

Die Schiffskatastrophe vom 3. Mai 1945 in der bundesdeutschen Presseberichterstattung

Die Presseberichterstattung über die irrtümliche Bombardierung der Schiffe „Cap Arcona“ und „Thielbek“ durch die britische Luftwaffe am 3. Mai 1945 in der Lübecker Bucht vor Neustadt war in den ersten Jahren der Nachkriegszeit stark von den Erinnerungen Überlebender geprägt. Sie beschränkte sich meist auf den Lübecker Raum, wo das Ereignis noch vielen Menschen gegenwärtig war.

In den folgenden Jahren gerieten die Ereignisse immer mehr in Vergessenheit, bis sie 1983 durch eine Serie im „Stern“ wieder eine große Öffentlichkeit erreichten.

Die von Axel Springer herausgegebene Zeitschrift „Kristall“ ging 1948 aus den „Nordwestdeutschen Heften“ hervor. In den 1950er- und 1960er-Jahren gehörten der Redaktion mehrere ehemalige NS-Ideologen an, die immer wieder geschichtsverfälschende „Erinnerungsberichte“ aus dem Zweiten Weltkrieg veröffentlichten.

1948 wurde in der Zeitschrift in mehreren Ausgaben über die „Cap Arcona“ berichtet, zunächst über die letzte Fahrt des Schiffes mit mehreren Tausend Flüchtlingen von Gdynia (Gotenhafen) nach Neustadt in Holstein, dann über die Bombardierung des Schiffes am 3. Mai 1945. Im Stile eines reißerischen Sensationsberichts wurden die KZ-Häftlinge als „menschliche Wracks aus den Gluthöllen eines satanischen Regimes“ bezeichnet. Der Autor zitiert über weite Strecken aus einem Erinnerungsbericht des Überlebenden Erwin Geschonneck. Den Berichten wurden Unterwasserfotos zur Seite gestellt, die ein eigens engagierter Taucher vom Wrack der „Cap Arcona“ aufgenommen hatte. Sie sollten den Schauwert der Artikelserie offenbar noch erhöhen.

Aus: Kristall. Nordwestdeutsche Hefte für Unterhaltung und Wissen, Heft 14 (Titelseite) und Heft 16 (Artikel), nicht datiert [1948].

Kristall

Nr. 14 • 40 Pf.

Entlarvung des Schwindlers
HANUSSEN

NORDWESTDEUTSCHE HEFTE FÜR UNTERHALTUNG UND WISSEN



u. Universitäts-
Bibliothek Hamburg

Cap Arcona — das Schiff der Verlorenen

KRISTALL schickt einen Taucher zum Wrack des Riesendampfers

CAP ARCONA

Das Schiff der Verlorenen

IN TATSACHENBERICHT NACH AUSSAGEN DER ÜBERLEBENDEN VON JOHANNES UHLMANN

Frachter fahren traveabwärts mit einer Ladung, wie sie bisher noch niemals aus Lübeck herausgebracht worden ist. Der Zug der Häftlinge ins Ungewisse hat begonnen. Am Tag vor der Abfahrt sind die Schwerkranken, die eher nicht transportfähig waren, an Bord getragen worden. Sie liegen in dem Laderaum und stöhnen.

Währenddessen gleiten die Frachter an Hotels und Ferien-Pensionen von Ravensand vorbei. An Backbord sind die Badeorte der Lübecker Bucht: Tendorf, Timmendorfer Strand, Scharnitz. Stätten des Luxus und der Lebensfreude! Und nun schiebt sich das Bild eines Schiffes immer größer in den Blick der Frachter: Die „Deutschland“, wie sie herum wimmelt es von kleinen Kriegsfahrzeugen, Minenräumbooten und U-Booten.

Die Fahrt der Frachter geht weiter. Ein km nördlich der „Deutschland“ liegt die „Cap Arcona“. Am 23. April legt das Motorschiff „Athen“ zum erstenmal an der „Cap Arcona“ an. Es will die Häftlinge übergeben.

Es tritt etwas Unerwartetes ein. An Deck der „Cap Arcona“ steht ein Mann, der sich weigert, die Häftlinge an Bord zu nehmen. Ein von der SS befehligter Marsch wird von Kapitän Bertram, dem Kommandanten des Luxusdampfers, abgelehnt. Drei Tage lang versucht die „Athen“, ihre Fracht loszuwerden. Drei Tage lang vergeblich.

Was sich während dieser drei Tage im Untergrund abspielt, ist bisher noch

nicht völlig klar geworden. Die Matrosen erzählen sich an der Back und in den Kojen: „Unser Kapitän ist mit dem Fahrrad nach Hamburg gefahren.“ Dort will er mit den zuständigen Behörden verhandeln, daß er die Häftlinge nicht aufzunehmen braucht. Es geht um sein Schiff. Mit Tausenden von Häftlingen an Bord würde es sehr leiden. Von einem Befehl, das Schiff zu versenken, weiß der Kapitän nichts.

Der Protest des Kapitäns bleibt erfolglos. Am 26. April gehen die ersten Häftlinge an Bord der „Cap Arcona“. Nach Jahren laufen sie zum erstenmal wieder über einen Teppich. Sie schlurfen vorbei an den kleinen Kostbarkeiten, die dem Schiff geblieben sind. Die Füße der Häftlinge feiern ein Fest. Aber es ist ein grausames Fest, ein Fest, das den Menschen an sein Unglück erinnert. Der Spiegel, der bis zum Boden reicht, zeigt plumpe Holzschuhe, zerletzte Lappen, darüber eine gestreifte Hose, eine gestreifte Jacke und das Zeichen der Verfolgten darauf...

Nun reißt der Strom nicht mehr ab. Innerhalb dreier Tage werden etwa 4700 Häftlinge auf der „Cap Arcona“ untergebracht und 2600 auf der „Thielbeck“, einem dicht neben der „Cap Arcona“ liegenden Frachter. 2000 bleiben auf der „Athen“. Die „Deutschland“ wartet vergebens auf Häftlinge aus Sachsenhausen und Ravensbrück.

Die Nerven der Häftlinge sind zum Zerreißen gespannt. Jemand bringt die Nachricht mit, im Schiffs-Rumpf sei eine Sprengladung verborgen. Und Ma-

trosen erzählen, daß irgendwo zwei Boote liegen, die bis oben hin mit Sprengstoff beladen sind. Sie sollen an beiden Seiten der „Cap Arcona“ festgemacht werden.

Das können Gerüchte sein; denn jede Besatzung mußte während des Krieges eine Möglichkeit haben, ihr Schiff nach dem Verlassen zu sprengen. Aber wer weiß das? Vielleicht ist es besser, auch jetzt noch einen Befreiungsversuch zu wagen. Geschonnek, André und andere Widerstandskämpfer stecken die Köpfe zusammen. Sie halten Rat, während in der Umgebung der „Cap Arcona“ Nacht für Nacht die U-Boote von ihren Besatzungen in die Luft gesprengt werden. Doch die Pläne auf der „Cap Arcona“ werden von einem Ereignis überholt, das der erschütternde Bericht Geschonneks nun schildern soll.

Der Untergang

Es ist die Nacht zum 3. Mai 1945. Unsere Lage wird von Stunde zu Stunde bedrohlicher. Ich schreie von einer Detonation in unserer Nähe auf. Die Marine versenkt die vor Neustadt liegenden U-Boote. Der Morgen kommt und mit ihm die Ungewißheit. Was wird unser Schicksal sein?

Mit einigen Kameraden bespreche ich unsere Situation. Wir sind entschlossen zu handeln, bevor die „Cap Arcona“ mit ihrer Menschenfracht in die Luft geht. Der Kapitän, zu dem wir eine Verbindung hergestellt haben, versucht uns hinzuhalten. Er hat Angst vor der SS und den Russen. Er läßt uns durch Mittelsmänner bedeuten, wir möchten Ruhe bewahren und nichts unternehmen. Er würde das Schiff den Engländern übergeben.

Geräusch von Flugzeugmotoren. Ich versuche, an Deck zu kommen. Die SS treibt mich wieder hinunter; kein Häftling darf sich oben zeigen.

Die „Athen“, die mit 2000 Häftlingen an Bord in der Nähe ankert, setzt plötzlich eine weiße Flagge, gibt Dampf und nimmt Kurs auf Neustadt. Wir müssen sofort das gleiche tun und den Kapitän mit Gewalt dazu zwingen. Eine Staffel Jagdbomber überfliegt uns. Mit einigen Kameraden lassen wir weiße Decken aus den Kajütenfenstern heraushängen.

Ein Krachen und gleich darauf ein Zittern. Mittschiffs sind mehrere Bomben gefallen. Ich stürze auf den Gang hinaus. Die Schiffsgänge sind voller Rauch, Verwundete schreien. Die verstörten Gefangenen rennen zu den Treppen. Panik! Der Bananen-Bunker ist voller Russen, sie können nicht mehr nach oben. Auch das Krankenrevier mit 600 Häftlingen ist von den Treppenaufgängen abgeschnitten.

Ich versuche, vom Vorderschiff durchzukommen. Die vor Angst halb wahnsinnigen Menschen drängen nach oben. Einige werden zu Boden gerissen und

von den Nachdrängenden überrannt. Hier ist es ruhig. Kein Rauch. Der Wind kommt von vorn, die Sonne scheint. Wieder kreisen die Bomber in der Nähe. Kommen sie noch einmal?

Die „Thielbeck“, mit 2600 Gefangenen an Bord, liegt 300 Meter von uns entfernt. Sie brennt lichterloh und sinkt rasch. Die See ist ringsumher voller Menschen. Fünf Kilometer ist die Küste entfernt. Soll ich schwimmen?

Ich sehe ganz deutlich den Kirchturm von Neustadt und springe ins Wasser. Es ist verdammt kalt. Nach einigen Metern drehe ich mich um. Ein grausig schöner Anblick: der 22 000 t-Dampfer steht in hellen Flammen. Die Rettungsboote brannten gleich zuerst, Schwimmwesten oder Schwimmgürtel waren nur für die Schiffsmannschaft vorhanden. Um mich herum ist das Wasser voll treibender Menschen.

Ich höre Schüsse. Es sind Küstenfahrzeuge der Wehrmacht. Mariner schießen auf schwimmende Häftlinge. Nur Menschen in Uniform werden aus dem Wasser gefischt. Werde ich die Entfernungen bis zur Küste durchhalten? Oder trifft mich eine Kugel, wo schon die Freiheit winkt?

Ich drehe mich um. Vielleicht ist es sicherer, die weiteren Ereignisse auf der „Cap Arcona“ abzuwarten. Eine schwarze Rauchfahne zieht vom Mittelschiff bis über das Heck.

Mit kräftigen Stößen schwimme ich wieder auf das Vorderschiff zu und halte mich an der herunterhängenden Ankerkette fest. Keine Rettung in Sicht. Vielleicht kann man dort oben warten. Worauf? Auf Rettung? Ich weiß es selber nicht.

Es gelingt mir nicht gleich, an Deck zu kommen. Eine Stunde vergeht, ich stehe bis zum Bauch im Wasser. Wie eine große Traube hängen die vor Kälte halberstarrten Häftlinge an der Kette. Endlich krieche ich durch das Ankerspill nach oben. Entsetzt steht in den Gesichtern der Menschen, die sich hier vorn vor den Flammen geflüchtet haben. Die Treppe, die aus dem Schiffsinnern auf das Vorderdeck führt, ist unter der Menge der anstürmenden Menschen zusammengebrochen. Mit Stricken ziehen wir hoch, was wir können.

Plötzlich schlagen Stichflammen hoch. Der trockene Boden des Schiffsganges hat Feuer gefaßt. Ein schreiender Menschenbrei inmitten von Rauch und Flammen. Wir müssen das Rettungswerk aufgeben.

Einige SS-Leute, die sich nach vorn retten konnten, werden zu Boden geschlagen und über Bord geworfen. An mir vorüber stürzt der Kapitän der „Cap Arcona“, die Schwimmweste um die Hüften. Mit gezogener Messer bahnt er sich einen Weg.

Jemand ruft meinen Namen. Man bringt mich zu einem Mann, dem beide Beine abgerissen sind. Es ist — André. Er fleht mich an, ihm zu helfen. Langsam verrinnt das Leben aus seinen Beinastümpfen. Mein alter Kumpel Schiefel-



Die Schiffsgänge sind voller Rauch. Die verstörten Gefangenen rennen zu den Treppen



Wie eine große Traube hängen die vor Kälte halberstarbten Häftlinge an der Ankerkette

Zerhnungen:
Illustration / Gerd Kleutze

bein, ein 55jähriger Berliner Antifaschist, seit 1933 in den Händen der SS, liegt in einer Ecke. Hände und Gesicht sind völlig verbrannt.

Ich kann das alles nicht mehr mit ansehen. Man muß doch etwas tun! ... Die Stichflammen dringen wie von einem Blasebalg angetrieben aus dem großen Treppenloch. Dazwischen Explosionen von Öl oder Munition aus dem Innern. Vielleicht geht der ganze Kahn mit uns in die Luft. So nahe der Freiheit sollen wir hier kläglich umkommen? Seit Jahren habe ich auf diesen Tag gewartet. Waren alle durchstandenen Leiden und Opfer sinnlos?

Die Schiffsplanken, auf denen wir stehen, werden immer heißer. Im weiten Umkreis kein rettendes Schiff zu sehen. Dann und wann ein einsames Flugzeug. Auf einmal fängt der Horizont an, etwas schief zu werden. Instinktiv klammere ich mich an die Reling. Kommt jetzt das Ende?

Innerhalb einiger Minuten hatte sich die 'Cap Arcona' auf die Seite gelegt. Ich blicke nach unten. Einige hundert Menschen, die sich nicht festhalten konnten, werden von den Strudeln in die Tiefe gerissen. Neben mir hängen noch ein paar Glückliche an der Reling. Wird das Schiff weiter sinken, wird es sich drehen? Vorsichtig setze ich mich auf die großen Messing-Buchstaben der 'Cap Arcona'. Das Schiff bleibt ruhig auf der Seite liegen, nur eine Seite des Rumpfes ragt 3 bis 4 Meter über die Wasseroberfläche. Ich taumle über die Breitseite des Schiffes. Gerettet? Kein Schiff ist weit und breit. Trotzdem scheint die Situ-

ation hoffnungsvoller. Aus den Öffnungen zischt und dampft es. Durch ein Bullauge ragt der festgeklemmte verbrannte Körper eines Menschen.

