dem Feinde bekannt, was sonst nur Männer wissen konnten, die an entscheidenden Stellen sasssen. Ich brauche keine Namen zu nennen. Diese Männer, die damals dem Oberkommando der Kriegsmarine angehörten, sind auch heute noch in führenden Stellungen des Ministeriums oder unterstellter Ämter. Das erleichtert zweifellos die Verwaltung und setzt die Tradition fort. Höchst bedauerlich aber ist, dass sich diese Persönlichkeiten nicht um Klärung gewisser dunkler Punkte bemühten und dass sie nicht selbst den oder die Verantwortlichen für den infamen Verrat von Matapan suchten. Umso erstaunlicher erscheint es, dass sie alles tun, um glaubhaft zu machen, dass kein Verrat dabei mitspielte. Das Menschengemetzel und die Schiffshekatombe vor Kap Matapan seien nichts als unverschuldete, wenn auch schmerzliche Schicksalsschläge!

Doch die tatsächlichen Ereignisse strafen diese Darstellung Lügen!

Ein weiterer unverständlicher Vorgang und ein dunkler Punkt in unserer Geschichte ist die Übergabe von Pantelleria. Diese Insel war ursprünglich überhaupt nicht für eine Besetzung durch die Alliierten vorgesehen. In die-

sem Sinne schreibt auch General Alexander in seinem Bericht: «Der ursprüngliche strategische Plan für Sizilien sah vor, die Insel Pantelleria einfach durch schwere Bombenangriffe zum Schweigen zu bringen, weil jeder Verlust an amphibischem Material bei dem Versuch ihrer Eroberung unsere Kräfte für das Hauptziel Sizilien beeinträchtigt und geschwächt haben würde.» Völlig unerwartet aber wurden dann am 10. Juni 1943 vormittags im nahegelegenen Hafen Sfax Truppen und Kriegsmaterial für die Landung auf der Insel eingeschifft. Von diesem Augenblick an überstürzten sich die Ereignisse. Schon am 10. Juni abends meldete der Kommandant von Pantelleria, Admiral Pavesi, in einem Funkspruch nach Rom, dass an einen Widerstand nicht zu denken und er zur Übergabe entschlossen sei. Diese Meldung wurde mit einer völlig unerklärlichen Verspätung erst am 11. Juni um 5 Uhr dechiffriert. Obwohl es sich doch wahrhaftig um eine Mitteilung von allergrösster Tragweite handelte, wurde Mussolini nicht geweckt. Der Duce wurde dann glücklich um 9 Uhr vormittags verständigt.

Die Genehmigung zur Waffenstreckung wurde erteilt. Admiral Pavesi hatte es aber so eilig, dass er schon um 9 Uhr, ohne die Genehmigung von Rom abzuwarten, die weisse Flagge hissen liess. Als dann die Übergabegenehmigung aus Rom eintraf, wurde sie Pavesi gar nicht mehr vorgelegt. Auf diese Weise vollzog sich die Besetzung Pantellerias ohne Verlust. Unter dieser Voraussetzung lohnte es sich für die Alliierten, den Operationsplan zu ändern und sich in den Besitz der Insel schon wegen des ausgezeichneten, voll ausgerüsteten Flugplatzes zu setzen. Nach General Alexander war er «von grosser Bedeutung für den Feldzug in Sizilien!»

Was in aller Welt aber hatte Admiral Pavesi zu dieser überstürzten Kapitulation bewogen? Zu diesem Zeitpunkt konnte keine Rede davon sein, dass die Widerstandskraft der Insel erloschen war. In einem Monat hatte die 12'000 Mann starke Besatzung nur einige dreissig Tote durch Luftangriffe verloren. Es lässt sich freilich nicht leugnen, dass Pantelleria schwerem Trommelfeuer aus der Luft unterworfen war, dass die Wasserversorgung Schwierigkeiten bereitete und die Bevölkerung schwere Zeiten in den Luftschutzanlagen durchmachte. Wenn man Pantelleria vom Mai 1943 mit

Malta vom April 1942 vergleicht, so hatte es Pantelleria zum mindesten nicht schwerer.

Man weiss nichts davon, dass der Kommandant von Malta beim ersten Erscheinen eines Achsen-Expeditionskorps vor der Insel verzagt hätte. Genau so wenig erscheint es glaubhaft, dass eine tatsächlich geplante, aber leider nicht durchgeführte Landung der Achsenstreitkräfte auf der Insel so widerstandslos vor sich gegangen wäre wie die der Alliierten auf Pantelleria. Ein fester Platz darf sich nicht ergeben, ohne bis zum letzten Widerstand geleistet zu haben. Dafür werden befestigte Plätze errichtet und darin besteht ihre Aufgabe.

Im gleichen Telegramm aus Rom vom 11. Juni wurde Pavesi die Verleihung einer der höchsten soldatischen Auszeichnungen Italiens, des «Ordine militare di Savoia» mitgeteilt. Sie wurde zurückgezogen, als man sich davon überzeugt hatte, wie fehl sie am Platze war.

Genau einen Monat später, am 12. Juli 1943, ging es um Augusta. Von interessierter Seite ist später der Versuch gemacht worden, den Wert der militärischen Anlagen dieser Seefestung in Sizilien herabzusetzen, um diese schmachvolle Episode zu rechtfertigen. Doch Feigheit bleibt Feigheit. Die zusammenhängenden Befestigungsanlagen von Augusta waren erstklassig und neuesten Datums. 38,1-cm-Kanonen, mit denen nur die allergrössten Panzerkreuzer bestückt sind, vermochten Ziele noch in 30 km Entfernung zu beschiessen. Bernotti teilt dieses Urteil über die Meeresfront von Augusta, das heisst den Küstenstrich zwischen den beiden grossen Häfen von Augusta und Syrakus: «Diese Verteidigungslinie stellte auf Grund der Anzahl und Stärke ihrer Artilleriebestückung und der Reichweite ihrer Geschütze für die sich nähernden Schiffe und ihre Ankerplätze ein ernstes Hindernis dar.» Am 12. Juli abends aber lief ein englisches Torpedoboot, das, als besondere Demütigung für uns, von einem griechischen Torpedoboot begleitet war, und dem ein Landungsboot folgte, in Augusta ein.

Damit ergriffen drei kleine Einheiten Besitz von einer stark befestigten Flottenbasis. Die feindlichen Schiffe wurden in aller Ruhe an den Bojen vertäut, die genau so intakt waren wie die Kais, die Depots und die Anlagen

für die Versorgung mit Heizöl. Lediglich die Kanonen und Waffen fehlten. Sie waren auf Grund eines völlig unbegreiflichen Entschlusses genau an dem Tage demontiert und zum Teil ins Meer geworfen worden, an dem sie in Wirksamkeit treten mussten. Das heisst: genau am 10. Juli, dem Zeitpunkt der alliierten Landung an der Südküste Siziliens. Der Kommandant von Augusta selbst, Admiral Leonardi, hatte sich auf Grund der Bombenangriffe anderswohin «abgesetzt», während die ihm zur Verteidigung des Heimatbodens anvertrauten Befestigungswerke wie Kartenhäuser zusammenstürzten.

Auf die rasche Eroberung von Augusta und Syrakus war die Strategie Eisenhowers aufgebaut, weil er diese Häfen für die Ausschiffung des Gros seines Expeditionskorps benötigte. In diesem Sinne schreibt auch General Alexander: «Die ganze Unternehmung hing davon ab, ob es möglich war, sich, so rasch es irgend ging, nach der Landung in den Besitz von Syrakus und Augusta und, wenn möglich, von Catania zu setzen.» Es war möglich!

Diese Befestigungen, die man mit einem so grossen Aufwand an Arbeit und Geld errichtet hatte, um die Häfen bis zum äussersten verteidigen zu können, wurden ohne einen Schuss aufgegeben. Auf diese Weise konnte Eisenhower zwischen Augusta und Syrakus wie an einem Badestrand landen.

Auch die «Landfront» der Seefestung, bei der es sich um einen befestigten Landstrich im Rücken der Küstenlinie Augusta–Syrakus in einer mittleren Tiefe von 7 Kilometern handelte, brach mit derselben Schnelligkeit zusammen wie die «Seefront». Sie sollte durch einzelne Stützpunkte die Strassen bis zur Ankunft der Grossverbände des Heeres sperren. Als diese Verbände aus dem Innern Siziliens eintrafen, war die «Landfront» von Augusta nicht mehr vorhanden.

Am 9. Juli landeten die Engländer in der Zone von Syrakus mit Fallschirmjägern, von denen nur 12 das vorgeschriebene Landeziel erreichten; 50 stürzten ins Meer, ungefähr weitere 75 landeten an verschiedenen, weit von den vorgesehenen Plätzen entfernten Punkten Siziliens. Im Ganzen waren es 8 Offiziere und 65 Soldaten, die die strategisch wichtige Brücke über den Anapo erreichten und besetzten. Diese schwachen und nur mit leichten

Waffen ausgerüsteten Streitkräfte hielten die Brücke, bis die am Strande von Avola gelandeten Verbände unter Benutzung dieser Brücke in Syrakus einbrachen. Am 11. rückten sie längs der grossen Küstenstrasse unter Umgehung einer anmarschierenden italienischen Division halbwegs zwischen Syrakus und Augusta vor. Am 13. wurden sie in ernstere Gefechte mit der Vorhut der Division «Göring» verwickelt, die zur Wiedereroberung von Augusta führten. Bei der Schwäche der deutschen Kräfte gelang es den Engländern nach drei Tagen, in die Ebene von Catania einzubrechen. In weiteren 38 Tagen wurde die ganze Insel erobert.

Hören wir jetzt wieder Maugeri, der in seinen schon erwähnten Erinnerungen «From the Ashes of Disgrace» schreibt: «Der Winter 1942/43 stellte viele von uns, die auf ein freies Italien hofften, vor die harte, bittere und schmerzliche Wahrheit: niemals würden wir unsere Ketten sprengen können, wenn die Achse siegreich bliebe.» Gerade jetzt, nach dieser Zeit des Zweifels und Verzweifels, die der Admiral, damals Chef des Nachrichtenbüros der Marine, schildert, erfolgte die Invasion Siziliens. Aber auch die dem Winter 1942/43 vorangegangenen Ereignisse bezeugten diese schmerzliche Wahrheit. Wie durch einen roten, von Genua über Pantelleria nach Augusta laufenden Faden gekennzeichnet, tritt mit zunehmender Deutlichkeit der eine Gedanke zutage, der wohl einer neuen, sehr ungewöhnlichen Vorstellung von der Vaterlandsliebe entsprungen war und den Maugeri in die Worte kleidete: «Je inniger man sein Vaterland liebt, umso inständiger muss man den Himmel um seine Niederlage auf dem Schlachtfelde anflehen.» Das hiess: unsere Schiffe zurückrufen, wenn sie dem Feinde überlegen, ihnen aber freie Fahrt gewähren, wenn sie ihm unterlegen waren; sie zu zweit auslaufen lassen, wenn sie es auch zu viert hätten tun können; das hiess weiter, ihnen mit unwahren Meldungen einen falschen Kurs vorschreiben, wenn sie vor einer siegherheissenden Begegnung mit der englischen Flotte standen, und ihnen Geschwindigkeitsbegrenzungen befahlen, wenn das Gegenteil erforderlich war, um den Gegner so rasch wie möglich zu erreichen. Ein Hamlettyp wie Admiral Campione vor Kap Teulada und ein Da Zara, der sich von den Gespensterschiffen im Kanal von Sizilien bluffen liess, gehören ebenso zu diesem Bilde wie die drei Jahre

andauernde Riesenschlacht der Engländer gegen unsere Handelsflotte, die mit geringem oder gar keinem Geleitschutz fahren musste und deren Kurs und Ziel der Feind von vornherein kannte, manchmal Wasser in den für Libyen bestimmten Benzintanks und unsere dem feindlichen Angriff so grossmütig angebotenen Panzerkreuzer im Hafen von Tarent – all das war wirklich geschehen und alle diese seltsamen Ereignisse waren nur Elemente einer einzigen, zusammenhängenden Verräter-Verschwörung. Nun, da Gewissheit über den Verrat besteht, aus dem übrigens nicht einmal Admirale in damals hohen und höchsten Stellungen ein Geheimnis machen, kann niemand mehr glauben, dass auch unsere zunächst allzu grosser Vorsicht oder die dem Zufall zugeschriebenen Misserfolge nicht dieselbe Ursache hatten. Sie gehören alle, ohne Ausnahme, zu einem einzigen, vorher ausgearbeiteten Plan.

«Schluss mit dem Krieg um jeden Preis, ganz gleich wie!» proklamierte Maugeri.

Selbst wenn man sich der Auffassung des Admirals anschliessen wollte, wäre doch in Bezug auf das «Wie» ein Vorbehalt zu machen. Gab es denn keinen anderen Weg als jeden Tag tausende von Landsleuten zu opfern und das Vaterland Stück für Stück zerstören zu lassen? Blieb nicht noch eine andere Möglichkeit? Der Zugang zum Palazzo Venezia, dem Sitz des Duce, war dem Admiral so wenig verschlossen wie irgendeinem anderen Kollegen aus dem Admiralstab. Maugeri konnte empfangen werden, wann und wie er wollte. Ausserdem begab sich der Mann, in dessen Händen die Entscheidung über die Fortführung des Krieges lag, oft genug an Bord der Kriegsschiffe, um Ansprachen zu halten und Auszeichnungen zu verteilen. Es war nicht nötig zu warten, bis der König am 23. Juli 1943 den Diktator beseitigte. Einem Admiral steht, wie jedem Soldaten, die Rolle des Verschwörers weit besser als die des Verräters oder des Spions!

Auch die Worte «um jeden Preis» verdienen eine kurze Betrachtung. Musste Maugeri nicht, wenn er sein Vaterland wirklich liebte, alles tun, um ihm Schande und Ehrlosigkeit zu ersparen? Das geringe Ansehen, das wir heute geniessen, ist eine der Folgen der «Vaterlandsliebe» Maugeris und seines Kreises. Zudem war diese Vaterlandsliebe doch etwas sehr Abstrak-

tes, wenn sie die eigenen Landsleute ihr Leben opfern liess, während der Admiral und seine Freunde weder Leben noch Karriere aufs Spiel setzten.

Auch als der Feind in Sizilien zu landen begann, lief die italienische Flotte nicht aus. Die beiden Panzerkreuzer «Vittorio Veneto» und «Littorio» befanden sich in bestem, kampffähigem Zustand im Hafen von Spezia, während die «Doria» und die «Duilio» in Tarent vor Anker lagen.

Sicherlich fehlte es damals schon an Kreuzern und Torpedojägern. Die Entscheidungsstunde des Krieges für Italien war aber gekommen; es hatte weder Sinn noch Zweck, die Flotte zurückzuhalten. Jetzt musste alles auf eine Karte gesetzt werden. Das ganze italienische Volk erwartete in feierlichem Schweigen diese Tat. Selbst die Engländer hielten es für ausgeschlossen, dass die italienische Flotte auch in diesem Augenblick nicht eingriff. «Die Italiener erwarteten und erhofften zur Verteidigung ihres Heimatbodens das Eingreifen der Flotte, die sich einst rühmte, das Mittelmeer zu beherrschen», erklärte General Alexander. Doch Admiral Riccardi, in dessen Händen das Schicksal unserer Marine lag, war der Ansicht, dass dieser Kampf nur ein unnützes Opfer bedeutet hätte. Er erklärte Grossadmiral Dönitz, der einen letzten Versuch gemacht hatte, den Einsatz unserer Flotte zu erzwingen, dass er es vorziehe, «sein Geschwader für jede Gelegenheit bereitzuhalten, die wenigstens ein Minimum an Erfolgsaussichten böte.» Leider bot sich dann nur noch eine «Gelegenheit»! Nämlich zwei Monate später die Fahrt unserer Schiffe nach Malta zur Übergabe an den Feind!

Es ist klar, dass Admiral Riccardi nach alledem nicht der geeignete Mann für einen so verantwortungsvollen Posten war, der klares Erfassen der Lage, Schnelligkeit der Beurteilung und Vorurteilslosigkeit erforderte. Trotzdem stand er zwei Jahre lang an der Spitze der Marine und verteilte wichtige Ämter an Persönlichkeiten seines Vertrauens.

Marschall Cavallero selbst war allmählich der «öffentliche Verteidiger» Riccardis geworden. Möglicherweise stand der Einfluss wichtiger Kreise dahinter. Ciano weiss zu berichten, dass der Admiral seinen Posten der «Protektion der Signorina Petacci» verdankte. Doch das wäre eine zu einfache Erklärung. Es handelt sich hier um die Person Cavalleros. Entweder

verstand er nie, oder er verstand nur so lange etwas, bis er die Dinge ihren Lauf nehmen lassen konnte. Cavallero hatte das Amt des Chefs des grossen Generalstabes in den ersten Maitagen 1941 mit überaus kühnen Vorsätzen und einem strategisch vorzüglichen Plan für die Marine und die Luftwaffe übernommen, der vorsah: «Heranziehung des Feindes an beide Seiten des Kanals von Sizilien durch Einsatz eines Lockzieles (Geleitzug) mit anschliessendem Gegenstoss aller Kräfte von Marine und Luftwaffe.»

