

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort zur Schriftenreihe	9
Geleitwort von Michael Salewski	11
Vorwort: Flottenstützpunkte in der deutschen Marinegeschichte von Guntram Schulze-Wegener	13
Danksagung des Verfassers	19
1 EINLEITUNG	21
1.1 Forschungsstand	21
1.2 Quellenlage	25
2 VORAUSSETZUNGEN	33
2.1 Die französische Atlantikküste in den strategischen Überlegungen der deutschen Marineführung	33
2.2 Strategische Optionen im Angesicht des Krieges: das Gespräch Halder – Schniewind im Oktober 1939	39
2.3 Letzte Vorbereitungen für den »Fall Gelb«	40
3 DIE BESETZUNG DER FRANZÖSISCHEN KANAL- UND ATLANTIKKÜSTE IM JUNI 1940	45
3.1 Die Kriegsmarine und der Westfeldzug	45
3.2 Die Evakuierung der französischen Häfen	47
3.3 Die Einnahme von Brest am 19. Juni 1940	50
3.4 Die Rolle von Brest in den deutsch-französischen Waffenstillstandsverhandlungen	54
3.4.1 Die Forderungen der deutschen Seekriegsleitung für einen Waffenstillstand mit Frankreich	54
3.4.2 Brest als Abrüstungshafen der französischen Flotte?	55
3.4.3 Das Schicksal der französischen Marine im Sommer 1940	57
4 DER AUFBAU DER DEUTSCHEN MARINESTÜTZPUNKTE AN DER ATLANTIKKÜSTE	65
4.1 Die Organisation der Kriegsmarine in Frankreich (1940–1944)	65
4.1.1 Das Marinegruppenkommando West	65
4.1.2 Der Kommandierende Admiral Frankreich	66
4.1.3 Die Marinebefehlshaber	67
4.1.4 Die Kommandanten der Seeverteidigung	68
4.1.5 Der Oberwerftstab Frankreich	69

4.1.6	Die Kriegsmarinewerften	70
4.2	Erste Maßnahmen der Kriegsmarine in der Bretagne (Juni/Juli 1940)	72
4.2.1	Die Tätigkeit des »Sonderbeauftragten des Ob.d.M.«	72
4.2.2	Der Aufbau des Marinebefehlsbereichs »Bretagne«	74
4.2.3	Das Problem der Minenräumung	75
4.2.4	Die Sicherung des Küstenvorfeldes	77
4.2.5	Die Einrichtung des Kriegsmarinearsenals Brest	82
5	DAS »TOR ZUM ATLANTIK« – BREST ALS NEUER HAUPTSTÜTZPUNKT DER DEUTSCHEN FLOTTE (1940 - 1942)	91
5.1	Die Stützpunktfrage	91
5.2	Gründung der Kriegsmarinewerft Brest	96
5.3	Die Nutzung von Brest durch die deutsche Flotte	101
5.3.1	"Admiral Hipper"	103
5.3.2	"Scharnhorst" und "Gneisenau"	109
5.3.3	"Prinz Eugen"	115
5.4	Die Bemühungen der Kriegsmarine um den Schutz des Stützpunktes Brest gegen die Royal Air Force	116
5.5	»Cerberus« – Der Rückzug der deutschen Flotte aus Brest	124
6	DER U-BOOTSTÜTZPUNKT BREST (1941–1944)	141
6.1	Die Verlegung der U-Bootwaffe an die Atlantikküste	141
6.2	Der Bau des U-Bootbunkers von Brest	143
6.3	Die Anfänge der U-Bootreparatur in Brest	145
6.4	Die alliierten Luftangriffe im Frühjahr 1943	146
6.5	Die Übernahme der Werft durch die Deschimag	150
7	DIE BEDEUTUNG DER FRANZÖSISCHEN MITARBEIT FÜR DIE DEUTSCHEN KRIEGSMARINESTÜTZPUNKTE	163
7.1	Die Rolle der französischen »Industries Navales«	163
7.2	Die Zusammenarbeit zwischen der »Marine Nationale« und der Kriegsmarine	173
7.2.1	»Marine française à Brest« (1940–1942)	174
7.2.2	»Unité Marine Brest« (1942–1944)	182
7.3	Widerstand und Sabotage	195
8	DAS ENDE DES STÜTZPUNKTES IM SOMMER 1944	209
8.1	Bau der »Festung Brest«	209
8.2	Die alliierte Landung in der Normandie und ihre Auswirkungen auf die Bretagne	214

8.3	Kampf und Fall der Festung Brest	228
9	ZUSAMMENFASSUNG	245
10	QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS	249
10.1	Ungedruckte Quellen	249
10.2	Gedruckte Quellen	262
10.3	Literatur	263
11	ABKÜRZUNGEN	277

Geleitwort zur Schriftenreihe

Die Kleine Schriftenreihe zur Militär- und Marinegeschichte will ein Forum für neue und kontroverse Forschungsergebnisse zu ausgewählten Themenkreisen der Militärgeschichte und für marinespezifische bzw. marineberührende Fragen bieten. Damit öffnet sich diese Reihe einem weiten inhaltlichen Spektrum und dem Interessentenkreis aktiver und ehemaliger Angehöriger des deutschen Militärs und insbesondere der deutschen Seestreitkräfte sowie militär- oder maritim-historisch interessierter Leser. Die Veröffentlichungspalette soll von der Schriftfassung von Vortragsreihen über wissenschaftliche Qualifikationsarbeiten bis zur Publikation unbekannter oder seltener Dokumente reichen.

Ein besonderes Augenmerk möchten die Herausgeber auf Publikationen richten, welche sich der kommentierenden Bearbeitung von Selbstzeugnissen widmen. Steht zwar das erzählende Ich im Mittelpunkt und muß gebührend zu Wort kommen, so soll doch eine umfassende Kommentierung den erklärenden Rahmen bieten. Auf diese Weise soll versucht werden, Ereignisse und Strukturen – vielleicht auch nur die Normalität – vergangener Zeiten aus der personalen Perspektive heraus sichtbar zu machen, wissenschaftlich begründet einzufassen und insgesamt für weitergehende Forschungen zu öffnen.

Die Kleine Schriftenreihe zur Militär- und Marinegeschichte wird vom Freundeskreis der Marineschule Mürwik, Wehrgeschichtliches Ausbildungszentrum e.V. und von der Stiftung Deutsches Marinemuseum gemeinsam herausgegeben. Beide Einrichtungen wollen mit der Schriftenreihe Kenntnis und Verständnis der politischen, militärstrategischen, technischen, sozialen und kulturellen Aspekte deutscher Militär- und Marinegeschichte erweitern und vertiefen.

Wilhelmshaven und Flensburg, im März 2001

Jens Graul

Jörg Hillmann

Stephan Huck

Geleitwort

Mit wenigen Städten ist das deutsch-französische Schicksal im 20. Jahrhundert enger verbunden als mit Brest. Die trotzige, alte Stadt der Bretonen wurde im Zweiten Weltkrieg zum Symbol von Krieg und Tod, aber auch von Hoffnungen und Illusionen. Nach dem Sieg der Deutschen im Juni 1940 wurde die Stadt für das ersehnte „großgermanische Reich“ zur Verheißung, zum erhofften Tor zur Welt. Die deutsche Idee, hier einen der größten Kriegsmarinehäfen des neuen germanischen Weltreiches zu schaffen, wurde für das geschlagene Frankreich zum Albtraum. Anscheinend hilflos den deutschen Machthabern ausgeliefert, gezwungen, Frondienste zu leisten, mußten die Franzosen immer wieder versuchen, dies zu verhindern, ohne den Eindruck zu erwecken, nur blinden Widerstand zu leisten. Den hätten die Deutschen auf brutale Weise gebrochen und völlig ungehemmt ihre größtenwahnsinnigen Ziele verfolgt.

Genau darum geht es in diesem Buch: Um die rabiaten Versuche der Deutschen, aus Brest den ultimativen deutschen Kriegshafen zu machen, um die oft desperaten Bemühungen der Franzosen, den Deutschen eben dies unmöglich zu machen. Diese Geschichte steht paradigmatisch für die Möglichkeiten und Grenzen von Collaboration und Widerstand, Haß und Versöhnung. Es ist das Verdienst dieser Arbeit, nicht Schwarz-Weiß zu malen, sondern einfühlsam und quellengesättigt das Mit-und-Geneinander zweier Völker in einer Stadt zu schildern, die der Krieg zugleich auseinandergerissen und doch wieder zusammengeschweißt hatte. Wer Brest im Zweiten Weltkrieg „versteht“, wird auch begreifen können, warum es nach 1945 in einem atemberaubend raschem Prozeß zu jener Aussöhnung zwischen Deutschland und Frankreich gekommen ist, die am Anfang der europäischen Idee stand. Aber er wird auch spüren, mit welchen Hypotheken das belastet war. Wenn es tatsächlich zu einer „Hochzeit der Feinde“ gekommen ist, so zeigt diese komplexe Geschichte Brests im Zweiten Weltkrieg, wie schwierig dies war. Das, was in Brest geschah, war ein oft tragisches Vorspiel zu einer ganz anderen, glücklicheren Geschichte in den Beziehungen der beiden Völker untereinander.

1958 wanderte ich als einer der ersten deutschen Matrosen der jungen Bundesmarine durch Brest. Im Hafen lag das 1. Geleitgeschwader. Die Trümmer umstellten immer noch Arsenal und Stadt. Dennoch wurden wir freundlich empfangen.

Lars Hellwinkel erzählt, wie es dazu kommen konnte. Ich wünsche diesem Buch weite Verbreitung – in Frankreich und Deutschland.

Michael Salewski

Vorwort

Flottenstützpunkte in der deutschen Marinegeschichte

Wenn man will, so stand der im Jahre 1683 an der afrikanischen Westküste im heutigen Ghana gegründete Handelsstützpunkt, ausgebaut zu einem kleinen Fort, am Beginn deutscher Bemühungen um Flottenstützpunkte in der Welt. Sein Bezug war die Flotte des Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg („Großer Kurfürst“), die sich mit 36 Schiffen recht bescheiden ausnahm. Und daher verwundert es kaum, dass diese frühe Flottenbasis mangels wirtschaftlicher Rentabilität 1717 wieder verkauft werden musste. Die Episode zeigt aber, dass das Problem deutscher Flottenstützpunkte so alt wie die deutsche Marine selbst ist, reiht man die Kurbrandenburgische in die eigentliche deutsche Marinegeschichte ein, die als Symbol deutscher Staatlichkeit ja erst seit 1848 nachweisbar ist.