Ich lege mich in der Nähe der Schiffsspitze erschöpft auf den Bauch. Hier sind die Schiffswände nicht so heiß. Meine Zähne klappern vor Kälte, Hände und Füße sind voller Brandwunden. Ich bin barfuß, meine Hose ist versengt und zerrissen. Einige Überlebende finden sich auf dem Schiffswrack zusammen. Die meisten sind verwundet, alle erschöpft. Eine Frau ist darunter, eine SS-Helferin. Ihr geschieht nichts.

Was geht an der Küste vor? Das ist die bange Frage, die mich bewegt. Es wird langsam dunkel. Zwei Boote kommen von Neustadt und nehmen uns auf. Die Küste ist in der Hand der Engländer. Wir sind frei.

Viele von denen, die ans rettende Ufer schwimmen wollten, sind in dem eiskalten Wasser der Ostsee erstarrt. Viele wurden erschossen, bevor sie den Fuß an Land setzen konnten. In der Todesangst kämpften die Menschen im Wasser um jeden treibenden Balken. Fünf Kilometer vom Strand entfernt brannte die 'Cap Arcona' wie eine Fackel. Dann legte sie sich auf die Seite und glühte im Wasser aus.

Im Süden der 'Cap Arcona', zum Greifen nahe, riß die 'Thielbeck' fast alle Häftlinge in die Tiefe. Sie waren in vier Laderäumen untergebracht, von denen je zwei übereinander lagen. Aus jeder Luke führte nur eine schmale Leiter an Deck. 20 Minuten nach dem Angriff war

von der 'Thielbeck' nichts mehr zu sehen. Weiter im Süden die 'Deutschland'. Sie war das einzige der großen Schiffe, das ohne einen Menschen unterging. Die Besatzung des Schiffes konnte sich retten.

Wer von den Häftlingen das Ufer erreicht hatte, wurde von Marineschülern der U-Boot Schule ins Wasser zurückgetrieben, wenn er nicht deutsch sprechen konnte. Deutsche Häftlinge wurden an eine Hauswand gestellt und mußten, mit den Händen im Nacken, das Gesicht der Wand zukehren. Hinter ihnen erhoben sich die Mündungen der Gewehre. Eine solche Gruppe entging dem Erschießen nur dadurch, daß im letzten Augenblick ein junger Ingenieur-Offizier dazwischensprang. Englische Panzerspähwagen befreiten die wenigen Überlebenden.

Es sind Zahlen-Angaben über die Opfer und die Überlebenden der Katastrophe im Umlauf, die jeder Grundlage entbehren. Danach wird behauptet, daß 6700 Häftlinge, 300 Marine-Soldaten, 80 Besatzungs-Mitglieder und 74 SS-Wächter an Bord der 'Cap Arcona' gewesen seien. 230 Menschen, davon 205 politische Häftlinge, hätten den Untergang überlebt. Tatsächlich befanden sich auf der 'Cap Arcona' beim Untergang etwa 4700 Häftlinge, auf der 'Thielbeck' etwa 2600. 4500 davon waren politische Häftlinge. Etwa 300 Häftlinge wurden gerettet. Dazu kommen noch die rund 2 000 Häftlinge von der 'Athen', die vor der Katastrophe in Neustadt einlief. Die Zahl der Marine- und SS-Mannschaften



Erwin Geschonck hing mit an der Ankerkette. Er berichtet von dem Untergang der 'Cap Arcona'

Foto: Rosemarie Clause

konnte ebensowenig festgestellt werden wie die Zahl ihrer Überlebenden. Wer von den SS-Angehörigen sich retten konnte, suchte am Strand sofort das Weite und ist von keiner Stelle erfaßt worden.

Mit dem Todesschrei von 7000 Menschen endete der letzte Akt der Tragödie 'Deutschland'. An dem Tage, an dem alle politisch verfolgten Menschen befreit werden sollten, brachte ihnen ein unglückseliger Zufall den Tod.

Die Flammen der 'Cap Arcona' und die Wogen der Ostsee schlugen über ihren Hoffnungen zusammen ...

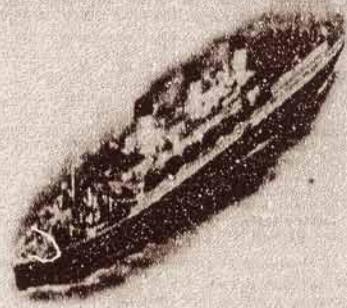
Ein Bericht in der kommunistischen „Hamburger Volkszeitung“ ließ ebenfalls Überlebende zu Wort kommen. Dabei stand weniger die Katastrophenfaszination im Vordergrund als die politische Forderung nach einem „einheitlichen, demokratischen, antifaschistischen Deutschland“.

„Hamburger Volkszeitung“ vom 7./8. Mai 1949.

Die Katastrophe auf der „Cap Arcona“

Aus ANIAS des Jahrestages der Anfang Mai 1945 mit der „Cap Arcona“ und der „Thielbeck“ untergegangenen 1200 gefangen gehaltenen Gegner des Nazi-Regimes in der Lübecker Bucht lebten wir unsere Erinnerung an diese Katastrophe. Der internationalistische Befreiungstag in Hamburg gilt auch ihnen, die am Tag der Befreiung Hamburgs vom Nazijoch den Tod fanden.

Zu dem Stolz des Hamburger Hafens gehörten einst die 14 000 Brutto-Register-Tonnen großen Motorschiffe „Monte Rosa“ und „Monte Pascoal“ der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrt-Gesellschaft. Doch an Größe übertraf sie der Dampfer „Cap Polonia“ mit seinen 21 000 BRT, ein mit Ölfeuerung ausgerüstetes Schiff, mit dem man eine dreiwöchige Nordlandreise für 2600,- Mark oder sich bequem für 400,-,- Mark machen konnte. Mit der im Jahre 1927 auf der Werft Blohm & Voß erbauten „Cap Arcona“ erwarb die Gesellschaft ein Passagierschiff, das an Luxus nichts zu wünschen übrig ließ. Über Größe und Leistungsfähigkeit sprachen die Ziffern: 27 500 BRT, 206 m Länge, 26 m Breite, 24 000 PS, 20 Knoten Geschwindigkeit. Die Baukosten betrugen 25 Millionen Mark und lassen die Ausstattung des Schiffes ahnen. Was die Einrichtung von Wohnkabinen, Speisesälen, Rauchsalon, Hallen und Festsaal, des Wintergartens, der Kinderpielzimmern, des Schwimmbades und des Sportdecks den reichen Passagieren an Luxus bot, widerspiegelte andererseits hohe deutsche Technik und Arbeiterfeld.



Das schwimmende Luxushotel diente nicht der Kräftesammlung und der Freude für die, die es erbaute. Für sie wurden Truppentransportschiffe erbaut, die man „Kraft durch Freude-Schiffe“ nannte. Das Naziregime in kriegerischer Bedrängnis, wußte mit der „Cap Arcona“ bei ihrem gewaltigen Ölverbrauch nichts mehr anzufangen. Sie lag jahrelang vertaut im Inva-

stunshafen Gdingen, dem Verfall preisgegeben, als im Januar 1945 zwangsäufig Befehl zum Aufbruch gegeben wurde. Der siegreiche Vormarsch der Sowjetarmeen machte vor Gdingen nicht Halt, die Sieger blieben dem Feind auf den Fersen. Zum ersten Mal transportierte die „Cap Arcona“ Menschen der Not und des Elends. Opfer nationalsozialistischer Wahnsinn, 10 000 Flüchtlinge aus Ostpreußen wurden ihre Passagiere. Es war keine Luxusreise. Und sie war so ebenfalls nicht, wenn das Schiff Verwundete nach Dänemark führte, wo die Zerschundenen den Anblick der deutschen Bevölkerung entzogen waren. Mitte April 1945 läßt die Diktatoren den teuflischen Plan, das Schiff, einem schwimmenden Sarg gleich, mit KZ-Häftlingen aus Neugamme zu beladen. Mit 3000 verhungerten Häftlingen an Bord lag die „Cap Arcona“ Ende April in der Lübecker Bucht auf der Höhe von Neustadt. Noch zwei weitere Dampfer gesellten sich ihr zu. Die „Thielbeck“ mit etwa 2500 und die „Athen“ mit 2000 Häftlingen an Bord. Nicht

weit entfernt lag ein 22 000 t-Lazarettsschiff. Was kommen mußte und beabsichtigt war, kam. Nachdem am 2. Mai die Schiffe aus der Luft geachtet waren und englische Flugzeuge die Bucht überflogen hatten, setzte am 3. Mai die Bombardement ein. Keine weiße Flagge wurde respektiert. Mit hochexplosiven Raketenbeschossen angriffen, stand die „Cap Arcona“ bald in Flammen. 5000 wehrlose Sklaven kämpften um ihr Leben. Das Gleiche vollzog sich auf der „Thielbeck“, die kenterte und unterging. Auch das Lazarettsschiff brannte aus. Von den grauenhaften Vorgängen auf der „Cap Arcona“ berichtete die bürgerliche Presse. „Die Flammen schlagen nunmehr auch aus den Bullaugen, aus denen noch trimer Ströme nackter, zum Teil brennender Menschen quellen... In weiter Ferne werden einige dunkle Punkte sichtbar, die sich schnell nähern. Es sind Motorboote der Kriegsmarine. Laut rufend schwenkt der Zweite Offizier (von der „Cap Arcona“) seinen Arm. Sie brausen vorbei...“

Ein Überlebender berichtet „Die brennende ‚Cap Arcona‘ war die Hölle“

Eine kleine, unscheinbare Taschenuhr hängt an der Wand. Ihre Zeiger stehen genau drei Minuten nach einhalb vier Uhr. Daneben ein Bild der „Cap Arcona“: majestätisch und stolz im leuchtblauen Meer. Häftling Müller, Nr. 6387 aus Neugamme, sprang am 3. Mai 1945 genau 3 Minuten nach einhalb vier Uhr mit dieser Uhr vom Bug der „Cap Arcona“ 18 m in die Tiefe. Und heute vermag er nur noch in kargen Worten das Grauenhafte dieser Tragödie in der Neustädter Bucht zu schildern. Jeder Satz, den der Mann mit dem energischen braunen Gesicht spricht, ist ein Ringen um die Wahrheit der Geschehnisse. Denn hier, wo in letzter Minute, im Herzen schon den glimmenden Funken einer glücklichen Hoffnung auf Rettung, tausende Kameraden unter seinen Augen noch den Tod fanden, stellt er die Frage der Schuld an diesem Mord: Präzise, genau und ohne jedes Pathos. Er weiß sehr wohl Bericht um Bericht zu sondern, nach Zweck, Verschleierung und Propaganda.

Da stand er am 3. Mai 1945 um die hohe Mittagssunde am Bug der „Cap Arcona“ und schaute hinüber aus Land, das endlich, endlich nach Jahren qualvollen vergeblichen Hoffens jeden Augenblick, jede Sekunde frei sein konnte. Schon flüchteten die geschlagenen Haufen der hitlerischen Wehrmacht planlos nach Norden, als plötzlich Motorengeräusche anschwellen. Eingepfercht, dicht an dicht, lagen die 5000 Gefangenen, darunter auch einige Frauen und Kinder im Innern des mächtigen Schiffes. Seltsamer Kontrast der dicken Teppiche und mannshohen Spiegel zu den plumpen Holzschuhen, die müde schlürften, und den hohlen grauen Gesich-

tern, die die Spiegel zeigten. Gerüche liefen um und spannten die Nerven der Verfolgten zum Zerreißen. Man hatte mit

Sprengladungen im Schiffsrumpf
gedroht, falls die Gefangenen unruhig werden sollten.

„Ich stand mit mehreren Kameraden noch immer auf dem Vorderschiff“, erzählte der ehemalige Häftling Müller 6387 weiter, „als Motorengeräusch hörbar wurde. Eine Welle allierter Flugzeuge näherte sich und aus ca. 500 m Höhe rauschten plötzlich um das Hinterschiff eine Anzahl Bomben ins Wasser. Was tun? Irrtum der Flieger? Konnte kaum sein. In rasender Eile holten wir die Flagge nieder. Es gelang, denn im Gangen befanden sich nicht mehr als 13 SS-Leute noch auf dem Schiff und ein paar NS-Frauen. Ein weißes Bettlaken stieg zum Zeichen der Übergabe am Mast auf, und aus jedem Bullauge hing ein weißes Tuch. Waffen befanden sich keine mehr an Bord. Sie waren bereits am 28. April abmontiert worden. Müßten wir nicht glauben, die Rettung sei näher als je zuvor? Da flog plötzlich etwa ein Viertel nach zwei Uhr eine neue Bomberwelle an.

Rund 40 Raketenbomben krachten

in die Aufbauten der „Cap Arcona“, die Sekunden danach schon lichterloh brannten. Verwundete brüllten und in panischem Entsetzen quoll der Strom der gestreiften, zerlumpte, kraftlosen Gestalten aus dem Innern. Treppen und Aufgängen empor. Kapitän Bertram bahnte sich mit Gewalt einen Weg zum Fallreep, um in ein Boot zu gelangen, das die Besatzung aufnehmen sollte. In Sichtweite erreichte die „Thielbeck“ mit etwa 2500 und die „Deutschland“, ein Laza-

Interview mit einem Franzosen

„Cap Arcona“

„Einfach abgeknallt“

Mein Freund und Kamerad Lacke, er arbeitete im Weltwirtschaftsinstitut, starb unter meinen Armen weg. Ein SS-Mann trat ihm noch mit voller Wucht in die Seiten: Würde nicht aufstehen, du Schwein! Der, der aufstehen sollte, war aber tot. Häftling Nr. 611 war tot. Eine doppelseitige Lungenentzündung war die Folge der Quälereien und beruhte seinem Leben ein Ende.“

Vor mir sitzt Herbert Scheffel, einer der Überlebenden der Tragödie „Cap Arcona“. Er spricht diese Worte in voller Erinnerung an all das Grausame, was er sehen und — miterleben mußte. Am 3. Mai 1945, nachmittags, schwamm er im eiskalten Wasser der Ostsee, schwamm um sein Leben, 5200 Meter vom Ufer entfernt. Englische Tiefflieger versenkten vorher das Bierschiff, ein schwimmendes KZ, mit Brandspornmunition in ein lichterloh brennendes Wrack. Tausende von Häftlingen wurden zum Opfer der Flammen oder des eisigen Wassers. Russen, Deutsche und Franzosen. Nur wenige konnten sich auf das Oberdeck retten. Die aber, die wie Herbert Scheffel um ihr Leben schwammen: „Die SS schoß auf uns, wie ein Jäger auf wilde Tiere. Viele von den Häftlingen, denen sich noch Rettungsmöglichkeiten boten, wurden einfach abgeknallt.“

Völlig entkräftet konnte Herbert Scheffel sich nach längerem Schwimmen auf das einem Kutter anhängende Schlauchboot retten. Andere Häftlinge suchten sich ebenfalls festzuklammern. Meist fehlte ihnen aber die Kraft, um sich auch nur hochziehen zu können. Zum Glück hatten die Engländer inzwischen Neustadt eingenommen. Herbert Scheffel und mit ihm gerettete Kameraden wurden ins Lazarett geschafft und, so weit es überhaupt möglich war, wiederhergestellt.

