

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

Nur ein Prozent Glück

[urn:nbn:de:bsz:31-338457](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-338457)

## Nur ein Prozent Glück . . .

Von dem Einsatz deutscher Minenschiffe im Kampf gegen die Bolschewistenflotte erzählt der Kriegsberichterstatter Hanns-Heinz Schulze.

PK. Mitten im Einsatz, mehr als zweitausend Seemeilen von der Heimat entfernt, erreicht unser Minenschiff die Nachricht, die jeden Mann an Bord stolz und froh macht: der Führer hat dem Kommandanten, Korvettenkapitän Brill, das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz verliehen. Wir alle freuen uns, daß der Kommandant unseres Schiffes als erster Minenschiffskommandant überhaupt diese hohe Auszeichnung erhielt, denn jeder weiß, daß die Erfolge, die unter seiner Führung mit der Minenwaffe erzielt wurden, in der Seekriegsgeschichte einmalig sind. Die Korvettenkapitän Brill unterstellte Minenschiffgruppe hat es erreicht, die starke sowjetische Kriegsflotte nahezu völlig auszuschalten und der Handelsflotte schwerste Verluste zuzufügen.

Schon mit 17 Jahren ging der Kriegsfreiwillige Karl Friedrich Brill zur Kriegsmarine, nahm an der Skagerrakschlacht auf dem Linienschiff „Thüringen“ teil, war dabei, als 1917 ein englischer Geleitzug bei den Shetlands mit zwei Zerstörern von den Minenkreuzern „Bremse“ und „Brummer“ restlos vernichtet wurde, marschierte mit der Brigade Ehrhardt und den Kämpfern an der Ruhr; er studierte Ingenieurwissenschaften, wurde Betriebsführer und technischer Vorstand einer pfälzischen Maschinenfabrik, aber war sofort bei der Kriegsmarine, als es wieder möglich war, Übungen zu machen. Bei Kriegsbeginn wurde der damalige Kapitänleutnant Brill als Artillerieoffizier auf ein Minenschiff komman-

diert, auf dem er mehrere Unternehmungen zum Schutze der Deutschen Bucht gegen Feindeinbrüche fuhr, bis er im Januar 1940 ein eigenes Schiff als Kommandant erhielt.

Gleich bei einem der ersten Einsätze vollbringt der neue Kommandant eine aufsehenerregende Leistung. Trotz ungünstigster Wetterlage mußte eine Sperre gelegt werden, da die Anwesenheit englischer Unterseeboote festgestellt ist. Es herrschen Nebel und schwerer Eisgang. Die Fühlung mit den begleitenden U-Jägern geht verloren. Man sieht kaum die Hand vor Augen, und der Ansteuerungspunkt kann nicht gefunden werden; aber ohne ihn kann die Sperre nicht geworfen werden, da sie genau auf der festgelegten Linie liegen muß. Das Minenschiff ankert über Nacht bis zum Mittag in der Nordsee. Nach systematischem Suchplan wird die Sonne doch noch gefunden. Man ist über das Ausbleiben des Schiffes bereits in großer Sorge, und es kommt der Befehl, die Unternehmung abzugeben, da man sie für undurchführbar hält. Als das Minenschiff in den Einsatzhafen zurückkehrt, kann Kapitänleutnant Brill melden, daß die Aufgabe planmäßig durchgeführt ist. Er wird es noch oft beweisen: für ihn gibt es kein Unmöglich!

Die Norwegen-Aktion sieht die Minenschiffe als erste im Einsatz. Als sie nach der Sperrung des Skagerrak gegen feindliche Einwirkung zurückkehren, treffen sie die zum „kühnsten Unternehmen der Kriegsgeschichte“ ausgelaufenen Verbände unserer Flotte. Weitere Minenunternehmungen dienen der Sicherung des Nachschubes und werden weit in die feindlichen Seegebiete

hineingetragen. Einmal kommt es zu einem Zusammentreffen mit französischen Zerstörern. Der Feind dreht ab, als er die Silhouette der Minenschiffe erkennt. Eine Sperre im Kattegatt wird dem englischen Unterseeboot „Seal“ zum Verhängnis. Durch einen Minentreffer in der Ruderanlage wird es manövrierunfähig und von einem deutschen Kriegsschiff in einen eigenen Hafen geschleppt. Eine Notlampe des Unterseebootes schmückt als Kriegstrophäe die Ehrentafel unseres Schiffes.

