

Die Zeit
POLITISCHES BUCH 37

20-1-84

Menschen, Schiffe, Schicksale

Fluchtweg über die Ostsee

In den Jahren 1944/45 wurde die Ostsee Schauplatz des größten Rettungswerkes der Seegeschichte. Das hat jetzt beschrieben und dokumentiert:

Heinz Schön: „Ostsee '45 – Menschen, Schiffe, Schicksale“; Motorbuch Verlag, Stuttgart 1983; 695 S., 64,- DM.

Auf 1081 Schiffen der Kriegs- und Handelsmarine wurden Flüchtende in westliche Häfen gebracht. Durch Bomben, Torpedos, Minen verlor allein die Handelsmarine 245 Schiffe, und 33 082 Menschen fanden den Tod in der Ostsee. Auf dem Landweg vermochten sich aus Ostpreußen, Westpreußen und Pommern etwa 500 000 Menschen zu retten. Doch zweieinhalb Millionen mußten über die See. Eine Landflucht wäre nicht mehr möglich gewesen.

Die Tragödie „Ostsee '45“ bahnte sich durch 250 sowjetische Divisionen an, die zur deutschen Ostgrenze vorrückten. Infolgedessen brach ein ganzes Land auf und floh. Viele, zumeist aus dem Raum Königsberg und dem nördlichen Ostpreußen, wählten den Weg zur Seestadt Pillau. Hier warteten schon Zigtausende auf den Weitertransport. Jedes Schiff, selbst eine Nußschale, würden sie besteigen, um fortzukommen. Wenigstens Gotenhafen, Hauptstützpunkt der Marine, hofften sie zu erreichen. Dort soll es Schiffe geben, die weiter nach Swinemünde, Flensburg, irgendwohin in den Westen fahren, raunte es am Pillauer Kai . . .

Von Ende Januar an strömen Menschenmassen auf die Dampfer „Wilhelm Gustloff“, „Hansa“, „Deutschland“ . . . auf die „Cap Arcona“, „Hamburg“. Marinehelferinnen werden im Schwimmbad des früheren Luxusdampfers „Wilhelm Gustloff“ einquartiert. Das Bad befindet sich im letzten Deck, 7 Meter unterm Wasserspiegel. Am 30. Januar, 12.30 Uhr, verläßt die „Gustloff“ im Geleit Gotenhafen. Mit über 6000 Menschen an Bord zieht sie ihren Weg durch den Schneesturm. Um 21.15 Uhr passiert sie Stolpmünde. Um 21.16 Uhr treffen das Schiff 3 Torpedos des sowjetischen U-Boots S-13. Sie reißen das Schiff auf. Die einbrechende See löst ein Chaos aus. „Schiff sinkt sehr schnell – brauchen sofort Hilfe.“ Der Funker ahnt, daß er mit seinem lädierten Gerät allenfalls das Vorausboot „Löwe“ erreichen kann. Die letzten Minuten der „Gustloff“ beginnen. Unter denen, die im Wasser treiben, ist das Besatzungsmitglied Peter Schiller. Er ahnt nicht, daß die herbeigeeilte „Löwe“ die wenigen Überlebenden der „Gustloff“ aus der See bergen wird.

„Peter Schiller“ ist das Pseudonym für den Verfasser des Buches. Als Geretteter begann er nach Kriegsende mit der Forschungsarbeit um die Ostsee 1945. Er befragte Kapitäne, Schiffsoffiziere, Flüchtlinge, Verwundete. Er wertete deutsche und ausländische Archive aus; auch die russischen standen zur Verfügung. Dem Untergang der „Gustloff“ folgen Berichte vom Schicksal der „Steuben“, der „Goya“, „Cap Arcona“ und der kleineren Schiffe, Boote, Flöße. – Ein umfangreiches Quellenverzeichnis und eine Übersicht der eingesetzten sowie der verlorenen Schiffe beschließen das Buch.