Zum Befreiungstag am 7. und 8. Mai hofft Herbert Scheffel recht viele Kameraden und ehemalige Leidensgefährten begrüßen zu können.

Berliner VVN unterstützt Volkskongresswahlen

Der Hauptvorstand der Berliner VVN begrüßte in einer Erklärung den Aufruf des deutschen Volkrates, der Zerreißung Deutschlands durch ein geschlossenes Bekenntnis für die Einheit Halt zu gebieten. Die russisch, politisch und religiös Verfolgten kämpften, gemeinsam gegen Faschismus und Krieg. Sie kämpfen heute in der gesamten deutschen Organisation der VVN für ein einheitliches, demokratisches, antisowjetisches Deutschland und für einen gerechten Frieden.

Sie wollen nichts als ihr Recht

„Die Haftenschädigung für ehemalige politische Häftlinge des Naziregimes ist abzulehnen. Sie haben alles. Sie haben Wohnung, Kleidung, Möbel, sie sind in lohnenswerten Stellungen untergebracht, kurz, sie leben besser als der überwältigende Teil des übrigen Volkes.“ ... so erklärte es der CDU-Vertreter, Walter Otto, am 26. 4. im Nordwestdeutschen Rundfunk.

Herr Otto hätte sich vorerst über die tatsächlichen Lebensverhältnisse dieser Menschen orientieren sollen, dann wäre ihm klar geworden, in welch elenden Verhältnissen z. T. diese besten Menschen unseres Volkes leben.

Aber damit nicht genug, trifft er eine unver-

die Politik der Vernichtung von Millionen Menschen in den Gaskammern, KZ's und Zuchthäusern durch die Gestapo gutheißt? Stellt auch Herr Beyrich, Vicepräsident der Hamburger Bürgerschaft und Mitglied der CDU sich hinter diese Rede seines Parteifreundes Otto? Wie sollte man anders seine plötzlich veränderte Haltung zum Haftenschädigungsgesetz in der Hamburger Bürgerschaft am 4. 5. verstehen?

Herr Beyrich stellte den Antrag auf Zurückverweisung an den Wiedergutmachungsausschuß aus Gründen der Gerechtigkeit und der finanziellen Bedenken. Er tat es, um dieses Gesetz weiterhin zu verschleppen, obwohl in der Aus-

In der Region Lübeck und Neustadt/Holstein war die Erinnerung an die Schiffskatastrophe in den ersten Nachkriegsjahren noch sehr gegenwärtig. Zum einen lag das gekenterte Wrack der „Cap Arcona“ noch bis 1950 weithin sichtbar vor Neustadt, zum anderen wurden noch nach

Jahrzehnten Überreste der Toten an den Stränden der Ostsee angeschwemmt oder freigespült. In der regionalen Presse erschienen in den 1950er-Jahren immer wieder Artikel, die über die Ereignisse vom 3. Mai 1945 berichteten. Häufig war Paul Stassek, ein Überlebender der Schiffskata-

strophe, Autor der Artikel. Er war in Neustadt geblieben und half dort im Auftrag von Überlebendenverbänden noch Jahre später bei der Bergung und Identifizierung von angeschwemmten Leichen.

„Lübecker Nachrichten“ vom 4. Mai 1955.

4. Mai 1955 Lübecker Nachrichten

7000 „Cap-Arcona“-Opfer mahnen

Gedenkstunde in Neustadt – Dr. Pagel: Das Recht, die Grundlage des Staates

Neustadt, 3. Mai (Eig. Ber.)

Anlässlich der Wiederkehr des Tages, an dem sich vor genau zehn Jahren an der Lübecker Bucht unter besonders tragischen Umständen das Schicksal von 7000 „politischen Häftlingen“ erfüllte, die auf den Schiffen „Cap Arcona“ und „Thielbek“ kurz vor ihrer Befreiung mit in die Tiefe sanken, veranstaltete die Landesregierung am Dienstag auf dem Ehrenfriedhof am Neustädter Strand eine würdige Gedenkfeier. Genau wie damals am 3. Mai 1945, so strich auch gestern der Wind scharf und kalt über die glitzernde Fläche der Lübecker Bucht und zerrte an den Fahnentüchern, die sich an den Masten neben dem Ehrenmal bauschten.

Eine größere Zahl Abordnungen, unter ihnen Innenminister Dr. Pagel, Landtagspräsident Dr. Böttcher, viele Behördenchefs sowie die Vertretungen der politischen Parteien und Organisationen waren erschienen, um mit den anwesenden Angehörigen der Arbeitsgemeinschaft der Verfolgten des Naziregimes der schrecklichen Katastrophe zu gedenken, die vor zehn Jahren, nur wenige Kilometer von ihrer letzten Ruhestätte entfernt, über 7000 Menschen aus 24 Nationen das Leben kostete. Durch Rundfunk und Wochenschau wurde der Staatsakt einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Innenminister Dr. Pagel, der den anwesenden Überlebenden persönliche Anteilnahme des Bundespräsidenten Theodor Heuß übermittelte, sagte, daß sich zwar die schreckliche Katastrophe des 3. Mai 1945 nicht ungeschehen machen ließe. Die Menschen könnten aber dafür sorgen, daß sich so etwas nicht noch einmal wiederhole und daß die Erinnerung an das „Fanal des Schreckens in der Lübecker Bucht“ nicht verblaßt. Wenn es gelinge, die Menschen davon zu überzeugen, daß ein Staat nur auf Recht und Gerechtigkeit aufgebaut werden könne, dann sei das Opfer der 7000 nicht umsonst gewesen. Der Minister warnte vor der Trägheit des Herzens und meinte, daß es anscheinend über menschliche Kraft ginge, das Leid anderer Menschen mittragen zu helfen. Er erhob die Forderung, mit aller Kraft daran zu arbeiten, der Welt ein neues Gesicht zu geben, in der brüderliches Mitempfinden, Freiheit der Meinung und das Recht im Vordergrund ständen.

Unter Trommelwirbel legten Innenminister Dr. Pagel und Landtagspräsident Dr. Böttcher Kränze am Ehrenmal nieder.

Der frühere schleswig-holsteinische Ministerpräsident Hermann Lüdemann, der für die Verfolgten des Naziregimes sprach, schilderte den Leidensweg, den er zusammen mit 40 000 anderen politischen Gefangenen vom Lager Sachsenhausen bei Oranienburg bis nach Schleswig-Holstein mitgemacht hat. Er sprach von den Auswirkungen des grausamen politischen Systems, dem Millionen Menschen aus vielen Nationen zum Opfer gefallen sind. Alle guten Kräfte im deutschen Volke müßten sich zusammenfinden, sagte Lüdemann, um zu verhindern, daß je wieder ein System der Gewalt und des Schreckens in Deutschland sein Haupt erhebe. Um die Unterdrückung der Freiheit, zu der auch der Terror und die Unfreiheit in der Sowjetzone gehören, zu verhindern, müßten alle, die guten Willens sind, die Güter der Freiheit, des Friedens und der Menschlichkeit gegen das Böse und Gemeine mit verteidigen helfen.

Propst D. Asmussen für die evangelische Kirche und Dechant Hermes für die katholische Kirche gedachten im Gebet der Opfer. Unter den Klängen des Liedes vom guten Kameraden, das vom Musikkorps der Landespolizei Kiel gespielt wurde, legten dann die Abordnungen und Vertretungen am Ehrenmal ihre Kränze nieder. An der Stelle des Unterganges der beiden Gefangenenschiffe wurden von Booten des Seegrenzschutzes und der Wasserschutzpolizei zur gleichen Zeit Kränze der See übergeben.

Die Abordnungen suchten nach der Gedenkstunde am Neustädter Strand den jüdischen Friedhof in Neustadt und die Ehrenfriedhöfe in Haffkrug und Timmendorfer Strand auf, auf denen ebenfalls zahlreiche Opfer der „Cap-Arcona“-Katastrophe begraben liegen.

HBL

Ansturm auf die Laichplätze

Reicher Heringssegen für Fischer und Sportangler

Kiel, 3. Mai (Ino) ostpreussischen Küste oder in der nördlichen Ostsee. Nur der „Frühlingsla-

Seite 7 / Nr. 103



Innenminister Dr. Pagel legte auf dem Ehrenfriedhof in Neustadt den Kranz der Landesregierung am Mahnmal für die Opfer der „Cap Arcona“ nieder. (Foto; Lux)

In Paris wurde es beschlossen

Blinde aus fünf Nationen diskutieren ihre Probleme

Timmendorfer Strand, 3. Mai (Eig. Ber.)

„Den Gedanken, diesen Kongreß in Timmendorfer Strand durchzuführen, haben wir“ — das ist Dr. Gottwald, der Vorsitzende des deutschen, und H. C. Seierup, Kopenhagen, der Chef des dänischen Blindenverbandes — „im vergangenen Jahr in Paris gefaßt, als wir uns in der französischen Hauptstadt auf einer Tagung des Weltrates der Blindenverbände trafen. Gelegentlich dieser Konferenz entschlossen wir uns, eine deutsch-skandinavische Blindenkonferenz aufzuziehen, und zwar im Raume Lübeck, weil“, so sagte Dr. Gottwald, mein dänischer

Rainer Schaudienst, Bonn, als Vertreter des Bundes-Innenministeriums, Blindenanstaltsdirektor Winter, Hannover, sowie Vertreter der Landesarbeitsämter Kiel und Hannover teil.

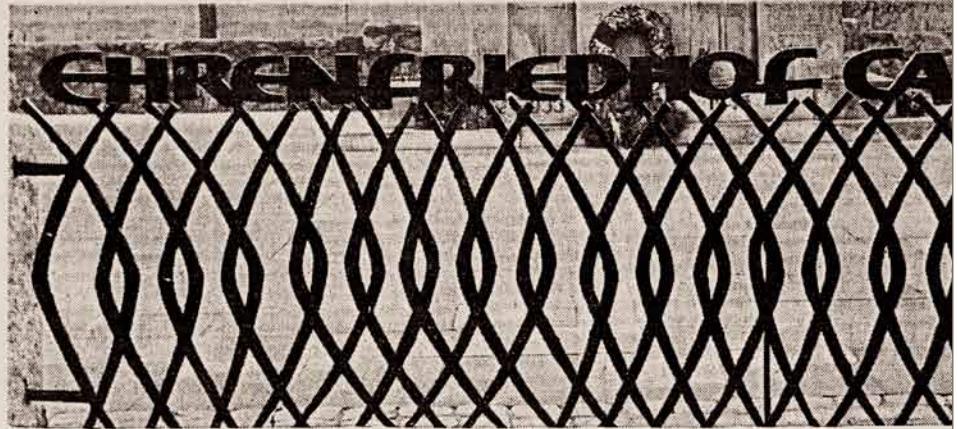
Der Konferenzplan sieht sechs Referate vor, an die sich Diskussionen anschließen.

Dr. Gottwald, der geschäftsführende Vorsitzende des deutschen Blindenverbandes, ist am Strand kein Unbekannter. Bevor er nach Bad Godesberg am Rhein übersiedelte, lebte er lange Jahre als Rechtsanwalt und Notar in Timmendorfer Strand und war damals schon für seinen Verband äußerst aktiv tätig. In der Dachorganisation sind

Folgende Seiten:

In den 1960er- und 1970er-Jahren erinnerte die Presse im Lübecker Raum nur noch selten an die Bombardierung der „Cap Arcona“ und der „Thielbek“, meist zu den „runden“ Jahrestagen der Schiffskatastrophe. Eine überregionale Bedeutung erlangte das Thema nicht.

„Lübecker Nachrichten“ vom 1. Mai 1965.



in Belgien, Beauprez, ehemaliger Insasse des Konzentrationslagers Neuengamme bei Hamburg, war ebenso dabei wie der damalige Wehrmachtsgestaltliche und heutige CDU-Landtagsabgeordneter Professor D. Martin Redeker. Ein weiteres zeitgeschichtliches Dokument mit erschütterndem Inhalt hat die Kriminalpolizei der Lübecker Wasserschutzpolizei am 16. März 1950 an das Innenministerium in Kiel geschickt.

Als sichtbar wurde, daß die Engländer und Amerikaner Schleswig-Holstein abriegeln würden, befahl die SS die Räumung des Konzentrationslagers Neuengamme. Die Gefangenen wurden in Güterwagen gepfercht und

schiedenen Wegen trafen dann Tausende von Gefangenen im Raum Neustadt ein.

Die „Cap Arcona“, das große Transatlantik-Schiff der Hamburg-Süd, hatte 7000 Gefangene an Bord nehmen müssen. Die Räume unter den Decks waren überfüllt. Der Kapitän weigerte sich, das Kommando zu übernehmen. Das Frachtschiff „Athen“ wurde aus dem Hafen von Lübeck herbeigeordert. 2000 Gefangene wurden in die Frachträume dieses Schiffes gepfercht. In der Nähe lag die „Deutschland“. Auch sie war von Häftlingen überfüllt. Auf den anderen Schiffen und an Land ahnte niemand etwas davon. Auch die „Thielbek“, ein 1939 bei der LMG in Lübeck gebauter Frachter, wurde aus der

dem Oberdeck standen bewaffnete Wachmannschaften.

