

Tatjana Gräfin Dönhoff  
Rainer Berg

# DIE GUSTLOFF

Roman

BLOOMSBURY BERLIN

Alle Ortsnamen entsprechen denen der Karte des Deutschen Reiches in den Grenzen von 1937.

© 2008 Berlin Verlag GmbH, Berlin

BLOOMSBURY BERLIN

Der Roman basiert auf dem Drehbuch *Hafen der Hoffnung*.

*Die letzte Fahrt der Wilhelm Gustloff* von Rainer Berg, ausgestrahlt im ZDF.

Lizenz durch ZDF Enterprises GmbH

© ZDFE/UFA 2008

Karte: Peter Palm, Berlin

Alle Rechte vorbehalten

Umschlaggestaltung: Rothfos & Gabler, Hamburg

Gesetzt aus der Stempel Garamond durch hanseatenSatz-bremen, Bremen

Druck und Bindung: Clausen & Bosse, Leck

Printed in Germany 2008

ISBN 978-3-8270-0776-3

[www.berlinverlage.de](http://www.berlinverlage.de)

*Für Othard und Heide*



## PROLOG



## Rettungsaktion Ostsee – Die Ostsee wird Kriegsschauplatz

**A**m 1. September 1939 um vier Uhr fünfundvierzig fällt in Danzig-Westernplatte der erste Schuss des Zweiten Weltkriegs. Die Bordkanonen des Kriegsschiffs *Schleswig Holstein* feuern auf die polnischen Stellungen im Hafen. Doch nach der folgenden Besetzung Polens bleibt es bis Anfang 1944 auf der Ostsee und den Anrainergebieten relativ ruhig, denn die Haupt-Kriegsschauplätze liegen im Westen, in Afrika und seit 1941 weit im Osten, in der Sowjetunion. Auf der Ostsee sind hauptsächlich Versorgungsschiffe für das Reich unterwegs. Sie transportieren Erze, Kohle, Holz etc. aus Schweden und Finnland. Die Aktivitäten der Kriegsmarine beschränken sich hier auf Nachschub und Versorgung für die Ostfront, auf Patrouillenfahrten im Finnischen Meerbusen und das Gebiet vor dem Baltikum. In den Häfen von Gotenhafen, Pillau und Memel werden in U-Boot-Lehrdivisionen (ULD) neue U-Boot-Besatzungen ausgebildet. Ehemalige Passagierdampfer dienen ihnen als Wohnschiffe, darunter auch die Traumschiffe der Organisation Kraft durch Freude (KdF), die *Wilhelm Gustloff* in Gotenhafen und die *Robert Ley* in Pillau. Nur ein kleiner Teil der zivilen Besatzung ist zum Hafenbetrieb der schwimmenden Kasernen geblieben, die Mehrzahl ist zum Dienst an den Fronten eingezogen worden. Ersetzt werden sie durch Frauen verschiedener NS-Organisationen und Volksdeutsche, vornehmlich Kroaten und Serben.

Eine zivile Seeschifffahrt gibt es nicht mehr. Alle deutschen Reedereien haben ihre Handelsschiffe, Tanker, Schlepper samt Kapitänen und Mannschaften der Kriegsmarine als Versorgungs-, La-

zarett- und Transportschiffe oder als Hilfskreuzer zur Verfügung gestellt. Die Werften in der Ostsee, Stettin, Danzig, Elbing und Pillau, bauen und reparieren, durch den Krieg weitgehend unbehelligt, neue Kriegsschiffe für die Marine. Im Bereich der Ostsee und im Hinterland ist es ruhig, die Bewohner leben fast wie im Frieden.

Dies ändert sich Anfang 1944 schlagartig. Am 14. Januar greifen russische Armeen im Norden der Ostfront an und befreien Leningrad. Die 18. deutsche Armee wird bis auf eine Linie zwischen der Stadt Narva und dem Peipussee in Estland zurückgedrängt. Stalin verstärkt mit dem zurückgewonnenen Zugang sofort die Präsenz der Roten Flotte in der nördlichen Ostsee, Kriegsschiffe und Marineluftstreitkräfte werden aufgerüstet, U-Boote bemannt. Stalin will die Ostsee für sich erobern.