Zur Festlegung der Einzelheiten und zur Ausführung dieses Planes hatte er eine Kommission gebildet, die sich aus einem Admiral, einem Luftwaffengeneral und dem Chef des Operationsbüros des grossen Generalstabes zusammensetzte. Sogar der Termin für diese Aktion wurde schon festgelegt: der August 1941. Die Geschichte würde heute von dieser Operation sprechen und die Welt würde uns auch im Falle einer Niederlage mehr achten als heute. Doch es blieb bei den guten Vorsätzen, und statt dass die Schlacht geschlagen wurde, verblutete von Tag zu Tag mehr unsere Handelsmarine. In gewissen Kreisen glaubte man, wegen der Schwäche und des zweideutigen, inkonsequenten Verhaltens Cavalleros, in dem Marschall einen zweiten Pétain zu erblicken. Der Franzose hatte sich zwar nach den Regeln des Doppelspiels, das im Zweiten Weltkrieg durchaus keine Seltenheit war, Hitler zur Verfügung gestellt, zugleich aber hatte er auch bei Churchill ein Eisen im Feuer. Cavallero gab sich wie kein Zweiter in Italien als ergebensten und untertänigsten Diener der Deutschen aus, ging auf jede ihrer Forderungen ein und zeigte sich unterwürfig und dienstbeflissen; seine Haltung gegenüber einzelnen Vorkommnissen war zweideutig und undurchsichtig. So spricht er beispielsweise in seinem Tagebuch davon, dass das für Libyen bestimmte Benzin mit Wasser vermischt war und die Tanker in Benghasi und Tripolis auf Grund von Mängeln der Pumpanlagen nicht tanken konnten. Er wusste also, dass auf dem Gebiet der Treibstoffversorgung für Nordafrika etwas nicht stimmte. Einmal drohte er damit, die Geduld zu verlieren, als sein Befehl, Benzin auf einen Geleitzug zu verladen, nicht befolgt und es durch anderes Material ersetzt wurde. Aber über solche platonischen Proteste ging er nie hinaus. Kesselring, Rommel und der deutsche Militärattaché in Rom, General von Rintelen,

gaben dem Marschall gegenüber ihrer Überzeugung Ausdruck, dass bei unseren dauernden Katastrophen Spione ihre Hände im Spiel hätten. Aber nicht nur die Deutschen, auch Italiener versuchten, ihm die Augen zu öffnen. Der Unterstaatssekretär im Luftfahrtministerium, General Fougier, lenkte während des furchtbaren August 1942 Cavalleros Aufmerksamkeit immer wieder auf die Arbeit feindlicher Agenten; Admiral Sansonetti wurde, wie wir gesehen haben, noch deutlicher. Kesselring forderte den Marschall auf, den Geleitschutz der Schiffe so weit wie irgend möglich zu verstärken, um die Spione kaltzustellen. Die Antwort Cavalleros, dass es «für die Aufstellung eines Geleitzuges verschiedene Theorien gäbe und Admiral Riccardi von Fall zu Fall seine Entscheidungen träfe», war wenig befriedigend. In Wirklichkeit gab es nur zwei Theorien: die eine, die wir anwandten und die den Engländern passte, und die andere, die in einer wirksamen Verteidigung bestand und den Engländern nicht gefallen hätte.

Der König misstraute Cavallero, weil er weit mehr dem «politischen als dem militärischen Ehrgeiz» verfallen sei. Die von Cavallero an den Tag gelegte Untätigkeit war nur mit geistiger Trägheit und Unfähigkeit oder durch Motive zu erklären, die mit seinem hemmungslosen politischen Ehrgeiz in engster Verbindung standen. Leider wird in unserem Lande eine zweideutige Haltung, der Versuch, den goldenen Mittelweg einzuschlagen und sich stets eine Tür für den Rückzug offen zu halten, als Lebensweisheit und höchste politische Kunst angesehen, was wiederum zur Folge hat, dass uns so oft der Vorwurf des doppelten Spiels, der Verstellung und der Hinterlist gemacht wird. Diese negativen Seiten unseres nationalen Charakters feierten ihre Apotheose in den Männern, die dem Faschismus am meisten zu verdanken hatten, zu einer Zeit, da die Klubsessel zu brennen und die sichersten Posten zu wanken begannen und eine düstere Zukunft sich ankündigte.

ZWEITES BUCH

SCHWARZER SEPTEMBER

I. TEIL

Erstes Kapitel

«OUVERTÛRE»

Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges galt die italienische Unterseeboot-Flotte nicht nur zahlenmässig, sondern auch ihres hohen Ausbildungsstandes wegen als die erste der Welt. In diesem Sinne sprachen sich Admiral Cavagnari und Admiral Sansonetti aus, und dieses Urteil wurde überall, in und ausserhalb Italiens, anerkannt.

Aber schon in den ersten drei Kriegswochen – vom 10. bis 30. Juni 1940 – verloren wir 6 U-Boote im Mittelmeer und weitere 4 im Roten Meer.

Unsere Kriegsberichte verschwiegen diese Verluste. Nur am 25. Juni wurde mitgeteilt, dass «ein im Roten Meer eingesetztes Unterseeboot nicht in seine Basis zurückgekehrt war».

Tatsächlich hatten wir 10 U-Boote in keineswegs besonders gewagten Unternehmungen und nicht etwa im Gefecht verloren, sondern durch Überraschungsangriffe leichter Seestreitkräfte und aus der Luft.

Das elfte Opfer war das Unterseeboot «Iride», das für ein Unternehmen im Hafen von Alexandria ausersehen war. Es erreichte am 21. August 1940

am Spätnachmittag die Mündung des Ain El Gazala westlich von Tobruk, wo es am 22. August mittags von dem Torpedoboot «Calipso» und dem Dampfer «Monte Gargano» Betriebsstoff und Angriffsmittel übernahm. Gleichzeitig waren von dem Flughafen Dakeila bei Alexandria 3 «Swordfish» mit Kurs Sidi Barrani gestartet, wo sie, um 500 km näher gelandet, nur 200 km von unseren Schiffen entfernt waren.

Um 10.30 Uhr lichtete das Unterseeboot die Anker, um auf hoher See einige Tauchmanöver auszuführen. 8 Minuten später, 10.38 Uhr, starteten die Swordfish von Sidi Barrani mit Kurs auf unsere Schiffe.

Die «Iride» unter Kapitän Brunetti hatte noch nicht die hohe See erreicht, in der er tauchen konnte, als um die Mittagsstunde die 3 Swordfish zur Stelle waren und einen Lufttorpedo auf das Unterseeboot abschossen. Die «Iride» erhielt einen Volltreffer und ging unter Hinterlassung grosser Ölflecken unter. Die «Monte Gargano» wurde von einer zweiten Swordfish im Mitteldeck getroffen und sank ebenfalls in wenigen Minuten. Das dritte Flugzeug dagegen verfehlte sein Ziel, die «Calipso».

Unter den Überlebenden des «Monte Gargano» befand sich auch Kapitän Toschi, Führer der Taucher in dem gegen Alexandria geplanten Unternehmen. Er war aus verschiedenen Gründen zu der Überzeugung gelangt, dass die Engländer im Voraus über alles unterrichtet waren. Man würde der Spionage kaum das Handwerk legen können, ohne «im Umkreis des Marineministeriums» zu radikalen Massnahmen zu greifen.

Trotzdem wollten Toschi und Brunetti das Unternehmen nach gründlicher Vorbereitung noch einmal wagen. Am 29. September, 20.30 Uhr, tauchten sie nahe Alexandria auf, um vereinbarungsgemäss die letzten Funkbefehle des Marineoberkommandos zu empfangen. Sie lauteten: «Ganze englische Flotte ausgelaufen – kehrt nach Tobruk zurück.»

Auf der Rückfahrt wurden sie von zwei englischen Zerstörern und einer Korvette während der ganzen Nacht gejagt und mit Wasserbomben angegriffen.

Um 8.30 Uhr vormittags musste die «Gondar» wegen schwerer Schäden auftauchen. Ihr Kommandant gab Befehl, das Boot unter Wasser zu setzen

und zu versenken, nachdem es die Mannschaft verlassen hatte. Er selbst wurde mit allen seinen Leuten von den Engländern gefangen genommen. In Alexandria als Gefangener angekommen, wurde er, trotz seiner Unkenntlichkeit durch seinen inzwischen gewachsenen Bart, von einem unbekanntem englischen Offizier mit Namen angesprochen. Der Feind wusste genau, wen er vor sich hatte!

Es war nicht der einzige Fall dieser Art. Am 23. Juni 1940 wurde der Kommandant des Unterseebootes «Torricelli», Korvettenkapitän Pelosi, gefangengenommen. Die Engländer zeigten ihm die «Beurteilung» seiner militärischen Fähigkeiten und seiner soldatischen Haltung durch seine bisherigen Vorgesetzten! Wer Offizier war, weiss, wie geheim solche Schriftstücke behandelt werden. Die Engländer aber besaßen sie!

Dasselbe erlebte am 24. Juni der Kommandant des im Persischen Golf versenkten Unterseebootes «Galvani», den die Engländer nach der Gefangennahme mit den Worten ansprachen: «Ah, Sie sind der Kapitänleutnant Spano; wir wussten genau, dass sie um diese Stunde hier sein würden.»

Einzigartig ist auch der Fall des Unterseebootes «Scirè», das am 30. Oktober in der Nähe von Gibraltar drei bemannte Torpedos aussetzte. Die Unternehmung glückte nicht und zwei Piloten gerieten in Gefangenschaft. Zu einem von ihnen sagte ein englischer Offizier: «Sie sind der Kapitänleutnant Gino Birindelli. Sie sind mit dem Unterseeboot «Scirè» mit einer Geheimwaffe zu einem Unternehmen gegen Gibraltar ausgelaufen. Ihre Fahrt verzögerte sich durch eine Havarie um 4 Tage; wir hatten Sie früher erwartet! Das Unterseeboot stand unter dem Kommando des Fregattenkapitäns Borghese. Sie waren der Führer der Einsatzmannschaften.»

So genaue Einzelheiten waren in Italien nur wenigen ausgewählten Personen bekannt. Die geheimen Angriffsmittel z.B. standen unter der verantwortlichen Leitung eines einzigen Admirals, in dessen Händen alle Fäden zusammenliefen. In der ersten Zeit war es Admiral De Courten. Trotz aller strengster Geheimhaltung hatten drei von den fünf geschilderten Fällen mit diesen Angriffsmitteln zu tun.

Insgesamt gingen in den ersten sechs Kriegsmonaten 20 Unterseeboote verloren. Viele dieser Schiffe hatten während der Fahrt ordnungsgemäss

chiffrierte und nach den für den Funk geltenden Geheimvorschriften abgefasste Meldungen erhalten, die ihnen ihren Kurs vorschrieben und sie einer bestimmten Zone zuführten, in der sie dann ihr Ende fanden.

Ein solcher Befehl wurde auch an das Unterseeboot «Micca» gerichtet. Darin wurde dem Schiff Kurs in einen anderen Seeraum befohlen. Da die «Micca» im Trockendock lag, klappte es nicht mit der Falle. Die Wahrheit war, dass dieser ganz im Stile amtlicher Mitteilungen gehaltene Funkpruch nicht von italienischen, sondern von feindlichen Dienststellen stammte. Aber natürlich wurden auch sie vom Marineoberkommando aufgefangen und dechiffriert, ohne dass von dort etwas veranlasst wurde.

Man erzählte sich auch, dass diese raffinierten und für die italienische Marine so folgenschweren Täuschungsmassnahmen mit dem Schicksal des Unterseebootes «Galilei» zusammenhingen. Das Schiff war am 19. Juni 1940 im Roten Meer von einer englischen Korvette gekapert worden. Die Chiffre- und Code-Schlüssel an Bord konnten, wenn sie nicht rechtzeitig ins Meer geworfen worden waren, in die Hände des Feindes gefallen sein. Damit hätte er die notwendigen Unterlagen für den Täuschungsfunkverkehr gehabt. Diese Erklärung befriedigt aber nicht. Es erschien unglaublich, dass niemand an Bord dieses wichtige und im Übrigen leicht zu vernichtende Material beseitigt haben sollte. Am wenigsten glaubte Admiral Da Zara daran, der davon überzeugt blieb, dass für diese U-Bootverluste andere geheimnisvolle Mächte verantwortlich seien.

Dieses Geheimnis wurde später von dem amerikanischen Fregattenkapitän Ellis M. Zacharias gelüftet. Er war damals dem «Office of Naval Intelligence» zugeteilt, dessen Vicechef er dann in der zweiten Hälfte des Jahres 1942 wurde. Zacharias war von Fall zu Fall über die Absichten der Admiralstäbe der Achse ebenso unterrichtet wie über den Inhalt der Gespräche zwischen den Vertretern der deutschen und der italienischen Marine. Er hatte auch keine Schwierigkeiten in seinem Verkehr mit Männern des italienischen Marineoberkommandos, auf die er sich verlassen, wie auch darauf, dass seine an der italienischen Küste gelandeten Agenten ungehindert

arbeiten konnten. Ihm glückte es sogar, Unternehmungen unserer Flotte zu unterbinden, wenn es den Wünschen und Plänen der Alliierten entsprach!

Zacharias erklärte später, dass die Täuschungsmassnahmen gegen unsere Unterseeboote in den ersten Kriegsmonaten dadurch ermöglicht worden seien, dass der «Geheimdienst der britischen Marine sich einiger Informationen bedienen konnte, die er sich noch vor dem Eintritt Italiens in den Krieg in Rom verschafft hatte».*)

*) Ellis M. Zacharias, «Secret Missions».

Zweites Kapitel

WAFFENSTILLSTAND «DE FACTO»

War schon der Anfang des Krieges nicht glücklich, so war sein Ende noch viel unglücklicher.

Zacharias schildert genauso gründlich und gewissenhaft, wie bei der Darstellung der Versenkungen unserer Unterseeboote, die Massnahmen, die die Alliierten trafen, um den Einsatz unserer Flotte zur Verteidigung des Heimatbodens zu verhindern und sie auf den Weg zur Waffenstreckung zu führen.

Am 8. November 1942 landen die Alliierten in Französisch-Nordafrika; das Vorspiel zur Invasion Italiens hatte begonnen! Um die Wirkung dieser Operation abzufangen, wurden von den Generalstäben der Achsenmächte wieder die Pläne zur Besetzung Maltas (die sogenannte Operation «Herkules») und zur Eroberung Gibraltars wieder aufgenommen. Grossadmiral Raeder berichtet unter dem 22. Dezember 1942: «Der Führer hat vor, Verhandlungen mit Spanien aufzunehmen, und betreibt gleichzeitig Vorbereitungen zu seiner Besetzung. Zunächst allerdings möchte er die Ergebnisse der Mission des Generals Munoz Grande abwarten.» Diese Nachricht kam sofort zur Kenntnis der englischen und amerikanischen Geheimdienste.

Die Lage der Achsenstreitkräfte im Mittelmeer verschlechterte sich sichtbar durch den ununterbrochenen Zustrom alliierter Kräfte.

Hitler beschloss, Admiral Dönitz nach Rom zu Besprechungen mit den Chefs der italienischen Marine zu schicken. Am 12. Mai trifft Dönitz im Marineministerium mit den Admiralen Riccardi, Sansonetti und De Courten zusammen. Vor allem werden die zu erwartenden alliierten Angriffe und die entsprechenden Abwehrmöglichkeiten besprochen. Am 13. Mai vormittags ist der deutsche Admiral bei dem Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, Ambrosio, dann bei Mussolini. Am nächsten Tag reist Dönitz, nach einem Empfang beim König, zurück. Von allen diesen Besprechungen werden Washington und London sofort unterrichtet!

Nach Angaben des Kapitäns Zacharias wurden die alliierten Geheimdienste unmittelbar von Angehörigen des italienischen Marineinformationsdienstes unterrichtet. Dieses seltsame Vorgehen hat Admiral Maugeri in seinem vieldiskutierten Buch «From the Ashes of Disgrace» bestätigt. Er war damals Chef des eben genannten Marinebüros; er gibt zu, dass der Feind Nachrichten und Hinweise «aus erster Hand» erhalten hat. Das stimmt genau mit den Erklärungen seines amerikanischen Kollegen überein.

Am Tage der Abreise von Dönitz erlischt der letzte Widerstand der deutschen und italienischen Verbände in Tunis. Die Stunde für die Operation «Husky», die Churchill und Roosevelt in Casablanca beschlossen haben, ist gekommen. Die Vorbereitungen für die Besetzung Pantellerias und Siziliens werden getroffen. Dabei stellen die englischen und amerikanischen Geheimdienste dem Chef der alliierten Flotte im Mittelmeer, Admiral Cunningham, eine ebenso überraschende wie schwer zu beantwortende Frage: «Wollen Sie sich mit der italienischen Flotte in offener Seeschlacht schlagen, oder wollen Sie lieber, dass sie zuhause bleibt? Sie haben die Wahl!»

Cunningham entschliesst sich zu der zweiten Lösung. «Es besteht zwar kein Zweifel», erklärt er prahlerisch, «dass wir in einer Seeschlacht siegen würden. Trotzdem ist es besser, jedes Risiko zu vermeiden und die italienische Flotte fernzuhalten.» Auf diese Weise wurde die Invasion Siziliens, durch den Verzicht auf jeden Widerstand zur See, erleichtert.

London wartete seit dem Januar 1943 auf die Nachricht vom Sturz Mussolinis. Aber erst in den ersten Junitagen, also 1½ Monate vor der Verhaf-

tung des Duce, konnte der Geheimdienst dessen unmittelbar bevorstehende Beseitigung melden.

Zacharias beginnt daraufhin Verhandlungen mit «einigen antifaschistischen Elementen in den höchsten Kreisen der italienischen Marine, mit denen er in direkter Verbindung stand.» Zweck der Verhandlungen ist, die Übergabe der «intakten» italienischen Flotte vorzubereiten.

Die Alliierten erhalten die Versicherung, dass die Flotte ausgeliefert wird. In diesem Sinne wird schon seit Anfang Juli 1943 an einer Proklamation gearbeitet, in der die italienischen Schiffe zur Fahrt nach Malta zur Durchführung der Übergabe aufgefordert werden sollen.