In der Liste „Spitzenleistungen deutscher Handelsschiffe“ finde ich an zweiter Stelle die Hamburger „Eberhard Essberger“ mit zwölf Fahrten genannt. Durch diese Fahrten rettete das Schiff 66 550 Schwerverwundeten, Frauen und Kindern das Leben. – Ein Kind war ich.

Esther Knorr-Anders

117889

Gedenken an die 5300 Opfer der „Gustloff“

UWE BAHNSEN, Hamburg

300 Überlebende und 100 ehemalige Besatzungsangehörige der insgesamt neun Kriegsschiffe, die am späten Abend des 30. Januar 1945 vor der pommerschen Küste an der Rettungsaktion nach der Torpedierung des einstigen Kreuzfahrtschiffes „Wilhelm Gustloff“ beteiligt waren, haben in Damp bei Eckernförde der rund 5300 Opfer der Katastrophe gedacht. Für die schleswig-holsteinische Landesregierung erklärte Sozialministerin Ursula Gräfin Brockdorff, der 40. Jahrestag des Kriegsendes müsse vor allem der Besinnung auf die Opfer dienen: „Unsere Toten des Zweiten Weltkrieges dürfen nicht zu Waisen der Geschichte werden.“

Gräfin Brockdorff, der Vorsitzende des Kuratoriums „Erinnerungsstätte Albatros – Rettung über See“, Friedrich Rohlfing, sowie Sprecher von Landsmannschaften und Vertriebenenorganisationen erinnerten daran, daß der deutschen Kriegsmarine vom 23. Januar 1945 bis zur Kapitulation mit insgesamt 509 Handels- und 281 Kriegsschiffen bei der Evakuierung von rund 2,5 Millionen Flüchtlingen und Soldaten aus den Ostgebieten „das größte Seetransportunternehmen der Geschichte“ gelang.

Während des Treffens in Damp kam es zu ergreifenden Szenen. Überlebende und Retter demonstrierten ihren Angehörigen an einem Modell der „Wilhelm Gustloff“, wie es ihnen gelungen war, dem Inferno an Bord des von drei sowjetischen Torpedos getroffenen Schiffes zu entkommen. Zu den fünf Überlebenden der Katastrophe, die aus der „DDR“ nach Damp reisen durften, gehört die 61jährige Hildegard Reum, die seit Kriegsende in Bad Liebenstein im Bezirk Suhl lebt. Sie war als Rotkreuz-Helferin zusammen mit ihrer schwerkranken Schwester und ihrer Mutter auf die „Wilhelm Gustloff“ gekommen. Beide überlebten die Katastrophe nicht.

Der damals 21jährigen Hildegard, die wie die meisten Menschen an Bord eine Schwimmweste trug, gelang es, zunächst von dem sinkenden Schiff wegzuschwimmen und sich dann an ein Schlauchboot zu klammern, in dem drei Soldaten saßen: „Wir wurden erst nach vielen Stunden gefunden, als zweimal ein Schweinwerferkegel über das Boot fuhr und eine Stimme rief: „Lebt da noch jemand?“ Es waren Männer vom Torpedofangboot TF 19. Die 21jährige wurde im Morgengrauen von dem 20jährigen Obergefreiten Karl Flettner an Bord gezogen, der heute in Hallersheim bei Mainz lebt. Beide sahen sich bei dem Treffen in Damp zum ersten Mal wieder. Karl Flettner erinnerte sich genau: „Wir haben das Mädchen warm eingepackt, haben ihr Rum eingeschenkt, und dann schlief sie ein.“

Heinz Schön, der zur Besatzung der „Wilhelm Gustloff“ gehörte und das Treffen in Damp organisierte, berichtet im Gespräch mit Journalisten von den schweren seelischen Belastungen aus den Stunden der Katastrophe, mit denen zahlreiche Überlebende auch nach 40 Jahren nicht fertig geworden seien. Das gelte zum Beispiel für die vielen Fälle, in denen die Insassen der überladenen Rettungsboote im Wasser treibende Menschen, die sich in ihrer Todesangst an die Boote klammerten, ihrem Schicksal hätten überlassen müssen, um ein Kentern und damit den Tod der bereits Geretteten zu verhindern.