Das deutsche Oberkommando der Kriegsmarine (OKM) bleibt nicht untätig. Es wird Befehl gegeben, die Minensperren und deren Bewachung zu verstärken und zwischen Nargön und der finnischen Halbinsel Porkkala neue U-Boot-Netze auszubringen. Stalin beantwortet diese Aktionen mit Angriffsflügen seiner Luftwaffe, die im Laufe des Jahres zunehmen und viele deutsche Schiffe versenken oder beschädigen. Die Kriegsmarine muss sich immer weiter zurückziehen. Am 23. Juni erobern die Russen die finnischen Inseln in der Vyborg-Bucht, und bald drohen auch die Ostseehäfen Reval, Baltischport, Pernau, Riga, Windau und Libau von ihnen eingenommen zu werden. Das OKM schickt deshalb alle verfügbaren Schiffe und auch einige U-Boote in die Ostsee. Nach der Landung der Alliierten in Frankreich am 6. Juni 1944 sind sie in Nordsee und Atlantik kaum mehr einsetzbar, die weitere Entwicklung des Krieges kann die Marine im Westen nicht mehr wesentlich beeinflussen. Großadmiral Dönitz hofft jedoch, dass seine neuen, schnelleren U-Boote bald fertig gestellt und einsatzbereit sind, um das Blatt zu wenden. Die U-Boot-Lehrflotten in den Ostseehäfen sind für ihn deshalb unter allen Umständen zu schützen. Die Ostsee bis hinauf nach Ostpreußen muss

gehalten, der Vorstoß der Rotbannerflotte unter allen Umständen aufgehalten werden. Alle verfügbaren Marinestreitkräfte werden sofort in die Ostsee verlegt.

Doch die Lage an Land und auf See verschlechtert sich zusehends. Ende Juli gelingt es der Roten Armee, bis weit nach Litauen hinein vorzustoßen. Erst hundertvierzig Kilometer vor Memel können sie gestoppt werden. Großadmiral Dönitz erteilt dem Chef der 24. U-Boot-Schulflottille Vollmacht, die Stadt und den Hafen zu räumen, und die erste Evakuierung einer ganzen deutschen Stadt über die Ostsee beginnt. In den kommenden Wochen werden rund fünfzigtausend Memelländer mit Schiffen nach Danzig, Pillau und Gotenhafen gebracht, und auch über Land ziehen die ersten Trecks nach Süden und Westen durch Ostpreußen. Für kurze Zeit kann eine Landverbindung nach Riga zurückerobert werden, und viele Memelländer kehren zurück in ihre Stadt und auf ihre Höfe. Doch es dauert nicht lange, und die Wehrmacht kann gerade noch einen Ring von einigen Kilometern um die Stadt halten. Memel ist eingeschlossen und nur noch über die Ostsee erreichbar. Estland geht verloren, Reval, der wichtigste Marinehafen, wird abgeschnitten, und die Bevölkerung von achtundfünfzigtausend Menschen und die einundneunzigtausend Soldaten und das Kriegsmaterial von zweiundachtzigtausend Tonnen müssen ebenfalls mit Schiffen evakuiert werden. Westlich von Windau wird am 22. September der Dampfer *Moero* mit siebenhundert Verwundeten und fünfhundertdreundsiebzig Flüchtlingen an Bord von Bombern beschossen und sinkt. Sechshundertfünfundfünfzig Menschen kommen dabei ums Leben. Die *Moero* ist das erste Flüchtlingsschiff, das in der Ostsee durch den Feind verlorenght.