Am 3. Mai gegen 13.20 Uhr erschienen bei strahlendem Frühlingswetter über der Neustädter Bucht vier Staffeln Jagdbomber der Royal Air Force. Das Drama begann. Die Schiffe wurden aus der Luft angegriffen. Was sich auf der „Cap Arcona“ ereignete, schildert Beauprez so: „Auf dem Schiff entstand eine Panikstimmung. Einige Gefangene, die den Beschluß gefaßt hatten, die SS gefangenzunehmen und zu entwerfen, liefen zur Schreibstube und verpflichteten die SS, die weiße Flagge auf dem Schiff zu hissen. Dies geschah allerdings zu spät, denn die Flagge konnte durch den Nebel und den Qualm der Explosionen nicht

Komm sein i Schlauf Hafen flohen ze der eine M schütz die „A Häftlin aber i Bord f Dies zwar i die m Wach Schick dem S namer

Das Drama in der Neustädter Bucht

in Richtung Lübeck geschickt. In Bargteheide blieb der Zug liegen. In der nächsten Nacht wurde weitermarchiert.

Beauprez berichtete darüber: „Der Marsch erfolgte mit musikalischer Begleitung durch die Lagerkapelle und erregte in den Dörfern, die passiert wurden, großes Aufsehen.“ Auf ver-

Hansestadt herbeigerufen und mit Insassen aus Neuengamme beladen.

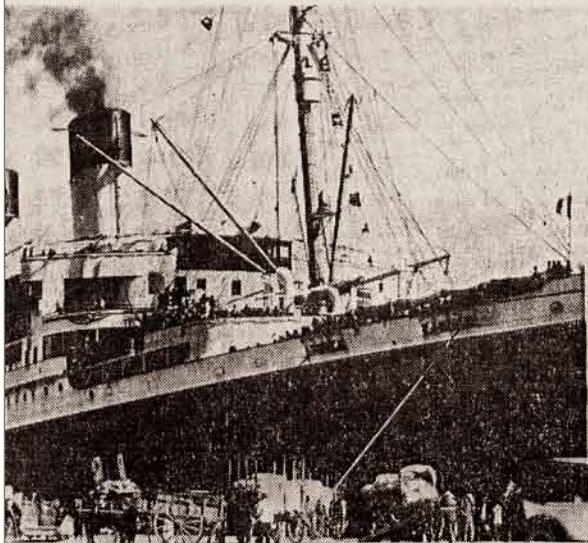
Schließlich befanden sich 14 000 Gefangene auf den vier schwimmenden Konzentrationslagern. Unter den Decks herrschten chaotische Zustände. Die Luft war knapp. Lebensmittel gab es nicht. Die elementarsten Hygiene-Bedingungen waren nicht gegeben. Auf

mehr gesehen werden. Eine neue Ladung Bomben fiel auf das Schiff, sofort entstand ein Brand. Dieser Brand hatte eine so schnelle Verbreitung zur Folge, daß den Gefangenen sehr schnell jeder Fluchweg abgeschnitten war, da die Decksplanken und Kajüten alle aus Holz waren. Die SS war wie der Wind dabei, die Ruderboote auszusetzen. Bei diesem Manöver hatten bereits alle in einem der Boote Platz genommen. Die Taue waren jedoch schlecht gefiert worden, mit der Folge, daß das Boot umkippte und alle SS-Männer in Wasser fielen. Mit Ausnahme von zwei ertranken alle sofort. Die zwei, die jeder eine Schwimmweste an hatten, wurden von russischen Gefangenen, die auch ins Wasser gefallen waren, untergetaucht und getötet.“

Aus Pelzerhaken liefen einige Boote auf die „Cap Arcona“ zu, um Menschen aus dem Wasser zu fischen. Die Jagdbomber griffen das große Schiff schließlich mit Bordkanonen an. Auf dem A-Deck türmten sich die Leichen.

Die „Deutschland“ wurde mitschiffs getroffen und brannte bald darauf wie eine Fackel. Der Untergang dieses Schiffes wurde aber kaum beachtet, weil niemand ahnte, daß es an Bord Gefangene, darunter Frauen, hatte. Die „Athen“ lag während dieses Bomben- und Bordwaffenangriffs, der nach Ansicht der Historiker durch ein peinliches Mißverständnis in den englischen

Zum 20. Jahrestag des Unterganges der drei Schiffe „Arcona“, „Thielbek“ und „Deutschland“ in der Neustädter Bucht die schleswig-holsteinische Regierung durch Innenminister Dr. Schlegelberger am Sonntag, 2. Mai, in der Cap-Arcona-Ehrenfriedhof Gronenberg und dem Wald in Timmendorfer Strand ertrunkenen KZ-Häftlingen aus 24 Ländern der Erde.



... der elegantesten Passagierschiffe der Vorkriegszeit und Flaggschiff der Hamburg-Süd, wurde am 3. Mai 1945, wenige Tage vor der Kapitulation der deutschen Wehrmacht, von britischen Jagdbombern versenkt. Nur wenige konnten sich retten. In Gönning und Timmendorfer Strand haben die 7000 Opfer der Cap Arcona gefunden. (Fotos: Lux 2, dpa)



dem Oberdeck standen bewaffnete Wachmannschaften.

Am 3. Mai gegen 13.20 Uhr erschienen bei strahlendem Frühlingswetter über der Neustädter Budt vier Staffeln Jagdbomber der Royal Air Force. Das Drama begann. Die Schiffe wurden aus der Luft angegriffen. Was sich auf der „Cap Arcona“ ereignete, schildert Beauptez so: „Auf dem Schiff entstand eine Panikstimmung. Einige Gefangene, die den Beschluß gefaßt hatten, die SS gefangenzunehmen und zu ent-

Kommandozentralen ausgelöst worden sein muß, am Eingang des langen Schlauches, den der kleine Neustädter Hafen bildet. Die Wachmannschaften flohen von Bord. Doch die Fla-Geschütze der „Athen“ feuerten und schossen eine Maschine ab. Englische Feldgeschütze nahmen aus Richtung Hafkrug die „Athen“ unter Beschuß. Unter den Häftlingen gab es 22 Verwundete, aber rund 2200 Mann konnten von Bord fliehen.

Diese Menschen waren in der Nacht zwar in zwei Kähne gesperrt worden, die man auf Strand gesetzt hatte. Die Wachmannschaften hatten sie ihrem Schicksal überlassen und waren mit dem Schlepper fortgefahren. Ein Mann namens Hans Fröhlich hat dem Belgier

Beauptez damals erzählt, was sich vor seinem Haus in Neustadt ereignete: „Mehrere hundert dieser Gefangenen liefen an unserem Haus vorbei. Eine Frau, die einen Säugling bei sich hatte, erzählte uns, daß sie aus dem Lager Stuthoff käme und während der ganzen Reise nur ein halbes Brot und ein bißchen Wasser bekommen halte, und dies für die Dauer von sechs Tagen ... Eine dieser Frauen trug ein totes Kind im Arm. Wir gaben den beiden Frauen etwas Milch



christian priest', und verwies auf sein silbernes Feldkreuz."

Es gelang dem Arzt und dem Professor dann aber doch, den englischen Kommandeur zu veranlassen, die deutschen Verwundeten sollten in den Lazaretten unter der Bedingung bleiben, daß die Pflege der Häftlinge Vorrang hätte. Die beiden konnten eine Sanitätskolonne zusammenstellen, um die lebensgefährlich geschwächten Häftlinge in das Lazarett zu holen.

Ein englischer Korvettenkapitän stellte sich beiden in den Weg und machte sie für den Tod von Häftlingen mitverantwortlich. Es kam zu einer bedrohlichen Situation. Der belgische KZ-Häftling Beauptez, der sich beiden als Fahrer zur Verfügung gestellt hatte, trat dazwischen. Er zeigte dem englischen Offizier seine Häftlingsmarke und verwies auf die Hilfsaktion.

Das grauenvolle Geschehen in der Bucht von Neustadt wird auch in dem Bericht der Lübecker Wasserschutzpolizei sichtbar. Die 2800 BRT große „Thielbek“ war durch ihre Reederei gehoben worden.

An Bord der „Thielbek“ befanden sich 2800 KZ-Häftlinge und rund 100 Wachsoldaten und Marineangehörige, als das Schiff in den Fluten versank. Nur ein sehr kleiner Teil der bedauernswerten Menschen konnte sich retten. Die allermeisten sind ertrunken. Noch viele Jahre nach dem Drama trieben Leichen an der Küste der Lübecker Bucht zwischen Grömitz und Niendorf an.

Hannelore Asmus

Neustädter Bucht

mehr gesehen werden. Eine neue Ladung Bomben fiel auf das Schiff, sofort entstand ein Brand. Dieser Brand hatte eine so schnelle Verbreitung zur Folge, daß den Gefangenen sehr schnell jeder Fluchtweg abgeschnitten war, da die Decksplanken und Kajüten alle aus Holz waren. Die SS war wie der Wind dabei, die Ruderboote auszusetzen. Bei diesem Manöver hatten bereits alle in einem der Boote Platz genommen. Die Taus waren jedoch schlecht gefiert worden, mit der Folge, daß das Boot umkippte und alle SS-Männer i Wasser fielen. Mit Ausnahme von zwei ertranken alle sofort. Die zwei, die jeder eine Schwimmweste anhatte, wurden von russischen Gefangenen, die auch ins Wasser gefallen waren, untergetaucht und getötet."

Aus Pelzerhaken liefen einige Boote auf die „Cap Arcona“ zu, um Menschen aus dem Wasser zu fischen. Die Jagdbomber griffen das große Schiff schließlich mit Bordkanonen an. Auf dem A-Deck türmten sich die Leichen.

Die „Deutschland“ wurde mit Schiffsgefahren und brannte bald darauf wie eine Fackel. Der Untergang dieses Schiffes wurde aber kaum beachtet, weil niemand ahnte, daß es an Bord Gefangene, darunter Frauen, hatte. Die „Athen“ lag während dieses Bomben- und Bordwaffenangriffs, der nach Ansicht der Historiker durch ein peinliches Mißverständnis in den englischen

Zum 20. Jahrestag des Unterganges der drei Schiffe „Cap Arcona“, „Thielbek“ und „Deutschland“ in der Neustädter Bucht ehrt die schleswig-holsteinische Regierung durch Innenminister Dr. Schlegelberger am morgigen Sonntag, 2. Mai, auf dem „Cap-Arcona“-Ehrenfriedhof am Strand von Neustadt, dem Ehrenfriedhof Gronenberg-Neukoppel und dem Wolfriedhof in Timmendorfer Strand die 7000 ertrunkenen KZ-Häftlinge aus 24 Ländern der Erde.

und Brot. Dann erschleuen Volkssturm- und Marinesoldaten, die nur teilweise bewaffnet waren, und trieben die Gefangenen, die sich zerstreut hatten, am Strand wieder zusammen."

Zu diesem Zeitpunkt naherten sich die englischen Einheiten bereits Neustadt. Sie rückten gegen 14 Uhr am 3. Mai gegen die Stadt vor. Dort war Professor Redeker mit dem Chefarzt des Feldlazaretts mot. 7 der Wehrmacht, dem heute in Hamburg lebenden Dr. Longo, Zeuge der Geschehnisse. Der eingerückte britische Panzerkommandeur befahl die Räumung des deutschen Lazaretts, um die Häftlinge in Pflege zu geben. Die Lazaretts waren aber mit etwa 3000 Schwerverwundeten überfüllt. Professor Redeker und Dr. Longo standen auf dem Marktplatz in Neustadt dem Panzerkommandeur gegenüber. Beide weigerten sich, das Lazarett zu räumen, weil das den Tod vieler Schwerverwundeter bedeutet hätte. Den folgenden Dialog schildert Professor Redeker so:

„Daraufhin sagte man zu dem deutschen Marinepfarrer: Du bist ein verfluchter Nazi. Er entgegnete: ‚I am a

Auch noch viele Jahre nach der Bombardierung der Schiffe wurden Leichen angeschwemmt oder freigespült. Dies wurde wiederholt auch vom Boulevardjournalismus aufgegriffen.

„Stern“ vom 20. Juni 1971.

ersten Fähnchen auch in Europa geholt. Clevere Einkäufer haben sie aus den USA mitgebracht.

In den Vereinigten Staaten freilich machen jetzt nicht nur Modemacher mit dem dekorativen Fahnenmotiv ihre Geschäfte. Selbst Snackbar-Besitzer bemalen inzwischen ihre Imbißstuben reklamtüchtig mit „Stars and Stripes“.

Und wer etwas auf sich hält, wischt sich den Mund mit den Nationalfarben ab. Servietten mit der amerikanischen Flagge sind der letzte Schrei.

Zeitgeschichte

Die Skelette von der Ostsee

Warum Urlauber am Strand der Lübecker Bucht Schädel und Knochen finden

Immer wenn in der Lübecker Bucht bei Neustadt der Wind von Osten weht, bekommen Campingfreunde Gänsehaut und die Polizei unerwünschte Arbeit: Dann werden im Sand am Strand der holsteinischen Ostseeküste Knochen und Schädel entdeckt, die oft nur Zentimeter im Erdreich vergraben liegen.

Der Versicherungsinspektor Otto Ehlers, 36, aus Hamburg empfindet solche Funde „geradezu als empörend“. Otto Ehlers, Stammgast am Campingplatz „Am Hohen Ufer“ bei Neustadt, und sein Sohn Dirk, 12, entdeckten in den letzten drei Jahren drei Skelette.

● Im Juli 1969 kam der Ehlers-Sproß Dirk plötzlich mit einem Totenschädel in den Händen auf den Zeltplatz gelaufen. Er hatte ihn beim Bau einer Strandburg ausgegraben. Otto Ehlers: „Dirk hat uns das Ding richtiggehend serviert. Meine Frau und ich haben damals nichts angefaßt.“ Die herbeigerufenen Polizeibeamten nahmen den Schädel in einem Pappkarton mit.

● Im Juni 1970 wurde Dirk beim Spielen mit anderen Kindern wieder fündig. Auch diesmal kümmerte sich die Polizei um das Skelett.

● Am Nachmittag des vorletzten Sonnabends im Mai dieses Jahres erspähten Otto Ehlers und sein Freund Jürgen Frahm nur wenige Meter vom Motorbootsteg des Campingplatzes entfernt zwei schwarze Ellenbogenknochen, die aus dem Sand ragten.