Die Verhandlungen enden mit einem Sonderabkommen: Die italienische Flotte soll von jetzt an nicht mehr angegriffen oder sonstwie behelligt werden. Dafür wird sie nicht mehr auf See eingesetzt, womit praktisch der Kriegszustand aufgehört hat.

In den 75 Tagen bis zum 8. September 1943 haben die alliierten Luftstreitkräfte alle Teile der Halbinsel und Inseln, selbst kleine Ortschaften und Plätze in der Nähe von Eisenbahnlinien oder Flugplätzen angegriffen. Doch keine einzige Bombe fällt vom 25. Juli bis zum 8. September auf die italienische Flotte. Weder die Panzerkreuzer, «Littorio», «Roma» und «Vittorio Veneto» im Hafen von Spezia noch die Einheiten in Tarent mit den Panzerkreuzern «Duilio» und «Doria» an der Spitze sind Ziele alliierter Luftangriffe.

Unter normalen Verhältnissen hätte man zur Vorbereitung der Invasion Siziliens mit schwersten Bombenangriffen auf unsere Flotte rechnen müssen, die sie lahmlegen sollten. Genau das Gegenteil geschah: keine einzige Bombe traf unsere Flotte, kein Angriff galt ihr.

Dagegen bombardierte die feindliche Luftwaffe ohne Unterschied militärische und nichtmilitärische Ziele auf Sizilien. In der Nacht vom 13. auf den 14. wurde Messina halb zerstört. Dasselbe Schicksal traf andere Städte, andere kleine und grosse Plätze und Orte, um «Sizilien weichzumachen», wie der Sekretär Eisenhowers, Harry Butcher, in seinem Buch «My three years with Eisenhower» bemerkt.

Nicht anders war es im ganzen übrigen Italien. In der Nacht vom 12. auf den 13. Juli erlebte Turin den bisher schwersten Luftangriff. Sechs Tage später, am 19. Juli, traf es Rom. Damit hört «die Geschichte von der «Heiligen Stadt» auf», bemerkte der König in seiner vorletzten Unterredung mit Mussolini. Ungefähr 700 Bomber warfen von 11 bis 14 Uhr über 1'000 Tonnen schwere Bomben ab. Die Viertel Prenestino und Tiburtino wurden hart mitgenommen.

Dann kommt Bologna an die Reihe, das am 24. Juli wie nie zuvor oder nachher bombardiert wird. Livorno wird in einer einzigen Nacht, am 25. Juli, halb zerstört. In Spezia, das nur einige Flugminuten entfernt liegt, wird die weite Bucht, die durch zahlreiche Batterien auf den umliegenden Höhen geschützt ist, künstlich vernebelt, um die im Hafen verankerten Kriegsschiffe unsichtbar zu machen. Aber diese Vorsichtsmassnahme erweist sich als überflüssig – die feindlichen Maschinen umfliegen den Hafen in weitem Bogen.

Benevent, Salerno, Cosenza, Catanzaro, Sulmona, Trient, Bozen und noch einmal Bologna – keine Stadt bleibt in diesen Tagen verschont.

Um «Italien auf die Kniee zu zwingen», wie der damalige Aussenminister Guariglia bemerkt, konzentriert sich die alliierte Luftoffensive auf Turin und Mailand, die am Abend des 7. August und in der Nacht vom 12. auf den 13. angegriffen werden. Vom 15. auf den 16. und vom 16. auf den 17. werden die Angriffe mit noch stärkeren Kräften wiederholt. Auch Rom wird am 13. August erneut angegriffen. Die Stunde Pisas schlägt am 31., wobei ein grosser Teil der Stadt zerstört wird. Foggia hat nach der Bombardierung der Stadt über 20'000 Tote zu beklagen. Neapel, das schon 97mal angegriffen war, wird am 6. September erneut bombardiert. Nicht eine einzige Bombe aber gilt der Flotte!

«Wie oft fragte ich mich, warum die feindliche Luftwaffe uns verschonte», bemerkt Admiral Garofalo auf seinem Schiff «Littorio» in La Spezia. «Die feindlichen Aufklärer überfliegen mit chronometrischer Pünktlichkeit zweimal am Tage die von Schiffen wimmelnde Reede», fährt er fort, «Tag und Nacht werden Livorno, Pisa, die Flugplätze der Toskana und Versilia angegriffen; nur uns geschieht nichts!»

Auf keinen Panzerkreuzer, Kreuzer, Torpedojäger und kein Torpedoboot wird die alliierte Landungsflotte vor Sizilien eingesetzt. Nur unsere U-Boote kämpfen, wobei 3 versenkt werden und 1 vor Syrakus gekapert wird.

Drittes Kapitel

BRÜDERLICHE GRÜSSE

In der Geschichte des Verkehrs zwischen den Alliierten und dem italienischen Marineoberkommando verdient der Leutnant z. See Aldo Cippico, Vertrauensmann des Admirals Maugeri, besondere Erwähnung.

Im Juni 1942, während der bis El Alamein sich erstreckenden Offensive in Nordafrika, hatte Cippico in Marsa Matruk eine Funkstation eingerichtet, über die er unmittelbar und unabhängig von den afrikanischen Kommandostellen mit Admiral Maugeri verkehrte. Sein Eifer und seine Zuverlässigkeit hatten ihm verschiedene Male das Lob seines Auftraggebers eingetragen.

Am Tage nach der Landung der Alliierten in Französisch-Nordafrika, am 9. November 1942, wird Cippico telegraphisch aus Libyen, das die Truppen der Achse zu räumen beginnen, an die italienische Botschaft in Lissabon versetzt, wo er sich an den Verhandlungen über die Übergabe der Flotte massgeblich beteiligt. Ihr Ende ist ein heimliches Tauschgeschäft, bevor den Alliierten das italienische Waffenstillstandsangebot vorgelegt wird. Der Feind hat nichts mehr auf dem Meere zu befürchten, als er die bedingungslose Kapitulation von uns fordert.

Unter dem Schutze seiner römischen Protektoren fiel es Leutnant z. See Cippico nicht schwer, Agenten aus Amerika durch Sizilien zu schleusen,

die einen Brief des Mitgliedes des amerikanischen Geheimdienstes, Marcello Giroi's, an seinen Bruder Massimo, Chef der Operationsabteilung des Marineoberkommandos in Rom, abzugeben hatten. Die Botschaft war vom Präsidenten der Vereinigten Staaten, Roosevelt, geprüft und der Plan der Beförderung gebilligt worden.

Einer der Agenten war italienischer Abstammung und Ringkämpfer von Beruf. Seiner körperlichen Qualitäten wegen war er Marcello Giroi als persönliche Leibwache zugeteilt worden. Er sollte völlig unauffällig auf den Flughafen von Washington kommen und über das, was er in Italien zu tun habe, strengstes Stillschweigen bewahren. Wie aber sah es in Wirklichkeit aus? Eine Beifall klatschende Menge umringte das Flugzeug, das sie nach Sizilien bringen sollte, und in ihrer Mitte stand der Ringkämpfer und verteilte Autogramme! Marcello Giroi gelang es nur mit Mühe, zu seinem «Leibwächter» durchzudringen.

Ein spanischer Emigrant dient dem Unternehmen als Funker. Vom amerikanischen Generalstab waren einige Reserveoffiziere zugeteilt. Einer von ihnen ist als Besitzer eines Zirkus eine populäre Figur.

Die Agenten werden in Sizilien an Land gesetzt. In Palermo angekommen, gewinnen sie einen italienischen Deserteur, der den Brief in Rom abgeben soll. Der ursprünglich damit beauftragte Marcello Giroi hält den Besuch bei seinem Bruder doch für etwas zu gewagt.

Die acht Helden laufen in einem Boot nach Gaeta aus, nachdem ihnen versichert worden ist, dass Admiral Giroi über alles unterrichtet sei. Sie kehren zurück, da sie sich von deutschen Flugzeugen bedroht fühlen. Ein zweiter Versuch scheitert an dem Aufkreuzen eines italienischen Schnellboot-Geschwaders, das so nahe an ihnen vorbeifährt, dass sie angeblich den «Knoblauchgeruch» der Matrosen riechen können!

Nach zwei Tagen beschliessen sie, Kurs auf die Küste Kalabriens zu nehmen.

Zweihundert Meter von der Küste entfernt, wird ein Gummiboot mit dem Burschen ausgesetzt, der versuchen soll, nach Rom zu kommen, um die in dem Einband eines Buches versteckte Geheimbotschaft dort abzuliefern.

Nach 15 Tagen sollte der Deserteur wieder in Terracina an Bord genommen werden. Ein zweimaliger Versuch dazu missglückte.

Die Botschaft Marcello Giroli's an seinen Bruder-Admiral war ordnungsgemäss übergeben worden. Sie «öffnete den Weg zur Übergabe der Flotte»!

Der in Palermo aufgegriffene Bote aber wurde verhaftet!

II. TEIL

Viertes Kapitel

GEHEIME MISSION

Wenige Tage darauf ereignete sich im Golf von Gaeta etwas Ähnliches.

Der Waffenstillstand zwischen Italien und den Alliierten und deren Verbündeten war schon am 3. September, 17.45 Uhr, unter den Olivenbäumen von Cassibile unterzeichnet worden. Obwohl es im Vertragstext nicht ausdrücklich erwähnt worden war, hatte das alliierte Oberkommando Italien für den Fall der Kapitulation die Entsendung einer amerikanischen Fallschirmjägerdivision zugesichert. Diese Truppe sollte in der Umgebung Roms landen, um gemeinsam mit den vorhandenen italienischen Streitkräften die Hauptstadt gegen die Deutschen zu verteidigen.

General Eisenhower, der Höchstkommandierende der Alliierten im Mittelmeer, übergab am 5. September vormittags zur Unterrichtung des italienischen Oberkommandos einem italienischen Offizier, der in Cassibile anwesend gewesen war, einen Abdruck der Befehle für die 82. amerikanische Fallschirmjägerdivision. Die Division sollte in einer ersten Welle über den Flughäfen von Furbara und Cerveteri, in einer zweiten über denen von Guidonia und Centocelle abgesetzt werden.

Um zwei amerikanische Offiziere an Bord zu nehmen, sollte ein italienisches Kriegsschiff in Ustica bereitgestellt werden.

Die Korvette «Ibis» geht im Sinne dieses Befehls am 7. September in der Einbuchtung von Cala Santa Maria bei Ustica vor Anker. Kurz darauf wird die «Ibis» von einem grossen englischen Motorboot eingeholt, das an ihrer Seite anlegt. Zwei Offiziere steigen an Bord: der eine, braungebrannt, von mittlerer Grösse, schwächlich und von jugendlichem Äusseren, trägt zu den Generalstabzeichen die amerikanische Fallschirmjägeruniform; der andere, gross, kräftig und schon reiferen Alters, ist ein Oberst in gewöhnlicher Uniform.

An Bord der «Ibis» erwartet Admiral Maugeri die amerikanischen Offiziere und empfängt sie mit überströmender Herzlichkeit: General Taylor, stellvertretender Kommandeur der 82. amerikanischen Fallschirmjägerdivision, und Oberst Gardiner haben die Aufgabe, das Absetzen der Fallschirmjäger-Division mit den italienischen Kommandostellen abzusprechen. Der Einsatz dieser Division ist für den 8. September, 18.30 Uhr, in unmittelbarem Anschluss an die Verkündung der Kapitulation durch Eisenhower vorgesehen.

Feierlich erklärt Maugeri seinen Besuchern: «Die italienische Flotte ist bereit, sich unmittelbar nach der Verkündung des Waffenstillstandes mit den Alliierten zu vereinigen.»

In Wirklichkeit befindet sich diese Flotte im Alarmzustand für den Angriff auf die Alliierten. Seit Monaten wird sie mit grösster Gewissenhaftigkeit dafür vorbereitet. Schon seit zwei Tagen ist die Zusammenarbeit mit der italienischen und der deutschen Luftwaffe bis in alle Einzelheiten geregelt. Auf den italienischen Schiffen befinden sich bereits deutsche Funker, um die Verbindung mit den Fliegern sicherzustellen. Der Geist der Mannschaften ist so ausgezeichnet wie der Zustand der Schiffe. Unsere Einheiten sind ausser mit Radar auch mit den deutschen Metox-Geräten ausgestattet, die die feindlichen Radarmeldungen über die Reichweite der Radargeräte hinaus aufnehmen können. Als die «Ibis» in Richtung Gaeta steuerte, waren grosse feindliche Geleitzüge im Tyrrhenischen Meer mit Nord-Kurs gemeldet worden. Unsere Kriegsschiffe warten auf den Befehl zum Auslaufen und zum Angriff.

Ausgenommen die «Ibis»! Die Korvette ist bei ruhiger See bald aus der Gefahrenzone heraus und braucht einen Angriff weder von der einen noch von der anderen Seite zu befürchten. Es wird beinahe eine Lustfahrt: Admiral Maugeri überbietet sich, seinen Gästen die Fahrt auf seinem Schiff so angenehm wie nur möglich zu machen; gleichzeitig versäumt er nicht, seine und seiner römischen Kollegen gefahrvolle Tätigkeit ins rechte Licht zu setzen.

Nach der Mittagsstunde läuft die Korvette in Gewässer ein, die den Admiral zur Erzählung zahlreicher persönlich erlebter Episoden veranlassen.

Die Insel Ventotene: ihr hatte die Fahrt mit der Korvette «Persefone» am 28. Juli gegolten, nachdem er in Gaeta den gefangenen Mussolini an Bord genommen hatte. Seit seiner Beförderung zum Admiral hatte er den Krieg nur von seinem Amtszimmer aus miterlebt. Die Fahrt mit einem Gefangenen von solchem Range hatte ihn sehr aufgeregt: «Wie hiess der englische Admiral, der mit der «Bellerophon» Napoleon nach St. Helena verbrachte? Wäre ein Vergleich hier unangebracht?» schrieb er später darüber. Maugeri verwechselte dabei die «Northumberland», die den Korsen von England nach St. Helena brachte, mit der «Bellerophon», die ihn von Belgien nach Grossbritannien gebracht hatte. Der Vergleich hinkt!

Ponza: auf diese Insel war dann Mussolini verbracht worden, da Ventotene als nicht genügend sicher galt. Von dort hatte er später den Gefangenen mit dem Torpedojäger «Pantera» wieder abgeholt, um ihn nach der Insel Maddalena zu überführen.

Seine jetzige Fahrt mit der «Ibis» ist die Krönung aller seiner bisherigen Aufgaben. Die Landung rückt näher. Und mit ihr das Risiko des ganzen Unternehmens.

Vor seiner Abfahrt aus Sizilien war dem Obersten Gardiner im Scherz empfohlen worden: «Wenn Sie gefangen genommen werden, vergessen Sie nicht, dass die Deutschen das Wahrheits-Serum besitzen»! Gardiner hatte die Warnung nicht vergessen. Ungeachtet seiner 52 Jahre hat er sich freiwillig zum Militär gemeldet. Im Zivilberuf ist er Rechtsanwalt; eine Zeit lang war er Gouverneur des Staates Maine, zu dessen ältesten Familien er gehört. Trotz der Luftwaffenuniform kann er seine zivilistischen Gewohnheiten nicht verleugnen.

Taylor dagegen kommt aus West Point, der berühmtesten Militärakademie Amerikas. Aus West Point waren die hervorragendsten Generale der Armee, Eisenhower an der Spitze, hervorgegangen. Dass er Berufsoffizier ist, steht ihm auf der Stirn geschrieben. In der Tasche trägt er eine «Beretta»-Pistole, die er einem gefangenen italienischen Soldaten in Sizilien abgenommen hat.

Kurz vor der Ankunft richten sich die Amerikaner als aus dem Meere aufgefischte abgestürzte Flieger her. Um gegebenenfalls die Deutschen zu täuschen, verwirren sie ihre Haare, bringen ihre Kravatten in Unordnung und überschütten die Hosen mit Wasser, um ein eben überstandenes See-Abenteuer glaubhaft zu machen.

So hergerichtet, betreten sie den Landungssteg. Vor ihnen und neben ihnen gehen Matrosen mit aufgepflanztem Seitengewehr. Die Männer werden unsanft um ungefähr 18.30 Uhr (am 7. September 1943) in ein mit angeworfenem Motor bereitstehendes Automobil gestossen. Die Fahrt beginnt.

Die wenigen Vorübergehenden verfolgen neugierig die Szene, die sich vor ihren Augen abspielt und trotz der meisterlichen Regie eines Mannes wie Maugeri und trotz der reichbetressten Admiralsmütze nicht sehr überzeugend wirkt.

Ausserhalb von Gaeta biegt der Wagen in eine Seitenstrasse ein und hält kurz darauf. Die Insassen steigen in einen kleinen geschlossenen Lastwagen, der sie über die Via Appia nach Rom bringt.

Die Amerikaner bemühen sich, durch die Seitenöffnungen des Fahrzeugs die Gegend nach Verteidigungsanlagen abzusuchen, und können sechs Strassensperren feststellen. Deutschem Militär begegnet man nur vereinzelt. Gegen 22 Uhr ist Rom erreicht.

Fünftes Kapitel

ABEND IM PALAZZO CAPRARA

Man hält vor dem Palazzo Caprara in der Via Venti Settembre. Die beiden Amerikaner müssen mit dem Aussteigen noch etwas warten, da deutsche Militärwagen vorbeifahren. Dann springen Taylor und Gardiner rückwärts heraus und verschwinden im Tor des Palastes, wo Maugeri sie schon erwartet. Die Wachtposten an der Eingangshalle stehen stramm vor den seltsamen Besuchern; neugierige Blicke mustern die ungewohnten Uniformen; sie wissen, dass es sich um Agenten fremder Geheimdienste handelt.