Ab September muss die deutsche Wehrmacht sich aus Finnland zurückziehen. Die Finnen, die bis dahin an der Seite der Deutschen gegen die Sowjetunion gekämpft haben, stellen die Kampfhandlungen ein und brechen die diplomatischen Beziehungen zu Hitlerdeutschland ab. Die Kriegsmarine evakuiert Soldaten und

Material in einer langwierigen Aktion über die Ostsee zurück ins Reich.

Die Rote Armee ist nicht mehr zu stoppen. Am 25. September verfügt Hitler die Aufstellung des Volkssturms. »Alle waffenfähigen Männer im Alter zwischen sechzehn und sechzig Jahren« müssen sich melden. Das letzte Aufgebot wird mobilgemacht. Anfang Oktober erobern die Sowjets die baltischen Inseln Moon, Ösel und Dagö, die Abwehrmaßnahmen gegen feindliche U-Boote aus dem finnischen Meerbusen sind durchlässig geworden. Von jetzt an ist der Weg für russische U-Boote mit ihren Torpedos und U-Boot-Minen in die Ostsee frei. Zusätzlich zu den Bomberangriffen und den von Fliegern abgeworfenen Minen sind sie, wie sich bald zeigen wird, eine weitere Gefahr für die Schiffsbewegungen.

Am 6. Oktober verlässt der Dampfer *Nordstern* mit sechshundert Flüchtlingen die Insel Ösel. Einen Tag später, um zehn Uhr siebenundvierzig, schlägt achtzig Seemeilen westlich von Memel der Torpedo eines russischen U-Boot in die Backbordseite des Schiffes ein. Die *Nordstern* sinkt schnell. Nur vierundneunzig Flüchtlinge werden gerettet und am Abend in Gotenhafen an Land gebracht. Die *Nordstern* ist das erste Flüchtlingsschiff, das durch U-Boot-Beschuss verlorengelht. Die Admiralität und die Kommandanten in den Ostseehäfen sind alarmiert und verstärken die Abwehrmaßnahmen im nordöstlichen Ostseegebiet. Minensucher und der Schwere Kreuzer *Prinz Eugen* werden nach Memel in Marsch gesetzt, die Geleitsicherung der Transportschiffe wird umgehend verstärkt.

Gleichzeitig muss die Kriegsmarine in die Kämpfe an Land eingreifen. Von See aus beschießen Zerstörer, Torpedoboote und die Schwere Kreuzer *Lützow* und *Prinz Eugen* die sowjetischen Stellungen an Land. Die Rote Armee kann dadurch aufgehalten werden – zumindest einstweilig. Die Verteidiger von Memel halten die Stadt und vor allem den Hafen trotz eines immer enger werdenden Ringes um die Stadt mit der massiven Feuerunterstützung

von See. Auch die Brückenköpfe in Kurland rund um die Häfen Windau und Libau können nur mit der Feuerkraft der Schiffe verteidigt werden. Der zurückgeschlagenen Kurlandarmee mit über fünfhunderttausend Mann, die sich hier gesammelt hat und verzweifelt kämpft, bleibt so der einzige offene Fluchtweg.

Ende Oktober gelingt der Roten Armee mit fünf Armeen der Vorstoß auf ostpreußischen Boden. Am 20. Oktober überrennen sie mit Artillerie und unterstützt von ununterbrochenem Bombardement ihrer Schlachtfieger die deutschen Verteidiger bis in den Raum Gumbinnen/Goldap. Die vierte Armee kann sie Anfang November und mit Hilfe der Panzergrenadierdivision »Großdeutschland« wieder aus dem Gebiet bis auf die Linie Goldap-Schloßberg zurückdrängen.