Eines Tages verkündet der englische Rundfunk die Versenkung eines deutschen Flakkreuzers. Er meinte damit unser Minenschiff, das von britischen Bombern angegriffen wurde. Eine Bombenreihe ging quer über das Schiff, ohne es zu treffen. Totgesagte sollen bekanntlich lange leben.

Ein anderes Mal laufen die Minenschiffe um ein Haar in eine englische Kampfgruppe, bestehend aus einem Schlachtschiff, mehreren Kreuzern und Zerstörern. Der deutsche Verband kann sich durch ein Täuschungsmanöver dem Feind entziehen. Die Aufgabe wird einige Tage später durchgeführt.

Der Sieg im Westen bringt ein wesentlich erweitertes Tätigkeitsfeld für die Kriegsmarine. Für die Minenwaffe ergibt sich die Aufgabe, die deutschen Nachschubwege nach den Westhäfen zu sichern. Dem Engländer werden die „Eier“ buchstäblich vor die Tür, in die Themsemündung hineingelegt. Es geht in den Kanal, hinauf nach den Schetlands und Orkneys. Ein Angriff von Torpedoflugzeugen wird abgeschlagen. Der Feind möchte die ihm so lästigen Minenschiffe allzugern erledigen. Aber dann beginnt schon ein neuer Abschnitt in der Geschichte des Krieges, es ist Juni 1941. Einsatz gegen die Sowjet-

union! Und Erfolge, die auch die kühnsten Erwartungen übertreffen.

Die ungewöhnliche Aufgabe wird sorgfältig unter Beobachtung strengster Geheimhaltung, vorbereitet. Dem inzwischen zum Korvettenkapitän beförderten Kommandanten wird gleichzeitig eine Minenschiffsgruppe unterstellt, mit der er, abgeschnitten von der Heimat und ganz auf sich allein gestellt, im Feindgebiet operieren soll. Bei dem schlagartigen Beginn der Kampfhandlungen gegen die Sowjets muß er die feindliche Flotte im inneren Finnenbusen und Neval einschließen und ihr jede Möglichkeit zu Offensivaktionen nehmen. Gleichzeitig hat er weitere Seegebiete zu versuchen, damit auch der vorgeschobene Stützpunkt Hangö von Neval und Kronstadt abgeschnitten wird. Zur Durchführung dieser für die gesamte Seekriegsführung entscheidenden Aufgabe stehen Korvettenkapitän Brill außer der Minenschiffsgruppe S- und R-Boote zur Verfügung.

Wie die gesamten Minenoperationen im Finnenbusen ausgeführt wurden, geht aus den Beurteilungen von berufener Seite hervor, die sie als klassisches Beispiel planmäßigen Mineneinsatzes bezeichnen, in der Geschichte der deutschen Seekriegsführung sind sie ein besonderes Ereignis für den Feind, dessen ureigene Waffe die Mine ist. Und für den Feind war der deutsche Minenkrieg katastrophal in seiner Auswirkung. Admiral von Schoultz, der bekannte finnische Marineschriftsteller und im Weltkrieg russischer Verbindungsoffizier bei der Grand Fleet, nannte die Vernichtung eines Teiles der Sowjet-Armada durch die deutschen Sperren die „Mineschlacht von Neval“.