Schon seit den Morgenstunden sind die Räume gerichtet, in die die Amerikaner jetzt geführt werden. Bewundernde Blicke streifen die kostbaren Holzarbeiten der Wandbekleidung, die Möbel und antiken Skulpturen. Badezimmer aus edlem Marmor mit riesigen Spiegeln und blinkenden Nickelhähnen erwarten die höchst verblüfften Gäste.

Eine reich gedeckte Tafel steht bereit.

Taylor bittet jedoch nur um «ein paar Sandwiches» bei dem Gedanken an den Zeitverlust, der durch dieses antike Bewirtungszeremoniell entsteht, auf das die italienische Gesellschaftsordnung nicht einmal unter so aussergewöhnlichen Umständen verzichten will. Der General zöge es bei Weitem vor, sofort die Besprechung mit den italienischen Militärchefs zu beginnen.

«Aber greifen Sie doch zu, es ist wirklich kein grosses Abendessen», drängen liebenswürdig die beiden Offiziere, die die Honneurs machen.

Was bleibt den Amerikanern übrig, als Platz zu nehmen; natürlich wird es doch ein grosses «Dinner» mit allem, was dazugehört, mit Süssspeise und Kaffee; selbst ein grosser Blumenstrauss als Tafeldekoration fehlt nicht.

Als vier Tage zuvor in Cassilibe die bedingungslose Kapitulation Italiens unterzeichnet wurde, hatte der Schauplatz der feierlichen Zeremonie einen ganz anderen Anblick geboten: sie vollzog sich an einem Holztisch, über den eine Militärdecke gebreitet war. Es fehlte das Dinner, und es fehlten die Blumen, und es hätte überhaupt an jeglicher Erfrischung gefehlt, wenn nicht einer der Anwesenden aus seinen Beständen ein paar Gläser Whisky zur Verfügung gestellt hätte. –

Bei jedem Gang wird die Stimmung schlechter. Während die Italiener sich nach Kräften bemühen, die Unterhaltung zu beleben und einen gesellschaftlichen Abend zustande zu bringen, sitzen ihre Gäste auf Kohlen und werfen verzweifelte Blicke auf ihre Armbanduhren. Schon 20.30 Uhr vorüber! In 19 Stunden steht man vor Ereignissen von welthistorischer Bedeutung und noch immer lässt sich niemand blicken.

«Wann werden wir Ihre Chefs sehen?» fragt Taylor schliesslich ungeduldig.

«Heute Abend nicht mehr», lautet die Antwort, «es ist schon zu spät, und auch Sie werden nach der langen Reise Ruhe benötigen. Morgen haben wir Zeit genug, alles zu besprechen. Vielleicht noch ein Glas Wein?»

Als die Amerikaner sehen, wie leicht die Italiener den Anlass ihres Besuches nehmen, schöpfen sie Verdacht. Die Alliierten sind zwar keinen Zoll von ihrer Forderung der bedingungslosen Kapitulation Italiens abgewichen, haben sich aber immerhin entschlossen, Italien mit dem Absetzen einer Fallschirmjägerdivision in der Nähe Roms zu Hilfe zu kommen, deren stellvertretender Kommandeur nun schon seit einigen Stunden darauf wartet, sich mit dem Regierungschef, Marschall Badoglio, oder mit dem Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, General Ambrosio, oder auch mit dem

des Generalstabes des Heeres, General Roatta, auszusprechen. Alle drei glänzten jedoch durch Abwesenheit und bezeigten anscheinend kein Interesse an dem, was die beiden Amerikaner nach Rom führte. Sie erweckten den Anschein, als hielten sie es für keineswegs dringend, von dem Abgesandten des Höchstkommmandierenden der Alliierten über die Lage unterrichtet zu werden.

Endlich entschliessen sich die Gastgeber, wenigstens General Carboni kommen zu lassen. Er ist Kommandeur eines der drei Armeekorps, die zur Verteidigung Roms gegen die Deutschen bestimmt sind. Das ihm unterstellte, für den Bewegungskampf bestimmte Panzerkorps besteht aus den Divisionen «Ariete», «Centauro», «Piave» und einem Bersaglieri-Regiment. Die beiden anderen Armeekorps sind für den inneren und äusseren Verteidigungsgürtel vorgesehen.

Carboni besitzt keinerlei Vollmacht. Die Entscheidungen hat sich der Chef des Generalstabes des Heeres, General Roatta, dem die drei Korpskommandanten unterstellt sind, vorbehalten.

Ohne Umschweife erklärt Taylor dem General, dass Eisenhower den Waffenstillstand am 8. September um 18.30 Uhr verkünden werde. Zur selben Zeit würden 135 Transportflugzeuge von den Flughäfen Französisch-Afrikas starten, um die erste Abteilung der 82. amerikanischen Fallschirmjägerdivision nach den römischen Flugplätzen Furbara und Cerveteri zu bringen, die weiteren Verbände werden nach Guidonia und Centocelle geflogen.

«Unmöglich!» ruft Carboni, «wir sind nicht so weit! Das Fallschirmjäger-Unternehmen muss unbedingt verschoben und die Verkündung des Waffenstillstandes auf einen späteren Zeitpunkt verlegt werden!»

Starr vor Staunen vernehmen die beiden Amerikaner diese völlig unerwartete Mitteilung. Auf einen solchen Empfang in Rom waren sie nicht gefasst gewesen. War doch die alliierte Hilfe von dem italienischen Bevollmächtigten mit der Bitte um grösstmögliche Beschleunigung dringend erbeten worden. Schliesslich hatte Eisenhower seine Zustimmung gegeben und schon zwei Tage später dem Comando Supremo die Befehle für die 82. Division zugehen lassen. Was hatte den völligen Kurswechsel der italienischen Regierung veranlasst?

Dazu erklärt Carboni: die Deutschen hätten in den letzten Tagen mit starken Kräften das Gebiet um Rom besetzt und praktisch die dort eingesetzten italienischen Einheiten ausgeschaltet. Rom könne nicht mehr verteidigt werden. Im Tibertal befänden sich 12'000 deutsche Soldaten, unter ihnen die fanatischsten und ausgesuchtesten Nazi-Verbände. Dazu komme eine Panzerdivision, die mit den in letzter Zeit erfolgten Auffüllungen 24'000 Mann stark sei. Artillerieverbände, in der Hauptsache schwere 8,8-cm-Flak mit ihrer mörderischen Feuerwirkung, seien ebenso wie 150 schwere und 50 leichte Panzer bereitgestellt.

Das ihm unterstellte Armeekorps verfüge über keine nennenswerten Benzin Vorräte; Munition sei nur für einige Gefechtsstunden vorhanden. Später gab er allerdings zu, dass er bewusst die Materialschwierigkeiten «übertrieben» habe, um die Amerikaner zu bewegen, von ihren Plänen abzusehen. In Wirklichkeit hatte er einfach gelogen. Mit Ausnahme von Panzergeschossen war genügend Munition vorhanden und Benzin in den Depots in solchen Mengen gelagert, dass die drei Armeekorps ausser ihrem Monatsbedarf und noch rückständigen Zuteilungen eine Sonderzuweisung vor allem für ihren Einsatz anlässlich der Landung der amerikanischen Fallschirmjägerdivision erhalten hatten.

Bei den Deutschen, fuhr der General dann fort, klappe es dagegen vorzüglich. Sie würden bei den geringsten Anzeichen die Italiener und die Amerikaner sofort angreifen und vernichten. Das Ganze würde, weil die Flugplätze rings um Rom schon in den Händen der Deutschen seien, mit einer Katastrophe enden.

Mit dramatischen Armbewegungen seine Beteuerungen begleitend, schliesst Carboni seine Ausführungen mit der Versicherung, es sei nichts zu machen! Bei der ersten Nachricht von dem Abschluss eines Waffenstillstandes würde sich der Gegner auf Rom stürzen, die italienischen Truppen verjagen und seine Rache an den hohen italienischen Offizieren nehmen, die die Verantwortung für die Kapitulation übernommen hätten. Es gebe nur einen Ausweg: die Verkündung des Waffenstillstandes und das Fallschirmjäger-Unternehmen müssen vermieden werden!

Dann gibt der italienische General seinen amerikanischen Kameraden, die eine so lange Reise hinter sich haben, liebenswürdig noch einige per-

sönliche Ratschläge: «Das Beste ist, Sie ruhen sich noch ein oder zwei Tage aus, kehren dann in Ihr Hauptquartier zurück und erstatten dort Meldung.»

Die Antwort Taylors ist von schneidender Schärfe: «Wir müssen sofort Marschall Badoglio sehen. Führen Sie uns zu ihm!»

«Ganz ausgeschlossen! Dazu ist es schon zu spät», erklärt Carboni. «Der Marschall ist ein alter Herr und um diese Zeit schon lange zu Bett!»

Der entschlossene Ton Taylors lässt es ihm aber doch ratsam erscheinen, mit der Villa Badoglios zu telefonieren, um die Genehmigung zu diesem nächtlichen Besuch einzuholen.

Inzwischen ist vom Comando Supremo der stellvertretende Chef des Grossen Generalstabes, General Rossi, im Palazzo Caprara eingetroffen. Carboni nimmt ihn beiseite: «Alles in Ordnung», erklärt er ihm, «wir gehen jetzt zu Badoglio, um ihm das Aufschub-Telegramm vorzulegen».

«Soll ich mitkommen?» fragt Rossi.

«Nicht mehr nötig», meint Carbonari, «es ist alles geregelt.»

Möglicherweise glaubt er wirklich an seinen Erfolg. Jedenfalls fährt er mit Taylor und Gardiner in die Via Bruxelles, wo Badoglio wohnt. Diese Fahrt quer durch die Stadt, mitten in der Nacht und ohne jede Störung, entspricht übrigens genau so wenig dem von Carboni entworfenen Bild der Lage wie vorher die von Gaeta nach Rom. Rom erweckt durchaus nicht den Eindruck, ein Spielball in der Hand der Deutschen zu sein, genau so wenig wie seine Umgebung. Wenn zwei amerikanische Offiziere in Uniform viele Kilometer durch die römische Campagna und anschliessend durch die ganze Stadt fahren können, muss Carboni die Macht der Deutschen mit reichlicher Übertreibung geschildert haben.

Auf dem Rücksitz des Wagens sich weit zurücklehrend, um neugierigen Blicken zu entgehen, haben Taylor und Gardiner während der Fahrt genügend Zeit, über das, was um sie herum vorgeht, nachzudenken. Sind doch die Streitkräfte, über die Eisenhower in diesem Augenblick verfügt, alles andere als gewaltig! Nach der Eroberung Siziliens wurden ihm, nach der in Washington Mitte Mai abgehaltenen Konferenz «Trident», 7 Divisionen entzogen, die für England und damit zum Einsatz bei der geplanten Lan-

dung in der Normandie bestimmt waren. Entgegen der Auffassung Churchills haben für Roosevelt die Operationen im Mittelmeer gegenüber den militärischen Bedürfnissen der Kriegsführung gegen Deutschland und Japan nur noch zweitrangige Bedeutung. Selbst die «B 24» hatten Startbefehl nach England, nachdem die Angriffe gegen die rumänischen Ölfelder und gegen Wien abgeschlossen waren. Auch wurden ihm nicht die 18 Landungsboote für Panzer zur Verfügung gestellt, die durch das Mittelmeer auf der Fahrt nach Indien waren.

General Carboni hat sicherlich die Schwierigkeiten übertrieben. Dies gilt sowohl für den Mangel an Treibstoff als auch für die herabsetzende Einschätzung der für den Kampf um Rom zur Verfügung stehenden italienischen Divisionen. In Tunis haben die Italiener, um ein Wort Montgomerys zu gebrauchen, «mit Wildheit» gekämpft. Bei El Alamein hat nach Feldmarschall Kesselring die Division «Folgore» einen Angriff mit Bajonetten gegen feindliche Panzer durchgeführt. Auch in Sizilien haben die Alliierten, trotz des Ausfalles von Pantelleria und Augusta, 38 Tage zu kämpfen gehabt. Während Eisenhower die ganze Insel bis zum 27. Juli besetzen zu können glaubte, hat ihm General Guzzoni bis zum 18. August den Weg versperrt; wer weiss, wie lange er sich noch ohne den Zusammenbruch der Verteidigung von Augusta hätte halten können.

Jetzt bedeutet der Verzicht auf die Fallschirmjägerdivision eine ernste Gefährdung des ganzen Unternehmens. Wenn aber der Waffenstillstand nicht verkündet wird und die italienischen Streitkräfte weiter an der Seite der Deutschen kämpfen, kann eine militärische Katastrophe allerersten Ranges und von unabsehbaren Folgen für die geplanten Operationen in Frankreich und Asien eintreten.

Dies mögen die Gedankengänge der beiden Amerikaner während der Fahrt gewesen sein. Der Wagen fährt an Wachtposten vorbei durch ein Gartentor und hält vor einem prunkvollen weissen Gebäude, dem Stabsitz Badoglios.

Sechstes Kapitel

DER ALTE UND DER JUNGE

In dem grossen, nach aussen vorschriftsmässig verdunkelten Eingangsalon der Villa Badoglios werden die Amerikaner bei ihrem Eintritt durch taghelle Beleuchtung geblendet. Während sie auf Carboni warten, der zunächst allein zum Marschall gegangen ist, huschen allerlei Gestalten mit flüchtigem Gruss an ihnen vorüber, alle im Pyjama oder Morgenmantel: soeben wurde Luftalarm gegeben; vielleicht hat sie auch die Neugier, die unerwarteten Gäste zu sehen, aus dem Bett getrieben.

Nach etwa einer Viertelstunde erscheint der alte Marschall, in dunkelgrauem Zivil mit passendem Hemd und Krawatte, und begrüsst seine Gäste, ihnen die Hand reichend, auf das herzlichste. Auf seine Aufforderung folgen sie ihm in sein Arbeitszimmer; voll von kostbaren Antiquitäten, Pergamenturkunden, Diplomen und prunkvoll gerahmten Photographien erscheint es den Eintretenden wie ein Museum.

Das Gespräch beginnt ohne Umschweife mit dem entscheidenden Problem. Aber auch hier wird den Amerikanern sofort klar: es ist nichts zu machen. Badoglio wiederholt in französischer Sprache, die auch seinen Gästen geläufig ist, Punkt für Punkt, was ihnen im Palazzo Caprara schon Carboni erklärt hatte; es klingt wie eine auswendig gelernte Lektion. Audi Badoglio versichert, dass die rings um Rom eingesetzten Divisionen nur

geringe Kampfkraft besäßen; auf die Division «Centauro» sei überhaupt kein Verlass, weil sie aus ehemaligen Angehörigen der faschistischen Miliz zusammengesetzt sei. Und wieder das alte Lied: die Bewaffnung ist schlecht, die Munition nicht ausreichend, die Benzinvorräte schon jetzt beinahe erschöpft. Dagegen die deutschen Truppen! Ihnen fehlt es an nichts, sie erhalten laufend Verstärkungen und sind jederzeit voll einsatzbereit. Unter diesen Umständen sind die Flugplätze von Furbara und Cerveteri nicht anzufliegen. Die Fallschirmjäger-Unternehmung und die Verkündung des Waffenstillstandes müssen verschoben werden.

Damit ist die Aussprache eigentlich schon beendet. Die Partner haben sich im Grunde nichts mehr zu sagen; wenn sie noch beisammen bleiben, so geschieht es vor allem, um sich gegenseitig zu mustern und sich über einander klar zu werden. Ein feines, aber durchsichtiges Spiel.

72 Jahre zählt Badoglio, 42 Taylor. Der Marschall war schon 13 Jahre Soldat, als der Amerikaner geboren wurde. Badoglio hatte als General einst bei einem Besuch der Militärakademie von West Point die Parade ihrer Zöglinge, darunter den Kadetten Taylor, abgenommen.

Unter dem Vorwand, als weiser und erfahrener Soldat gute Ratschläge geben zu können, versucht Badoglio genau zu erfahren, an welchem Punkte der italienischen Küste die geplante Landung des alliierten Expeditionskorps erfolgen solle; doch der jugendliche Besucher zeigt sich nicht geneigt, dem Wunsch des greisen Marschalls entgegenzukommen.

Im Gegenteil. Je mehr sich Badoglio bemüht, die Lage so schwarz wie möglich zu malen und unbekannte Grössen in seine Darstellung einzubeziehen, desto misstrauischer wird Taylor.

Der Verdacht der beiden Amerikaner verstärkt sich, als der Marschall bemerkt, dass ihm der gewählte Landungsplatz nicht ganz unbekannt sei, dass er aber seine Vermutung gern bestätigt sehen möchte.

«Nehmen wir einmal gesprächsweise an», schlägt er leichthin vor, seinen Besuchern unverwandt in die Augen blickend, «dass die Landung in Saler-

no erfolgen soll. Ich kann Sie für diesen Fall nur vor den grossen Schwierigkeiten warnen, denen Sie sich gegenübersehen würden.»

Vergebliche Mühe! Ohne ein Zeichen der Überraschung pflichten die Amerikaner ihm nur höflich bei.

Jetzt holt Taylor zum Gegenschlag aus. Er stellt fest, dass die deutschen Verstärkungen, je länger man warte, immer grösser würden und ihre Wachsamkeit bei weiterem Zeitverlust die bisherige Bewegungsfreiheit der italienischen Regierung immer mehr beschränken, wenn nicht aufheben würde. Die Lage Italiens könne sich nur verschlechtern, keineswegs aber verbessern. In diesem Sinne gebe es seiner Ansicht nach nur einen Ausweg: Verkündung des Waffenstillstandes zu der von Eisenhower schon festgelegten Stunde und die italienische Zustimmung und Mitarbeit an dem vorgesehenen Fallschirmjäger-Unternehmen.