Ehlers und Frahm warteten bis zum Abend: „Wir wollten die Knochen doch nicht gerade dann über den Platz tragen, wenn die



Gänsehaut für die Campingfreunde. Ausgegrabenes Skelett am Zeltplatz bei Neustadt/Holstein

Leute ihr Mittagessen verdauen.“ Die beiden besorgten sich Spaten, denn „so skrupellos ist man ja nicht, daß man da mit den Händen gräbt“. Nach Einbruch der Nacht legten die Toten-Ausgräber in knapp 20 Minuten die völlig erhalten gebliebenen Gebeine eines jungen Mannes frei.

„Den Klumpatsch“ (so Ehlers) stopften sie dann in einen Plastikeimer und stellten ihn am Eingangshäuschen des Zeltplatzes ab. Ihr Telefonanruf bei der Polizei in Neustadt wurde mürrisch beantwortet: „Habt ihr denn am Samstagabend nichts Besseres zu tun, als so was auszubuddeln?“

Erst am Sonntagmorgen wurde der Plastikeimer samt Inhalt von Kriminalbeamten abgeholt.

Für Klaus Grage von der Kriminalpolizei Neustadt sind diese Skelette „schon was ganz Alltägliches. Wir wissen schon: Das sind wieder unsere Cap-Arcona-Leichen. Davon finden die Leute so 20 bis 30 Stück im Jahr.“

Am 3. Mai 1945 waren in der Lübecker Bucht der zum Transport-schiff umgebaute Passagierdampfer „Cap Arcona“ mit 7000 Häftlingen aus dem Konzentrationslager Neuengamme und die „Thielbeck“ mit 2000 KZ-Insassen von englischen Jagdbombern in Brand ge-

schossen worden. Der Zeitgeschichtler Dr. Rohwer schätzt auf Grund der vorliegenden Berichte, daß dabei allein 5000 Menschen auf der „Cap Arcona“ verbrannten oder in der Ostsee ertranken.

Die Mehrzahl der angeschwemmten Leichen wurden auf Ehrenfriedhöfen um Neustadt beerdigt, viele jedoch einfach im Küstensand verscharrt. Bei starkem Ostwind, der das Wasser den Strand hinaufdrückt, werden die Skelette dann oft herausgespült.

Otto Ehlers, der seit sechs Jahren den Campingplatz „Am Hohen Ufer“ aufsucht, ist es leid, daß seine Kinder mit Totenschädeln spielen und er beim Spazierengehen auf Menschenknochen tritt. „Wofür zahlen wir eigentlich Kurtaxe?“ fragt er.

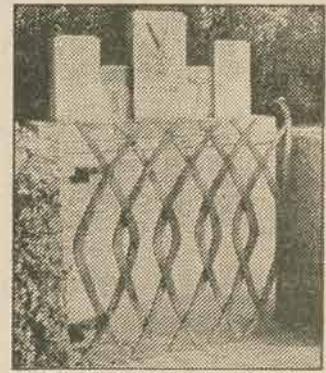
Uwe Andresen von der Landesregierung in Kiel, der für die staatlichen Gräber in Schleswig-Holstein zuständig ist, bedauert, daß „wir nicht wissen, wo noch Skelette liegen“. Er versichert jedoch: „Wir bemühen uns, bei Knochenfunden wenig Aufhebens zu machen.“ Die bei Neustadt gefundenen Gebeine werden später auf der Ehrenanlage Gleschendorf bestattet, wo bereits 1500 Tote von der „Cap Arcona“ liegen.

Otto Ehlers dagegen ist überzeugt: „Allein an unserem Campingplatz grabe ich Ihnen noch mehrere Dutzend Skelette aus.“ Und auch für die Zukunft schwant ihm: „Wir müssen halt mit den ‚Cap-Arcona-Leichen‘ weiterleben.“

Willi Schmitt



Entdeckungen bei Ostwind
Mit 7000 KZ-Häftlingen an Bord wurde die »Cap Arcona« am 3. Mai 1945 bombardiert. Hunderte von angeschwemmten Toten wurden am Strand verscharrt



Das vergessene Mahnmal

Es ist eine große Schande

Von Michael Jud

Pelzerhaken — Der Weg führt direkt über den „Ehrenfriedhof Cap Arcona“. Wer in Pelzerhaken vom Camping-Platz links auf den Camping-Platz rechts will, öffnet eine eiserne Pforte, vor der eine Tafel bittet: „Ehret die Würde der Toten“.

Die Herren und Damen Camper und ihren Anhang kümmert das einen Dreck — im wahrsten Sinne des Wortes: Das steinerne Mahnmal und die mit Immergrün bepflanzten Gräber der „Cap Arcona“-Toten sind übersät mit Abfällen und zerschlagenen Bierflaschen.

„Hier liegen so ein paar Flüchtlinge — die haben die Russen abgeschossen“, erläutert ein Urlauber, feist und in Badehose, seinem halbwüchsigen Sohn, als er über den „Ehrenfriedhof“ schlendert.

Klar; wer damals von nichts wissen wollte, hat auch heute keine Wißbegier. Ihn interessiert auch nicht, daß die Schiffe „Cap Arcona“ und „Thielebek“ — überladen mit mehr als 7000 Häftlingen aus dem KZ Neuen-gamme — am 3. Mai 1945 von der anglo-amerikanischen Luftwaffe in der Neustädter Bucht versenkt wurden.

Und daß die wenigen ausge-mergelten Männer, die sich schwimmend an Land zu retten versuchten, von deutschen Soldaten am Strand abgeknallt wurden wie die Hunde.

621 von ihnen liegen in Pelzerhaken begraben, mehrere Tausend am Ehrenmal in Haffkrug. Hier wurden die Leichen begraben, die nach der „Cap-Arcona“-Katastrophe noch wochenlang an den Strand getrieben wurden.

Das alles ist erst 33 Jahre her. Den Urlaubern in Pelzerhaken erscheint es an der Zeit, die Erinnerung daran mit Wohlstandsmüll zu verschütten. Sie sollten sich etwas schämen!

Ende der 1970er-Jahre begannen sich auch Menschen für die Geschichte der Schiffskatastrophe zu interessieren, die nicht unmittelbare Zeuginnen und Zeugen des Ereignisses gewesen waren. Zur gleichen Zeit zeigte die Stadt Neustadt wenig Interesse, sich mit der eigenen Geschichte auseinander zu setzen. Der Zustand der „Cap Arcona“-Gedenkstätte in Neustadt bot Anlass zu öffentlicher Kritik.

*„Hamburger Morgenpost“
vom 19. August 1978.*

Die sechsteilige Serie „Angriffsziel Cap Arcona“, die im März und April 1983 in der Zeitschrift „Stern“ erschien, machte die Ereignisse des 3. Mai 1945 erstmals einer breiteren Öffentlichkeit bekannt.

Autor war der Journalist Günther Schwarberg. Mit einer „Stern“-Serie über den Kindermord in der Schule im Bullenhuser Damm im Hamburger Stadtteil Rothenburgsort am 20. April 1945 und einem darauf basierenden Buch hatte sich Günther Schwarberg als engagierter Publizist einen Namen gemacht. Er beschäftigte sich mit Themen der NS-Geschichte und prangerte die Nachkriegskarrieren ehemaliger Nationalsozialisten an.

Günther Schwarberg versuchte erstmals zu klären, wie es zu der irrtümlichen Bombardierung der Schiffe durch die britische Luftwaffe kommen konnte. Seine Interpretation ist bis heute wissenschaftlich umstritten. Auf jeden Fall benannte er auch Verantwortlichkeiten der britischen Alliierten und kritisierte die fehlende Aufarbeitung der Bombardierungen im Großbritannien der Nachkriegszeit.

„Stern“, 3.3.1983.

Foto: Peter Wickman, NAC, Günther Schwarberg, M. P. Gubina



Dies ist der Mann, der die »Cap Arcona« versenkte

Martin Trevor Scott Rumbold war 1945 Kapitän der 263. Staffel der Royal Air Force. Mit seiner »Typhoon« (oben rechts) schoß er die ersten acht Raketen auf das Häftlings-schiff. Auf der Staffel-Fahne die Unterschriften seiner Staffelkameraden. Rumbold, heute 61, lebt als Computer-Verkäufer in Beckenham



Eine Serie von Günther Schwarberg

Rumbold heißt der Mann. Martin Trevor Scott Rumbold. Geboren wurde er 1922 in der Kleinstadt Beckenham, ungefähr 30 Kilometer südlich von London. Dort lebt er heute noch. Er ist ein freundlicher Herr, ein wenig beliebt. Die Leute mögen ihn gern, seine Nachbarn, mit denen er über die Stauden in seinem Garten spricht, und auch seine Kunden. Rumbold verkauft Computer. Seine Frau heißt Majorie, sie sind 36 Jahre verheiratet. Manchmal fliegt sie nach Florida, um ihren Sohn zu besuchen. Der arbeitet dort als Wirtschaftsberater, ist verheiratet und hat zwei Kinder. Martin Trevor Scott Rumbold und seine Frau Majorie bringen den Enkeln Berge von Geschenken mit.

In seinem Bücherschrank verwahrt Rumbold ein paar Fotos aus der Kriegszeit, darunter das Bild eines gekenterten Schiffes, eine Fahne der 263. Staffel der Royal Air Force mit den Unterschriften aller Piloten und sein Logbuch.

Darin steht unter dem 3. Mai 1945: „Luftangriff auf Schiffe, Flugzeit 1 Stunde 30 Minuten, Raketen abgefeuert – gelandet auf Feld B 150. 2. Angriff 1 Stunde 20 Minuten – Gutes Feuer aufflammend nach dem Angriff.“

Der Mann namens Martin Trevor Scott Rumbold hat sich nach diesem 3. Mai 1945 nie wieder dafür interessiert, was dieses „gute Feuer“ verzehrte. Es vergingen 37 Jahre, ehe er erfuhr, daß in diesem Feuer viele tausend Menschen ums Leben kamen und daß er, der Staf-



Don Saunders, Zeitungshändler in Middlesborough, flog damals den Jagdschutz



Peter West, pensionierter RAF-Pilot in Torrington, flog damals eine »Tempest«



Pierre Clostermann, Flugzeugbauer in Reims, höchstdekoriertes Fliegerheld Frankreichs

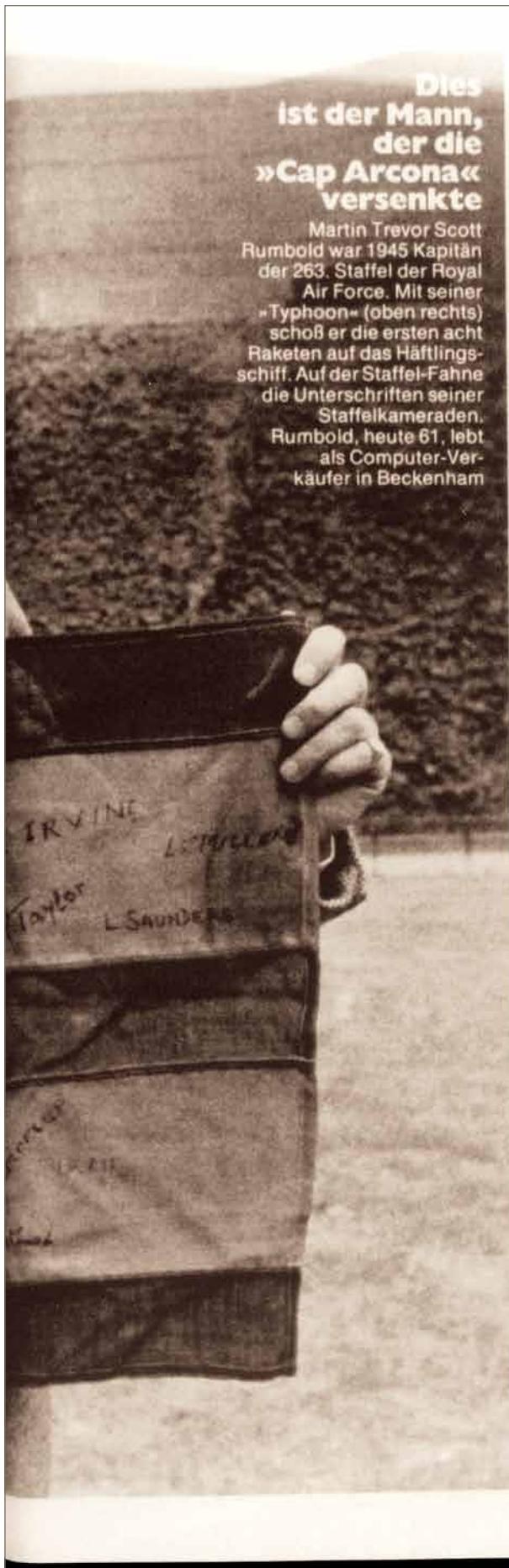




Foto: RAF

Raketenangriff auf ein deutsches Schiff. 1944 wurden Kampfflugzeuge der Royal Air Force mit Raketen bestückt
»Es war, als ob ein riesiger Feuerball birst«

felkapitän Rumbold, mit seinen Raketenschüssen die größte Schiffskatastrophe der Menschheitsgeschichte ausgelöst hatte.

Und genau wie Rumbold erfuhren auch Don Saunders, Pierre Clostermann und Peter West erst Jahrzehnte später, was am 3. Mai 1945 unter ihnen in der Lübecker Bucht geschehen war. Dort lagen damals drei Schiffe, auf denen waren zehntausend Gefangene aus deutschen Konzentrationslagern zusammengedrängt und warteten auf die Befreiung durch die Engländer. Doch als die Engländer kamen, schossen sie die Schiffe in Brand und versenkten sie.

Wie ist es möglich, daß bis heute kaum jemand bei uns, kaum jemand in England diese Geschichte kennt?

Die ehemaligen Royal-Air-Force-Piloten Martin Rumbold, Don Saunders, Peter West und Pierre Clostermann sind heute alle um die 60. Sie reden gern über die guten alten Zeiten, in der sie noch in ihre „Typhoon“- und „Tempest“-Maschinen kletterten, um Lokomotiven abzuschießen oder ein paar Raketen auf „good old Germany“ zu feuern. Daß die Menschen auf den Schiffen in der Lübecker Bucht KZ-Häftlinge waren, wußten sie nicht.