In den zurückeroberten Dörfern bieten sich Bilder unfassbaren Grauens. Die sowjetischen Soldaten haben sich, aufgestachelt durch Stalins Propagandamann Ilja Ehrenburg, an den ersten Deutschen, auf die sie gestoßen sind, grässlich ausgetobt. Frauen sind mehrfach vergewaltigt und verstümmelt, einige an Scheunentore genagelt worden, alte Männer und Kinder liegen gefoltert, erschlagen, verbrannt in den Häusern und auf den Höfen. Flüchtlingstrecks sind gnadenlos zusammengeschossen, alles Leben ist ausgelöscht worden, alles Gut geplündert oder zerstört. Beispielhaft werden die Geschehnisse im Dorf Nemmersdorf, südlich von Gumbinnen, von der NSDAP-Propaganda im Reich bekanntgemacht, sogar das Internationale Rote Kreuz, eine internationale Ärztekommision und die ausländische Presse werden eingeladen und dokumentieren das Massaker. Doch die Absicht der Partei geht nicht auf. Der Verteidigungswille der Ostpreußen wird durch das öffentlich gemachte Gemetzel nicht gestärkt, vielmehr machen sich Panik und Angst breit. Nemmersdorf wird zum Synonym für das, was jeder zu erwarten hat, vor allem die deutschen Frauen, wenn sie der Roten Armee in die Hände fallen. Hier und dort bereiten die Menschen sich, obwohl dies unter schwerer Strafe steht, heimlich auf die bevorstehende Flucht vor. Nur die

Hundertprozentigen und die Naiven glauben noch an Hitlers versprochene Wunderwaffen und den Endsieg.

Gegen Ende des Jahres wird auch die Situation auf der Ostsee immer härter und fordert mehr und mehr Opfer: Schiffe und Flüchtlinge. Die Gefahr von U-Boot-Angriffen steigt. Am 2. Dezember sinkt der kleine Dampfer *Dirschau* zwischen Libau und Danzig durch den Torpedo eines sowjetischen U-Boot, und nur zwei Tage später erwischt es die *Seeburg* in der Danziger Bucht. Dass russische U-Boote so weit nach Süden gekommen sind, scheucht auch den letzten Zweifler auf.

Luftangriffe der Royal Air Force richten zunehmend auch im Osten des Reichs Schaden an. Nachdem die Engländer Königsberg am 26. und 29. August in Schutt und Asche gelegt haben, fallen am 18. und 19. Dezember die ersten Bomben auf Gotenhafen. Sie zerstören sieben Schiffe im Hafenbecken und auf Hela-Reede, darunter auch das Schulschiff *Schleswig Holstein*, das fünf Jahre zuvor die ersten Schüsse des Krieges abgegeben hat. Die Admiralität zählt am Ende des Jahres insgesamt siebenzig Schiffe, die durch Feindeinwirkung in der Ostsee verlorengegangen sind, dazu vierundvierzig Schiffe der Handelsmarine. Ebenso viele sind schwer beschädigt oder irreparabel. Jedes Schiff, das die Häfen verlässt, muss über vorgeschriebene Wege, die sogenannten Zwangswege, fahren. Sie sind mit Bojen gekennzeichnet und werden ständig von Minensuchern geräumt.

Im Dezember verlegt Hitler sein Hauptquartier von der Wolfsschanze im Wald bei Rastenburg nach Berlin. Das Oberkommando der Kriegsmarine, die Seekriegsleitung und der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Großadmiral Dönitz nehmen Quartier in Bernau (Code: »Koralle«) und Eberswalde (Code: »Bismarck«).

Der Seetransport ist ebenfalls in Bernau untergebracht. *Seetra* heißt die Schifffahrtsabteilung der Seekriegsleitung. Sie koordiniert alle Handelsschiffe im militärischen Einsatz und die Handelsschiffe, die in der Ostsee fahren und Verwundete oder Truppen und Nachschub transportieren.