Danach ging es rasant vorwärts. Bekanntlich zeigte sich bereits die Marine des Norddeutschen Bundes durchaus wehrbereit, wenn auch nicht von allen Unzulänglichkeiten befreit. Politik und Admiralität widmeten sich mit Eifer den Möglichkeiten ihres Einsatzes, wobei die Kolonial-Frage alsbald ins Zentrum des Interesses rückte. Prinz Adalbert forderte kategorisch Flottenstützpunkte etwa auf der Insel Sumatra, Bismarck fand Gefallen an Timor (wenn er sich auch als „Realpolitiker“ grundsätzlich gegen den Erwerb von Kolonien aussprach), und das nördliche Ecuador kursierte als Anlaufpunkt, unterstützt von der Euphorie des Volkes, dem die Reiseberichte des Schriftstellers Friedrich Gerstäcker nicht unbekannt waren.

Vizeadmiral Eduard von Jachmann, 1870/71 Oberbefehlshaber der Seestreitkräfte in der Nordsee, besann sich hingegen auf die eigentlichen Aufgaben der Marine, die in erster Linie mit Handelsschutz umschrieben waren, und reagierte gegenüber Befürwortern etwaiger wirtschaftlich-kolonialer Beweggründe für den Einsatz der Flotte verhalten: „Ein so lebhaftes Interesse ich auch an der Erwerbung überseeischer Länder und der Gründung deutscher Niederlassungen nehme, welche ohne Zweifel ja auch der Bundesmarine zu Gute kommt, so dürfe dieselbe nach gegenwärtiger Lage der Ressortverhältnisse doch zunächst nicht zu meiner Kompetenz gehören, vielmehr könnte danach die Bundesmarine erst dann in Betracht kommen, wenn es sich darum handelt, eine nach stattgehabter Exploration beschlossene Niederlassung vorzubereiten, bei der Ausführung mitzuwirken und derselben den erforderlichen Schutz angedeihen zu lassen.“

Mit anderen Worten: Jachmann verschloss sich zwar dem Anliegen nicht gänzlich, verweigerte jedoch seinen aktiven Beitrag. Die Befürwortung zum Erwerb überseeischer Stützpunkte basierte mehr auf technischen und pragmatischen Erfordernissen, denn die Kommandanten der jetzt vermehrt in Übersee zum Handelsschutz eingesetzten Einheiten sahen sich bei der Inanspruchnahme von Stützpunkten europäischer Seemächte in Übersee oft überteuerten Forderungen ausgesetzt.

Seine Position war vernünftig, den jungen Norddeutschen Bund und seine Marine nicht mit gewaltigen Engagements zu überfrachten. Auch von Bismarck dachte

so, dem die sehr viel sicherere und einfacher durchzuführende Stationierung einiger Korvetten vor allem in Ostasien am Herzen lag, wo man bestens bekannt war. Der Prinz preschte indessen in andere Richtung vor: Er wollte sich vorzüglich mit seinen Schiffen überall in der Welt zugleich zeigen und schien die realen Verhältnisse nicht richtig einzuschätzen. Vom Bundestag gebilligt, setzte nun in den Jahren 1869/70 eine wahre „Stützpunktpolitik“ vornehmlich in ostasiatischen Gefilden ein, die zur Errichtung von Marindepots führte, die allerdings nur den Anschein einer stattlichen deutschkontrollierten Hafenkolonie gaben.

Mit der Kaiserlichen Marine ab 1871 wurde der Aufbau von Flottenstützpunkten weiter forciert. Albrecht von Stosch, 1872 bis 1883 Chef der Admiralität, verband seine grundsätzlich offensiven Vorstellungen geschickt mit der Zielrichtung gegen Frankreich, als er im Flottengründungsplan von 1873 seine Ansicht zu Papier brachte, eine Handvoll Kreuzer in Übersee oder zum raschen Auslaufen in den Atlantischen Ozean zur Verfügung zu halten. Zahlreiche Basen würden, so seine Gedanken, die Fahrzeuge mit dem Nötigsten versorgen und in Bereitschaft versetzen. Genau genommen also führte Stosch die (Stützpunkt gesicherte) Überseepolitik des Prinzen Adalbert fort.

Hier kündigten sich bereits Vorboten des späteren Zerwürfnisses zwischen Stosch und Bismarck an. Der „Eiserne Kanzler“ wollte der Welt ein befriedigtes, von Expansionsgelüsten freies Deutschland präsentieren und war nie und nimmer gewillt, seine Politik des Vertrauens durch eine abenteuerlustige, dem eigenen Anspruch nach weltweit orientierte Marine zu gefährden. Stoschs ausgreifende Strategien – er wurde nicht müde, die Annexion von Kolonialgebieten bei jeder Gelegenheit zu empfehlen – waren der auf Ausgleich und Beruhigung bedachten Kanzlerpolitik das reinste Gift.

In der sogenannten Verschlußorder vom 17. März 1885 und einer Vorschrift für den Handelskrieg gipfelten die neuen Überlegungen. Deren Inhalt: den Feind auf jede erdenkliche Weise schädigen, bestenfalls seine Kriegs- oder Handelsschiffe vernichten! Würde ein Befehlshaber sein Schiff im Gefecht verlieren, hätte er nichts zu befürchten. Das war neu. Nun führte auch Generalleutnant Leo von Caprivi, seit 1883 Chef der Admiralität, wie ehemals Prinz Adalbert und Stosch, Untersuchungen zum Aufbau von Stützpunkten, was allein schon aus technischen und versorgungsmäßigen Gründen erforderlich war. Er musste aber Bismarck melden, daß die alten Seemächte schneller gehandelt hätten und bereits im Besitz der für das Deutsche Reich in Frage kommenden Stützpunkte seien.

Mit dem Regierungsantritt Kaiser Wilhelm II. wurde Seegeltung zur Lebensfrage der deutschen Nation schlechthin emporgehoben und spielte die wichtigste Rolle im Kampf der Völker um Sein oder Nichtsein. Am britischen Beispiel ließ sich trefflich zeigen, daß Seemacht mehr war als bloß Qualität und Quantität einer Flotte. Nur in Verbindung mit ausgedehnten geographischen Räumen, Stützpunkten und dem Willen der Regierung zu bedeutungsvoller maritimer Politik und Bewegung im Raum könne eine Flotte ihre ganze Kraft und Wirkung entfalten.

Schlachtflotte war Machtfaktor, Seemacht gleich Weltmacht. Und wo immer diese Begriffe in den zeitgenössischen Publikationen auftauchten, waren in erster Linie Kolonialherrschaft mit überseeischem Besitz, natürlich Stützpunkte und dort flo-

Danksagung des Verfassers

Die vorliegende Arbeit, die im Mai 2006 von der Philosophischen Fakultät der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel und der Faculté des Lettres et Sciences Sociales der Université de Bretagne Occidentale Brest als Promotionsschrift angenommen wurde, repräsentiert den Abschluss einer mehrjährigen Forschung in Deutschland und Frankreich. Zu besonderem Dank verpflichtet bin ich meinen beiden Doktorvätern, Herrn Prof. Dr. Michael Salewski, der diese Arbeit angeregt hat, und Herrn Prof. Dr. Christian Bougeard. Beide waren bereit, in der wissenschaftlichen Lehre Neuland zu betreten und diese Arbeit im Rahmen eines deutsch-französischen Promotionsverfahrens gemeinsam zu betreuen. Gefördert wurden die Recherchen anfangs durch ein sechsmonatiges Stipendium des Deutschen Historischen Instituts Paris und später durch ein mehrjähriges Stipendium des französischen Centre d'Etudes d'Histoire de la Défense (CEHD), wofür ich beiden Institutionen hier noch einmal aufrichtig Dank sagen möchte. Die Finanzierung durch das französische Verteidigungsministerium verdanke ich der Unterstützung meines Forschungsprojektes durch den wissenschaftlichen Leiter des französischen Marinearchivs, Herrn Philippe Vial, der in meiner Arbeit die Möglichkeit der Aufarbeitung eines in Frankreich noch unbekanntes Kapitels französischer Militärgeschichte gesehen hat. Ohne diesen Einsatz wäre manche Archivreise nicht möglich gewesen. Ihm gebührt hierfür mein besonderer Dank.

Ebenfalls gilt mein Dank den vielen anderen Mithelfern. Angefangen bei den Mitarbeitern der verschiedenen deutschen und französischen Archive, insbesondere des Département Marine im Service historique de la Défense in Vincennes und der Archives Municipales in Brest. Auch die französischen und deutschen Zeitzeugen seien hier erwähnt, die bereit waren, mir ihre persönlichen Erlebnisse aus einer für sie oft mit schmerzhaften Erinnerungen versehenen Zeit zu schildern. Stellvertretend für sie alle möchte ich Paul Coat hervorheben, der mich als ausgewiesener Kenner der Brester Lokalgeschichte trotz seiner Kriegserlebnisse als französischer Zwangsarbeiter in Deutschland sehr unterstützt hat. Wenn uns auch vom Alter über fünfzig Jahre trennen, ist aus der ersten Begegnung im Brester Stadtarchiv eine Verbindung entstanden, die sich für mich zu meinem ganz eigenen Sinnbild der deutsch-französischen Freundschaft entwickelt hat. Was die deutsche Besatzungszeit noch heute für Frankreich bedeutet, hat mir Herr Dr. Stefan Martens vom Deutschen Historischen Institut Paris in vielen Gesprächen eindrücklich vor Augen geführt. Seiner Aufmerksamkeit mit der er dieses Projekt begleitet hat, seinen vielen fachlichen Hinweisen und seiner Gastfreundlichkeit in Maisons-Laffitte, ohne die mancher Aktendeckel sicherlich ungeöffnet geblieben wäre, sei hier noch einmal besonders gedankt.

Den Herausgebern der Kleinen Schriftenreihe zur Militär und Marinegeschichte bin ich für die Aufnahme der Arbeit in die Reihe sehr verbunden wie ich auch dem Winkler-Verlag für die verlegerische Betreuung des Manuskriptes danken möchte. Merle Zeigerer, Mario Bäumer und Marcus Kofiski gilt mein Dank für das fleißige Korrekturlesen.

Ein letzter großer Dank gilt meinen Eltern, die bei mir durch die gemeinsamen Reisen nach Frankreich das Interesse an Land und Leuten geweckt haben und damit

den entscheidenden Anstoß zur späteren Studienwahl gaben. Ohne ihre Unterstützung wäre während des Studiums sicherlich manches anders verlaufen und diese Arbeit nie zustande gekommen. Ihnen sei sie daher gewidmet.

