



<http://Deutscher-Historischer-Jahrbuch.de>

- Extrablatt -

Operationsbefehl und strategische Grundkonzeption der Seekriegsleitung für das Bismarck-Unternehmen

Die Unternehmung trägt von nun an den Decknamen "Rheinübung".

I. Aufgabe:

- A. Auslaufen durch Belt und Nordsee in den Nordatlantik.
- B. Angriff auf die durch den Nordatlantik laufende Zufuhr.
- C. Nach Durchführung der Aufgabe zu B. Einlaufen in westfranzösische Häfen zur Ergänzung von Munition und Verbrauchsstoffen. Falls längere Reparaturen oder Planüberholung notwendig, nach Möglichkeit Rückmarsch in die Heimat.

II. Feindlage:

	Schlachtschiffe	Flugzeugträger	Schwere Kreuzer
Heimat	Prince of Wales Nelson und Rodney		Suffolk Berwick
Nordroute oder Kanada	King George V. Ramilles Royal Sovereign		
Gibraltar oder Westafrika	Renown Repulse Queen Elizabeth Hood viell. L-Sch.-d.	Ark Royal Furious Argus Victorious?	
Westafrika	Warspite (Heimat R-Klasse)	Formidable	York
Alexandria	Valiant Barham	Illustrious Eagle	Kent Sussex Exeter London
Übersee	U.s.w.		

III. Die eigenen Streitkräfte:

- A. Teilnehmende Streitkräfte: BISMARCK, PRINZ EUGEN. Die auf der NS (Nord-Südroute) operierenden U-Boote: vier U-Boote auf HX-Route (Halifax-Route) ab Mai, zwei Spähschiffe (GONZENHEIM, KOTA PENANG). Zwei Troßschiffe, fünf Begleittanker.
- B. Sichernde Einheiten: SPERRBRECHER 13 und SPERRBRECHER 31 von Arkona - Großer Belt.
- 5. Minensuchflottille Minengeleit durch Skagerraksperrre, vier Zerstörer als U-Boot-Sicherung.
- C. Getrennt operierende Streitkräfte: Luftaufklärung, Jagdschutz, enge Sicherung, Bereitstellung von Luftkampfverbänden, Unterrichtung der in Frage kommenden Luftverbände gemäß Befehl Gruppe Nord und West.

IV. Die Durchführung:

Die Weisungen der Gruppe Nord ordnen an, daß der Verband unter Sperrbrecher- und Minensuchschutz so durch den Großen Belt marschiert, daß er die äußere Kristiansund-Süd-Sperrlücke am 3. Operationstag um 20.30 Uhr passiert; dann mit hoher Fahrt unter U-Boot-Schutz durch Zerstörer in der tiefen Rinne entlang der norwegischen Küste läuft und am 4. Operationstag morgens in den Korsfjord (Bergen) einsteuern kann. Hier wird tagsüber geankert. PRINZ EUGEN füllt seinen Brennstoff aus einem Tanker auf. Am gleichen Tage soll

der Verband mit Dunkelwerden durch den Hjeltefjord (Nordausfahrt) wieder auslaufen, mit Sicherung durch Zerstörer mit hoher Fahrt Qu. 8787 AF ansteuern und von dort nach eigenem Ermessen weiterfahren. Die Zerstörer sind zu entlassen.

Bei geeigneter Wetterlage wird der Durchbruch durch die Enge Island-Färöer unmittelbar nach dem Ausmarsch anschließend und weit von der Islandküste abgesetzt empfohlen. Kommt ein sofortiger Durchbruch nicht in Frage, so wartet der Verband abgesetzt im Nordmeer geeignete Wetterlage ab und kann aus dem Tanker WEISSENBURG Öl ergänzen.

Aufstellung der Hilfsschiffe und deren Position für das Unternehmen:

Zwei Spähdampfer im Quadrat	AJ 64	(300 sm südlich von Kap Farewell)
Troßschiff ERMLAND	DR 16	(zwischen Azoren und Kleinen Antillen)
Troßschiff SPICHERN	CD 64	(400 sm westlich Fayal)
Begleittanker BELCHEN	AJ 26	(120 sm südlich Kap Farewell)
Begleittanker LOTHRINGEN	AJ 27	(200 sm südlich Kap Farewell)
Begleittanker ESSO HAMBURG	CD 32	(450 sm nordwestlich Fayal)
Begleittanker FRIEDRICH BREHME	DF 96	(700 sm südwestlich Fayal)

Quelle: Brennecke, Jochen: Schlachtschiff Bismarck.