Chef der *Seetra* ist Konteradmiral Conrad Engelhardt. Er hat seit der Räumung von Reval und Riga, bei der die Schiffe auch die ersten Flüchtlinge mitgenommen haben, seine Zweigstellen in den Ostseehäfen gewarnt und ihnen mitgeteilt, dass wahrscheinlich bald mit großen Mengen von Verwundeten und Flüchtlingen zum Abtransport zu rechnen sei. Das wird als Defätismus aufgefasst, und Engelhardt gerät in bestimmten Kreisen, vor allem bei den Gauleitern Koch (Ostpreußen) und Forster (Danzig-Westpreußen), in Verruf. Doch Dönitz steht hinter ihm, begrüßt seine vorausschauende Art und billigt seine Maßnahmen. Intern diskutiert die Marineführung, wie der Transport von rund 1,5 Millionen Zivilisten plus Verwundeten und Truppen zu Beginn des neuen Jahres zu bewerkstelligen sei.

Engelhardt lässt daraufhin die Kaianlagen prüfen und ausbessern, legt Vorratslager an, lässt Kohle und Brennstoffe nach Osten transportieren. Er kratzt alle Schiffe der Handelsflotte zusammen, deren er habhaft werden kann, und ordnet an, sie mit Kojen auszustatten und die Laderäume mit Stroh auszulegen. Toiletten, Trinkwasser, Kochgelegenheiten etc. werden beschafft und eingebaut. Vor allem aber kommandiert er verlässliche, in der Handelsschiffahrt erprobte Offiziere in die Kriegsmarinedienststellen der verschiedenen Ostseehäfen. Alle diese Schiffe würden nicht ohne einen entsprechenden Geleitschutz gegen Flieger, Minen und U-Boote in Marsch gesetzt werden können. Nicht nur von der Rotbannerflotte droht Gefahr, auch die Royal Air Force wirft Hunderte Minen aus ihren Fliegern über der Ostsee und den Marschrecken der Schiffe ab. Engelhardt versichert sich bei der 9. und 10. Sicherungsdivision, die für die Danziger Bucht bis hinauf nach Kurland zuständig ist, dass ausreichend Minenräumboote und Geleitschutz zur Verfügung stehen.

Für die Wohnschiffe, die seit Jahren an den Kais liegen und von denen niemand weiß, ob die Motoren überhaupt noch laufen und wie lange es dauern wird, die Schiffe seeklar zu machen, braucht Engelhardt Kapitäne. Auf jedem der Schiffe ist zwar ein

Wohnschiffkapitän an Bord, doch das sind meistens ältere und nicht frontdiensttaugliche Männer. Was Engelhardt braucht, sind junge Fahrkapitäne, die sich in der Ostsee auskennen. Er fordert eine Liste in Frage kommender Männer von den Reedereien an, um diese Kapitäne so bald wie möglich in die Ostseehäfen auf die Wohnschiffe abzukommandieren. Mehr kann der Konteradmiral ohne klaren Befehl der obersten Marineleitung für die Evakuierung nicht tun.

Zur Jahreswende und in den ersten Januartagen machen sich die ersten Trecks aus dem Norden und Osten Ostpreußens bei minus 25 Grad und steifem Ostwind auf den Weg übers Haff, oder sie nehmen den beschwerlichen Landweg und versuchen, Pillau zu erreichen. Andere werden Tag und Nacht mit kleinen Frachtern, Kähnen, Fahrprähen, Hafenschleppern und Fischerbooten aus den Kurlandhäfen und aus Memel abgeholt. Russische Tiefflieger werfen immer wieder Bomben und feuern mit ihren Bordwaffen wahllos in die Menschenmassen in den Häfen und auf den Schiffen. An Land greifen sie – aber auch die Flieger ihrer westlichen Alliierten – immer wieder die Trecks auf den Chausseen an. In der kleinen Hafenstadt Pillau, die rund zehntausend Einwohner hat, herrscht zunehmendes Chaos. Bald sind vierzigtausend Menschen in der Stadt: Verwundete, Flüchtlinge, sich sammelnde Soldaten und ihr Tross – alles drängelt sich rund um die Kais. Die großen Wohnschiffe der Marine liegen währenddessen still im Hafenbecken I. Sie sind zur Aufnahme von Passagieren nicht freigegeben.