„Ehrlich“, sagt Martin Rumbold, „wir haben damals nicht viel an die Leute auf den Schiffen gedacht und auch nicht, ob das richtig ist, was wir da tun. Wir haben nur an unseren Job gedacht, und daß wir den so gut wie möglich tun müssen.“

Der „Job“ war aufregender als das, was Martin Rumbold vorher getan hatte: Als er 17 war, steckte sein Vater ihn in ein Versicherungsbüro. „Das langweilte mich entsetzlich, und eines Tages ging ich in das Rekrutierungsbüro der Royal Air Force, ganz nah bei meinem Versicherungspalast. Ich meldete mich als Freiwilliger. Das war 1940.“ Er wurde Jagdflieger, kämpfte bei El-Alamein in Nordafrika, in Sizilien und Mittelitalien. 1944 wurde er an den neuesten britischen Kampfflugzeugen, den einmotorigen „Typhoons“, ausgebildet. Er war einer der ersten Piloten, die mit Raketen zu schießen lernten. An der Invasion in Frankreich nahm er als jüngster Staffelpilot der Royal Air Force teil.

Ende April 1945 wurde er in Ahlhorn stationiert, auf dem von britischen Angriffen schwer beschädigten und notdürftig wieder hergerichteten Fliegerhorst der deutschen Luftwaffe südlich von Olden-

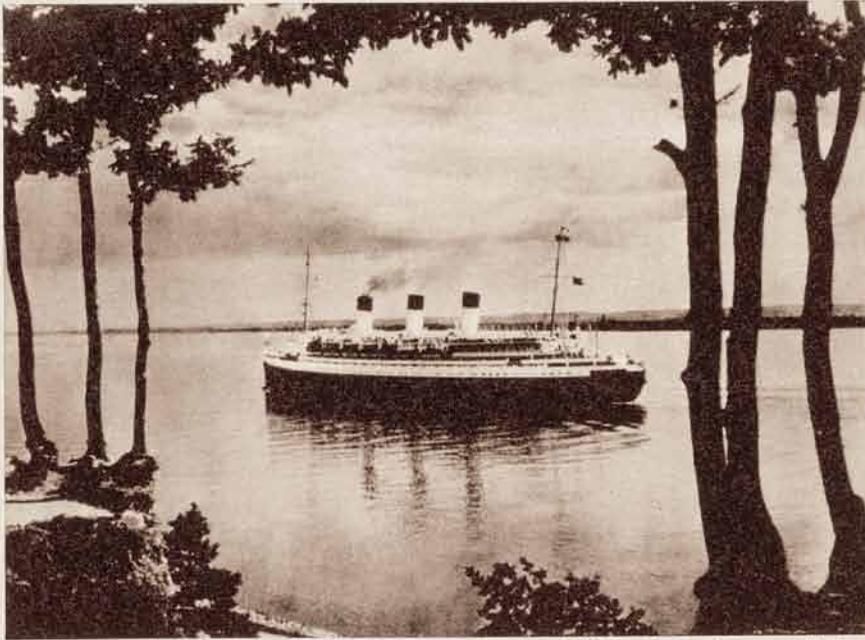
burg. Dort startete er an jenem 3. Mai 1945 zu dem Angriff auf die Schiffe in der Lübecker Bucht. Das war sein letzter Einsatz im Zweiten Weltkrieg gewesen. Er flog nach England zurück und wurde wieder Zivilist.

Damals war er 23 Jahre. Zwei Jahre später lernte er Majorie kennen und heiratete sie. Sie kauften sich in Lewisham im Süden von London einen Pub, eine kleine Kneipe, die sie bald wieder aufgeben mußten. Seitdem ist Martin Rumbold, was er nie werden wollte: ein kleiner Angestellter, erst in einer Chemiefirma, jetzt bei einem Computerhersteller. Gelegentlich liest der zweimal ausgezeichnete Fliegerheld in seinen Logbüchern. Den Namen „Cap Arcona“ hat er vor unserem Besuch nie gehört.

Sein ehemaliger Staffelpilot Don Saunders öffnet jeden Morgen gegen sieben, wenn die Arbeiter zur Werft gehen, seinen Zeitungs- und Zigarettensladen in der Parliament Road in Middlesborough. Das ist eine Industrie- und Hafenstadt in Nordengland. Sooft es geht, fährt er mit seiner Frau Margrith durch das Hochmoor dreißig Meilen nach Süden. Auf einem Hügel in Beadlam liegt sein Paradies, ein kleiner

Bungalow mit weitem Blick über die nordenglische Ebene. Don zieht dort Rosen, „New Dawn“, pflanzt Gemüse, erntet Äpfel. Jeden Nachmittag geht er in das „Weiße Roß“, die Kneipe in der Nachbarschaft, „to get drunk“, um sich einen anzutrinken. Das Leben als Zeitungshändler hat er satt. Ein Jahr noch, höchstens, dann gibt er auf, dann zieht er sich ganz zu den Rosen, zum Gemüse und zum „Weißen Roß“ zurück. Sagt er. Aber Margrith schüttelt den Kopf, denn es ist auch ihr Leben, das Leben einer Volkshochschullehrerin mit drei erwachsenen Töchtern, und sie will noch nicht aufgeben. 36 Jahre leben sie zusammen, seit er damals aus der Transportmaschine stieg und ihr sagte, er werde sich nie wieder in ein Flugzeug setzen.

Pierre Clostermann war damals 24 und der höchstdekorierte französische Fliegerheld in englischer Uniform. Er ist bei Flugzeugen geblieben. Ein reicher Mann, Generaldirektor der Reims-Aviation, Großoffizier der Ehrenlegion, eine Zeitlang auch Abgeordneter der französischen Nationalversammlung. Ein konservativer Mann, das signierte Foto des Generals de Gaulle über seinem Schreibtisch. Sein Vater war



Zwölf Jahre lang war es für die Reichen der Welt der Höhepunkt an Luxus, mit dem Ozeanriesen »Cap Arcona« nach Rio de Janeiro und nach Buenos Aires zu fahren
Hamburgs Stolz, die »Königin des Südatlantiks«

französischer Diplomatin in Brasilien, Uruguay, Argentinien, Chile. Auf dem Gut seiner Großeltern traf sich die große Welt. De Gaulle habe dort Golf gespielt, sagt er, Englands Kriegspräsident Churchill habe dort gewohnt, US-Präsident Truman sei zu Besuch gewesen, General Eisenhower habe dort Teegetrunken. In seiner Freizeit fährt Clostermann oft mit dem Landrover zum Fischen; darüber hat er ein Buch geschrieben. „Die großen Fische“; und über seine Zeit als Kriegsfieger einen Bestseller, der in viele Sprachen übersetzt wurde: „Die große Arena“. Einfache Leute wie Don Saunders haben Pierre Clostermann damals heimlich „das Großmaul“ genannt.

Peter West, Gentleman, zurückhaltend, Cricketspieler, Berufspilot, ist nach dem Krieg als Offizier bei der Royal Air Force geblieben. Vor fünf Jahren wurde er pensioniert, 57-jährig.

Noch immer trägt er die dunkelblaue Krawatte mit kleinem roten Flugzeugmuster, die nur Piloten mit vielen Kampfeinsätzen tragen dürfen. Von seinen Ersparnissen hat sich der Pensionär einen Landsitz gekauft, Hill Cottage bei Torrington in einer lieblichen Landschaft Südwestenglands. Der 62-jährige zeigt uns seine Bordgebü-

cher aus dem Krieg. Auf der letzten Seite, unter dem 3. Mai 1945, sind sechs Eiserne Kreuze eingezeichnet, sechs Abschlüsse deutscher Flugzeuge.

Am 3. Mai 1945, um fünf Uhr morgens, wurden die englischen Piloten im Fliegerhorst Ahlhorn geweckt, die Sonne war noch nicht aufgegangen. Ein Soldat der Militärpolizei meldete: „The morning tea, Sir“, stellte den Piloten Becher mit dünnem Tee neben Feldbetten und brachte Staffelpilots Rumbold den Befehl, im „Operations Room“ zu erscheinen. Dort gab der Intelligence Officer das Einsatzziel bekannt: eine große Schiffsansammlung in der Ostsee.

Rumbold erinnert sich: „Wir hatten schon Tage vorher einen Geheimbericht erhalten, daß die Naziführer sich nach Norwegen absetzen wollen, das letzte Land, das sie, außer Dänemark, noch unter Kontrolle hatten. Von dort wollten sie den Kampf weiter fortsetzen.“

Eine Falschmeldung, die sich bis heute in englischen Veröffentlichungen gehalten hat. In der offiziellen Kriegsgeschichte „Royal Air Force“ steht: „Am 3. Mai sandte Dönitz, der die Nachfolge Hitlers nach dessen Selbstmord am 30. April angetreten hatte, Bevollmächtigte in Montgomerys Hauptquartier

in der Lüneburger Heide. Zu dieser Zeit und auch schon eine Zeitlang vorher hatte Panik die Führer von Deutschland ergriffen, hohe wie niedere. Auf der Suche nach Fluchtmöglichkeiten starteten sie sehnsüchtig über die Ostsee nach Norwegen. Dorthin wollten sie fliehen, und zu diesem Zweck versammelten sich große Konvois, alles in allem ungefähr 500 Schiffe, in den großen Buchten von Lübeck und Kiel. Zeitweilig sah es so aus, als ob sie nicht nur fliehen, sondern auch den Kampf fortsetzen wollten. Beim Auslaufen wurden diese Konvois sofort von Flugzeugen der Zweiten Taktischen Luftflotte angegriffen. Es wurde alles unternommen, um diese letzte verzweifelte Bewegung zunichte zu machen.“

Der Einsatzbefehl, den Rumbold für seine 263. Staffel bekam, lautete: „Luftaufnahmen zeigen ausgedehnte feindliche Schiffsbewegungen, auslaufend aus Häfen in Schleswig-Holstein. Das Ziel ist, diese Schiffsansammlungen während des ganzen Tages zu zerstören in einem Gebiet westlich der Insel Poel (bei Wismar).“

Rumbold informierte die sieben anderen Piloten seiner

* Hillary St. G. Saunders, »Royal Air Force 1939-1945«, Paperback edition 1975, 292 Seiten

Staffel über das Ziel und die Route. Dann stiegen sie in Jeeps und wurden zur Rollbahn hinausgefahren.

Die Motoren waren schon warmgelaufen. Nacheinander stiegen die acht „Typhoons“ in die Luft. Jede Maschine hatte acht Raketen unter den Tragflächen.

Während Rumbold mit seiner Staffel schon in der Luft war, frühstückten hundertfünfzig Kilometer weiter westlich Pierre Clostermann, Peter West und Don Saunders noch in der komfortablen Offiziersmesse des Luftwaffenfliegerhorstes Faßberg bei Celle. Hier war nichts zerstört. Die Deutschen hatten einen Luxus zurückgelassen, den die Piloten der Royal Air Force seit langem nicht mehr kannten. „Schwimmbecken, Kegelbahnen, ein Kino, Billardräume, Bierkeller, Musikzimmer, Büchereien und prächtige Möbel gehörten zu der behaglichen Ausrüstung, die die Deutschen ihrer Luftwaffe gegeben hatten. In England lebte die Royal Air Force in Wellblech-Hütten, jahrelang. Ich habe nie eine englische Offiziersmesse gesehen, die mit denen der Luftwaffe vergleichbar gewesen wäre...“ schrieb der britische Kriegskorrespondent Roger Montgomery in der Zeitschrift „Aeronautics“.

Die englischen Piloten des 122. Geschwaders in Faßberg erhielten nach dem Frühstück den Auftrag, mit ihren einmotorigen „Tempest“-Kampfflugzeugen Richtung Schleswig-Holstein zu fliegen.

Der Wetterbericht war schlecht: „Wolkenuntergrenze 1000 bis 2000 Fuß, also 300 bis 600 Meter. Gelegentliche Schauer, besonders in Küstennähe. Sicht im Laufe des Vormittags allgemein verbessernd bis auf rund zehn Kilometer.“

Der ursprünglich geplante Angriff auf die Schiffe schien unter diesen Bedingungen nicht möglich. Deshalb hieß der Kampfauftrag zunächst: „Greifen Sie militärische Transporte im Gebiet von Schleswig an!“

Don Saunders: „Wir hatten Befehl, auf alles zu schießen, was sich bewegt. Unser Einsatz dauerte eine Stunde und zehn Minuten. Ich schoß eine Lokomotive und einen Lastwagen in Brand. Zusammen mit Flight Lieutenant Longley, der wie ich



Foto: Interpress

Im Sommer 1945 trieben Tag für Tag Leichen an den Ostsee-Stränden von Pelzerhaken und von Neustadt an

Warum kennt kaum jemand diese Geschichte?

eine ‚Tempest‘ flog, schoß ich einen ‚Fieseler Storch‘ ab. Dann kehrten wir nach Faßberg zurück und nahmen unser zweites Frühstück ein.“

Und Peter West berichtete, was er bei diesem ersten Einsatz am 3. Mai trotz der schlechten Sicht beobachtet hatte: „Wir flogen an der Küste der Lübecker Bucht entlang. Es war unglaublich, wie viele Schiffe dort lagen. Bis zu diesem Tag hatten wir kaum deutsche Schiffe gesehen. Nun sahen wir plötzlich Schiffe jeder Art – Transporter, Patrouillenboote, Unterseeboote. Ich kann mich genau erinnern, daß ich eine lange Kette U-Boote hintereinander gesehen habe.“

Was Peter West nicht gesehen hatte, war die „Typhoon“-Staffel Rumbolds, die im selben Gebiet auf Schiffe angesetzt war. Weil die Sicht über See schlecht war, entschloß sich Rumbold, den befohlenen Angriff auf die Schiffe abzubrechen und statt dessen – wie die Staffeln aus Faßberg – im Tiefflug Militärtransporte auf den Straßen anzugreifen.

Vor nichts hatten die Deutschen damals so viel Angst

wie vor diesen Tieffliegern. Englische Bombenflugzeuge hatten sie schon seit zwei Wochen nicht mehr gesehen. Der Bombenkrieg war eingestellt worden. Winston Churchill selbst hatte den Befehl dazu gegeben. Die Ursache war Dresden gewesen. Keine andere Stadt in Deutschland war so furchtbar zugerichtet worden. Der Bombenangriff auf Dresden war zugleich auch eine Demonstration der westlichen Waffenstärke gegenüber den Russen, wie ein halbes Jahr später die Atombombenabwürfe auf Hiroshima und Nagasaki.