Kiel im Dezember 2010

Lars Hellwinkel

1 Einleitung

Mit der deutschen Besatzungszeit in Frankreich von 1940 bis 1944 eng verbunden ist das Schicksal der französischen Häfen Brest, Lorient, Saint-Nazaire, La Pallice und Bordeaux als Stützpunkte der deutschen Kriegsmarine. Für diese bedeutete die Einnahme der französischen Küsten im Sommer 1940 die unerwartete Realisierung eines seit den Zeiten der kaiserlichen Marine gehegten Wunsches nach einer verbesserten Ausgangsposition für die deutsche Seekriegführung. Plötzlich war die Möglichkeit gegeben, aus der in deutschen Marinekreisen viel diskutierten »Enge der Deutschen Bucht« auszubrechen und im offenen Atlantik die Entscheidung gegen den maritimen Hauptgegner Großbritannien zu suchen. Vielfältig und unüberschaubar ist die Literatur, die bisher zur deutschen Marine veröffentlicht wurde. Jedoch ist auffällig, dass in der Fülle der Publikationen den Stützpunkten als logistische Grundlage nur wenig Raum gewidmet ist. Der Schwerpunkt der vorhandenen, meist populärwissenschaftlichen Darstellungen, liegt vor allem auf dem Schicksal der französischen Häfen als U-Bootstützpunkte mit ihren gigantischen Bunkeranlagen und dem so genannten »Atlantikwall« als noch heute allgegenwärtige Zeugen der deutschen Präsenz an der französischen Atlantikküste während des Zweiten Weltkrieges.

Die vorliegende Studie möchte sich dem Thema dagegen auf einer anderen Ebene nähern. Mittels einer breiten Quellenbasis aus deutschen und französischen Archiven soll die Frage nach den historischen Abläufen im Hintergrund gestellt werden. Wie verlief der Aufbau und der Betrieb der deutschen Marinestützpunkte in Frankreich, und welche Auswirkungen hatte die Wahl der neuen Einsatzbasen durch die Kriegsmarine auf die betroffenen französischen Hafenstädte selbst? Welches Schicksal traf die vorhandenen Werften mit ihren Tausenden von Arbeitern? Kam es zu Aktionen der viel beschworenen französischen Résistance? Und welche Rolle spielte die französische Marine in der Nutzung der ehemaligen französischen Kriegshäfen von Cherbourg, Brest und Lorient durch die deutsche Kriegsmarine? Am Beispiel des französischen Kriegshafens Brest an der äußersten Spitze der Bretagne, dessen geostrategische Lage schon früh die Phantasien deutscher Seekriegstheoretiker beschäftigt hat, und der sich im Laufe des Zweiten Weltkrieges zu einem wichtigen Stützpunkt sowohl der deutschen U-Boote wie auch der deutschen Flotte entwickelte, sollen diese Fragen im Folgenden beantwortet werden.

1.1 Forschungsstand

Schon 1970 hat Michael Salewski in seiner Arbeit zur deutschen Seekriegsleitung einleitend festgestellt, dass über den Krieg zur See zwischen 1939 bis 1945 schon viel geschrieben wurde¹. Die Literatur zur deutschen Kriegsmarine im Zweiten Weltkrieg hat sich seitdem noch weiter vervielfacht und es würde den Rahmen dieser Einleitung sprengen, dem interessierten Leser hier einen Überblick über den derzeitigen Stand an publizierten wissenschaftlichen Arbeiten, technischen Abhandlungen, populären

Querschnitten oder persönlichen Erinnerungen zum Thema geben zu wollen. Grundlage einer wissenschaftlichen Beschäftigung mit der deutschen Kriegsmarine bilden auch weiterhin die Arbeiten von Michael Salewski, Werner Rahn, Jürgen Rohwer und Gerhard Schreiber, sowie - neueren Datums - die Studien von Sönke Neitzel, Guntram Schulze-Wegener und Jörg Hillmann.

Auffällig ist jedoch der Mangel an wissenschaftlichen Arbeiten zu den Werften als *conditio sine qua non* der Marine. Kriegsschiffe bedürfen der regelmäßigen Wartung, Ausrüstung und Versorgung, und diese Arbeiten wiederum erfordern einen hohen Aufwand an Personal und Material. Zwar ist der deutsche U-Bootbau hinreichend durch die vielen Publikationen von Eberhard Rössler dokumentiert² und Guntram Schulze-Wegener ist in seiner Untersuchung der deutschen Kriegsmarine-Rüstung in den Jahren 1942 bis 1945 dem Zusammenspiel von Politik, Militär, Rüstungswirtschaft und Kriegführung nachgegangen³, gänzlich unbekannt ist dagegen die Geschichte der deutschen Marinestützpunkte, die von der Kriegsmarine in den besetzten Gebieten an der norwegischen und französischen Küste eingerichtet wurden.

Zwar liegt seit 1956 eine Darstellung des ehemaligen deutschen Marinestützpunktes in Lorient, herausgegeben vom ehemaligen Oberwerftdirektor der Kriegsmarinewerft Lorient, Vizeadmiral Matthiae, und dem ehemaligen Kommandanten der »Atlantikfestung Lorient«, General Wilhelm Fahrmbacher, vor, die beiden Verfasser legten den Schwerpunkt ihres Buches jedoch vor allem auf die Vorgänge um die »Festung Lorient« von Sommer 1944 bis zur Kapitulation im Mai 1945 und weniger auf die Vorgeschichte der Werft. Wenn sie auch als Zeitzeugenbericht einen hohen dokumentarischen Wert hat, genügt diese Arbeit wegen des damals noch nicht zugänglichen Aktenmaterials der Kriegsmarine und der völligen Außerachtlassung der französischen Seite nicht dem wissenschaftlichen Anspruch und ist eher der Memoirenliteratur zuzuordnen.

Weiterhin sind für eine Betrachtung der Rolle der deutschen Kriegsmarine im besetzten Frankreich neben den Memoiren ihrer beiden ehemaligen Oberbefehlshaber, der Großadmiräle Erich Raeder⁴ und Karl Dönitz⁵, auch die Erinnerungen von Konteradmiral Friedrich Ruge⁶ und dem ehemaligen Chef der Historischen Abteilung im Oberkommando der Kriegsmarine (OKM), Vizeadmiral Kurt Assmann⁷, von Bedeutung. Die persönliche Erinnerung war es auch, die die deutschen Marinestützpunkte in Frankreich fast dreißig Jahre nach Kriegsende wieder in das historische Bewusstsein der deutschen Öffentlichkeit gebracht hatte. Als der ehemalige Marine-Kriegsberichterstatte Lothar-Günther Buchheim seinen Roman »Das Boot« veröffentlichte, löste er mit seiner Darstellung des U-Bootkrieges teils heftige Kontroversen aus⁸. Es ist hier aber nicht daran, eine Analyse eines Romans unter der Frage, was ist Fiktion, was historische Tatsache, zu liefern, sondern eine wissenschaftliche Betrachtung zu den historischen Hintergründen der Präsenz der deutschen Kriegsmarine in Frankreich zu geben.

Damit kommen wir zu dem eigentlichen Thema, den Marinestützpunkten. Dabei fällt mit Blick auf die Literatur auf, dass sich die vorhandenen Publikationen zu den ehemaligen Stützpunkten der Kriegsmarine vor allem dem festungsbaulichen Aspekt widmen. Neben einer Vielzahl von populären Darstellungen zu diesem Thema⁹

2 Voraussetzungen

2.1 Die französische Atlantikküste in den strategischen Überlegungen der deutschen Marineführung

Die geographische Situation eines Landes ist nach dem Standardwerk des amerikanischen Konteradmirals Alfred Thayer Mahan zur Seekriegsstrategie der wichtigste Faktor neben einer den beabsichtigten Operationen entsprechenden Flotte¹. Zwar hatte die Marine des deutschen Kaiserreichs zu Beginn des Ersten Weltkrieges mit der Hochseeflotte über ein gewaltiges militärisches Potential zur See verfügt, die alliierte Blockade der Nordsee machte den Einsatz dieser Streitmacht jedoch zunichte. Ohne die von der deutschen Marineführung anvisierte, alles entscheidende große Seeschlacht mit der Royal Navy gesucht zu haben – die Schlacht vor dem Skagerrak im Kriegsjahr 1916 hatte keinen eindeutigen Sieger hervorgebracht – versenkte sich die kaiserliche Flotte schließlich in Scapa Flow selbst. Mit den Schiffen schien auch das wilhelminische Streben nach einer maritimen deutschen Weltmachtrolle in den Wellen der schottischen See versunken zu sein.

In der neuen Reichsmarine der Weimarer Republik, deren Bestand durch den Versailler Vertrag auf sechs ältere Linienschiffe, sechs kleine Kreuzer, 24 Zerstörer und Torpedoboote und einen Personalbestand von 15 000 Mann begrenzt worden war, befasste man sich bereits kurz nach Kriegsende mit den Gründen für die Niederlage der ehemals so hochgelobten Flotte. In Form von Winterarbeiten aktiver Marineoffiziere und der Arbeit an einem Admiralstabswerk zum Ersten Weltkrieg durch das Marinearchiv sollten die zwischen 1914 und 1918 gemachten Kriegserfahrungen in die Ausbildung des neuen Offizernachwuchses einfließen. Das Ergebnis war jedoch alles andere als erbauend. Viele ehemalige Marineoffiziere kamen zu der Erkenntnis, dass man sich in der kaiserlichen Marine, dem Tirpitzschen Gedanken von einer schlagkräftigen Flotte blind folgend, im Flottenbau schlichtweg »verrannt« hatte². In ihrer Versteifung auf die alles entscheidende große Seeschlacht hatte die kaiserliche Marineführung eine weiträumige Seekriegführung mit leichteren Streitkräften und die daraus resultierende Diversionwirkung auf den Gegner völlig außer Acht gelassen.

Die für einen solchen Kreuzerkrieg notwendigen Stützpunkte in Übersee mit ausreichenden Nachschub- und Reparaturmöglichkeiten waren auf deutscher Seite jedoch zu keinem Zeitpunkt vorhanden³. Vor allem die fehlende Initiative zu einem offensiveren Einsatz der Flotte im Ersten Weltkrieg und die mangelnden geographischen Voraussetzungen für eine Seeherrschaft wurden ab 1925 Thema einer in deutschen Marinekreisen intensiv geführten Diskussion. Angestoßen wurde sie durch die Kritik des damaligen Inspektors der Marineartillerie, Konteradmiral Wolfgang Wegener, an den vorhandenen Konzepten der deutschen Seekriegführung. Ermutigt durch zahlreiche Gespräche mit älteren Marineoffizieren hatte sich Wegener im September 1925 entschlossen, dem Chef der Marineleitung, Admiral Zenker, eine Denkschrift mit dem Titel »Gedanken zu den Grundlagen unserer Kriegsspiele und Kriegs-

untersuchungen« zukommen zu lassen, in der er vorschlug, dass sich die deutsche Marine von ihren rein taktischen Ansätzen lösen und sich vielmehr einer Verbesserung ihrer strategisch-geographischen Position zuwenden sollte⁴. Sein Missfallen an dem taktischen Beharren der deutschen Marine »in der qualvollen Enge der deutschen Bucht« brachte Wegener auch in einem Privatdruck seiner Denkschrift zum Ausdruck, den er 1926 an eine ausgewählte Gruppe älterer Marineoffiziere verteilte⁵. Nach seinem Ausscheiden aus der Reichsmarine machte der zum Vizeadmiral beförderte Wegener seine Denkschrift 1929 als Publikation auch der Öffentlichkeit zugänglich⁶.