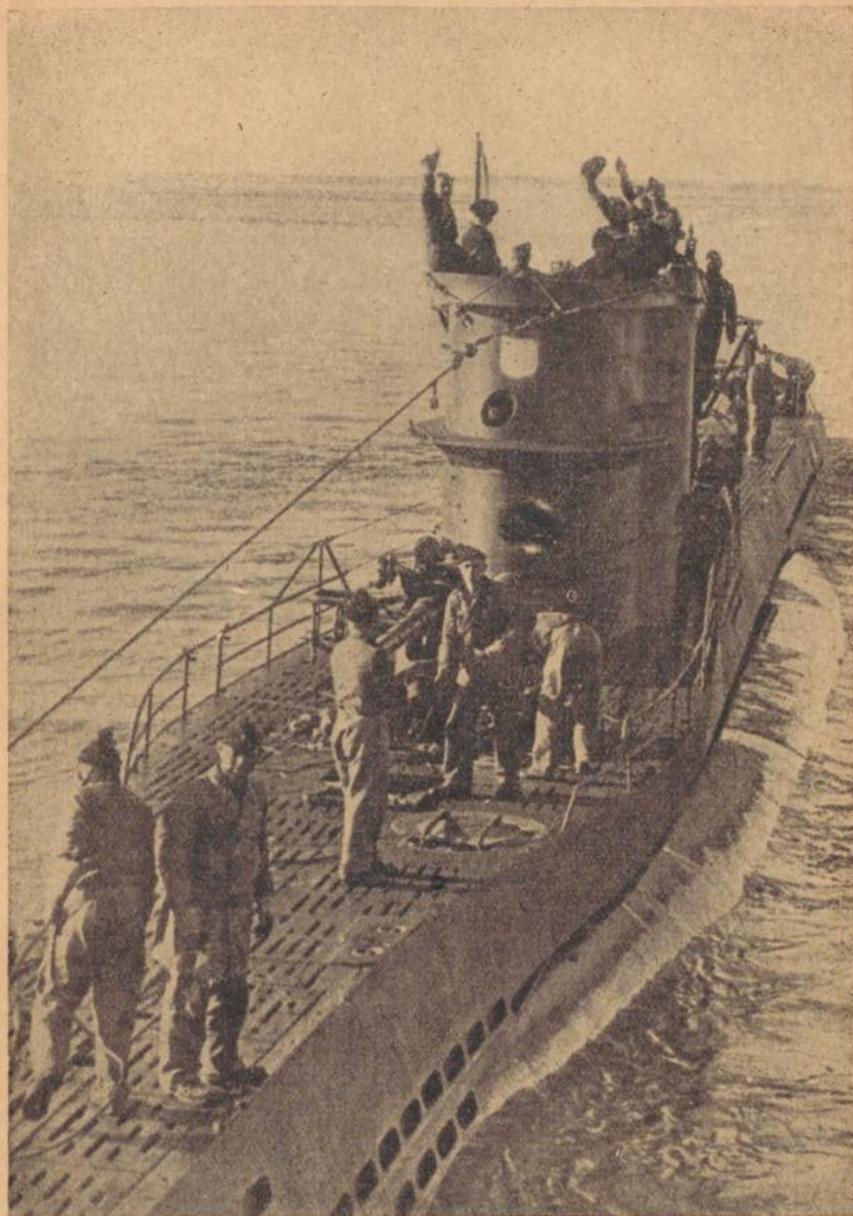
Um diesen bisher entscheidendsten Erfolg der Minenwaffe zu erringen, mußte

die fühn

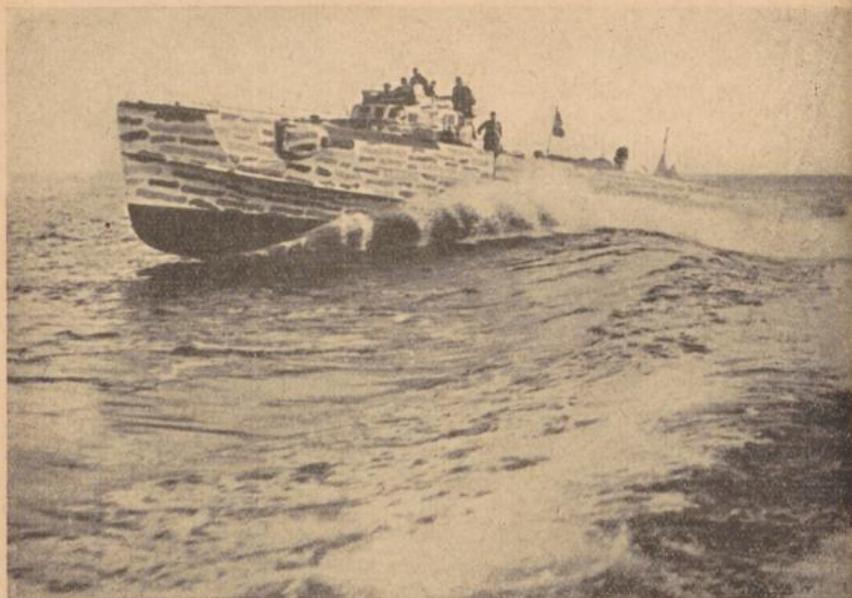
be wird  
tougstei  
Dem in  
n beför  
eichzeitig  
stellt, mit  
Heimat  
stellt, im  
Bei dem  
mpfhand  
ß er die  
nenbusen  
ihr jede  
nehmen.  
ebiete zu  
schobene  
bal und  
b. Zur  
gesamte  
en Auf  
n Brill  
S, und