In einem erst 1981 veröffentlichten Befehl des Luftmarschalls Sir Arthur Harris („Bomber-Harris“) ist diese Drohung ausdrücklich vermerkt: „Dresden ist das bei weitem größte bebaute und bisher nicht gebombte Gebiet des Feindes. In der Mitte des Winters, überfüllt mit westwärts strömenden Flüchtlingen und Reserve-Truppen . . . Die Ziele unseres Angriffs sind, den Feind dort zu treffen, wo er es am meisten fühlt, hinter einer schon teilweise zusammenbrechenden Front . . . und gleich-

zeitig auch den Russen zu zeigen, was das Bomber Command kann.“*

In der Nacht vom 13. zum 14. Februar 1945 hat das Bomber-Commando, gemeinsam mit der 8. amerikanischen Luftflotte, gezeigt, wie man eine Stadt total zerstören kann. Churchill sandte am 28. März 1945 dem Chef des Generalstabes ein Memorandum: „Ich meine, der Augenblick ist gekommen, an dem die Bombardierung deutscher Städte mit dem einzigen Ziel, den Terror zu verstärken . . . überprüft werden muß. Sonst werden wir in den Besitz eines total zerstörten Landes kommen. Die Zerstörung von Dresden weckt ernsthafte Zweifel an der Leitung der alliierten Bombardements . . . Der Außenminister hat mit mir über diese Angelegenheit gesprochen, und ich stimme der Notwendigkeit zu, künftig eine präzisere Konzentration auf militärische Ziele vorzunehmen, beispielsweise auf Treibstofflager oder Verkehrswege unmittelbar hinter der Front, statt auf reine Ter-

rorakte und böswillige Zerstörung, auch wenn sie eindrucksvoll sind.“

So Winston Churchill, nachdem Deutschlands Städte bis zur Unkenntlichkeit zerstört (5 700 000 Häuser zerbombt) und viele Bewohner getötet waren (593 000 Zivilisten). „Die Rolle, die das Bomber Command im Krieg gespielt hatte, wurde von vielen Politikern lieber vergessen“, schreibt der britische Luftkriegshistoriker Max Hastings.

Einen Tag nach Churchills Kritik antwortete Bomber-Harris: „Die Unterstellung, wir hätten deutsche Städte mit dem einzigen Ziel, den Terror zu verstärken, bombardiert und reine Terrorakte und böswillige Zerstörung begangen, ist eine Beleidigung. Für mich persönlich sind alle verbleibenden deutschen Städte nicht so viel wert wie die Niere eines einzigen britischen Infanteristen . . . Außerdem bleibt Japan. Entweder bomben wir die Städte flach – wie in Deutschland – und geben den Armeen freien Weg, oder wir bomben nur ihre Fabriken in den Außenbezirken und lassen uns die

* Max Hastings, »Bomber Command«, Pan Books, London 1981

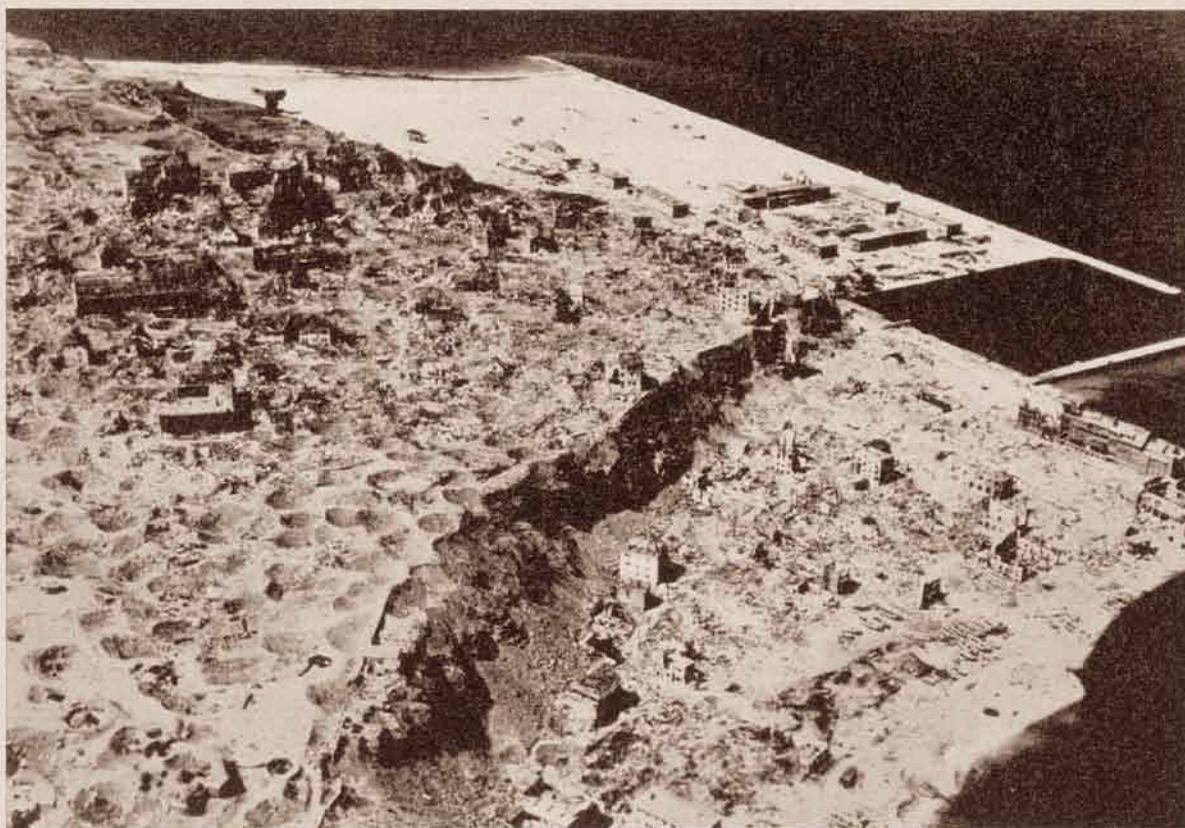


Foto: RAF

Am 18. April 1945 bombardierten 900 Flugzeuge der Royal Air Force die evakuierte Nordsee-Insel Heligoland

Ein Trostpflaster für »Bomber-Harris«

Invasion folglich drei bis sechs Millionen Tote und Verletzte kosten.“

Churchill ging auf diesen Brief nicht ein. Er befahl am 16. April 1945 die Einstellung des Bombenkrieges gegen Nazi-Deutschland. Der gekränkte Bomber-Harris bekam jedoch ein Trostpflaster: Er durfte noch einen letzten Großangriff fliegen. Am 18. April 1945 wurde die Nordsee-Insel Heligoland von 900 britischen Bombern angegriffen. Harris ließ auf die evakuierte Insel, auf der nur noch wenige deutsche Flak- und Marine-Soldaten stationiert waren, 4994 Tonnen Bomben abwerfen; darunter sechs „Grand Slams“ (Großer Schlag) von je 10 t, die zur Vernichtung ganzer Häuserblocks konstruiert worden waren.

Die Einstellung der Bombenangriffe hatte eine schwerwiegende Folge für die KZ-Häftlinge auf den Schiffen in der Lübecker Bucht. Die Aufklärer des Bomber Command hatten durch ihre vielen Luftaufnahmen die Lage der Konzentrationslager am genauesten beobachtet. Niemals war eine



Nach der Zerstörung von Dresden rügte Churchill seinen Bomber-Chef Harris: »Reine Terrorakte«

Bombe auf das KZ Neuengamme bei Hamburg gefallen. Häftlinge erzählen, die Maschinen der Royal Air Force hätten sogar, wenn sie das Lager überflogen, mit den Tragflächen gewackelt, um die Gefangenen zu grüßen.

Nun waren andere für die Luftaufklärung zuständig, und nach anderen Gesichtspunkten wurde aufgeklärt. Die Offiziere im Hauptquartier der Zweiten Taktischen Luftflotte in Süchteln, nahe der niederländischen Grenze, wußten nichts davon, daß das Konzentrationslager Neuengamme inzwischen geräumt worden war und die 10 000 Gefangenen jetzt auf

den Schiffen in der Lübecker Bucht waren.

So kam es zu dem verhängnisvollen Einsatzbefehl Nummer 71 vom 3. Mai 1945: „Zerstörung der feindlichen Schiffsansammlung . . .“

Zur Begründung hieß es: „Die Aufklärung zeigt eine große Konzentration von Schiffen in der Lübecker Bucht, die sich generell in Richtung Norwegen bewegen. Während der Feind im Besitz seiner gesamten verbliebenen Flotte an Kriegs- und Handelsschiffen ist, befindet sich keines der Schiffe Seiner Majestät in diesem Gebiet, um ihnen den Weg zu verlegen.“

Mittags starteten die britischen Staffeln zu einem neuen Einsatz. Die „Tempest“-Maschinen aus Faßberg hatten den Auftrag, den Jagdschutz für die „Typhoon“-Maschinen aus Ahlhorn zu übernehmen. Noch immer war die Sicht schlecht, so daß sich die Piloten der einzelnen Staffeln bald aus den Augen verloren. Pierre Clostermann kann sich heute überhaupt nicht mehr erinnern, die Schiffe gesehen zu haben. Peter West und Don Saunders hinge-

gen haben aus großer Höhe durch Wolkenlöcher beobachtet, wie die Katastrophe begann.

Don Saunders: „Diesmal hatten wir Extratanks mit, um für den Angriffsflug länger in der Luft bleiben zu können. Die Staffel wurde von Geschwaderkommandant Mackie geführt. Wir stiegen auf eine Höhe von 3500 Meter. Auf Steuerbordseite sah ich einen Verband von acht Maschinen. Ich meldete das Geschwaderkommandant Mackie, der antwortete: ‚Ja, das sind die Typhoons.‘ Sie flogen ein großes Schiff an, das unter uns lag, mitten in der Lübecker Bucht. Aus 3500 Meter Höhe sieht selbst ein großes Schiff klein aus. Die ‚Typhoons‘ flogen direkt darauf zu. Jede Maschine hatte acht Raketen unter den Tragflächen.“

Das Schiff war die „Cap Arcona“.

Im nächsten STERN:

»Es darf keine Überlebenden geben!«

DIE ZEIT

Nr. 18 28. April 1995 Seite 13

Zeitläufe

Das Unfaßbare geschieht um 14.30 Uhr am 3. Mai 1945, fünf Tage vor Kriegsende: Britische Jagdbomber feuern Brandraketen auf die KZ-Häftlingsflotte in der Neuhöftener Bucht. Der Angriffsbefehl konnte nicht mehr gestoppt werden. 8000 Menschen sterben – aus Versehen

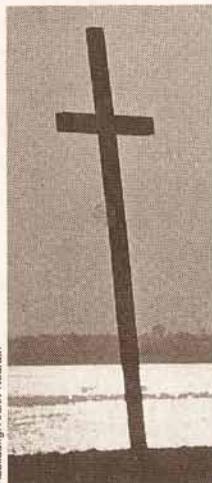


Abbildung: Archiv/Neurath

Mahnkreuz an der Bucht

„Cap Arcona“ in Flammen

Von Bruno Neurath

Die Bombardierung der „Cap Arcona“ und der „Thielbek“ wird auch heute immer wieder in der Presse thematisiert. Mittlerweile ist die Schiffskatastrophe in der öffentlichen Wahrnehmung zu einem zentralen historischen Ereignis des Kriegsendes geworden.

„Die Zeit“ vom 28. April 1995.

Am Nachmittag des 3. Mai 1945 trifft sich ein Delegierter des Schwedischen Roten Kreuzes in Lübeck mit zwei britischen Offizieren. Er hat

eine wichtige Information zu überbringen. Wären die drei Herren nur ein paar Stunden früher zusammgekommen, würden 8000 Menschen den Abend dieses Tages noch erlebt haben. So aber mußten sie sterben. 7000 von ihnen waren Häftlinge des Konzentrationslagers Neuengamme bei Hamburg: Amerikaner, Belgier, Dänen, Deutsche, Esten, Franzosen, Griechen, Holländer, Italiener, Jugoslawen, Kanadier, Letten, Litauer, Luxemburger, Polen, Rumänen, Russen, Schweizer, Skandinavier, Spanier, Tschechen, Ungarn. Sie waren Zwangspassagiere der *Cap Arcona* und

eines zweiten Schiffes, die in der Ostsee vor Neustadt in Holstein auf Reede lagen. Sie starben fünf Tage vor Ende des Krieges durch britische Raketenbomben – irrtümlich. Der Luftaufklärung der Royal Air Force war es bis zu diesem Zeitpunkt nicht gelungen, die Dampfer als Häftlingsschiffe zu identifizieren.

Himmlers Mordbefehl

Gegen Kriegsende stellte sich der Naziführung ein Problem ganz massiv: Wohin mit den Häftlingen in den Konzentrationslagern? Spuren der Massenverbrechen mußten vernichtet werden. Es gab einen Funkbefehl des Reichsführers SS Heinrich Himmler vom 14. April 1945, wonach kein Häftling „lebendig in die Hände des Feindes fallen“ dürfe. Der rasche Vormarsch der alliierten Truppen im Reichsgebiet und die beginnende Auflösung der Kommandostrukturen reduzierten allerdings erheblich die Möglichkeiten, diesen Be-

DOSSIER

städter



Abbildung: Berl Friedler, „Back from Hell“, Bergen-Belsen 1947

Der Untergang der Häftlingsflotte vor Neustadt, gezeichnet vom jüdischen Maler Berl Friedler

fehl umzusetzen. Auf Todesmärschen durch Norddeutschland wurden ganze Häftlingskolonnen auf offenem Felde erschossen, erschlagen, verbrannt.

In dieser Situation suchte die SS eine „Teillösung“ des Problems auf offener See: Sie requirierte einige Handels- und Passagierschiffe, die in der Neustädter Bucht vor Anker gingen und in der zweiten Aprilhälfte mit Tausenden von Häftlingen aus dem KZ Neuengamme bei Hamburg und dessen Nebenlagern überladen wurden. Unter dem Namen des größten dieser Schiffe wurde die Häftlingsflotte bekannt: *Cap Arcona*.