In seinem Rückblick auf den Verlauf des Seekriegs im Ersten Weltkrieg stellte Wegener fest, dass die »alte Marine« es nicht vermocht hatte, über den »Helgoländer Exerzierplatz« hinauszusehen⁷. Vielmehr hätte seiner Ansicht nach zu Beginn des Krieges versucht werden müssen, in einer mit der Obersten Heeresleitung gemeinsam entwickelten strategischen Offensive nach Westen bis an den Atlantik vorzustoßen. Das Wunschziel einer solchen Operation war der Gewinn einer strategischen Position am Atlantik wie jener des französischen Kriegshafens Brest, mit dessen Einnahme die deutsche Flotte nach Übersiedlung an die französische Küste nach Meinung Wegeners endgültig zum Seekrieg übergegangen und damit »zum Leben« erwacht wäre⁸. Der Verzicht auf den »Marsch zum Atlantik«, dessen Alternative ein Gewinn von Stützpunkten im skandinavischen Raum, in Dänemark, Norwegen, auf Island oder den Färöer-Inseln gewesen wäre, war für Wegener gleichbedeutend mit dem »Verzicht auf den Seekrieg überhaupt«⁹.

Die Gedanken Wegeners waren besonders im Hinblick auf ihre seestrategischen Fragen ein neuer Ansatz, denn die Strategie des Seekrieges hatte bis dahin in Deutschland wenig Beachtung gefunden¹⁰. Vor allem die Frage der Zusammenarbeit zwischen dem Heer und der Marine sollte später im Zweiten Weltkrieg wieder an Bedeutung gewinnen. Wegeners theoretische Ansätze fanden viel Aufmerksamkeit bei jüngeren Marineoffizieren, zumal die strategischen Fehler der kaiserlichen Marine bis zu diesem Zeitpunkt innerhalb der Marineleitung zwar bekannt waren, aber nicht offen in der Reichsmarine diskutiert wurden¹¹. Wegener selbst befand sich in seiner Funktion als Inspekteur der Marineartillerie allerdings nicht in einer Position, in der er auf neue strategische Entwicklungen innerhalb der deutschen Marine hätte Einfluss nehmen können. Und auch den politischen und militärischen Voraussetzungen der Zwanziger Jahre entsprachen seine Theorien keineswegs.

Vor allem die politische Diskussion um den Bau des Panzerschiffes A, die den geplanten Ersatz der alten Linienschiffe gefährdete, ist es vermutlich gewesen, die den neuen Chef der Marineleitung und Crewkameraden Wegeners, Admiral Erich Raeder, dazu brachte, die Verbreitung der Gedanken Wegeners zu verhindern¹². Eine öffentliche Diskussion um die revanchistischen Gedanken Wegeners hätte die Neubaupläne der Reichsmarine auf das Äußerste gefährden können. Wie wenig Verständnis die Politik den Forderungen der Marineleitung nach neuen Großkampfschiffen entgegenbrachte zeigte sich sehr deutlich, als im Mai 1929 Reichswehrminister Groener bei Admiral Raeder nachfragte, warum die Marine der Weimarer Republik überhaupt Kriegsschiffe von über 10 000 Tonnen benötige¹³. Der Chef der Marineleitung begrün-

3 Die Besetzung der französischen Kanal- und Atlantikküste im Juni 1940

3.1 Die Kriegsmarine und der Westfeldzug

Als die deutsche Wehrmacht am 10. Mai 1940 Frankreich angriff, traf die Offensive des Heeres die Kriegsmarine völlig unvorbereitet. Die vorhandenen Überwasserstreitkräfte waren durch das vorangegangene Unternehmen »Weserübung« gegen Dänemark und Norwegen stark geschwächt worden und aufgrund der hohen Verluste, die in den norwegischen Gewässern eingetreten waren, sowie der Übernahme neuer Sicherungsaufgaben vor den hinzugewonnenen Küsten, konnte die Kriegsmarine zunächst lediglich drei U-Boote für den »Fall Gelb« bereitstellen¹. Von diesen Booten torpedierte U 9 bei Terschelling das französische U-Boot "Doris" und versenkte zwei einzeln fahrende Dampfer². Weitere Seestreitkräfte waren nicht vorgesehen gewesen und auch nicht über mögliche Operationen des Heeres informiert worden. So erfuhr der damalige Führer der Minensuchboote West, Kommodore Ruge, die neue Lage erst aus den morgendlichen Rundfunknachrichten: »Die Marine schien nicht beteiligt, ich hatte keine Befehle und es kamen auch keine«³.

In den strategischen Überlegungen der Seekriegsleitung war Norwegen zu diesem Zeitpunkt noch von weitaus größerer Bedeutung als die französische Küste. Immerhin hatte ja im Oktober 1939 der Generalstabschef des Heeres gegenüber Admiral Schniewind die Meinung vertreten, dass ein Erreichen der französischen Häfen durch das Heer mehr als fraglich sei und außerdem war die Schaffung von Stützpunkten an der holländisch-belgischen Kanalküste nach Aussagen des Ob.d.M. im Lagevortrag vom 10. November 1939 für die Kriegsmarine eh nicht von Interesse gewesen⁴. Während die Seekriegsleitung also noch Pläne für den Ausbau des neuen Flottenstützpunktes Trondheim schmiedete und der größte Teil der deutschen Flotte nach Norwegen verlegt wurde, überschlugen sich im Westen die Ereignisse. Bereits am 15. Mai 1940 kapitulierten die niederländischen Streitkräfte und schon am 21. Mai 1940 standen die ersten deutschen Heerestruppen an der französischen Kanalküste bei Abbéville⁵. Entgegen der Äußerungen Großadmiral Raeders vom November 1939 schätzte die Seekriegsleitung die Operationsmöglichkeiten vor der holländischen Küste nun plötzlich als »besonders hoch« ein⁶. Ehemals für Südnorwegen bestimmte deutsche Schnellboote wurden nach Den Helder und Hoek van Holland verlegt, von wo aus sie die zu erwartenden britischen Truppentransporte im Kanal angreifen sollten. Gleichzeitig wurde die Dienststelle des »Küstenbefehlshabers Südwest« unter Vizeadmiral von Arnauld de la Perière für die Verwaltung des neuen Einsatzgebietes aufgestellt.

Die deutschen Schnellboote sollten die einzigen im Westfeldzug eingesetzten Überwassereinheiten der Kriegsmarine bleiben. Ihr erster Erfolg war die Versenkung des französischen Großzerstörers "Jaguar" durch die Schnellboote S 21 und S 23 am 23. Mai 1940⁷. Größere Einheiten der deutschen Flotte wurden auch dann nicht im Kanal eingesetzt, als das Oberkommando der Wehrmacht (OKW) die Kriegsmarine um eine

Unterstützung bei der Bekämpfung der britischen Rückzugstransporte vor Dünkirchen bat. Die Seekriegsleitung lehnte eine solche Operation am 28. Mai 1940 mit dem Hinweis auf das für die schweren Schiffe ungeeignete Seegebiet kurzweg ab⁸. Im OKM hatte man zu diesem Zeitpunkt mehr Augen für die geplante Durchführung der Schlachtschiffoperation »Juno« und zum anderen unterschätzte man die britischen Möglichkeiten für eine Evakuierung der in Dünkirchen eingeschlossenen Expeditionstreitkräfte⁹. Zwar sollte den deutschen Schnellbooten bis zum Ende der britischen Räumungsoperation »Dynamo« noch die Versenkung des britischen Zerstörers "Wakeful", des französischen Zerstörers "Sirocco" sowie zweier britischer Trawler gelingen, der Grossteil der während der Evakuierung von Dünkirchen versenkten 72 alliierten Schiffe wurde aber von Flugzeugen der Luftwaffe versenkt¹⁰. Trotz der hohen Schiffsverluste, darunter neun Zerstörer, gelang es den Alliierten, 338 266 Mann, darunter 123 000 Franzosen, nach Großbritannien zu überführen¹¹.

Die französische Marine hatte bis zum Beginn des deutschen Angriffs auf Frankreich nur an einigen wenigen Operationen gegen die deutsche Kriegsmarine teilgenommen¹². So waren im Oktober 1939 französische Einheiten, darunter das Schlachtschiff "Strasbourg", an der Suche nach dem deutschen Panzerschiff "Admiral Graf Spee" beteiligt und Ende November 1939 war das französische Schlachtschiff "Dunkerque" aus Brest in den Atlantik ausgelaufen, um das deutsche Schiff zu stellen, das den britischen Hilfskreuzer "Rawalpindi" versenkt hatte¹³. Die Hauptaufgabe der französischen Marine blieb aber der Schutz der Geleitzüge auf dem Nord-Südweg zwischen der Biscaya und Nordafrika.

Nachdem der Interalliierte Hohe Rat am 28. März 1940 in London den Norwegenplan wieder aufgenommen hatte, war außerdem ein Verband französischer Hilfskreuzer mit französischen Expeditionstreitkräften aus Brest in Richtung des norwegischen Namsos ausgelaufen. Unterstützt wurden diese Einheiten von der Norwegengruppe des französischen Admirals Derrien, dessen Kreuzer "Emile Bertin" und "Montcalm" zusammen mit der britischen Home Fleet operierten. Französische U-Boote und Zerstörer überwachten die norwegische Küste und die deutschen Verbindungswege in der Nordsee. Am 23. April 1940 stießen drei französische Zerstörer im Skagerrak bis auf die Höhe von Larvik vor, wo sie auf zwei deutsche Vorpostenboote trafen und sich dann wieder zurückzogen. Nach der Evakuierung der alliierten Truppen aus Namsos, wobei der französische Zerstörer "Bison" durch die deutsche Luftwaffe versenkt wurde, nahmen französische Marineeinheiten dann nur noch an einem weiteren Zerstörerraids in das Skagerrak teil, der jedoch erneut keinen Erfolg brachte.