Die Situation auf See wird immer prekärer. Am 5. Januar sichtet ein Posten vom Flakregiment II ein U-Boot mit dem roten Stern bei Brüsterort vor der Küste Ostpreußens. Eisgang bei Temperaturen um minus zwanzig Grad behindert die Fahrtrouten, und Mitte Januar melden die Häfen über hundert Dampfer, die wegen Minengefahr und mangelnden Geleitschutzes in den Häfen festliegen.

Von Memel, Windau, Libau, Pillau und auch aus Königsberg bringen dennoch ununterbrochen kleinere Schiffe die Verwunde-

ten weiter nach Gotenhafen und Danzig und nehmen, wenn Platz ist, auch Flüchtlinge mit. Das Gedränge in den Hafenzentren wird größer und größer, bald ist die Unterbringung und die Verpflegung der vielen Menschen ein logistisches Problem für die Stadtverwaltungen und die Marine. Jede Lagerhalle, jede Schule, die Bahnhofshallen, Kinos, Versammlungsräume, Turnhallen, Garagen und Ställe sind schon jetzt überfüllt. In den Häusern drängen sich die Unglücklichen in den Hausfluren und Treppenhäusern, um sich vor der bitteren Kälte zu schützen. Die Schwerverwundeten dürfen in die Lazarette und Krankenhäuser, alle anderen Verletzten müssen in behelfsmäßigen Lagerhallen oder in Zelten auf den Verbandsplätzen versorgt werden.

Der Strom der Hilfesuchenden reißt nicht ab. Immer mehr erreichen die Hafenzentren über See und zunehmend auch über Land.

In den Hafenschuppen sind Verpflegungsstellen und Auffangstationen eingerichtet, vor denen die Flüchtlinge in langen Schlangen warten und irgendwann eine Suppe oder ein Stück Brot erhalten. Milch gibt es in geringen Mengen nur für Kleinkinder und Säuglinge.

Nach Gotenhafen und Danzig kommen ab Mitte Januar Flüchtlinge aus Ostpreußen auch per Bahn. Kaum ausgestiegen, streben sie alle zum Hafen, jeder will ein Schiff erwischen, das ihn weiter nach Westen bringt. Das sei, so glauben sie, der sicherste und schnellste Weg. Über Land und zu Fuß hundert, ja vielleicht tausend Kilometer zurückzulegen, erscheint den Meisten in dieser Witterung völlig unmöglich.

Im Hafen von Danzig und Gotenhafen, mit insgesamt vierzehn Kilometer langen Piers der größte Ostseehafen, liegen gleichzeitig hunderte Schiffe, die helfen könnten, Pillau und Königsberg zu räumen. Aber sie liegen fest. Es gibt keine Anweisung der Partei und des Marineoberkommandos, Flüchtlinge unterzubringen oder zu transportieren. Im Gegenteil. Flucht steht unter Todesstrafe, und vielerorts sind Menschen, die trotzdem geflohen sind, zur Abschreckung auf Marktplätzen, an Alleebäumen und

Straßenkreuzungen aufgehängt worden. Nur aus den grenznahen Gebieten dürfen die Menschen losfahren, offiziell heißt das aber nicht »flüchten«, sondern »räumen«, sie sollen die Wehrmacht bei ihrem Kampf nicht behindern. Verstärkung gibt es keine. Adolf Hitler hat entschieden: »Dort kann ich noch Boden verlieren, im Westen nicht. Der Osten muss sich selber helfen.«

Am 10. Januar entschlüsselt die deutsche Abwehr an der Ostfront Funksprüche der russischen Generalität, die keine Zweifel offenlassen: »Es bleibt bei alter Einladung. Festbeginn 13. früh, Musik komplett. Tänzer ausgeruht und unternehmungsfreudig.« Und die Antwort: »Danke für die Einladung. Werde mich pünktlich wie besprochen beteiligen. Auf Wiedersehen in Berlin.«