Schliesslich gibt sich Badoglio anscheinend geschlagen: «Wenn Sie darauf bestehen, werde ich den Waffenstillstand verkünden, aber Sie werden sehen, dass die Deutschen hier sein und mir die Gurgel abschneiden werden!» Die begleitende Handbewegung lässt keinen Zweifel an seiner Erregung. Doch schnell den ungünstigen Eindruck seiner Worte bemerkend, fügt er hinzu: «Natürlich ohne an die Bartholomäusnacht zu denken, die Rom bevorsteht!»

«Sie haben ja mehr Angst vor den Deutschen als vor uns», gibt Taylor seinem Erstaunen Ausdruck. «Wissen Sie nicht, dass unsere Bomber Rom zerschlagen werden, wenn Sie heute abend nicht den Waffenstillstand verkünden?»

Kein Ausweg aus diesem Dilemma! Trotzdem versucht Badoglio auszuweichen: «Warum wollen Sie die Stadt Ihrer Freunde zerstören, die Ihnen helfen wollen, und nur auf den günstigsten Augenblick warten, um zu Ihnen zu stossen?»

Um seinen Worten noch grösseren Nachdruck zu geben, kehrt er wieder zur Landkarte zurück, wiederholt seine Klagen über die zur Verfügung stehenden Divisionen und spielt den letzten Trumpf aus: «Wir haben genau für zwei Stunden Munition. Das Benzin haben uns die Deutschen fast gänzlich genommen und den Rest werden sie in dem Augenblick beschlagnahmen, in dem wir auch nur eins unserer Fahrzeuge einige Kilometer weit in Bewegung zu setzen versuchen.» Der Marschall vergisst dabei, dass er sich

damit den amerikanischen Standpunkt zu eigen macht; das heisst, dass die italienische Regierung sich der deutschen Einwirkung nicht länger entziehen kann und die militärische Lage sich durch einen Zeitgewinn nicht verbessern wird. Alles spricht für ein rasches Zupacken!

Gardiner wendet mürrisch ein: «Aber Sie können sich doch bestimmt andere Munition beschaffen.»

Badoglio lächelt spöttisch: «Leider haben Ihre Bomber unsere besten Munitionsfabriken zerstört!»

Unnütz, tauben Ohren zu predigen. Also schliesst Badoglio: «Ich rate Ihnen, in Ihr Hauptquartier zurückzukehren und General Eisenhower davon zu verständigen, dass der Waffenstillstand nicht verkündet werden kann!»

Taylor bemerkt dazu, dass diese Mitteilung nicht seine, sondern Sache des Chefs der italienischen Regierung sei.

Das lässt sich Badoglio nicht zweimal sagen: er entwirft ein Telegramm, das auch die volle Zustimmung Taylors zu seinen Ansichten ausdrückt. Leider muss er diese Stelle auf Wunsch des Generals wieder streichen. Der Marschall setzt ein zweites Telegramm auf, das schriftlich wiederholt, was er schon mündlich über das Fallschirmjäger-Unternehmen und den Waffenstillstand ausgeführt hat. Er fügt hinzu, die Lage werde mündlich eingehend von seinen amerikanischen Besuchern nach ihrer Rückkehr erläutert werden.

Taylor verfasst ebenfalls eine Depesche an sein Hauptquartier, in der er mitteilt, dass die «Gigante Due» genannte Aktion der Fallschirmjäger aus den von den Italienern angeführten Gründen nicht stattfinden könne.

Badoglios Züge entspannen sich. Dem alten Marschall fällt ein Stein vom Herzen. Für ihn ist jetzt alles bestens geregelt, und mit glänzenden Augen überschüttet er seine Besucher mit Loyalitätserklärungen. Er bittet sie, ihm zu vertrauen und ihm zu glauben, dass ihm jede Täuschung fernläge. Nichts wünsche er sehnlicher von ihnen als Verständnis für den Aufschub der übernommenen Verpflichtungen.

Bei der Verabschiedung versäumt er nicht zu betonen, dass es ihm als altem Soldaten seine militärische Ehre noch nie erlaubt habe, einem einmal gegebenen Wort untreu zu werden.

Taylor und Gardiner kehrten etwa um 3 Uhr früh (8. September 1943) in

ihre Appartements im Palazzo Caprara zurück. Dort verlässt sie Carboni, um ihre im Arbeitszimmer Badoglios entworfenen Telegramme zu chiffrieren und weiterzuleiten.

Beide sind zwar todmüde, aber von Schlaf kann keine Rede sein. Noch einmal lassen sie die Ereignisse dieser Nacht an sich vorüberziehen: sie gefallen ihnen immer weniger. Wie auffallend, dass die führenden Männer bei ihrer Ankunft nicht anwesend waren! Badoglio schlief in seiner Villa. Und General Ambrosio? Wo war der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht? «Nicht im Amt», hatte es geheissen. In Wirklichkeit war er zu einem Besuch seiner Familie nach Turin gefahren. Wie kam es, dass auch der Chef des Generalstabes des Heeres keine Zeit zu einer Rücksprache im Palazzo Caprara gehabt hatte?

Unmöglich können Taylor und Gardiner die Abwesenheit der glänzendsten Sterne am politischen und militärischen Himmel Italiens als gutes Zeichen ansehen.

Aber auch Carboni, der ja nur einen Teil des Verteidigungssystems von Rom befehligte, hatte durchaus keinen günstigen Eindruck hinterlassen. Was bezweckten seine ganzen, später von Badoglio wiederholten Lügen, die Herabsetzung der italienischen und das übertriebene Lob der deutschen Streitkräfte? Die Alliierten haben in Italien erstklassige Agenten, die sie genau über alles informiert halten. Zudem aber sind sie erst kürzlich von Raimondo Imas (Deckname General Castellanos) während seiner Waffenstillstandsmission über alle deutschen Einheiten in Italien, ihre Stärke und ihren Standort bis in die letzte Einzelheit ins Bild gesetzt worden. Im alliierten Hauptquartier weiss man, dass sich im oberen Tibertal eine Panzergranadierdivision befindet, die in letzter Zeit erheblich verstärkt wurde. Es stimmt auch, dass in den ersten Augusttagen eine deutsche Fallschirmjägerdivision in der weiteren Umgebung Roms gelandet ist.

Dafür stehen aber auf der italienischen Seite sechs kampffähige Divisionen und starke Abteilungen von zwei weiteren zur Verfügung. Zur Furcht besteht also kein Anlass.

Vollkommen unverstänglich aber muss der unbeugsame Widerstand gegen den Absprung der Fallschirmjägerdivision erscheinen. Eisenhower würde seine einmal gelandeten Leute doch niemals im Stich lassen, sondern

ihnen natürlich jede Unterstützung gewähren. Ausserdem war ja gleichzeitig die Landung von Panzertruppen an der Tibermündung vorgesehen. Weshalb verzichtete man so leichten Herzens auf diese Operation? Das Angebot alliierter militärischer Zusammenarbeit mit Italien ist doch nicht einfach von der Hand zu weisen. Die Auswirkung dieser Haltung auf die gegenwärtige und zukünftige Lage Italiens ist so ausschlaggebend, dass Rom jeden Schritt in dieser Richtung genau abwägen und prüfen musste.

Unklar muss auch die Haltung Badoglios selbst erscheinen, wenn er vor-
gibt, nicht zu wissen, wie die Dinge in Wirklichkeit stehen. Der Marschall hat natürlich Kenntnis davon, dass die alliierten Geleitzüge seit zwei Tagen unterwegs sind. Tatsächlich hat die deutsche und italienische Luftaufklärung am 6. morgens grosse Schiffsansammlungen nördlich von Palermo festgestellt, die am 7. dann im Tyrrenischen Meer mit Nord-Kurs gesichtet wurden. Während der Unterredungen im Palazzo Caprara und in der Villa Badoglio müssen sie sich schon in der Nähe der neapolitanischen Küste befunden haben. Die Würfel sind also gefallen! Auch wenn sich die italienische Regierung bis jetzt in der Hoffnung wiegte, dass der Waffenstillstand nicht vor dem 12. September verkündet würde, muss sie jetzt einsehen, dass nichts mehr zu ändern ist.

Natürlich wünscht Badoglio grössere Sicherheit für sich und seine Regierung. In einer früheren Mitteilung hatte er das alliierte Hauptquartier wissen lassen: «Wir können die Annahme des Waffenstillstandes erst nach vorhergegangener Landung von mindestens 15 Divisionen, vor allem zwischen Civitavecchia und La Spezia, erklären». Jetzt sind von 15 Divisionen nurmehr 4 übriggeblieben, und ihre Landung soll nicht nördlich von Rom, sondern viel weiter südlich erfolgen. Das offensichtliche Zaudern des Marschalls angesichts dieser neuen Lage lässt die beiden Amerikaner das Schlimmste vermuten. Badoglio hat nicht nur die Hilfe der Fallschirmjägerdivision abgelehnt und ein Hinausschieben des Waffenstillstandes verlangt, sondern scheinheilig festzustellen versucht, wo die Landung des vorgesehenen Expeditionskorps stattfinden würde.

Die Morgendämmerung findet die Amerikaner noch immer mit ihren Gedanken beschäftigt.

Um 7 Uhr werden Taylor und Gardiner von dem Abgang der Depeschen und eine Stunde später von der Empfangsbestätigung Algiers verständigt.

Um 11.30 Uhr lockt der Lärm vieler Maschinen, die Rom überfliegen, die beiden Gäste des Palazzo Caprara ans Fenster. Es handelt sich um amerikanische Flugzeuge, die dazu bestimmt sind, das Hauptquartier des Feldmarschalls Kesselring in Frascati anzugreifen. Der italienische Waffenstillstandsbevollmächtigte, General Castellano, hatte den Alliierten die genaue Lage mitgeteilt. 93 Prozent aller Häuser des freundlichen Städtchens in den «Castelli Romani» wurden das Opfer eines Bombenteppichs. Obwohl auf der Fliegerkarte rotumrandert, erlitt das Hauptquartier des Feldmarschalls nur geringen Schaden.

Nach dem Frühstück möchten die Amerikaner gern einen Spaziergang durch die Stadt machen, müssen aber darauf verzichten, weil sich zwar ein passender Anzug für Taylor, nicht aber für die Hünengestalt des Obersten Gardiner findet. Auf diese Weise kommen die Römer leider um das Vergnügen, den Beiden in der Via Vittorio Veneto, der bekannten Bummelstrasse Roms, zu begegnen.

15.30 Uhr kommt Funkbefehl: «Rückkehr alliiertes Hauptquartier. Befehle hinsichtlich Rückfluges erteilt. Alliierte Maschinen und Flak werden nicht auf euch schießen.»

Taylor unterrichtet Carboni und weist ihn gleichzeitig nachdrücklich darauf hin, dass in Kürze, um 18.30 Uhr, der Waffenstillstand verkündet würde; er fügt hinzu, dass die Nichteinhaltung des Vertrages die allerschwersten Folgen haben würde. Der bekannte geschlossene Lastwagen erwartet Taylor und Gardiner an der Eingangshalle des Palazzo Caprara, um sie zum Flughafen Centocelle zu bringen. Unterwegs werden sie durch die Verkehrsstörungen und die Strassenverstopfung aufgehalten, die das Bombardement von Frascati verursacht hat. Eine Maschine «S. 79» bringt mit Start um 17 Uhr die beiden Amerikaner in Begleitung des Generals Rossi in das alliierte Hauptquartier. Badoglio hat den stellvertretenden Chef des Grossen Generalstabes in der Hoffnung mit nach Algier geschickt, dass dort der Entschluss Eisenhowers noch geändert werden könnte. Es fehlen noch knapp 90 Minuten bis zur feierlichen Verkündung des Waffenstillstandes durch General Eisenhower!

III. TEIL

Siebentes Kapitel

DAS GROSSE GEHEIMNIS

Am Vorabend des Waffenstillstandes, während sich Taylor und Gardiner auf der Fahrt nach Gaeta befinden, stattet der Marineminister, Admiral De Courten, Generalfeldmarschall Kesselring in seinem Hauptquartier in Frascati einen Besuch ab. Der Oberbefehlshaber Süd hat seine Diensträume in dem oberhalb Roms gelegenen Hotel Tuskulum.

Gegen 11 Uhr ziehen sich der italienische Marineminister und Feldmarschall Kesselring mit dem Chef des Stabes des OB-Süd, General Westphal, in das Arbeitszimmer des Oberbefehlshabers zurück.

Kesselring zweifelt nicht an der Loyalität seines Besuchers, obwohl Hitler selbst ihm versichert hatte, «Beweise des italienischen Verrates in Händen zu haben». Der Feldmarschall hatte den Verdacht des Doppelspiels der Italiener lange Zeit von sich gewiesen. Bei seinen laufenden Truppenbesuchen hat er nicht das leiseste Anzeichen für einen bevorstehenden Frontwechsel der italienischen Wehrmacht feststellen können.

In seinem Buch «Soldat bis zum letzten Tag» schreibt Kesselring selbst,

«dass er keinen Grund gehabt habe, an dem guten Willen der italienischen Wehrmacht und ihrer Vorbereitung für eine weitere Fortsetzung des Krieges zu zweifeln.» Weder General Rintelen, der Verbindungsoffizier des Oberkommandos der Wehrmacht zum Comando Supremo, noch dessen Nachfolger, General Toussaint, haben eine andere Auffassung gehabt. Ebenso wenig haben Feldmarschall von Richthofen oder die Admirale Meendsen-Bohlken und Löwisch bei ihren täglichen Zusammenkünften mit den Stäben und Offizieren der italienischen Luftwaffe und Marine Aussergewöhnliches feststellen können. Die Reisen des Generals Castellano nach Lissabon und Sizilien zur Unterzeichnung des Waffenstillstandes sind den deutschen Geheimdiensten in Rom, obwohl sie über Agenten in allen Kreisen verfügten, völlig verborgen geblieben. Freilich gab es unter den Italienern selbst nur ganz wenige, die über die tatsächlichen Vorgänge unterrichtet waren. So wussten von den Ministern nur die drei Wehrmachtminister und der Aussenminister etwas von dem bevorstehenden Umsturz.

Kesselring kommt daher nicht auf die Vermutung, dass der Besuch De Courten einen aussergewöhnlichen Anlass haben könnte. Umso weniger, als in den verflossenen Tagen ein Meinungs austausch mit dem italienischen Marineoberkommando über den Einsatz der Flotte gegen das alliierte Landungskorps stattgefunden hat.

De Courten, der die deutsche Sprache vollkommen beherrscht, eröffnet dem Generalfeldmarschall und seinem Stabschef, dass nach den eingelaufenen Meldungen die alliierte Landung unmittelbar bevorstehe. Die Invasionsflotte, die gestern nördlich von Palermo gesichtet worden war, sei heute morgen im Tyrrhenischen Meer mit Kurs Nord festgestellt worden. In der bevorstehenden Entscheidungsschlacht, führt der Minister weiter aus, werde die italienische Flotte ihre Pflicht erfüllen: ein zweites Scapa-Flow werde es nicht geben! Den italienischen Schiffen werde ein anderes Schicksal beschieden sein als 1919 den deutschen, die von ihren eigenen Besatzungen versenkt wurden. Für die italienische Flotte werde es nur einen Weg geben: Kampf bis zum Äussersten und notfalls Untergang mit wehender Flagge!

Der Admiral scheint tiefbewegt. General Westphal schildert diese Szene

später in seinem Buch «Heer in Fesseln». De Courten beschwor damals, zur Unterstreichung seiner Verbundenheit mit den Deutschen durch die gleichen Grundsätze und die gleichen Gefühle, «vorübergehend sogar mit Tränen in den Augen, das deutsche Blut, das mütterlicherseits in seinen Adern rollte».

Er schliesst seine Ausführungen mit der Erklärung, dass das Auslaufen der italienischen Flotte, um den Feind zum Kampf zu stellen, geheimgehalten werde. Er gibt sogar den Meeresraum an, in dem die Entscheidungsschlacht stattfinden werde: den Raum westlich Sizilien. Er verschweigt nur leider, dass dies genau das Gebiet ist, in dem die englischen Schiffe nach dem Waffenstillstand die italienischen erwarten sollen, um gemeinsam die Fahrt zur Übergabe nach Malta anzutreten!

Kesselring ist sehr beeindruckt. Er ist, nach der Verabschiedung De Courtens nach drei Viertelstunden, fest davon überzeugt, dass sein Besucher sich anschliessend nach La Spezia begibt, um das Kommando über die Flotte zu übernehmen und sie in den Kampf zu führen.

De Courten aber macht in Rom Halt, wo er am selben Nachmittag (7. September 1943) den Vorsitz in einer wichtigen Sitzung in seinem Ministerium führen wird.

Zu dieser Sitzung hat der Minister den Chef der Schlachtflotte, Admiral Bergamini, aus La Spezia, und zwei andere hohe Marineoffiziere, darunter Admiral Da Zara, der das in Tarent verbliebene Geschwader befehligte, beordert.

Diesem Befehlsempfang wohnen vom Marineoberkommando noch der Stellvertretende Chef des Admiralstabes, Admiral Sansonetti, und der Chef der Operationsabteilung, Admiral Girosi, bei. Entschuldigt ist Admiral Maugeri, da zur Zeit auf Fahrt mit der bereits erwähnten «Ibis»!

Der 7. September ist ein Dienstag. Am vorangegangenen Freitag, dem 3., ist De Courten am Vormittag vom Chef der Regierung, Marschall Badoglio, über die Waffenstillstandsverhandlungen mit den Alliierten unterrichtet worden. Badoglio hat ihm befohlen, für seinen Zuständigkeitsbereich die entsprechenden Anordnungen zu treffen.

Am folgenden Montag, dem 6., wird De Courten vom «Comando Supre-

mo» der Durchschlag des Operationsplanes für die 82. amerikanische Fallschirmjägerdivision zugestellt.