Zu Beginn des deutschen Angriffs auf Frankreich führten leichte französische Seestreitkräfte von Dünkirchen aus eine Landungsoperation in der Scheldemündung auf den Inseln Zuid Beveland und Walcheren durch. Vorher waren französische Unterseeboote vor der holländischen Küste stationiert worden, wo in der Nacht vom 8. auf den 9. Mai 1940 das französische U-Boot "Doris" von dem deutschen U-Boot U 9 versenkt wurde. Nach der Evakuierung der alliierten Landungstruppen von den Inseln in der Scheldemündung beteiligten sich die französischen Seestreitkräfte mit ihrer Artillerie an den Kämpfen um die eingeschlossenen Häfen von Boulogne, Calais und

4 Der Aufbau der deutschen Marinestützpunkte an der Atlantikküste

*»Mit einer so günstigen Entwicklung im
Westen hatte niemand gerechnet.«¹*
(Großadmiral Erich Raeder)

4.1 Die Organisation der Kriegsmarine in Frankreich (1940–1944)

4.1.1 Das Marinegruppenkommando West

Die Einnahme der französischen Küsten im Sommer 1940 machte eine Änderung der Führungsstrukturen innerhalb der Kriegsmarine unumgänglich. So wurde das Marinegruppenkommando West, das im August 1939 als operativer Führungsstab für die Deutsche Bucht, die Nordsee und den Atlantik gebildet worden war, nach der Vergrößerung des Operationsgebietes im August 1940 von seinem Dienstsitz in Sengwarden bei Wilhelmshaven nach Paris verlegt². Die ehemaligen Zuständigkeitsbereiche Nordatlantik, Nordsee und Deutsche Bucht fielen an das Marinegruppenkommando Nord³.

Dem Befehlshaber des Marinegruppenkommandos West, Generaladmiral Alfred Saalwächter, oblag die Führung deutscher Überwasserstreitkräfte südlich der Linie zwischen dem Kap Farvel im Süden Grönlands und der Nordspitze Großbritanniens. Die Tatsache jedoch, dass die Führung der U-Boote allein dem Befehlshaber der U-Boote (B.d.U.) unterstand, schränkte die Befehlsgewalt des Marinegruppenkommandos West wiederum stark ein⁴. Der B.d.U. genoss eine Sonderstellung und war von September 1940 bis zu der Übernahme der Funktion des Ob.d.M. durch Admiral Dönitz Ende Januar 1943 ebenfalls in Frankreich untergebracht⁵.

Truppendienstliche Aufgaben für die Einheiten der Kriegsmarine in Frankreich übernahm wiederum der Kommandierende Admiral Frankreich. Diese Dienststelle ging schließlich am 16. November 1942 im Marinegruppenkommando West auf, nachdem der neue Befehlshaber, Admiral Wilhelm Marschall⁶, bereits seit September 1942 in Personalunion auch die Funktion des Kommandierenden Admiral Frankreich bekleidete. Der bisherige Stab des Kommandierenden Admiral Frankreich trat als Oberquartiermeisterstab zum Gruppenkommando. Ebenfalls dem Befehl des Gruppenkommandos unterstellt wurden der Marineoberbaustab, die Marinebaudirektion Frankreich und der Oberwerftstab. Mit der Besetzung der französischen Mittelmeerküste im November 1942 trat auch dieses Gebiet zu dem Befehlsbereich des Gruppenkommandos. Von April 1943 bis zu seiner Auflösung nach dem Rückzug aus Frankreich am 20. Oktober 1944 unterstand das Marinegruppenkommando West dem Befehl von Admiral Theodor Krancke.

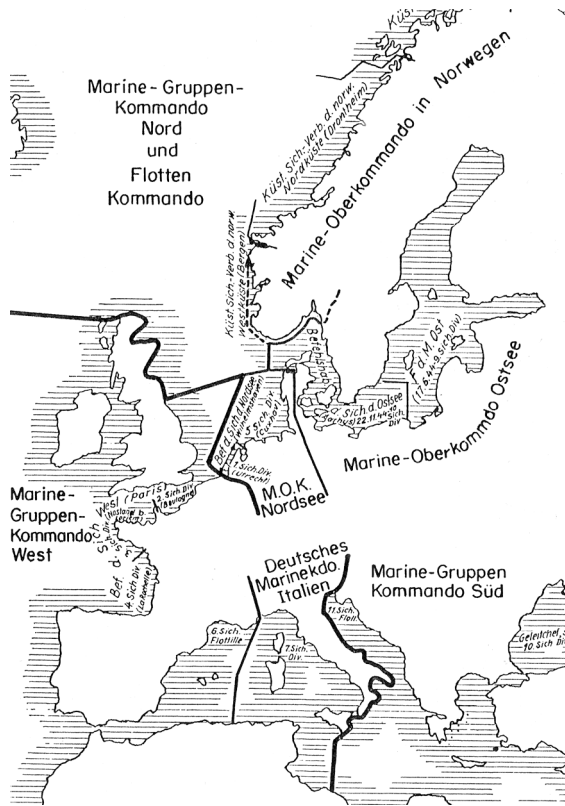


Abb. I: Marine-Bereichsgrenzen (Stand 1.12.1943)⁷

Mit der Übernahme der Dienstgeschäfte des Kommandierenden Admiral Frankreich wurde der Oberbefehlshaber des Marinegruppenkommandos West ab November 1942 auch truppendienstlicher Vorgesetzter für alle Dienststellen der Kriegsmarine außerhalb der Bereiche der einzelnen deutschen Marinebefehlshaber an den Küsten. Zu ihrer Verwaltung wurde im Juni 1943 die Dienststelle des Höheren Kommandeurs Marine Paris aufgestellt, die wie die Kommandierenden Admiräle Kanalküste, Atlantikküste und französische Südküste unmittelbar dem Marinegruppenkommando West unterstand.

4.1.2 Der Kommandierende Admiral Frankreich

Die Dienststelle des Kommandierenden Admiral Frankreich wurde im Mai 1940 unter der Bezeichnung »Kommandierender Admiral West« aufgestellt und Mitte Juni 1940 nach Brüssel verlegt⁸. Am 16. Juni 1940 erfolgte die Umbenennung der Dienststelle in »Kommandierender Admiral Frankreich«. Der Befehlshaber, Admiral Karlgeorg Schuster, nahm seinen Sitz in dem Gebäude des ehemaligen französischen Marineministeriums an der Place de la Concorde im Zentrum von Paris. In operativen Fragen war der Kommandierende Admiral Frankreich dem Marinegruppenkommando West

5 Das »Tor zum Atlantik« – Brest als neuer Hauptstützpunkt der deutschen Flotte (1940 - 1942)

5.1 Die Stützpunktfrage

Bereits am 20. Juni 1940 hatte der Ob.d.M. in seinem Lagevortrag vor Hitler von Brest als voraussichtlichem neuen Hauptstützpunkt für den U-Bootkrieg gesprochen¹. Drei Tage später stellte das Marinegruppenkommando West bei der Seekriegsleitung den Antrag auf eine Verlegung des Gruppenkommandos an die französische Küste, um von dort aus die weitere Kriegsführung im Atlantik zu leiten. Die Seekriegsleitung lehnte den Antrag jedoch ab, da sie zu diesem Zeitpunkt »noch große laufende Aufgaben in Nordsee und Nordmeer und im Raume der norwegischen Küste« sah².

Neben dem strategischen Argument führte die Seekriegsleitung in ihrer Ablehnung aber auch noch einen anderen wichtigen Grund an, der mehr als alle anderen Fragen die Planungen der Kriegsmarine während des Zweiten Weltkrieges beeinflussen sollte. Die Verluste und Beschädigungen im Rahmen der Operation »Weserübung« sowie die Konzentration des deutschen Kriegsschiffbaus auf die U-Bootfertigung hatten dazu geführt, dass die Zahl der deutschen Überwasserstreitkräfte seit Kriegsbeginn immer geringer wurde. So waren Ende Juni 1940 von der Kernflotte lediglich noch der Schwere Kreuzer "Admiral Hipper" und der leichte Kreuzer "Nürnberg" einsatzbereit. Da der Ob.d.M. die Verlegung dieser Schiffe nach Norwegen angeordnet hatte, kam die Seekriegsleitung zu der Feststellung, dass »Operationen von der französischen Küste [...] bis auf weiteres ohnehin nicht durchgeführt werden [können], da keine Kampfstreitkräfte hierfür zur Verfügung stehen.«³. Nur für die U-Boote des B.d.U. und die Verbände der Luftwaffe war zu diesem Zeitpunkt aus Sicht der Seekriegsleitung die Möglichkeit eines kurzfristigen Einsatzes von der Atlantikküste aus gegeben. Deren Führung bedurfte aber nicht der Verlegung eines Gruppenkommandos.

Einen solchen Fall wollte die Seekriegsleitung erst wieder in Betracht ziehen, wenn auch die Schlachtschiffe in der Lage waren, von Brest aus zu operieren⁴. Die geplante Belegung des neuen Stützpunktes an der Atlantikküste mit den Einheiten der Flotte entsprach den schon vorab geäußerten Vorstellungen des Marinegruppenkommandos West, das Brest als »Stützpunkt erster Ordnung« eingestuft und von der Seekriegsleitung für diese Rolle den beschleunigten Ausbau des Hafens gefordert hatte⁵. Ein erster Organisationsplan des Marinekommandoamtes im OKM für die neuen Stützpunkte in Norwegen und Frankreich vom 9. Juli 1940 sah entsprechend für Brest den vordringlichen Ausbau zum Stützpunkt 1. Ordnung vor⁶. Als Stützpunkte 2. Ordnung wurden von den Häfen an der Kanalküste Boulogne für Schnellboote und Cherbourg für leichte Überwasserstreitkräfte bis zum Zerstörer bestimmt. St. Malo war als Einsatzhafen für Überwasserstreitkräfte bis zum Torpedoboot vorgesehen. An der At-

lantikküste sollten Saint-Nazaire und Lorient zu Stützpunkten 2. Ordnung, der erste Hafen für Streitkräfte jeder Art, der zweite Hafen für U-Boote, ausgebaut werden. Weiter südlich waren die Häfen von La Rochelle-Rochefort und Bayonne als Einsatzhäfen für leichte Seestreitkräfte gedacht und im Schutz der Halbinsel Quiberon sollte ein Ankerplatz für Überwasserstreitkräfte aller Art entstehen.

Das Hauptamt Kriegsschiffbau bat aber bereits am 17. Juli 1940 wegen »der Unmöglichkeit, die zahlreichen geforderten Stützpunkte 1. und 2. Ordnung, Einsatzhäfen, Ausrüstungsstellen usw. personell und materiell einzurichten«, die Stützpunktforderungen des Marinekommandoamtes für Frankreich auf ein »Mindestmaß« zu beschränken und dabei sogar auf Brest zu verzichten [sic!]⁷. Neben der Frage der Arbeitsstellung sollten aber vor allem die Beschädigungen vom Sommer 1940 die Nutzung des Hafens beeinträchtigen. Wie schwer diese Zerstörungen waren, zeigt ein Bericht des Kommandierenden Admiral Frankreich vom 23. Juli 1940. Admiral Schuster meldete darin als einziges betriebsklares Trockendock in Brest nur das Dock im Handelshafen, das wiederum aber nur über Kräne mit geringer Leistungsfähigkeit verfügte⁸. Die Dauer der Wiederherstellung der übrigen Dockanlagen war zu diesem Zeitpunkt noch nicht abzusehen. Funktionsfähige Kräne waren im gesamten Arsenal nicht vorhanden. Nur die Werkstätten des ehemaligen französischen Marinearsenals konnten ohne Einschränkungen genutzt werden, wobei jedoch deutsches Fachpersonal für besondere Arbeiten an den Hochdruckheißdampfanlagen der deutschen Kriegsschiffe fehlte. Die Kenntnisse der französischen Arbeiter reichten dagegen nach Einschätzung des Kommandierenden Admirals für die Erledigung einfacher Reparaturen völlig aus.