Dann beginnt in der Nacht zum 13. Januar auf der gesamten Länge der Ostfront der Angriff der Roten Armee. Stundenlang feuern Geschütze aller Kaliber auf die deutschen Stellungen, und dann stürmt die Rote Armee mit zweihundertfünfzig Divisionen und Tausenden Panzern los, unterstützt von Kampfflugzeugen. Für die Bevölkerung Ostpreußens gibt es kein Halten und keine Parteibefehle mehr. Überall heißt es nur noch: »Die Russen kommen«, und zweieinhalb Millionen Ostpreußen machen sich panisch zu Fuß, mit Schlitten, Kinderwagen oder zu Pferd auf die Flucht. Für viele sind die Häfen von Königsberg, Pillau und Elbing das Ziel. In nur einer Nacht verzehnfachen sich die Menschenmassen in den Häfen Ostpreußens, und noch immer dürfen die großen Schiffe offiziell keine Flüchtlinge transportieren. Die von Dönitz und Engelhardt befürchtete Situation ist da: Hunderttausende warten in den Häfen und müssen nach Westen abtransportiert werden. Und es werden stündlich mehr.

Endlich, am Sonntagmorgen, dem 21. Januar, trifft der ersehnte Befehl aus Berlin in den Ostseehäfen ein. Großadmiral Dönitz persönlich ordnet unter dem Codewort »Hannibal« an: »Die Häfen der Danziger Bucht sind von den beiden Unterseeboot-Lehrdivisionen aufzugeben.«

Die Unterseeboot-Lehrdivisionen sind umgehend in die Häfen

der Lübecker Bucht zu verlegen, wo die Ausbildung schnellstmöglichst fortzusetzen bzw. abzuschließen ist. Auch die bereits ausgebildeten U-Boot-Besatzungen, die Marinehelferinnen und das Werftpersonal sind im Rahmen der Absetzbewegungen auf die Schiffe zu verladen und nach noch zu bestimmenden westlicheren Ostseehäfen zu verlegen. Die ausgebildeten U-Boot-Besatzungen sind dort auf neuen U-Booten einzusetzen.

Von diesem Befehl werden betroffen: Die zwei Unterseeboot-Lehrdivisionen in Danzig-Gotenhafen und Pillau, die in diesen Häfen stationierten Unterseeboot-Flottillen, einschließlich aller ihrer Boote, Zielschiffe, Torpedofangboote und der großen Wohnschiffe *Wilhelm Gustloff*, *Hansa*, *Hamburg* und *Deutschland*.

Für die einzelnen Schiffe in Danzig-Gotenhafen gelten folgende Anweisungen: Das gesamte Lehrmaterial der zwei Unterseeboot-Lehrdivisionen ist auf die *Hansa* zu verladen, die auch das Offizierskorps aufnimmt und ca. 3000 Flüchtlinge.

Die *Wilhelm Gustloff* nimmt außer den Angehörigen der II. Abteilung der 2. U-Boot-Lehrdivision, den Marinehelferinnen und einer bestimmten Anzahl Schwerverwundeter, deren Abtransport auf dem Seeweg dringend notwendig erscheint, nach den von der Gauleitung Danzig-Westpreußen erlassenen Richtlinien die »nichtkampffähige« Bevölkerung aus dem Raum Gotenhafen-Danzig auf sowie noch in Gotenhafen befindliche Flüchtlinge aus Ost- und Westpreußen. Für die Zivilbevölkerung, die mit der *Wilhelm Gustloff* abtransportiert werden soll, sind nach den Anweisungen der NSDAP-Gauleitung besondere »Fahr-Ausweise« in doppelter Ausfertigung auszugeben. Die Ausgabe dieser »Ausweise« obliegt der Kreisleitung der NSDAP in Gotenhafen, die hierfür im Stadtgebiet besondere Ausgabestellen einrichtet. Mit der Ausgabe der »Fahr-Ausweise« ist unverzüglich zu beginnen.