An demselben Tag wird der Marineminister vom Oberkommando der Wehrmacht daran erinnert, den auf ein bestimmtes Zeichen durchzuführenden Angriffsplan gegen die deutschen Schiffseinheiten vorzubereiten. Die italienischen Schlachtschiffe sollen sich nach Sardinien oder Korsika, die Handelsschiffe südlich Livorno–Ancona absetzen.

Noch Weiteres geschieht an demselben Montag, was für die Marine, das Heer und die Luftwaffe das unwiderrufliche Ende des Krieges bedeutet.

Zuerst teilt Marschall Badoglio Admiral De Courten mit, dass am Nachmittag der Waffenstillstand mit den Alliierten unterzeichnet wurde. Anschliessend ernennt der Marineminister auf Wunsch des Comando Supremo einen seiner Offiziere für die Sachverständigenkommission, die sich nach Algier in das alliierte Hauptquartier begeben soll, um dort die Durchführung der Waffenstillstandsbestimmungen zu überwachen.

Endlich erteilt wiederum De Courten, wie wir gehört haben, am selben Tag der Korvette «Ibis» den Befehl, am Abend aus Gaeta auszulaufen, um in Ustica die oben erwähnte Kommission auszusetzen und gleichzeitig die beiden uns bekannten Amerikaner an Bord zu nehmen.

Nichts von alledem lässt De Courten am nächsten Nachmittag in seinem Vortrag vor den Admiralen verlauten. Mit keiner Silbe werden die Ereignisse dieser letzten 5 Tage auch nur gestreift. Bergamini erfährt nichts über die Abreise Maugeri nach Ustica, nichts über die Entsendung eines Marinesachverständigen nach Algier. Der Minister schweigt. Mit ihm schweigt Admiral Sansonetti, der über das eine oder andere Ereignis unterrichtet ist. Aber auch Giroli lässt sich in seinem Gespräch mit seinem alten Kommandeur kein Wort entschlüpfen. Er hatte während der kurzen Zeit seines Fronteinsatzes als Kommandant des in Tarent am 11. November 1940 von einem Lufttorpedo getroffenen Panzerkreuzers «Littorio» unter seinem Befehl gestanden.

De Courten ist Marineminister und gleichzeitig Chef des Admiralstabes. Damit vereinigt er die gesamte politische und militärische Führung der Ma-

rine in seiner Hand, eine Gewaltenfülle, wie sie nicht einmal in den Zeiten der Diktatur einem einzigen Manne anvertraut worden war. Unter Mussolini waren die beiden höchsten Ämter der Marine stets von einander getrennt gewesen.

Der mächtige Marinegewaltige hat seine Herrschaft über die Marine immer weiter ausgedehnt. Aber auch wenn er entschlossen war, Bergamini nichts von der Kapitulation zu sagen und ihn im geeigneten Moment vor die vollendete Tatsache zu stellen, so könnte er ihm jetzt zumindest mitteilen: «Behalte für dich, was ich dir jetzt sage. Während wir hier miteinander sprechen, bringt Maugeri einen amerikanischen General, mit dem er in Ustica zusammengetroffen ist, nach Gaeta. Beide werden in Kürze hier sein. Vielleicht wartest du besser mit deiner Rückkehr nach Spezia, bis du hörst, welche Neuigkeiten sie bringen, wie man im anderen Lager die Dinge ansieht und was Admiral Cunningham beabsichtigt.»

Aber De Courten schweigt.

In den hohen Kommandostellen macht sich die bevorstehende Liquidation schon bemerkbar; aus Algier treffen Operationspläne, Anordnungen, Dokumente für Rom ein, während wiederum solche für das alliierte Hauptquartier ausgearbeitet werden. Unsere Offiziere reisen ins feindliche Hauptquartier und kehren zur See oder auf dem Luftwege wieder zurück. Aber die Hauptsorge des italienischen Marineministers bleibt es, zu verhüten, dass der Flottenchef etwas von der Kapitulation erfährt: er soll weiter glauben, vor der letzten Entscheidungsschlacht zu stehen. Selbst das wird ihm verschwiegen: diese Schlacht, für die du dich und die Schiffe rüstest, ist nur ein Traum!

Der Marineminister tut genau das Gegenteil. Er bestätigt erneut alle vor einigen Tagen unseren Seestreitkräften erteilten Befehle: Kampf bis zum letzten Schuss gegen die Alliierten! Ja, während die Sitzung im Marineministerium noch andauert, ergeht der Befehl, dass sich das Geschwader in La Spezia innerhalb von 6 Stunden zum Auslaufen bereitzuhalten habe, weil sich die feindliche Invasionsflotte bereits unseren Küsten nähere. Aus Neapel erhalten unsere Unterseeboote, gemäss den vorgesehenen Plänen, Befehl, sofort gegen das in Anfahrt begriffene alliierte Landungskorps auszulaufen.

Nichts also ändert sich, alles bleibt scheinbar beim alten. De Courten weist nur darauf hin, dass die Deutschen allen Ernstes dem Faschismus wieder zur Macht verhelfen wollen. Unter diesem Druck hält es der Minister für besser, «dass die Flotte von La Spezia nach der Insel Maddalena ausläuft, um einem etwaigen deutschen «Handstreich» zu vorzukommen.» Diese Bewegung soll am nächsten Tag, am 8. September, so durchgeführt werden, dass sich die Flotte am 9. schon vor der Insel befindet.

Das ist in grossen Zügen der Inhalt der Befehlsausgabe vom 7. September im Marineministerium. Admiral De Courten gelingt es auch bei diesem Anlass, die wirkliche Lage vor den kommandierenden Admiralen zu verheimlichen. Die vom Marineoberkommando in den ersten Septembertagen erteilten Befehle bleiben bestehen; sie lauten: die Landung der Alliierten mit allen Mitteln zu verhindern und die Flotte in der Stunde «X» bis zur Selbstvernichtung einzusetzen.

Bergamini weiss, was er zu tun hat: die feindlichen Schiffe ohne Ansehung ihrer Anzahl und Stärke «unverzüglich mit allen Kräften und bis zur letzten Einheit» anzugreifen. Erst wenn seine Schiffe infolge von Beschädigungen oder Havarien nicht mehr in der Lage sein werden, weiterzukämpfen, darf der Admiral den Befehl zu ihrer Versenkung erteilen. Noch besser, wenn es ihm gelänge, die Schiffe auf Strand zu setzen und weiterfeuern zu lassen, bis alle Munition verschossen ist und die Wellen gegen die Geschütze schlagen. Die «letzte Verzweiflungsschlacht» soll gewagt werden!

Achtes Kapitel

DIE STUNDE DER ENTSCHEIDUNG

Im Morgengrauen des 8. September fährt Admiral Bergamini nach La Spezia zurück, wo er gegen Mittag eintrifft. Vor seinen Augen liegen seine Schiffe. Sie haben den Sicherungsgürtel verlassen und an der Hafeneinfahrt geankert. Nur der Panzerkreuzer «Roma» ist an seinem alten Platz verblieben.

Das Geschwader hatte sich, einem Befehl Admirals De Courten entsprechend, angesichts der Annäherung der feindlichen Invasionsflotte gegen unsere Küsten bereitzuhalten, um innerhalb von zwei Stunden auslaufen zu können.

Dieser Befehl trägt den von Churchill und Roosevelt erteilten Weisungen Rechnung. Die beiden «Grossen» hatten in Quebec verlangt, dass unsere Schlachtschiffe zur Zeit der Verkündung des Waffenstillstandes mit Kurs Malta auslaufbereit und die Unterseeboote zum selben Zeitpunkt auf hoher See zu sein hätten: «Der italienischen Flotte sind klare Befehle zu erteilen, sich in die von General Eisenhower bestimmten Häfen zu begeben, wenn dieser den Augenblick für gekommen hält.»

Bergamini ist eben an Bord seines Flaggschiffes «Roma» zurückgekehrt, als ihn De Courten aus Rom am Telephon verlangt. Der Minister erklärt ihm, dass die Stunde der Entscheidung geschlagen und er sich von einer Minute zur anderen zum Auslaufen für die «letzte Schlacht» bereit zu halten habe.

Zur Stunde dieses Telefongesprächs weiss De Courten genau, dass dies der für die Verkündung des Waffenstillstandes vorgesehene Tag ist. Er hat es von Maugeri erfahren, den General Taylor unterrichtet hat. Mochte De Courten bis jetzt der Ansicht gewesen sein, dass man den Flottenchef über die Kapitulation in Unkenntnis halten, ja ihn im Gegenteil zum Kampfe ermutigen müsse, so war es jetzt, um die Mittagsstunde des 8. September, seine unabdingbare Verpflichtung, Bergamini über die tatsächliche Lage aufzuklären. Stattdessen vergewissert er sich bei diesem telephonischen Gespräch, dass der Admiral noch immer an die bevorstehende letzte Schlacht glaubt und keinen Verdacht geschöpft hat.

Bergamini ist entschlossen und bereit. Er wartet nur auf die Stunde, in der er freie Hand haben wird, um allem Zweifeln und Zögern ein Ende zu machen. Seit zwei Monaten bereitet er seine Besatzungen auf die Verteidigung der Heimat vor. Er hat seine Schiffe ausreichend mit Öl versorgt; die Bunker sind bis an den Rand gefüllt. In den letzten Tagen sind die taktischen und Schiessübungen der Flotte bis zur Dämmerung und manchmal bis zum Morgengrauen ausgedehnt worden. Die Besatzungen haben ihren Admiral auf Deck der «Roma» gesehen, hochbefriedigt über das Ergebnis der Übungen. Bergamini hat aus seinem Geschwader eine kampffähige, denkbar gut ausgebildete und kriegstüchtige Einheit gemacht, an der sich der Feind die Zähne ausbeissen wird.

Jetzt endlich scheint der Augenblick des Gesamteinsatzes seiner Schiffe gegen die drohende alliierte Landung gekommen zu sein. Nach dem Telefongespräch mit De Courten besteht kein Zweifel mehr über den Einsatz; der Admiral wartet nur noch auf den Befehl zum Auslaufen.

Er wartet vergebens. Aus Rom kommen keine neuen Befehle oder Mitteilungen mehr.

Auf der «Roma» geht jetzt das Signal «RF»: «Kommandanten zur Befehlsausgabe 15 Uhr», hoch. Gemäss dem ihm am Abend vorher von Admiral De Courten erteilten Befehl muss Bergamini als erstes Marschziel Maddalena angeben, wo die Flotte am 9. September einzutreffen hat. Die Fahrt muss noch diese Nacht beginnen, um die Dunkelheit ausnützen zu können. Weitere Befehle müssen an das Genua-Geschwader gehen. Noch

immer aber ist die Genehmigung De Courtens für das Auslaufen zur «letzten Schlacht» nicht eingetroffen.

Bald aber wird der ganze Betrug offenbar. Radio Algier gibt am 8. September, 15 Uhr, durch: «Italien hat sich bedingungslos ergeben!» Die Nachricht wird zuerst von Radio London und anschliessend von den Sendestationen der ganzen Welt wiederholt. Um 18.30 Uhr folgt die offizielle Bekanntgabe durch General Eisenhower. Ihr folgt der Aufruf Admiral Cunninghams an die italienische Flotte mit der Aufforderung, sich unverzüglich nach Malta zu begeben. Es handelt sich dabei um eine schon seit den ersten Julitagen vorbereitete Proklamation. Damit sie mit Sicherheit von allen italienischen Schiffen abgehört wird, geht sie über alle gewöhnlich von unserer Marine benutzten Wellen, einschliesslich derjenigen für Ausnahme- und geheime Fälle. Um 19.45 Uhr bestätigt Badoglio die Kapitulation Italiens.

Damit erfährt Admiral Bergamini die volle Wahrheit über die tatsächliche Lage. Seit 24 Stunden also hat man ihn mit einem Lügengewebe heuchlerisch und betrügerisch zu täuschen versucht. Über alles haben am gestrigen Nachmittag und Abend sein Minister und seine Kollegen vom Marineoberkommando gesprochen, nur nicht über die Kapitulation. Alle Befehle De Courtens bezweckten nur, die Flotte zur Übergabe nach Malta zu führen. Man hatte ihm das Märchen von der «letzten Schlacht» aufgetischt, während man schon von der Kapitulation unterrichtet war!

Inzwischen wird Bergamini aus Rom von Admiral Sansonetti an den Apparat gerufen, der ihm, zugleich mit den Bestimmungen des Waffenstillstandes, den Befehl übermittelt, nach Malta auszulaufen. Für diese Fahrt haben die Schiffe eine schwarze Fahne auf dem Flaggenmast zu hissen und den Bug mit schwarzen Kreisen zu versehen.

Eine solche Demütigung wird Bergamini weder über sich noch über seine Besatzung ergehen lassen. Der Admiral und seine Flotte werden nicht nach Malta fahren! Rom sucht daraufhin einen Ausweg; die Haltung des Flottenchefs ist jetzt von der allergrössten Bedeutung. De Courten ruft abermals an und schlägt das Auslaufen der Flotte, im Sinne der gestrigen Vereinbarung, wenigstens nach Maddalena vor.

Doch auch diese Lösung weist Bergamini zunächst zurück.

In einer späteren Darstellung heisst es: «Der Flottenchef gehorchte dem Befehl, seine Schiffe anstatt nach Salerno nach Maddalena zu führen, nur schweren Herzens. Er wusste, dass seine Schiffe in jeder Richtung einsatzbereit waren; er fühlte sich nicht als Besiegter.» Unter der Last seiner Verantwortung und in Erwägung der ungeheuren Folgen, die jede seiner Handlungen haben konnte, entschloss sich Bergamini endlich, nach Maddalena auszulaufen, auch um Zeit zum Nachdenken zu gewinnen. Er erklärt dem ihm nahestehenden Kommandanten Bedeschi, dessen Einstellung er kennt: «Ich habe vor, die Flotte in einen italienischen Ankerplatz oder in einen Hafen zu führen, wo sie vor jeder feindlichen Einmischung sicher ist. Niemals aber werde ich meine Schiffe dem Feinde übergeben!» Und mit einem Anflug von Schwermut, die man bei ihm nicht kennt, fügt er hinzu: «Ich habe das Gefühl, dass wir uns nicht wiedersehen werden. Es wird kein anderer Ausweg bleiben als unterzugehen!» Seine Devise lautet und wird bis zuletzt lauten: keine Befleckung der militärischen Ehre, keine Demütigung der Besatzungen, keine Schändung der Schiffe, die noch die Zeichen der von ihnen geschlagenen Schlachten tragen! Niemals wird der italienische Flottenchef, eingedenk der Verpflichtungen, die ihm die Tradition auferlegt, eine Herabwürdigung seiner Flagge dulden, niemals sein Geschwader dem Feind ausliefern!

Admiral Bergamini wendet sich noch in einer bewegten Ansprache an seine Kommandanten. Dann führt er in der Nacht des 9. September um 3 Uhr morgens sein Geschwader aus dem Hafen von La Spezia.

Keines seiner Schiffe hat die schwarze Flagge gehisst, keines trägt den schwarzen Kreis.

Kurs Malta wird nicht befohlen!

Neuntes Kapitel

ZWISCHEN ZWEI FEUERN

Nach dem Verlassen der Reede von La Spezia formiert sich die italienische Flotte in Kiellinie und nimmt in stockdunkler Nacht mit 24 Knoten Kurs Südwest.

Voran fahren die Kreuzer «Eugenio», «Montecuccoli», «Regolo», ihnen folgen die Panzerkreuzer «Roma», «Littorio» und «Veneto». Steuerbord befinden sich die Torpedojäger «Legionario», «Grecale», «Oriani», «Velite» und backbord «Mitragliere», «Fuciliere», «Artigliere» und «Carabiniere».

Um 6.15 Uhr früh schliesst das Genua-Geschwader unter Admiral Luigi Biancheri mit 3 Kreuzern und 4 Torpedoboote auf die Flotte auf.

Im Ganzen sind es jetzt 3 Panzerkreuzer, 6 Kreuzer, 8 Torpedojäger und 4 Torpedoboote, die aus dem Golf von Ligurien mit Kurs nach Süden auslaufen und sich einige 20 Kilometer von der Westküste Korsikas entfernt halten.

Ein feindlicher Aufklärer kann weder schwarze Fahnen an den Masten noch schwarzgemalte Kreise auf den Schiffen als Zeichen der Übergabe feststellen. Die dadurch entstandene Unsicherheit wirft alle Pläne des englischen Flottenchefs über den Haufen, hat man ihm doch mitgeteilt, dass die italienische Flotte tatsächlich beabsichtige, sich zu ergeben. Während der Landungen auf Pantelleria und Sizilien hatte es doch geklappt, die ita-

lienische Flotte aus dem Spiel zu halten. Aber jetzt scheint die Rechnung nicht aufzugehen.

Die 20 unbesiegten Schiffe auf hoher See sind für das Gesamtunternehmen eine plötzliche, in ihrer Auswirkung nicht abzusehende Gefahr, die noch wächst, wenn die Flottenteile von Tarent, Pola, Portoferraio und Brindisi sich gleichermassen verhalten. Die unter dem Befehl des Admirals Bergamini stehende Flotte im Ligurischen Meer trägt zwar nicht die vereinbarten Zeichen der Übergabe, aber ihr Kurs entspricht, wenigstens in grossen Zügen, der vom alliierten Hauptquartier angegebenen Richtung. Die Lage ist zwar alarmierend, aber noch keineswegs dramatisch.