Schuster kam jedoch in seinem Bericht zu dem Schluss, dass der Vergleich von Brest mit den weiter südlich gelegenen Häfen zu Ungunsten des neuen Stützpunktes ausfiel: »Es wird Monate dauern, um aus Brest einen Stützpunkt von einiger Leistungsfähigkeit zu machen. Günstiger liegen die Verhältnisse schon für Lorient, da dort in etwa 6 Wochen eine Dockmöglichkeit im Arsenal geschaffen werden kann. Bei den Privatwerften in Saint-Nazaire und Nantes kann sofort jede Arbeit anlaufen, da sämtliche Dockanlagen und Reparaturwerkstätten betriebsfähig und besetzt sind.«⁹. Der Kommandierende Admiral Frankreich schlug angesichts dieser Fakten vor, anstatt Brest zunächst den Hafen von Saint-Nazaire als Stützpunkt 1. Ordnung für Überwasserstreitkräfte vorzuziehen.

Die nach Berlin gemeldeten Beschädigungen im Arsenal und die mit der Nähe der britischen Inseln verbundene Luftgefährdung des Hafens ließen die Seekriegsleitung schließlich schon am 1. August 1940 an der Eignung von Brest als »Stützpunkt erster Ordnung« zweifeln¹⁰. Dagegen sollte nun nach dem Willen der deutschen Marineführung der weiter südlich gelegene Hafen Saint-Nazaire für diese Rolle ausgebaut werden, während Lorient weiterhin Hauptstützpunkt der U-Boote blieb. Zwar äußerte der Marinebefehlshaber Bretagne seine Bedenken gegenüber der Wahl von Saint-Nazaire, da der Hafen für große Schiffe nur schwierig anzulaufen war, nach Meinung des Chefs des Stabes beim Kommandierenden Admiral Frankreich gab es aber »keine andere Möglichkeit, als dem OKM Seekriegsleitung die gewählte Entscheidung vorzuschlagen«¹¹. Man befand sich in Paris gewissermaßen in Zugzwang und hatte sich bei der Entscheidung auch auf die vorangegangenen Erkundungsbe-

6 Der U-Bootstützpunkt Brest (1941–1944)

6.1 Die Verlegung der U-Bootwaffe an die Atlantikküste

Die Verlegung der deutschen Überwasserstreitkräfte aus Brest zurück in die Heimat bedeutete faktisch das Ende der Nutzung des französischen Hafens als Flottenstützpunkt. Ab Februar 1942 sollten sowohl der Stützpunkt wie auch die Kriegsmarinewerft hauptsächlich dem U-Bootkrieg dienen. Bereits zu Beginn der deutschen Besatzung hatte der Marinebefehlshaber Bretagne am 23. Juni 1940 vom OKM den Auftrag erhalten, in Brest einen U-Bootstützpunkt einzurichten¹. Nur wenige Tage zuvor, am 20. Juni 1940, hatte Großadmiral Raeder in seinem Lagevortrag vor Hitler bereits von Brest als neuem Hauptstützpunkt der deutschen U-Boote gesprochen².

Vor allem die geographische Lage des französischen Atlantikhafens in unmittelbarer Nähe zu den britischen Geleitzugwegen aus Afrika und Nordamerika hatte den ehemaligen französischen Kriegshafen zunächst geradezu prädestiniert erscheinen lassen für die Einrichtung einer U-Bootbasis. Zukünftig konnten die U-Boote von hier aus gegen die britische Versorgung eingesetzt werden, was die gefährvolle und zeitraubende Umrundung der britischen Inseln auf dem Hin- und Rückmarsch zu den deutschen Stützpunkten in Norwegen und im Reich hinfällig werden ließ. Mit den Docks und Werkstätten des ehemaligen französischen Arsenalstandorten standen zudem aus Sicht des OKM die erforderlichen Reparaturmöglichkeiten zur Verfügung.

Die Einrichtung der neuen U-Bootstützpunkte in Frankreich hatte der B.d.U., Konteradmiral Dönitz, zur Chefsache erkoren. Die französischen Häfen sollten so schnell wie möglich für eine Versorgung der im Atlantik operierenden deutschen U-Boote mit Brennstoff, Proviant und Torpedos nutzbar gemacht werden, wobei etwaige Reparaturfragen erst später geklärt werden sollten³. Zur Prüfung der Häfen auf ihre Nutzungsmöglichkeiten als U-Bootstützpunkte begab sich der B.d.U. am 27. Juni 1940 persönlich in die Bretagne⁴. Nach der Erkundung von Brest und Lorient kam Konteradmiral Dönitz schließlich zu dem Ergebnis, dass der Hafen von Lorient zunächst gegenüber der minenverdächtigen Brester Bucht und dem im Arsenal von Brest herrschenden Chaos vorzuziehen sei⁵. Auch der Marinebefehlshaber Bretagne hatte der Seekriegsleitung Lorient bereits am 26. Juni 1940 als den besser geeigneten U-Boot-Stützpunkt empfohlen⁶. Dort war zu diesem Zeitpunkt bereits ein minenfreier Einlaufweg bekannt, die französische Marinewerft betriebsklar und sowohl die französischen Arbeiter wie auch die französische Werftleitung »kooperationsbereit«⁷. Ebenfalls sprach auch die geringere Luftgefährdung für den ehemaligen französischen Marinestützpunkt. Darüber hinaus konnte für eine erste Brennstoffversorgung der deutschen U-Boote auf in Saint-Nazaire vorhandene Beutebestände zurückgegriffen werden.

Zur optimalen Ausnutzung der in Brest und Lorient vorhandenen französischen Arsenalanlagen beantragte der B.d.U. bei der Seekriegsleitung die sofortige Abkommandierung erfahrener deutscher Werftleitungen in die beiden Häfen. Bis zu ihrem Eintreffen sollte die in Lorient neu eingerichtete »U-Stelle Bretagne« unter dem

Kommando von Korvettenkapitän Patzig die ersten Nachschubfragen regeln. Dieser meldete den Stützpunkt Lorient schon am 28. Juni 1940 betriebsklar⁸. Für den weiteren Ausbau hatte der B.d.U. vier Schritte vorgesehen⁹. In einem ersten Abschnitt sollten die deutschen U-Boote die neuen Stützpunkte in Frankreich nur zur Brennstoff, Proviant- und Torpedoergänzung nutzen und danach sofort wieder auslaufen. In einem zweiten Schritt war die Schaffung von Reparaturmöglichkeiten für eine kurze Liegezeit von etwa zehn bis vierzehn Tagen vorgesehen. Danach war die Verlegung der Führungsstelle des B.d.U. an die Atlantikküste geplant. Abschließend sollten in einem vierten Schritt in den dortigen Häfen auch Kapazitäten für größere Werftliegezeiten geschaffen werden.

Mit den neuen Stützpunkten sparten die deutschen U-Boote auf ihrem Anmarschweg in die Operationsgebiete im Atlantik ganze 450 Seemeilen, die sie vor dem Gewinn der französischen Küste in der Nordsee und zwischen Grönland und den britischen Inseln zurücklegen mussten. Sie konnten dadurch eine Woche länger gegen die britischen Geleitzüge eingesetzt werden. Den ersichtlichen Anstieg der Versenkungserfolge der deutschen U-Boote im Atlantik von Juli bis Oktober 1940 führte Dönitz daher vor allem auf die Nutzung des neuen Stützpunktes Lorient zurück¹⁰. Dieser verfügte bereits Ende Juli 1940 über einen Personalbestand von zwei Offizieren und 36 Mann¹¹. Im Torpedolager befanden sich zu diesem Zeitpunkt 53 Torpedos, die mittels Prähmen an die U-Boote übergeben werden konnten. Weiterer Lagerraum für 150 Torpedoköpfe war in einem ehemaligen französischen Ölbunker vorhanden, der zumindest Schutz gegen Splitterwirkung bot. In 387 Fässern, 64 Eisenbahnkesselwagen, einem Tankschiff und in dem Präsentankschiff "Krossfönn" lagerten 1 500 cbm Treiböle, zu deren Abgabe an die U-Boote ein französischer Tankprahm mit Motorpumpe genutzt werden konnte. Kräne für die Übernahme der Torpedos standen im Arsenal und im Fischereihafen ausreichend zur Verfügung.

Am 15. August 1940 folgte auf die »U-Stelle Bretagne« die Einrichtung der »U-Boots-Reparaturwerft Lorient«¹². Zu ihren Gunsten hatte der B.d.U. zunächst auf den Ausbau des norwegischen Hafens Trondheim verzichtet¹³. Aufbau und Ausstattung der »U-Boots-Reparaturwerft Lorient« war Aufgabe der Westwerft der Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven, die dazu ihren Außenbetrieb nach Lorient verlegt hatte¹⁴. Im Oktober 1940 folgte auf die Einrichtung der »U-Boots-Reparaturwerft Lorient« die Aufstellung der drei Kriegsmarinewerften Brest, Lorient und Saint-Nazaire¹⁵. Wie bereits im vorangegangenen Kapitel gezeigt, war dabei der Kriegsmarinewerft Brest vom OKM die Steuerung der Flotteninstandsetzung übertragen worden, während die Gesamtleitung der U-Bootsreparatur der Kriegsmarinewerft Lorient zukam.

In Brest war die Einrichtung eines U-Bootinstandsetzungsbetriebes erst im Juli 1941 vorgesehen gewesen. Trotzdem wurden in dem Hafen schon vor diesem Datum einige deutsche U-Boote repariert. Als erstes Boot lief U 65 am 22. August 1940 den neuen Stützpunkt an. Das Boot wurde im Trockendock Tourville im Zentrum des Arsenals und unter den Blicken der Zivilbevölkerung, gedockt und verließ Brest am 28. August 1940. Das nächste Boot war U 29, das den Hafen am 31. Oktober 1940 für zwei Tage zu einem kurzen Werft- und Versorgungsaufenthalt anlieh. Die Nutzung

7 Die Bedeutung der französischen Mitarbeit für die deutschen Kriegsmarinestützpunkte

»L'arsenal tournait avec mauvaise humeur, mais il tournait quand même. Discipline.«¹
(Jean Philippon)

7.1 Die Rolle der französischen »Industries Navales«

In einem französischen Marinearsenal bildeten zu Beginn des Zweiten Weltkrieges die drei Ressorts Schiffbau (»Construction Navales«), Waffen (»Artillerie Navale«) und Hafenanbau (»Travaux Maritimes«) die wichtigsten technischen Abteilungen. In diesen drei Bereichen waren allein in Brest am 1. September 1939 insgesamt 8 737 Arbeiter tätig². Kommandiert wurde ein französisches Arsenal von einem Seeoffizier im Admiralsrang, dem »Major General«, der seinen Sitz in der »Majorité Générale«, der französischen Arsenalverwaltung, hatte. Ihm unterstanden als Hafenkommantur die »Direction du Port«, der neben den Sicherungsaufgaben im Arsenal wie Wachdienst und Hafenfeuerwehr auch der Hafenbetriebsdienst zufiel, sowie die französische Marineintendantur (»Intendance Maritime«) und der französische Marinesanitätsdienst mit dem »Hôpital Maritime«³.