Soweit vorhandener Laderaum auf den Dampfern *Hamburg* und *Deutschland* für Marineangehörige der U-Boot-Ausbildungseinheiten und U-Boot-Flottillen einschließlich Begleitpersonal

und Marinehelferinnen nicht benötigt wird, ist jeder verfügbare Raum für den Flüchtlingstransport zu räumen und freizugeben. Die Belegung der Schiffe mit Flüchtlingen hat ebenfalls nach den Anweisungen der Gauleitung der NSDAP zu erfolgen. »Mit allen erforderlichen Vorbereitungsarbeiten soll in den beiden Häfen und auf allen genannten Schiffen sofort begonnen werden!«

Für die großen Wohnschiffe hat Dönitz sogar Passagierzahlen festgesetzt:

- ... 3000 Menschen auf die *Hansa*
- 5000 Menschen auf die *Hamburg*
- 6000 Menschen auf die *Deutschland*
- 6000 Menschen auf die *Wilhelm Gustloff*.

Der wichtigste Satz für die Flüchtlinge ist: »Soweit vorhandener Laderaum ... nicht benötigt wird, ist jeder freie und verfügbare Raum für den Flüchtlingstransport zu räumen und freizugeben.« Endlich kann Konteradmiral Engelhardt den Abtransport der Millionen über die Ostsee in Gang setzen. In aller Eile beginnen die Besatzungen der Wohnschiffe, Zielschiffe, Dampfer und Frachter, ihre Schiffe seeklar zu machen.

Am 22. Januar gibt Adolf Hitler den Befehl zur Räumung von Memel, zwei Tage später erlaubt Gauleiter Koch die Räumung von Königsberg. Erneute Schübe Verzweifelter, durchweg Frauen, Kinder und Alte, erreichen Pillau, »das Tor zur Freiheit«, sammeln sich wartend im Hafen oder setzen auf die Nehrung über, dem Streifen Land zwischen Haff und Ostsee, und gehen, fahren, schleppen sich nach Süden, Richtung Danzig und Gotenhafen. Dort warten, hoffen Hunderttausende auf ein Schiff, das sie nach Westen mitnimmt. Am 24. kommen dringende Forderungen nach Schiffsraum für Flüchtlinge und Verwundete aus Königsberg und Pillau, und einen Tag später, am 25. Januar um achtzehn Uhr, startet der erste große Transport. Die *Robert Ley*, *Pretoria*, *Ubena* und die *Duala* werfen die Leinen los und verlassen Pillau mit zweiundzwanzigtausend Menschen an Bord. Am gleichen Tag le-

gen in Königsberg die *General San Martin*, *Der Deutsche* und die *Emden* ab, Letztere muss wegen eines Maschinenschadens von einem Eisbrecher geschleppt werden. Jeder freie Platz ist ausgefüllt. Sogar auf den Decks, in beißendem Wind und klirrender Kälte, stehen die Menschen Körper an Körper. Bis Ende Januar legen einundsechzig Schiffe aus Pillau und einunddreißig aus Königsberg ab und bringen ihre unglückliche Fracht gen Westen. Die meisten zunächst über die Bucht nach Danzig und Gotenhafen oder Swinemünde, um gleich wieder zurückzufahren.

Dort warten die Flüchtlinge wieder auf Schiffe, die sie weiter nach Schleswig-Holstein oder Dänemark bringen sollen, fort aus der gefährvollen Kriegszone, weg aus ihrer angestammten Heimat. Eines der Schiffe, das größte und imposanteste, auf das die Menschen hoffen, liegt in Gotenhafen-Oxhöft im Hafenbecken IX. Es ist die *Wilhelm Gustloff*.

Am 25. Januar öffnet auch dieses frühere Kraft-durch-Freude-Traumschiff endlich die Tore und beginnt mit der Einschiffung von Flüchtlingen.