rationen  
wurden,  
n berufe  
lassisches  
einfaßes  
der deut  
e ein be  
b, dessen  
Und für  
inenkrieg  
ang. Ab  
ante fin  
im Welt  
fizier bei  
Bernich  
Armada  
, Ninen

ften Er  
n, mußte



Ein U-Boot läuft aus  
In den letzten Stunden des Auslaufens des U-Bootes sind alle Maschinen genauestens überprüft worden. Ein letzter Gruß geht an die zurückbleibenden Kameraden  
PK-Aufnahme: Kriegsberichtler Ehrhardt (Sch.)



Deutsches Schnellboot auf Feindsfahrt  
Im Osten ebenso wie im Kampf gegen England leben unsere Schnellboote auf ihrem Posten. Durch den Tarnanstrich sind sie auf weitere Entfernungen schwer auszumachen. PK-Hirche (Scheff.)

natürlich ein erhebliches Risiko in Kauf genommen werden. Als der Kommandant vor der Unternehmung auf der Palaverliste stand, um der Besatzung in großen Zügen das Vorhaben mitzuteilen, schloß er mit den Worten: „Nur ein Prozent Glück und neunundneunzig Prozent Dummheit der Sowjets, dann geht alles klar!“ Und so ist es in der Tat gewesen. Schon die erste, für den Verlauf der weiteren Operationen ausschlaggebende Unternehmung stand auf des Messers Schneide, als ein sowjetisches Schlachtschiff mit vier Zerstörern in der Nähe auftauchte. Es gelang Korvettenkapitän Brill mit Hilfe des einen Prozents Glück, sich dem Feinde durch geschickte Tarn- und Täuschungsmanöver zu entziehen und die Sperre unter feinen Augen dicht vor die estnische Küste zu werfen.

Die Sonderaufgabe war damit an sich erfüllt, aber sie mußte fortgesetzt werden, als das deutsche Heer unaufhaltsam nach Norden vorstieß und die Sowjets einen Hafen nach dem anderen verloren. Es mußte mit Hilfe der Minenwaffe erreicht werden, den nach Baltischport und Reval zurückgezogenen Schiffs- und Truppenmengen eine vernichtende Niederlage beizubringen. Es war vorauszusehen, daß die sowjetische Flotte mit den Transportern versuchen würde, nach Kronstadt durchzubrechen. Hierauf baute sich der Plan der deutschen Seekriegsleitung auf. Korvettenkapitän Brill erhielt den Auftrag, eine Rieseninensperre, sozusagen eine Minenbarre, mit seiner Gruppe zu legen. Auch finnische Seestreitkräfte haben teils selbständig, teils unter deutscher Führung, diese ungeheure Aufgabe mit

zum  
des  
schiffe  
wiede  
Auße  
Tätig  
auch  
felder  
sere e  
engen  
selbst.  
ständig  
Kriegs  
auf die  
genom  
Tag a  
der Ko  
legere  
Entsch  
Unter  
ausfüll  
schiffe  
tagsüb  
und W  
ersten  
folge  
tionen  
wurden  
dem K  
nannt.  
Einn  
eine v  
Minen  
wacher  
entschl  
ständig  
Ende z  
ganz ei  
wichtige  
Mine a  
letzte ge  
Sowjet  
men. T  
ba. Du  
reicht B