Als am 25. Juni 1940 der deutsch-französische Waffenstillstand in Kraft trat, befanden sich drei der vier französischen Marinearsenale im besetzten Gebiet. Die »Marine Nationale« verfügte damit im Mutterland nur noch über das Arsenal von Toulon, während die Arsenale in Cherbourg, Brest und Lorient, der Marinestützpunkt Rochefort und die technischen Betriebe in Indret und Ruelle von deutschen Truppen besetzt waren. Darüber hinaus waren zwar auch Stützpunkte in den französischen Kolonien vorhanden, wie z.B. Mers El-Kébir, Bizerte und Dakar, diese Einsatzhäfen verfügten jedoch über keine großen Werftstrukturen. Der Oberbefehlshaber der französischen Marine, Admiral Darlan, hatte bereits seit 1930 einen Ausbau des Flottenstützpunktes Mers El-Kébir in Nordafrika beabsichtigt, die Arbeiten waren aber erst 1936 begonnen worden und im Juni 1940 noch nicht abgeschlossen⁴. Neben den drei Marinearsenalen befanden sich auch mehrere Privatwerften im besetzten Gebiet, so dass das Deutsche Reich mit Abschluss des Waffenstillstandsvertrages insgesamt zwölf der damals fünfzehn in Frankreich existierenden Werften kontrollierte⁵.

Darunter kam zunächst vor allem den beiden französischen Staatswerften in Brest und Lorient für die von der deutschen Kriegsmarine beabsichtigte Verlegung der deutschen U-Boote an den Atlantik eine entscheidende Rolle zu. Bereits zwei Tage nach seinem Eintreffen in Brest erhielt der Marinebefehlshaber Bretagne am 23. Juni 1940 aus Berlin die Weisung, im Hafen einen U-Bootstützpunkt einzurichten. Vizeadmiral von Arnauld de la Perrière setzte daraufhin aus seinem Stab Korvettenkapitän Vollheim als neuen Arsenalkommandanten ein und gab ihm den Auftrag, so schnell

wie möglich Reparaturmöglichkeiten für U-Boote im ehemaligen französischen Arsenal zu schaffen⁶. Zwar waren dort wichtige Einrichtungen wie Trockendocks, die französische U-Bootbasis oder die Tanklager vor der Kapitulation zerstört worden, Korvettenkapitän Vollheim konnte sich aber schon zu Beginn seiner Arbeit auf die französischen technischen Direktoren des Arsensals stützen, die gemäß der Weisung des französischen »Amiral Ouest« vom 18. Juni 1940 Brest nicht verlassen hatten⁷.

Der französische Arsenalkommandant, Vizeadmiral Brohan, hatte seinem Personal schon einen Tag nach dem Einmarsch der deutschen Truppen den Befehl gegeben, die notwendigen Büros und Abteilungen in der »Majorité Générale«, dem Marinelazarett und der Arsenalwache voll zu besetzen⁸. In der »Intendance Maritime« wurde in jedem Büro eine Bereitschaft eingerichtet, und bei der »Direction du Port« hielten sich zwei Abteilungen des Hafenbetriebsdienstes einsatzbereit. Die »Constructions Navales« sorgten für den Weiterbetrieb des arsenal eigenen Kraftwerkes und stellten einen Elektro-Reparaturtrupp, während die »Travaux Maritimes« im Arsenalgelände mit der Reparatur der Telefonverbindungen und der Beleuchtung begannen. Außerdem verfügte der französische Arsenalkommandant, dass die technischen Direktoren und Abteilungsleiter des Arsensals ständig per Telefon oder Melder miteinander in Kontakt bleiben sollten.

Von der neu eingerichteten deutschen Ortskommandantur bekam das technische Personal des Arsensals für die Fortführung seiner Arbeit gestempelte Armbinden ausgehändigt und durfte sich auf diese Weise gekennzeichnet auch weiterhin seinen Arbeitsplätzen aufhalten oder sich zur Erledigung anfallender Arbeiten frei im Arsenal bewegen⁹. Als aber der deutsche Marinebefehlshaber Bretagne unmittelbar nach seinem Eintreffen in Brest den französischen Marinepräfekten und den französischen Arsenalkommandanten am 22. Juni 1940 gefangen nehmen ließ, stellte sich den Verantwortlichen des französischen Arsensals die Frage, wie sie sich im Fall eines deutschen Versuchs, die Werkstätten wieder in Betrieb zu nehmen, verhalten sollten, zumal Vizeadmiral von Arnauld de la Perière noch am selben Tag verfügte, dass die Leiter der verschiedenen technischen Ressorts des französischen Arsensals auf ihren Posten verbleiben sollten¹⁰.

Zur Festlegung eines gemeinsamen Weges gegenüber den erwarteten Forderungen der deutschen Kriegsmarine kamen die Direktoren schließlich beim Leiter der »Constructions Navales«, Ingénieur Général Roquebert, zusammen. Hier erklärte ihnen Capitaine de Vaisseau Marie, ehemaliger Stabschef des Marinepräfekten und zum damaligen Zeitpunkt französischer Verbindungs-offizier beim deutschen Marinebefehlshaber, dass das Arsenal von jedweder noch existierenden französischen Obrigkeit abgeschnitten war und dass es daher vom Bewusstsein eines jeden Einzelnen abhing, Arbeiten für die deutsche Besatzungsmacht anzunehmen¹¹. Der französische Marine-offizier sah sich zwar nicht in der Lage, für die französische Staatsmacht sprechen zu können, es erschien ihm aber akzeptabel, im Arsenal alle Arbeiten ausführen zu lassen, die nicht einen rein militärischen Charakter hatten. Ein Vorschlag, der von den Direktoren angenommen wurde. Währenddessen bemühten sich die deutschen Kriegsmarinedienststellen um die Rückkehr des französischen Werftpersonals. In einer Bekanntmachung auf der Titelseite der Brester Tageszeitung »La Dépêche« wur-

8 Das Ende des Stützpunktes im Sommer 1944

8.1 Bau der »Festung Brest«

Zum Schutz gegen feindliche Landungen an den von deutschen Truppen besetzten Küsten hatte Hitler am 14. Dezember 1941 den Bau des so genannten »Atlantikwalls« befohlen, der sich von Norwegen bis an die spanische Grenze zog¹. Dieses Bauprogramm wurde nach den Erfahrungen des britischen Kommandounternehmens auf Saint-Nazaire, bei dem es einem britischen Kommando in der Nacht zum 28. März 1942 gelang, unerkannt bis in den Hafen des deutschen Stützpunktes vorzudringen, und die dort befindliche große Normandie-Schleuse zu zerstören², auch auf die U-Bootstützpunkte ausgedehnt. Diese sollten neben den bereits vorgesehenen Küstenverteidigungsanlagen noch zusätzlich einen Verteidigungsgürtel in Richtung des Landesinneren erhalten³.

Eine weitere Konsequenz aus dem britischen Angriff auf Saint-Nazaire war die Verstärkung der Vorfeldüberwachung durch die Abgabe aller seetüchtigen Hafenschutzboote der Hafenschutzflottillen Brest und Lorient an den B.S.W.⁴. Dieser verfügte zu diesem Zeitpunkt zwar bereits über 201 Fahrzeuge, von denen waren aber 115 nicht einsatzbereit⁵. Die Abgabe der seetüchtigen Hafenschutzboote an den B.S.W. hatte aber wiederum Auswirkungen auf den Sicherungsdienst in den Häfen, denn für die abgegebenen Fahrzeuge und Besatzungen stand kein sofortiger Ersatz zur Verfügung. So befanden sich bei der Hafenschutzflottille Brest im Mai 1942 anstatt eines Solls von zwanzig Booten nur noch zwei Boote im Dienst⁶, so dass der Kommandierenden Admiral Frankreich im Mai 1942 forderte, alle »im Raum irgendwie verfügbare oder für diesen Zweck herzurichtende Schiffe zu erfassen«⁷. Die für die Requirierung von Hilfsschiffen in Frankreich zuständige Kriegsmarinedienststelle Bordeaux musste aber schon am 3. Juni 1942 melden, dass alle geeigneten Fahrzeuge im Westraum bereits durch die verschiedenen deutschen Wehrmachtdienststellen erfasst waren⁸. Da nur noch einige alte Motorfischkuttermotoren und nicht seetüchtige kleinere Motorfahrzeuge zu Verfügung standen, konnten die deutschen Hafenschutzflottillen im Sommer 1942 nur einen Teil der Wachpositionen vor den Atlantikstützpunkten besetzen. In Brest waren zum Beispiel die als Ersatz für die an den B.S.W. abgegebenen Fischdampfer zur Verfügung gestellten Boote so klein, dass sie von der Hafenschutzflottille nur innerhalb des Goulet de Brest eingesetzt werden konnten. Dies hatte zur Folge, dass die Wachpositionen am Nordausgang des Chenal du Four, vor Morlaix und vor der Bucht von St. Brieuic unbesetzt blieben⁹.

Das anglo-kanadische Landeunternehmen »Jubilee« in Dieppe am 19. August 1942 machte dann noch einmal deutlich, dass die Alliierten nicht nur in der Lage waren, gezielte Kommandounternehmen wie gegen Saint-Nazaire oder kleinere Objekte entlang der französischen Küste durchzuführen¹⁰, sondern dass sie auch in begrenztem Umfang Truppen in einem deutsch besetzten Hafen landen konnten. Die See-

kriegsleitung war in ihrer Lagebetrachtung vom 21. Juli 1942 bereits davon ausgegangen, dass das womögliche Hauptziel alliierter Landungen im Westen die Ausschaltung der deutschen U-Bootstützpunkte sein würde¹¹. Für die Verbesserung ihres Schutzes legte die Seekriegsleitung dem Führerhauptquartier am 12. August 1942 eine Liste mit denjenigen Häfen vor, deren festungsmäßiger Ausbau ihrer Ansicht nach am dringlichsten war. Dazu zählten in erster Linie das niederländische Hoek van Holland, die beiden großen französischen Kanalhäfen Cherbourg und Le Havre sowie die kleineren Häfen Caen, Fécamp, St. Malo, Granville und Lézardrieux¹². Erst an zweiter Stelle folgten die U-Bootstützpunkte am Atlantik und die kleinen bretonischen Häfen Morlaix, Abervrach und Concarneau¹³.