Erst als Bergamini um die Mittagsstunde den Kurs zwischen Sardinien und Korsika auf die Strasse von S. Bonifacio nehmen lässt, wird die Lage gefahrdrohend. War doch in den Waffenstillstandsbestimmungen unmissverständlich festgelegt, dass die italienische Flotte mit Südwestkurs westlich von Korsika und Sardinien bis Kap de Garde bei Bone zu fahren habe, wo sie von alliierten Einheiten zur Weiterfahrt nach Malta erwartet wurde.

Mit dem neuen Kurs hat Admiral Bergamini klar zu erkennen gegeben, dass die Abmachungen des italienischen Marineoberkommandos für ihn keine Gültigkeit haben.

Das Umdrehen der Flotte nach Westen dauert 3 Minuten; sie sollten von schicksalhafter Bedeutung für die weitere Entwicklung der Ereignisse werden!

Bergamini hält jetzt Kurs auf die Insel Maddalena, um dort vor Anker zu gehen und die letzten entscheidenden Befehle zu geben.

13.40 Uhr, auf ungefähre Höhe des Nordkaps von Sardinien, lässt Bergamini wegen der ungeklärten Lage auf Maddalena auf Gegenkurs gehen.

Unmittelbar nachher wird das Geschwader, ungefähr 14 Uhr, von Fliegern angegriffen. Unsere Schiffe fahren mit äusserster Kraft Zickzack-Kurs und feuern aus allen Rohren. Das Feuer bleibt aber angesichts der grossen Flughöhe der Maschinen wirkungslos.

Bergamini meldet anschliessend durch Funk nach Rom, dass alliierte Luftstreitkräfte die Flotte angegriffen haben. Das alliierte Hauptquartier,

das von Sansonetti über den den Waffenstillstandsbestimmungen zuwiderlaufenden Vorgang in Kenntnis gesetzt wurde, lehnt in seiner Antwort jede Verantwortung ab und spricht von einem deutschen Luftangriff.

Das trifft aber nicht zu, selbst wenn es sich um Flugzeuge deutschen Ursprungs gehandelt haben sollte. Die Radar-Geräte der «Roma» hatten nämlich schon auf Entfernungen von weit über 10 Meilen die Flugzeuge in ihrer Anflugrichtung und, durch Augenbeobachtung ergänzt, auch ihren Rückflug zu den Ausgangshäfen festgestellt. Ausserdem hatte Bergamini den Funkverkehr zwischen den Besatzungen der Feindmaschinen und ihren Befehlsstellen an Land auffangen können.

Aus diesem Grunde konnte die Antwort des alliierten Hauptquartiers auf die Meldung des Admirals nicht glaubwürdig sein, umsoweniger als man doch wusste, dass die Engländer im Mai 1943 bei der Armee des Generals von Arnim in Tunis ausser Kanonen, Panzern usw. auch eine Anzahl von Flugzeugen in verwendungsfähigem Zustand erbeutet hatten.

Die Engländer waren Meister der Täuschung.

Dieser Luftangriff hatte keine Folgen; keines unserer Schiffe wurde getroffen oder beschädigt!

Unser Geschwader befand sich 15.40 Uhr einige Kilometer westlich von der Insel Asinara, als der Angriff der «Luftwaffe» erfolgte.

Hierüber wurde viel nicht ganz der Wahrheit Entsprechendes, selbst vom Marineministerium, geschrieben. Richtig dürfte folgende Darstellung sein:

Am 9. September vormittags gibt Admiral Meendsen-Bohlken, Befehlshaber der deutschen Seestreitkräfte in Italien, das erste Alarmzeichen aus La Spezia wegen des Auslaufens unserer Flotte. Kurz darauf befiehlt Reichsmarschall Göring dem Chef der Luftflotte 3, die Schiffe Bergaminis anzugreifen. Nach Ansicht Görings war unsere Flotte ausgelaufen, «um zum Feind überzugehen». Sperrle seinerseits beauftragt damit die 2. Fliegerdivision des Generals Fink. Die 3. Staffel des Kampfgeschwaders 100 in Istres in Nähe von Marseille, die mit Spezialbomben von besonderer Durchschlagskraft ausgerüstet ist, hat den Angriff auszuführen.

Die italienische Flotte wurde 13.25 Uhr von einem deutschen Aufklärer zwischen Sardinien und Korsika mit westlichem Kurs gesichtet und photographisch aufgenommen. Auf dem Bilde sind die in Kiellinie fahrenden Panzerkreuzer leicht zu erkennen. Die bereitgestellten Besatzungen haben nach Eintreffen der Meldung um 13.45 nurmehr die Motoren anzuwerfen und ihre Maschinen zu besteigen.

Kurz nach 14 Uhr starten 15 Do 217 K, nicht, wie manche annehmen, Junkersflugzeuge, die nicht die Reichweite von 2500 km besitzen.

Jede Maschine führt eine Bombe PC. 1400 FX mit einem Gewicht von 1'400 Kilo mit sich. Diese Bomben konnten aus einer Abwurfhöhe von mindestens 5'000 m mit einer kaum glaubhaften Endgeschwindigkeit auch die dicksten Panzerungen der grossen Schlachtschiffe durchschlagen.

Die Einsatzstaffel führte der 29jährige Major der Luftwaffe Jope. Major Jope hatte sich bereits am 26. Oktober durch die Versenkung der «Empress of Britain» im Atlantik ausgezeichnet. Dieser Dampfer mit seinen 42'000 t war das grösste Transportschiff gewesen, das die Alliierten im ganzen letzten Kriege verloren hatten.

Die Maschinen aus Istres fliegen in über 6'000 Meter Höhe gegen den Feind. Nach über einer Stunde sichten sie die Flotte Admiral Bergaminis in der Nähe der Insel Asinara. Dazu schreibt der Major:

«Niemand werde ich den gewaltigen Anblick der italienischen Kriegsflotte vergessen, die in Kiellinie vor mir auf tauchte.»

Er löst die Staffel in die Angriffsformation auf. Jede Maschine greift für sich an. Die Flotte Bergaminis besitzt keinen Fliegerschutz und ihre Flak ist gegen die Flugzeuge in Höhe von 6'300 Metern wirkungslos.

Die ersten Bomben verfehlen ihr Ziel. Aber 15.46 Uhr wird die «Roma» von einer FX getroffen, die das Schiff durchschlägt und unter dem Schiffsrumpf explodiert. Die Marschgeschwindigkeit des Panzerkreuzers sinkt um ein Drittel. 15.30 Uhr trifft dann eine zweite FX das Vorderdeck des Schiffes und verursacht die Explosion der Munitionskammern.

Der Kommandoturm neigt sich nach vorn und verschwindet unter zwei

riesigen Rauchsäulen von einer Höhe bis zu 1'000 Metern. Das Schiff wird in zwei Teile auseinandergerissen, kentert und sinkt mit den Schrauben nach oben. Ausser Admiral Bergamini verlieren 1'254 Mann von der insgesamt 1849 zählenden Besatzung das Leben.

Die Flugzeug-Besatzungen sehen, dass ein Schiff getroffen wurde, können aber nicht feststellen, um welches es sich handelt. Dies gelingt jedoch einem in der Nähe befindlichen amerikanischen Aufklärer mit englischer Besatzung, der meldet: «Plötzlich blitzte es auf einem der Schiffe auf und gleich darauf verkündete eine furchtbare Explosion, dass ein Munitionsdepot getroffen worden war. Die ‚Roma‘ versank 20 Minuten nach dem ersten Treffer, mit ihr der Flottenchef».

Eine andere FX fegt über die «Littorio» und explodiert durch den Wasserdruck im Meer. Durch das entstandene Leck strömen ungefähr 800 Tonnen Wasser in das Innere des Schiffes, das aber trotzdem seine Fahrt fortsetzen kann.

Ein dritter Angriff gegen die mit Kurs Minorca fahrenden Schiffe wird nach dem Bordtagebuch des Admirals Biancheri 17.14 Uhr von Luftstreitkräften aus Nordafrika oder Sizilien durchgeführt: er bleibt wirkungslos.

In der Nacht wird der Torpedojäger «Vivaldi» von Flugzeugen versenkt, deren Nationalität der offizielle Bericht des Marineministeriums verschweigt. Aber auch dieser Angriff kann den Deutschen nicht zur Last gelegt werden.

Die italienische Flotte wurde also am 9. September und in der Nacht vom 9. auf den 10. September viermal angegriffen: gegen 14 Uhr, um 15.40 Uhr, um 17.14 Uhr und endlich um Mitternacht. Aber nur der zweite Angriff wurde von der deutschen Luftwaffe durchgeführt!

Die Bombenangriffe, denen unsere Schiffe aus verschiedenen Richtungen am 9. September 1943 ausgesetzt waren, waren die Folge der zweigleisigen Haltung unseres Marineoberkommandos, das sich gleichzeitig mit den Alliierten und, in völlig entgegengesetztem Sinne, mit den Deutschen festlegte. Genau 48 Stunden vor der Tragödie von Asinara begann dieses

verderbliche Doppelspiel, als De Courten Kesselring versicherte, dass die italienische Flotte vor dem Auslaufen gegen das alliierte Landungskorps stehe, während Maugeri Taylor ankündigte, dass dieselbe Flotte nur auf einen Wink wartete, um sich in Malta den Alliierten zu übergeben!

IV. TEIL

Zehntes Kapitel

SALERNO: AUF LEBEN UND TOD

Die Besorgnisse des alliierten Hauptquartiers verstärkten sich bei der Meldung, dass die Panzerkreuzer «Littorio», «Veneto» und «Roma» mit Kreuzern und Torpedojägern in Richtung der Bucht von S. Bonifacio Kurs genommen hatten.

Die Landung in Salerno konnte nur gelingen, wenn die italienische Flotte ferngehalten wurde.

In einem drohenden Telegramm Eisenhowers an Badoglio, das der alte Marschall auf seiner Flucht in Chieti erhält, kommt die Alarmstimmung klar zum Ausdruck.

Die alliierten Truppen sind im Golf von Salerno vom 8. auf den 9. September, 3.30 Uhr, ungefähr zur selben Stunde gelandet, zu der unsere Flotte den Hafen von La Spezia verliess.

Das Expeditionskorps befindet sich durch die Luftangriffe und das Feuer der Küstenbatterien in einer sehr schwierigen Lage. Die Engländer eröffneten mit 3 Zerstörern 3.15 Uhr ein heftiges Feuer auf den Strand und gingen nach fünf Minuten auf Sperrfeuer über, um nach weiteren fünf Minuten mit Raketenwerfern den Angriffsraum in ein Feuer- und Flammenmeer zu

verwandeln. Nicht mit Unrecht durfte man davon überzeugt sein, dass nach diesem Beschuss in der betroffenen Zone kein lebendes Wesen mehr anzutreffen sein würde.

Die sich anschliessenden dramatischen Entwicklungen bewiesen das Gegenteil. Erst am späten Abend begann sich die Lage der Engländer einigermassen zu verbessern.

Nicht weniger unsicher gestaltete sich das Schicksal für die 24 Kilometer südlich davon gelandeten amerikanischen Truppen. Sie waren an zwei schmalen Strandabschnitten gegenüber Pästum ausgeschifft worden. – Der Angriff sollte, um die Deutschen zu überraschen, ohne Artillerievorbereitung und geräuschlos vorgetragen werden.

Die ersten gelandeten Truppen wurden jedoch durch Lautsprecher in englischer Sprache aufgefordert: «Kommt und ergebt euch! Ihr seid in der Sperrfeuerzone!»

Gleich darauf wurden die Landungsboote und die aussteigenden Mannschaften im Scheine vieler Leuchtraketen aufs Heftigste beschossen. Viele der auf die erste Welle folgenden Boote wurden versenkt oder mussten wieder umkehren. Andere suchten schleunigst Schutz an weniger gefährdeten Stellen des Strandes.

Hierüber berichtet Admiral Maund, der persönlich an diesem Landungsversuch teilnahm: «Unsere Truppen hatten von der italienischen Waffenstreckung gehört. Ich fürchte, dass sie daraufhin erwarteten, bei ihrer Landung von Frauen und Kindern mit Blumensträussen empfangen zu werden. Die Wirklichkeit sah anders aus. Starke kämpferische Abteilungen der Division Hermann Göring und der 15. Panzergrenadierdivision hiessen sie bei ihrer Ankunft willkommen!»

Es steht fest, dass die Veröffentlichung der italienischen Kapitulation bei den alliierten Truppen starke Freude ausgelöst hatte. Das Offizierkorps der «Warspite», die mit weiteren Schiffen zum Schutze der Landung auf der Höhe von Neapel kreuzte, hatte bereits auf das Ende des Krieges angestossen. Die Enttäuschung war dann gross, als sich Engländer und Amerikaner in heftige Kämpfe mit der 15. deutschen Panzergrenadierdivision und Abteilungen der 16. Panzerdivision verwickelt sahen. Dass zwischen Englän-

dern und Amerikanern ein unbesetzter Streifen von ungefähr 16 Kilometern Breite offenblieb, war für die Alliierten mehr als unbefriedigend.

Am 10. versuchten die Engländer vergebens, auf der Strasse nach Vietri vorzustoßen. Ebensovienig konnten die Amerikaner ihren Brückenkopf sichern und erweitern.

Am 11. gelang es dann endlich, die Verbindung zwischen den beiden Landungszonen herzustellen. Dadurch ermutigt, versuchte der Befehlshaber des Expeditionskorps, General Clark, mit zwei Abteilungen die Brücke über das Flüsschen Sele bei Eboli zu besetzen. Der Vorstoß misslang. Zur gleichen Zeit waren auch die Engländer, die sich bis Battipaglia und Montecorvino vorgearbeitet hatten, in schwere Kämpfe verwickelt.

Auf dem Meere waren die amerikanischen Kreuzer «Philadelphia» und «Savanna» bei ihren Versuchen, den gelandeten Truppen Hilfe zu leisten, von funkelenkten Bomben getroffen und schwer beschädigt worden.

Die Schlacht näherte sich jetzt ihrem Höhepunkt. Während die Alliierten landeten, zog Feldmarschall Kesselring seine Kräfte gegen den Brückenkopf zusammen. Es war ihm möglich, sie schon am Abend des 11. September gegen den amerikanischen Frontsektor einzusetzen und unmittelbar darauf auch die ganze 29. Panzergrenadierdivision, die in Gewaltmärschen aus Kalabrien geholt worden war. Gegen das Zentrum des Brückenkopfes war die aus Eboli herangeworfene 16. Panzerdivision eingesetzt. Diese Division wurde noch durch ein Fallschirmjäger regiment, die 15. Panzergrenadierdivision, die vor allem von den Engländern angegriffen worden war und durch Abteilungen der Division «Hermann Göring» aus dem Raum von Caserta verstärkt.

Unter der Wucht der deutschen Gegenangriffe wurde der Brückenkopf eingebeult. Battipaglia ging im Norden, Persano in der Mitte, Altavilla im Süden mit den Nebenanschlüssen verloren. Zu diesem Zeitpunkt äusserte General Clark seine schwersten Bedenken mit den Worten: «Damals musste ich mit der Möglichkeit rechnen, ins Meer zurückgejagt zu werden.» Dazu war noch ein dritter amerikanischer Kreuzer an diesem Tage ausser Gefecht gesetzt worden.

Am 13. waren deutsche Kräfte in den Brückenkopf eingedrungen, und gingen dann fächerartig gegen die gegnerischen rückwärtigen Verbin-

dungslinien vor. Auch in Majori und Vietri war die Lage für die englischen «commandos» und die amerikanischen «rangers» kritisch. Clark war sich über die gefährliche Lage seiner Armee klar: «Einen Augenblick lang war ich überzeugt davon, dass uns die Deutschen ins Meer werfen würden.»

Am 14. begannen dann, unter dem Druck der unausgesetzten deutschen Angriffe, die Vorbereitungen für die Wiedereinschiffung. Die Ausladung der Transportschiffe wurde unterbrochen, und Clark selbst schiffte sich wieder auf seine schwimmende Befehlsstelle, den englischen Kreuzer «Hilary» ein.

Alles geriet jetzt ins Wanken; Eisenhower urteilt selbst kritisch: «Höchstwahrscheinlich hätte ich mein Kommando abgeben müssen, wenn die Schlacht von Salerno mit einer Katastrophe geendet hätte.»

Erst am 15. begann sich die Lage der Alliierten wieder zu verbessern. Die Heftigkeit der deutschen Angriffe liess nach, neue alliierte Verstärkungen wurden herangeführt und die Panzerkreuzer «Warspite» und «Valiant», die die italienische Flotte nach Malta begleitet hatten, griffen mit ihren schwerkalibrigen Geschützen in die Schlacht ein. Die alliierten Luftstreitkräfte in Sizilien steigerten ihre Einsätze. 18 Amphibien-Tanker, die auf der Fahrt durch das Mittelmeer nach Indien waren, wurden nach Salerno herangezogen. Schliesslich blieben die drei Bombengeschwader, die nach den Angriffen auf Wien und die rumänischen Ölfelder nach England zurückgehen sollten, zur Verfügung Eisenhowers. Die 82. Fallschirmjäger-Division, die für den Einsatz bei Rom vorgesehen war, landete über dem Brückenkopf. Dazu kamen weiter die 84. amerikanische Division von Oran und aus Sizilien rasch herangezogene Einheiten der 3. Division.

Kesselring dagegen verfügte über keine Kräfte mehr, die er in die Schlacht hätte werfen können: «Wie leicht hätten die auch nach englischer Auffassung krisenhaften Tage – «a dramatic week» – zu einem entscheidenden deutschen Erfolg führen können, wenn Hitler den äusserst zurückhaltenden Anträgen des Oberbefehlshabers Süd Rechnung getragen hätte», schreibt er dazu in seinem Buch «Soldat bis zum letzten Tag.»