zum Erfolg geführt. Schon im Laufe des August liefen immer wieder Sowjetschiffe auf die Sperre, die dann stets wieder ausgebessert und verstärkt wurde. Außerordentlich erschwert wurde die Tätigkeit der Minenschiffe dadurch, daß auch die Sowjets ausgebreitete Minenfelder angelegt hatten, aber auch für unsere eigenen Sperren bildeten sie in den engen Gewässern eine Gefahr für uns selbst. Außerdem operierten die Sowjets ständig in diesem Gebiet mit ihrer Kriegesflotte und Luftwaffe. Rücksicht auf die Wetterlage konnte ebenfalls nicht genommen werden, da jeder einzelne Tag ausgenutzt werden mußte. So hat der Kommandant als Führer des Minenlegerverbandes oft vor entscheidenden Entschlüssen gestanden und mußte auch Unternehmungen ohne jede Sicherung ausführen. Wo nachts über die Minenschiffe an der Arbeit waren, hielten sich tagsüber sowjetische Zerstörer, Bewacher und Minensucher auf, und schon in den ersten Morgenstunden wurden die Ergebnisse gemeldet, wenn dämpfe Detonationen an der finnischen Küste hörbar wurden. Die große Sperre wurde nach dem Kap die „Juminda-Sperre“ genannt.

Einmal gelangen die Minenschiffe in eine verheerende Lage. Während des Minenwerfens werden sowjetische Bewacher gemeldet. Korvettenkapitän Brill entschließt sich dennoch, unter allen Umständen zuerst die befohlene Aufgabe zu Ende zu führen und notfalls die Schiffe ganz einzusetzen. Denn die Sperre ist wichtiger. In sieberhafter Arbeit wird Mine auf Mine geworfen, endlich ist die letzte gefallen. Inzwischen sind aber die Sowjets auf 2300 Meter herangekommen. Der Zeitpunkt zum Handeln ist da. Durch entsprechende Manöver erreicht Brill für seine Gruppe die artillerie-

istisch günstigste Lage, und schlagartig setzt das Feuer aus allen Rohren ein. Der Feind ist so überrascht, daß er nur einen schwachen Versuch der Gegenwehr macht und es vorzieht, sich einzunehmen und abzuweichen. Bei einer anderen Unternehmung geraten die Minenschiffe in ein Sperrgebiet. Es gelingt Korvettenkapitän Brill auch hier, seine Gruppe unbeschädigt aus dem Sperrgebiet herauszubringen.

Der wochenlang wagemutige Einsatz wird endlich in großartiger Weise belohnt. Der 29. August 1941 wird stets als „Minenschlacht von Neval“ ein Höhepunkt in der Minenkriegsführung sein. An diesem Tage versuchten die Sowjets mit ihrer gesamten Armada von Kriegs- und Handelsschiffen, Neval zu verlassen, um nach Kronstadt durchzubringen. Es war einfach unmöglich, die Zahl der Minendetonationen zu zählen, die sinkenden und brennenden Schiffe zu überblicken. Sicher ist, daß bei dieser Todesfahrt die Hälfte aller Sowjetschiffe gesunken ist, während der übrige Teil überwiegend mehr oder minder schwere Minentreffer erhielt. Auch die Luftwaffe konnte reiche Ernte halten. Nach vorsichtiger Schätzung sind einschließlich der Folgezeit mindestens 120 000 Tonnen Schiffsraum auf der Juminda-Sperre verloren gegangen, davon ein Großteil Kriegsschiffs-Tonnage. Ungeheuer groß ist auch die Zahl der mit den Transportern versunkenen Sowjetsoldaten.

In zahlreichen Unternehmungen wurden nun die Durchbruchstellungen neu verschlossen, wurden immer wieder Minen geworfen, um jede Verbindung zwischen Hangö und Kronstadt zu unterbrechen. Den feindlichen Unterseebooten wurde jegliches Operieren nahezu unmöglich gemacht.