Das Vorhaben eines festungsmäßigen Ausbaus des Atlantikwalls musste jedoch der Betonknappheit aufgrund der Priorität bei den Erweiterungen der U-Bootbunker und der Verbunkerung der V-Waffen-Abschussanlagen Tribut zollen¹⁴. Einige Bauten kamen wegen des Materialmangels überhaupt nicht mehr zur Ausführung und auch nachdem Generalfeldmarschall Rommel im November 1943 durch Hitler zur Kontrolle der deutschen Verteidigungsmaßnahmen an der Atlantik- und Kanalküste eingesetzt worden war, mussten sich die von Rommel initiierten Verbesserungen wegen Materialmangels auf provisorische Anlagen wie auf Holzpfosten befestigte Granaten gegen Landungsboote oder die »Rommelspargel«, lange Baumstämme, die auf alle freien Flächen eines Küstenstreifens in Abständen in die Erde gegraben wurden, beschränken. Zwar wurden der Küstenfront noch einige stärkere Panzerabwehrgeschütze zugeführt, diese passten aber nicht in die bereits errichteten Schartenstände der kleineren Geschütze, so dass der von der deutschen Kriegspropaganda so verherrlichte »Atlantikwall« in den Augen der an der Küste stationierten deutschen Offiziere, wie zum Beispiel dem 1. Generalstabsoffizier der 343. Infanteriedivision, Oberst Rudolf Kogard, nicht mehr als »ein Flickwerk« gewesen ist¹⁵. Generell herrschte nach Angaben von Kogard in der Truppe die Auffassung, dass die Verteidigungsanlagen und Wasserhindernisse den Alliierten ohnehin bereits durch ihre Luftaufklärung oder durch französische Informanten bekannt waren¹⁶.

Etwas besser bestellt war es um die U-Bootstützpunkte, die gemäß der Entscheidung vom 13. August 1942 einen landseitigen Befestigungsgürtel erhalten hatten, der es den Festungen ermöglichen sollte, einem potentiellen Gegner für 56 Tage Widerstand zu leisten. In Brest bestand dieser Gürtel aus 160 Bunkern und erstreckte sich von der kleinen Bucht Sainte-Anne im Westen über die alten französischen Forts von Montbary und Kéranroux bis hin zu den Wällen aus der Zeit Vaubans im Osten der Stadt¹⁷. Das Zentrum dieser Anlage bildete der U-Bootbunker. Zwei Heeresbatterien und die festeingebauten Flak-Geschütze der in Brest stationierten Marineflakabteilungen bildeten die Festungsartillerie. Ergänzt wurden sie durch zwei Haubitzen, die in besonderen Bunkern auf dem Gelände der ehemaligen französischen Marineschule eingebaut waren, von denen aus das gesamte Festungsgelände beherrscht werden konnte. Ein verbunkertes Stützpunkt auf der Pointe des Espagnols gegenüber dem Hafen sollte einen direkten Beschuss des U-Bootbunkers von der Halbinsel Crozon her verhindern. Zum Schutz für die deutsche Festungsbesatzung und die franzö-

9 Zusammenfassung

Für die deutsche Kriegsmarine bedeutete die Besetzung der französischen Küste im Sommer 1940 die Erfüllung eines lang gehegten Wunsches nach einer Verbesserung der strategischen Ausgangssituation, weg von dem nassen Dreieck der Nordsee hin zu den Weiten des Atlantiks. Was in deutschen Marinekreisen nach dem Anstoß durch Vizeadmiral Wolfgang Wegener schon in den 1920er Jahren lebhaft diskutiert worden war, nämlich die Schaffung neuer Ausgangspositionen für die Marine durch militärische Vorstöße nach Skandinavien oder Nordwestfrankreich, war im Juni 1940 unerwartet Wirklichkeit geworden. Fortan stand der deutschen Marine nicht nur ein Hafen, sondern eine ganze Küste mit unmittelbarem Zugang zum Atlantik zur Verfügung.

Zwar war die Freude über diese Besitznahme im Oberkommando der Kriegsmarine in Berlin groß gewesen, genauer genommen waren die französischen Häfen der Kriegsmarine aber eher in den Schoß gefallen, als dass sie dafür etwas hatte tun müssen. Verluste wie kurz zuvor in Norwegen waren ebenfalls nicht zu beklagen gewesen. Die historische Realität jedoch wollte es, dass die geplante Ausnutzung dieser Häfen ein »Wunschtraum« blieb. Weder hatte die Kriegsmarine im Sommer 1940 für eine sofortige Ausschöpfung des strategischen Potentials der neuen Stützpunkte über die nötigen Schiffe verfügt - zum Zeitpunkt der Besetzung der französischen Häfen waren nur ein schwerer und ein leichter Kreuzer einsatzbereit gewesen - noch verfügte sie über genügend Kapazitäten, um die Stützpunkte und ihre Werften mit dem erforderlichen Personal auszustatten. Damit blieb die Kriegsmarine in Bezug auf die Ausnutzung der Stützpunkte über den gesamten Verlauf des Zweiten Weltkrieges hinweg in einem tragischen Dilemma zwischen Wollen und Können gefangen.

Weder die wenigen großen Überwasserstreitkräfte noch die bei Kriegsbeginn favorisierte U-Bootwaffe, deren Besatzungen zunächst nicht mit einem »Unterseeboot« im heutigen Verständnis, sondern vielmehr mit einem weiterentwickelten Tauchboot auf der Grundlage eines U-Bootyps aus dem 1. Weltkrieg in die »Atlantikschlacht« zogen - dies sollte sich erst mit der Entwicklung der U-Boote vom Typ XXI ändern - hatten bei dem Kampf gegen die größte Seemacht der Welt, die sich ab Dezember 1941 zudem noch auf die uneingeschränkten wirtschaftlichen Ressourcen der Vereinigten Staaten von Amerika stützen konnte, eine Aussicht auf Erfolg gehabt. Daran hatte auch der anfangs von Großadmiral Raeder bevorzugte Kreuzerkrieg nichts ändern können, mit dessen Hilfe die wenigen deutschen Seestreitkräfte bis zum Aufbau einer schlagkräftigen U-Bootwaffe beim Gegner eine Diversionseffekt erzielen sollten, um so in die Lage zu kommen, dessen Handelsverbindungen zu angreifen. Für eine solche Planung fehlte es trotz Vorhandenseins geeigneter schneller Schiffe wie zum Beispiel der Panzerschiffe der »Deutschland-Klasse« oder der Schlachtkreuzer der »Scharnhorst-Klasse« vor allem an geeigneten Basen im Ausland. Der Verlust der »Admiral Graf Spee« in der Mündung des Rio de la Plata im Dezember 1939 führte der Seekriegsleitung dieses Manko noch einmal deutlich vor Augen, und der danach erfolgte Erlass des Ob.d.M., dass ein deutsches Kriegsschiff »unter

vollem Einsatz seiner Besatzung bis zur letzten Granate, bis es siegt oder mit wehender Flagge untergeht«¹ zu kämpfen habe, blieb im Verlauf des Krieges wie ein Damoklesschwert über gerade den schweren Einheiten der Kriegsmarine hängen.

Zwar konnten sich die schweren Seestreitkräfte der deutsche Flotte ab Ende 1940 auf den französischen Hafen von Brest stützen - wobei der Schwere Kreuzer "Admiral Hipper" im Dezember 1940 den Anfang machte, gefolgt von den Schlachtkreuzern "Scharnhorst" und "Gneisenau" im März 1941 sowie von dem Kreuzer "Prinz Eugen" im Juni 1941 - der neue Stützpunkt konnte jedoch angesichts der Tatsache, dass er schon 1940 in der Reichweite britischer Bomber lag, nie der ihm von der Seekriegsleitung zgedachten Bestimmung gerecht werden. Trotz verstärkter Luftabwehrmaßnahmen im Laufe des Krieges sollte es der deutschen Kriegsmarine nicht gelingen, ihre Schiffe in Brest ausreichend gegen die britischen Luftangriffe zu schützen. Fast hilflos musste sie zusehen wie ab April 1941 ein Kriegsschiff nach dem anderen in dem vermeintlich sicheren Stützpunkt von britischen Bomben getroffen wurde, so dass ab Sommer 1941 kein schweres deutsches Kriegsschiff mehr für Operationen im Atlantik zur Verfügung stand. Einem Aufliegen in Brest entgingen die Schiffe nur durch die Unterordnung des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Großadmiral Raeder, unter den Befehl Hitlers, die Schiffe wieder nach Westen zu verlegen. Ihr Rückzug nach Deutschland im Rahmen der Operation »Cerberus« bildete den Abschluss der Nutzung des französischen Hafens Brest als Stützpunkt der deutschen Überwasserstreitkräfte.

Zurück blieben lediglich die U-Boote. Als vermeintliche Hoffnungsträger des deutschen Seekrieges konnten sie die französischen Atlantikhäfen von Brest, Lorient, Saint-Nazaire, La Pallice und Bordeaux im Schutz gewaltiger Betonbunkeranlagen nutzen, welche die Organisation Todt ab Herbst 1940 auf französischem Boden errichtete. Für die deutsche U-Bootwaffe bedeutete die Nutzung dieser Stützpunkte eine wesentliche Erleichterung auf den An- und Abmarschwegen zu den Routen der alliierten Geleitzüge im Nordatlantik, und der B.d.U. hatte sich bereits früh für einen Ausbau der Reparaturlinien in den betreffenden Häfen eingesetzt. Dennoch konnte auch die geostrategische Position der U-Bootstützpunkte die endgültige Niederlage der U-Bootwaffe ab Mai 1943 unter dem Eindruck der ständigen technischen Weiterentwicklung der alliierten U-Bootbekämpfungsmittel, den Erfolgen der alliierten Funkaufklärung und der ständig zunehmenden alliierten Luftherrschaft über Europa nicht verhindern.

Daneben war es vor allem die Frage der Instandsetzungskapazitäten, die das Schicksal der Häfen besonders beeinflussen sollte. Zwar hatte die Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven im November 1940 den Auftrag erhalten, die neu aufgestellten deutschen Kriegsmarinewerften Brest, Lorient und Saint-Nazaire mit dem erforderlichen Personal und dem nötigen Material auszustatten, es sollte ihr aber nicht möglich sein, diese in ausreichendem Maße bereitzustellen. Neben dem Rückgriff auf die deutsche Privatindustrie wie der Übergabe des Reparaturbetriebes der Kriegsmarinewerft Bordeaux an die Hamburger Großwerft Blohm & Voß oder dem Einsatz zahlreicher Betriebsangehöriger großer privater deutscher Firmen, konnte die Kriegsmarine das Problem der Arbeiterlage nur durch den Rückgriff auf die Tausende von französi-