Aber der eigentliche Grund des alliierten Erfolges war ein anderer. Durch die Neutralisierung der immer noch bedeutenden italienischen See-

streitkräfte hatten die Alliierten die Seeherrschaft an sich reißen können. Dadurch vermochten die alliierten Verstärkungen, die schliesslich den Sieg herbeiführten, so leicht und schnell den Brückenkopf von Salerno zu erreichen.

Abermals, wie schon vorher bei Pantelleria und Augusta, konnte die italienische Flotte in einem entscheidenden Augenblick nicht eingreifen.

Elftes Kapitel

EINE HERRLICHE BEUTE

Auf die Nachricht vom Waffenstillstand des 8. September ertönte von allen italienischen Schiffen, in La Spezia wie in Tarent, in Pola wie in Portoferraio, einstimmig der Ruf: «Nach Malta fahren wir nicht! Unsere Flotte darf nicht ausgeliefert werden!»

Auf dem Panzerkreuzer «Giulio Cesare» in Pola herrscht allseitige Übereinstimmung über das, was jetzt zu geschehen hat. Fünf Offiziere, darunter der leitende Ingenieur, und einige Unteroffiziere verhindern die Auslieferung ihres Schiffes an den Feind. Nach dem Auslaufen aus Pola bemächtigen sie sich ihres Kommandanten, sperren ihn in seine Kajüte und stellen eine Wache davor. Dann nimmt der Panzerkreuzer Kurs auf Ortona, in dessen Nähe er versenkt werden soll.

Dasselbe Bild in Tarent. Hier ist Admiral Da Zara soeben von Rom auf die «Duilio» zurückgekehrt. Noch während er über De Courtens Ansprache grübelt, hört er die Radiomeldung über den Waffenstillstand. Er trifft sofort die notwendigen Massnahmen für die Versenkung der unter seinem Befehl stehenden Schiffe, «der logische und instinktiv richtige Entschluss für einen Mann, der sein ganzes Leben bewusst in den Dienst des höchsten und letzten Opfers gestellt hatte.» Diese Massnahmen laufen an.

In Portoferraio versammelt sich die Besatzung des Kreuzers «Indomito»,

auf dem sich zufällig der Herzog von Aosta, Admiral Nomis und der Präfekt von La Spezia befinden, auf dem Vorderdeck. Sie stellen dem Kommandanten anheim, sie zu führen, wohin er wolle, wenn die Häfen Italiens nicht angelaufen werden dürfen, aber niemals nach Malta, niemals in die Hände des Feindes! Der Stabsbootsmann der neben der «Indomito» verankerten «Ariete» erklärt dem Kommandanten im Namen der Besatzung, dass sie gewillt sei, ihm überallhin zu folgen, aber niemals nach Malta: «Lieber versenken wir selbst unser Schiff!» Die Bewegung greift auf die Torpedojäger, Animoso» und»Impavido», auf die Torpedoboote und die kleineren Einheiten über, die bei Elba zusammengezogen sind.

In Pollenza auf der Insel Mallorca, wo die Torpedoboote «Pegaso» und «Impetuoso» nach dem Waffenstillstand eingelaufen sind, werden die spanischen Behörden um Lieferung von Treibstoff, Wasser und Lebensmitteln gebeten. Die angebotene Internierung beantworten die Kommandanten mit dem Befehl zum Auslaufen und Versenken ihrer Schiffe. Dies ist die Haltung der italienischen Flottenbesatzungen am 8. September 1943.

Das Marineoberkommando in Rom kann diesen Zustand natürlich unmöglich weiter dulden. Man schickt einen jener Funkbefehle, wie sie während des Krieges an die Seestreitkräfte gerichtet wurden und im Gerichtsurteil von Mailand als Weisungen, die Verwirrung stiften sollten, bezeichnet wurden.

Jetzt geht die letzte Funkweisung dieser Art ab; sie vermag einen völligen Umschwung der Lage herbeizuführen.

In ihr heisst es: «Waffenstillstandsklauseln beziehen sich nicht, ich wiederhole: nicht, auf Auslieferung Schiffe und nicht auf Einziehen der Flagge.» Entworfen und abgesandt wurde dieses Telegramm von Admiral Sansonetti, der in Rom geblieben war.

Sansonetti entstellte damit den Inhalt der Waffenstillstandsbestimmungen. In Wirklichkeit enthielt dieses Abkommen nicht die mindeste Zusicherung, dass die Schiffe nicht auszuliefern und ihre Flaggen nicht einzuziehen seien. Es hiess dort schlicht, die italienische Flotte sei zu entwaffnen. Der vierte Artikel des Waffenstillstandsvertrages schrieb dementsprechend vor: «Unverzügliche Überstellung der italienischen Flotte und Flugzeuge in die

von dem alliierten Oberstkommandierenden bestimmten Plätze unter Einhaltung der von ihm verfügbaren Einzelbestimmungen bezüglich ihrer Entwaffnung.» Diese klare und endgültige Formulierung schloss in Wirklichkeit jeden Zweifel aus.

Entwaffnung heisst: Ausladen der Munition, Einstellung der Lieferung von Treibstoff, Entfernung der Funkanlagen, Unbrauchbarmachung der Geschütze und Verringerung der Besatzungen auf ein Mindestmass.

Sansonetti verschwieg jedoch den Schiffsbesatzungen die entscheidenden Einzelbestimmungen der Entwaffnung. Stattdessen erweckte er durch die Fassung, die er seiner Botschaft an die Flotte gegeben hatte, in ihr den Glauben an ihre Besitzrechte, ihre Unantastbarkeit, ja an eine Gleichstellung, woran die Alliierten bei der Waffenstreckung Italiens überhaupt nicht gedacht hatten. Der Admiral hat sicher nicht die Schwere des Schlages erkannt, den er mit seiner Funkweisung der Tradition der italienischen Marine versetzte. Ihm selbst konnte ja auch unter dem Schutze der von den Alliierten versprochenen Immunität, die dann in den Friedensvertrag übernommen wurde, nichts geschehen!

Sein Funkspruch verfehlte jedoch leider nicht seine Wirkung.

Bis 21 Uhr war das Geschwader aus La Spezia am 9. September Kurs Spanien gefahren. Mit dem Eintreffen des Funkbefehls aus Rom drehte es nach Süden ab. Unsere Flotte ahnte nicht im Geringsten, dass die Versicherungen des Marineoberkommandos nur Täuschungen waren.

In Tarent wird von zwei Admiralen alles versucht, um Da Zara zur Rücknahme seines Versenkungsbefehls zu bewegen; unter der Einwirkung seiner beiden Kameraden beginnt auch er bald zu schwanken. Den Ausschlag gibt schliesslich die aus Rom eintreffende Weisung; nach der unmissverständlichen Klärung durch Sansonetti ist Da Zara persönlich davon überzeugt, dass die Überführung der Flotte nach Malta weder ihre Auslieferung noch die Streichung der Flagge zu bedeuten habe. Daraufhin beruhigen sich die aufgeregten Gemüter der Besatzungen, und Ordnung und Disziplin an Bord der Schiffe sind wieder hergestellt.

Weniger überzeugt ist ein anderer Admiral, dessen Misstrauen bereits aus anderen Gründen geweckt ist: Admiral Galati, der sich rühmen kann, als Kommandant des Kreuzers «Vivaldi» nicht ein einziges Schiff aus den seinem Schutz anvertrauten Geleitzügen verloren zu haben. Und zwar aus dem einzigen Grunde, weil er sich nie an den ihm jeweils aus Rom befohlenen Kurs hielt, sondern stets auf eigene Faust handelte. Galati weigerte sich auch jetzt, nach Malta auszulaufen, wurde verurteilt und in die Festung S. Pietro eingesperrt. Was ihn übrigens nicht hinderte, später Admiral De Courten zu erklären: «Niemals würde ich meine Schiffe dem Feinde übergeben haben. Eine noch kampffähige, wenn auch schon angeschlagene Flotte hat den letzten Kampf zu wagen. Die danach noch verbleibenden Schiffe sind zu versenken, dürfen aber nie mit eigener Kraft feindliche Häfen anlaufen!»

Das Geschwader aber läuft am 9. September, 16 Uhr, aus Tarent aus!

In Portoferraio auf Elba wird die aufklärende Botschaft Sansonettis wörtlich in den Tagesbefehl übernommen, den Admiral Nomis in der Nacht vom 9. auf den 10. September an sieben Torpedoboote und die dort sonst noch ankernden kleineren Einheiten erlässt. Darin heisst es unter anderem: «Die Bestimmungen des Waffenstillstandes schliessen weder die Auslieferung der Flotte noch die Streichung der Flagge in sich ein.» Damit tritt auch im Hafen von Portoferraio eine sofortige Beruhigung der erregten Gemüter ein. Die Besatzungen lassen ihre Schiffe am 10. September, 10.30 Uhr, nach Malta auslaufen.

Als erste treffen aus Tarent am 10. September in Malta ein die Panzerkreuzer «Andrea Doria» und «Caio Duilio», die Kreuzer «Luigi Cadorna» und «Pompeo Magno» sowie der Torpedojäger «Nicoloso Da Recco», alle mit den Zeichen der Übergabe: eine schwarze Fahne am Flaggenmast und schwarze Kreise auf dem Rumpf. Sie werden von englischen Einheiten erwartet, die sie an ihre Ankerplätze vor La Valletta begleiten. Sofort kommen kleinere englische Übernahme-Kommandos an Bord und machen die Verschlüsse der Kanonen unbrauchbar. Dasselbe wiederholt sich auf den später einlaufenden Schiffen.

Am nächsten Morgen fährt das Spezia-Geschwader, mit dem griechi-

schen Torpedojäger «Olga» an der Spitze und von den Panzerkreuzern «Warspite» und «Valiant» sowie einigen Torpedojägern begleitet, in den Hafen von Malta. Die Übernahme durch die englischen Schiffe erfolgt im Morgengrauen des 10. September westlich von Sizilien, in dem Raum, den Admiral De Courten Feldmarschall Kesselring am 7. September als Schauplatz der letzten Schlacht der italienischen Flotte bezeichnet hatte.

Am Kanal von Sizilien nehmen General Eisenhower und Admiral Cunningham an Bord des Torpedojägers «Hambleton» die eindrucksvolle Parade ab. Es fahren an ihnen vorbei die Panzerkreuzer «Vittorio Veneto» und «Littorio», die Kreuzer «Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi», «Giuseppe Garibaldi», «Emanuele Filiberto Duca d'Aosta», «Eugenio di Savoia», «Raimondo Montecuccoli», die Torpedojäger «Grecale», «Velite», «Legionario», «Oriani», «Artigliere». Der Kreuzer «Attiglio Regolo» und drei Torpedojäger sind zur Aufnahme der Schiffbrüchigen der «Roma» und deren Überführung nach Mahon auf der Insel Minorca zurückgeblieben.

Die beiden Oberstkommandierenden der alliierten Armeen und der alliierten Seestreitkräfte im Mittelmeerraum sind tief bewegt; sie glauben ihren Augen nicht trauen zu dürfen. Cunningham erklärt: «Es erschien uns unglaubwürdig, dass die Italiener ihre Flotte auslieferten, ohne auch nur einen einzigen Schuss abgefeuert zu haben!»

Am Nachmittag des 11. September fliegt Cunningham von Algier nach Malta und lässt die beiden Kommandeure der Geschwader von La Spezia und Tarent, die Admirale Oliva und Da Zara, zu sich kommen. Da Zara, erstaunt, dass der Befehl nicht lediglich an ihn als den ältesten Admiral ergeht, begibt sich deshalb allein, nur von seinem Geschwader-Adjutanten und dem Chef des Stabes begleitet, zu Cunningham. Der Fahrer des alten Rolls Royce hat Auftrag, den Admiral in langsamer Fahrt durch möglichst viele Strassen zu Cunningham zu bringen: ganz La Valletta soll Gelegenheit haben, den Admiral und seine Begleiter zu sehen.

Cunningham versäumt bei seiner Ankunft nicht, daran zu erinnern, dass er auch Admiral Oliva zu sich befohlen habe, verzichtet aber auf weitere Erörterungen und erteilt seine Weisungen über die «Entwaffnung und die

Übernahme aller italienischen Schiffe.» Auf die Einwendung des Admirals, dass diese Anordnung im Gegensatz zu der vom Marineoberkommando in Rom abgegebenen Erklärung stehe, nach der die Schiffe unter italienischer Führungshoheit verbleiben würden, verliert Cunningham den Text des Waffenstillstandsvertrages unter gleichzeitiger Überreichung eines Durchschlages. Kein Zweifel mehr: im 4. Absatz des Vertrages wird die Entwaffnung gefordert. Zudem sind jetzt so zahlreiche Schiffe eingelaufen, dass die Häfen und Buchten von Malta überfüllt sind. Die italienische Flotte muss also wieder auslaufen.

Die grössten Einheiten, die Panzerkreuzer «Littorio» und «Vittorio Veneto» werden in Lago Amaro im Kanal von Suez, die Kreuzer «Cadorna», «Montecuccoli», «Eugenio» und «Aosta» mit vier Torpedojägern in Alexandria interniert.

In der Bucht von Marsa Scirocco bleiben «Doria», «Duilio», «Abruzzi» und «Garibaldi» mit den Torpedoboote.

Als Nachzügler treffen am 13. September noch Schiffe verschiedener Grösse in beträchtlicher Anzahl ein. In Tarent selbst bleibt zunächst nur der Kreuzer «Scipione l'Africano» zurück, der erst Ende September Malta anläuft, mit Marschall Badoglio an Bord, der den sogenannten «Langen Waffenstillstand» dort unterzeichnen wird.

Ausserhalb des Mittelmeeres laufen andere italienische Schiffe und Unterseeboote in englischen Häfen ein.

Damit werden insgesamt 266'000 t Schiffsraum dem Feinde geliefert.

Eine «herrliche Beute», sagt Churchill. Die verratene Flotte, die Tragödie der Afrikakämpfer, sagt die Geschichte.

DIE ITALIENISCHE FLOTTE BEIM KRIEGSEINTRITT ITALIENS

Eine Übersicht über die wichtigsten Schiffstypen
 Nach Weyers Flottentaschenbuch Jahrg. 1940
 J. F. Lehmann Verlag München

Name des Schiffes	Stapel- lauf	Wasser- verdräng.	Schwere Art.	Bord- flug- zeuge
Schlachtschiffe (Panzerkreuzer)				
Vittorio Veneto	1937	35 000 t	9—38 cm	5
Littorio	1937	35 000 t	9—38 cm	5
Andrea Doria ¹⁾	1913	23 600 t	10—32 cm	2
Caio Duilio ¹⁾	1913	23 600 t	10—32 cm	2
Giulio Cesare ¹⁾	1911	23 600 t	10—32 cm	2
Conte di Cavour ¹⁾	1911	23 600 t	10—32 cm	2
im Bau:				
Impero	1939	35 000 t	9—38 cm	5
Roma ²⁾	a. St.	35 000 t	9—38 cm	5
 Schwere Kreuzer				
Pola, Gorizia, Zara, Fiume	} 1930/31	10 000 t	8—20,3 cm	2
Bolzano	1932	10 000 t	8—20,3 cm	2
Trento, Trieste	1926/27	10 000 t	8—20,3 cm	2

¹⁾ ältere Schiffe, umgebaut und modernisiert. ²⁾ 1942 in Dienst gestellt.

Leichte Kreuzer (Stapellauf 1930—1936)

Name des Schiffes	Wasser- verdräng.	Schwere Art.	Bord- flug- zeuge
Giuseppe Garibaldi	7 874 t	10—15,2 cm	4
Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi	7 874 t	10—15,2 cm	4
Eugenio di Savoia Emanuele Filiberto Duca d'Aosta	7 283 t	8—15,2 cm	3
Raimondo Montecuccoli	7 283 t	8—15,2 cm	3
Muzio Attendolo Sforza	6 941 t	8—15,2 cm	3
Armando Diaz	6 941 t	8—15,2 cm	3
Luigi Cadorna	5 008 t	8—15,2 cm	2
Bartolomeo Colleoni	5 008 t	8—15,2 cm	2
Giovanni delle Bande Nero	5 069 t	8—15,2 cm	2
Alberto di Giussano	5 069 t	8—15,2 cm	2
Alnerico da Barbiano	5 069 t	8—15,2 cm	2

Torpedojäger (Zerstörer)

	Stapel- lauf	Wasser- verdräng.	Geschütze	Torp.- Rohre	Geschwindig- keit
Anzahl: 12	1937/38	1 620 t	4—12 cm	6	39 Sm
4	1936	1 729 t	4—12 cm	6	39 Sm
4	1934	1 449 t	4—12 cm	6	38 Sm
4	1931	1 219 t	4—12 cm	6	38 Sm
4	1930/32	1 206 t	4—12 cm	6	38 Sm
12	1928/30	1 688 t	6—12 cm	4	38 Sm
8	1926/27	ca. 1 080 t	4—12 cm	6	36 Sm
4	1926/27	1 058 t	4—12 cm	6	35 Sm
4	1925	935 t	4—12 cm	4	35 Sm
3	1923/24	1 526 t	8—12 cm	4	34 Sm
2	1914/15	1 383 t	8—10,2 cm	4	35 Sm

Torpedoboote: aus den Jahren 1934—38: 32 Boote, ca. 650 t, 34 Sm
 ältere: aus den Jahren 1919—23: 14 Boote, ca. 635—965 t, 30-32 Sm
 ältere: aus den Jahren 1914—19: 19 Boote, ca. 600—670 t, 30 Sm

Bewaffnung: 10 cm Gesch., durchschnittlich 4 T-Rohre

U-Boote: große 8, Stapellauf 1927—35
 mittlere 48, Stapellauf 1926—39
 kleinere 48, Stapellauf 1931—38

Kleine Kriegsfahrzeuge: Minenleger, Minensucher, Minenunterseeboote,
 Torpedomotorboote