In den zwanziger Jahren war der Luxusdampfer der Hamburg-Süd als „Königin der Südsee“ berühmt geworden. Im regulären Reisebetrieb von Hamburg nach Südamerika bot sie 1296 Passagieren komfortable Kabinenunterkunft und exquisite Küche. Anfang Mai 1945 allerdings hatte das Schiff längst nichts Königliches mehr an sich. Noch Ende Januar hatte die *Cap Arcona* 10 000 ostdeutsche Flüchtlinge von Gotenhafen nach Neustadt ge-

bracht und kurz darauf die gleiche Anzahl Verwundeter nach Kopenhagen. Das Schiff war ramponiert. Für die Reparatur der defekten Turbinen fehlte es an Ersatzteilen und Personal, die Brennstoffvorräte waren aufgebraucht. Manövrierunfähig lag die *Cap Arcona* (27 561 Bruttoregistertonnen) vier Kilometer vor Neustadt – mit ihr das Hapag-Dampfschiff *Deutschland* (21 046 BRT) sowie die Frachter *Thielbeck* und *Athen*.

Die Kommandogewalt auf den Schiffen hatte der SS-Hauptsturmführer Klingenberg. Während der wochenlangen Liegezeiten kam es zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen dem zivilen Kommando der *Cap Arcona*, das an Bord geblieben war, und der SS, ob es zulässig sei, die Schiffe mit derart vielen Menschen zu beladen. Zeitweise befanden sich 7500 Häftlinge auf der *Cap Arcona*! Zu Kapitän Heinrich Bertram hatte die illegale Häftlingsorganisation bereits eine vertrauensvolle Beziehung hergestellt. Doch mit der Androhung des Standrechts brach die SS seinen Widerstand.

Knappste Versorgung mit Lebensmitteln, unvorstellbare hygienische Bedingungen und natürlich fehlende medizinische Betreuung ließen die Schiffe zu schwimmenden Särgen werden. Hunderte von Häftlingen starben entkräftet. Am schlimmsten traf es die Rotarmisten. Diese Kriegsgefangenen wurden von den übrigen Häftlingen getrennt und ohne ausreichende Luftzufuhr im „Bananenbunker“ des Vorschiffes zusammengepfercht. Aborteimer konnten nicht mehr geleert werden. Leichname verstorbener Häftlinge blieben an Bord. Aus Angst vor Ansteckung wagten sich die SS-Männer am Ende nicht mehr in das Innere des Schiffes.

Was hatte die SS vor? Diese Frage bewegte ihre hilflosen Opfer auf den Schiffen; die nervliche Anspannung wuchs von Tag zu Tag. Von Kapitän Bertram wußten sie, daß Hitler tot war und die alliierten Truppen Lübeck am 2. Mai kampflös

● Fortsetzung nächste Seite

● Fortsetzung von Seite 13

genommen hatten. Wie war das Verhalten der möglicherweise kopflös werdenden SS einzuschätzen? Gab es Möglichkeiten zur Selbstbefreiung? Stundenlange Diskussionen in den Häftlingskomitees. Allen vor Augen stand das Schicksal der elf Rotarmisten, denen es am 29. April gelungen war, von Bord zu kommen. Sie wollten mit den herandrückenden britischen Truppen Verbindung aufnehmen. Die kalte Ostsee wurde ihr Grab. Einer, den die SS erstarrt aus dem Wasser gezogen hatte, wurde an Bord erschossen.

In der Nacht vom 2. auf den 3. Mai waren in der Bucht Detonationen zu hören: Deutsche Kriegsschiffe, zumeist U-Boote, versenkten sich selbst – und es war zwingend anzunehmen, daß die SS auch den Häftlingsschiffen dieses Schicksals zugeordnet hatte. Die Logik der Situation ließ keinen anderen Schluß zu: Rettungsringe und Bänke, die als Floß hätten dienen können, waren auf der *Cap Arcona* eingeschlossen worden.

Wenn auch kein Dokument bekannt ist, das diese Absicht der SS nachweist, so darf doch unterstellt werden, daß Himmlers Befehl selbst in den letzten Stunden des Krieges noch galt – wozu es fehlte es nur an der technischen Möglichkeit und personellen Entschlossenheit, ihn umzusetzen. Die SS spekulierte offensichtlich mit der zynischen Option, die Schiffe vor der britischen Luftaufklärung als Objekte von militärischer Bedeutung erscheinen zu lassen, um so die Royal Air Force zum Vollstrecker des Himmlerschen Mordbefehls zu machen. Diese Behauptung ist zwar nicht beweisbar, aber legitim insofern, als nach der Frontlage jederzeit mit einem britischen Angriff gerechnet werden mußte – zumal die Schiffe keine Rote-Kreuz-Kennzeichen trugen.

Tatsächlich hat der Höhere SS- und Polizeiführer von Hamburg, Graf von Bassewitz-Behr, im Prozeß gegen die Leitung des KZ Neuengamme am 9. April 1946 angegeben, Himmlers Befehl gekannt und selber angeordnet zu haben, die Häftlinge auf die Schiffe zu bringen. Auf die Frage, was angesichts fehlender Evakuierungsmöglichkeiten hätte geschehen sollen, antwortete er: „Entsprechend diesem Befehl mußten sie getötet werden.“

Der Angriff

Am 3. Mai 1945 flog die Royal Air Force bei schlechter Sicht ihre allerletzten Kampfeinsätze über der Ostsee. An diesem Tag hielten sich an



Die „Cap Arcona“ brennt

Bord der *Cap Arcona* 4200 Häftlinge auf; dazu kamen etwa 490 Mann: SS-Bewacher und Angehörige der zivilen Besatzung. Auf der *Thielbeck* waren es 2800 Häftlinge und rund 300 Mann Besatzung. Die *Athen* durfte, auf Befehl des Marine-Standort-Kommandanten Schmidt, gegen 14 Uhr mit 2000 Häftlingen an Bord in den Neustädter Hafen einlaufen. Nur die *Deutschland*, auf der Umbauarbeiten begonnen hatten, lag menschenleer vor Anker.

Um 14.30 Uhr nahm das Unfaßbare seinen Lauf: Staffeln britischer „Typhoon“-Jagdbomber tauchten über der Neustädter Bucht auf und griffen in drei Wellen die Häftlingsflotte an. Sie waren mit neu entwickelten Raketen bestückt, deren Brandwirkung verheerend war. Innerhalb von fünfzehn Minuten sank die *Thielbeck*. Nur fünfzig Menschen überlebten. Die *Cap Arcona* erhielt Dutzende von Volltreffern. Der Kapitän ließ die

weiße Fahne hissen, was aber von den Piloten nicht als ernstzunehmendes Zeichen der Aufgabe interpretiert werden konnte. Denn die Angreifer wurden von Bordflak auf der *Athen* beschossen und auch vom Marinestützpunkt „U-Boot-Schule“ und von Flugsicherungsbooten aus unter Feuer genommen.

Die *Cap Arcona* brannte vom Bug bis zum Heck, konnte jedoch in der nur sieben Meter tiefen Ostsee nicht untergehen. Das Schiff kippte auf die Seite und riß Tausende in den Tod – 450 überlebten.

Unbeschreibliches hat sich auf den Schiffen, in der See und am Ufer abgespielt. Die Häftlinge – nach langen, gemeinsam erlittenen Qualen die Freiheit vor Augen – kämpften nun gegeneinander: um jedes Stück Holz im Wasser, das sie tragen konnte; um den Platz auf der nach oben führenden, glühendheißen Treppe, die in der nächsten Sekunde schon einbrechen konnte. SS-Leute schossen auf die Ertrinkenden und kümmerten sich nur um ihre eigene Rettung.

Die britischen Panzer, die schon vor Neustadt lagen, griffen in das Gefecht ein. Man muß also annehmen, daß auch durch ihre Granaten einige der im Wasser treibenden Häftlinge getötet worden sind. Die britischen Piloten der letzten Welle haben die Menschenmengen in der See gesehen. „Many bodies seen abandoning ship“, lautet die Eintragung im Operations Record Book der 198. Staffel der Gruppe 84. Das deutsche Abwehrfeuer hielt die Angreifer allerdings auf große Distanz, so daß sie nicht erkennen konnten, daß dort KZ-Häftlinge verzweifelt um ihr Leben kämpften.

Massaker an den Stutthof-Häftlingen

Ein zweites Ereignis, das mit dem Raketenangriff auf die Häftlingsflotte zwar nur mittelbar, bei der Summierung der Gesamtopferbilanz des 3. Mai aber unmittelbar zusammenhängt, darf nicht übersehen werden: In der zweiten Aprilhälfte hatte die SS mehrere hundert Häftlinge des KZ Stutthof (Sztutowo) bei Danzig mit Schiffen Richtung Westen transportiert. Zwei der vollständig überladenen Kähne – die *Vaterland* und *Wolfgang* – waren mit 1600 Häftlingen an Bord in Neustadt angekommen. Andere Schiffe strandeten schon vorher. Etlichen der Häftlinge gelang es, an Land zu kommen. Die allermeisten blieben an Bord der Schiffe zurück. Sie sollten auf die *Athen* gebracht werden – ein Plan, der durch den britischen Angriff vereitelt wurde. Rund 300 Stutthof-Häftlinge fielen am Vormittag des 3. Mai – wenige Stunden vor dem britischen Luftangriff – einem Massaker zum Opfer. Die meisten wurden an Bord der Schiffe von SS-Männern erschossen. Viele stieß man ins Wasser, wo sie ertranken oder, wenn sie noch schwammen, von Kugeln getroffen wurden. Andere massakrierte man am Strand oder in Ufernähe.

An diesem 3. Mai 1945 starben in und vor Neustadt mehr als 8000 Menschen (Marinesoldaten, SS-Männer und Angehörige der Schiffsbesatzungen mitgezählt).

Wie die Briten reagierten

Die britischen Soldaten, die am späten Nachmittag Neustadt kampflos einnahmen, waren fassungslos. Sie vermuteten zunächst ein KZ in der Stadt. Nur mit Mühe gelang es Neustädter Bürgern, Plünderungen der Stadt und Repressalien gegen die Bevölkerung abzuwenden.

Statistisch und aus der Sicht der Royal Air Force waren die Kampfeinsätze sehr erfolgreich gewesen: Erhebliche Tonnagemengen deutscher Schiffe waren zerstört worden.

Dem buchführenden Nachrichtenoffizier der 198. Squadron muß die Erleichterung über das Ende des Krieges förmlich in die Finger geflossen sein, als er das Tagebuchblatt vom 3. Mai mit der lakonischen Bemerkung abschloß: „The End of Operation in this Theatre of War.“ Am 7. Mai – die deutsche Wehrmacht hatte gerade kapituliert – wurde das Wetter besser. Die Piloten auf dem Feldflughafen Ahlhorn im Oldenburgischen putzten ihre Flugzeuge, besuchten Wilhelmshaven oder gingen zum Baden. Am 11. Mai war es so heiß über Norddeutschland, daß „most of the pilots are becoming very brown“.

Im besetzten Neustadt ging es derweil weniger beschaulich zu. Jeden Tag schwemmte die See Hunderte von Leichen an. Akute Seuchengefahr zwang zu notdürftigen Bestattungen an Ort und Stelle. Bald konstituierte sich ein Komitee, das die Umbettungsarbeiten organisierte. Neben dem Stadtbaumeister und dem Chef der ausführenden Firma gehörten ihm Überlebende der Katastrophe an, außer einigen deutschen Häftlingen auch



„Das Feuer fraß die Planken rasend schnell auf, so daß viele Unglückliche vom Feuer völlig eingehüllt waren“

Uwe Johnson: Schwarze Klumpen im weißen Sand

Die Toten trieben an alle Ufer der Lübecker Bucht... An der Küste vor Jerichow kamen zu viele an, die konnte der Finder nicht alle heimlich verscharren im Strandsand. Die britische Besatzungsbehörde hatte eine Meldepflicht eingeführt für die Leichen aus dem Wasser und bestand darauf. Die Briten holten Männer zusammen auf einen Lastwagen, weil sie Mitglieder der Nationalsozialistischen Deutschen Arbeiterpartei gewesen waren. Sie wurden am Strand entlang gefahren, und wo ein schwarzer Klumpen im weißen Sand lag, hielten die Briten an. Die Deutschen bekamen für das Aufladen keine Handschuhe, nicht einmal Gabeln oder Spaten. Die Briten tranken ihren Whisky den Deutschen vor; trotz der Medizin mußten auch sie sich übergeben. Die Briten legten nicht einen eigenen Friedhof an für die Toten aus dem Wasserlager. Wenn der Wagen voll war, fuhren sie die Ladung tief ins Land hinein, bis nach Kalkhorst, nach Gneez sogar. Wenn sie in Jerichow einfuhren, wurden die Seitenklappen heruntergeraten. Die Militärpolizei holte die Deutschen aus den Häusern, damit sie die Fracht ansahen, die im Schritt durch die Stadtstraße zum Friedhof gefahren

wurde. Langsamer als Schritte. Die Fracht war nicht leicht zu erkennen. Sie war beschädigt von Schußwunden, Brandschrumpfung, Bombensplittern, Schlägen. Sie war zu erkennen an der verfärbten, aufgeplatzten, eingeschlungene Kleidung aus Streifenfuch. Oft waren die einzelnen Stücke Mensch nicht vollständig. Es fehlten Glieder, oder auf der Ladefläche lagen Glieder ohne Rumpf, eines Tages nichts als ein Stück Kopf. An dem hatten die Fische viel gefressen. Die Briten holten die Leute von Jerichow auf dem Marktplatz zusammen. In der Mitte lag die erste Fuhrer Tote. Der Kommandant übergab den Deutschen ihre Toten. Er machte sie zu ihrem Eigentum. Er erlaubte ihnen, die sterblichen Überreste aus dem Meer in Särgen zu legen. Sie durften dann die Särgen schließen und auf den Friedhof tragen. Als das Massengrab zugeschippt war, schossen die Briten eine Ehrensalve in die Luft. Am Ausgang des Friedhofs stand ein Sergeant mit einem Kasten vor dem Bauch, darauf stempelte er die Lebensmittelkarten ab. Wer die Toten nicht angenommen hatte, sollte nicht essen.

Aus: „Jahrestage 3“; mit freundlicher Genehmigung des Suhrkamp Verlags

ein Pole. Die britische Armee unternahm alles, um die Überlebenden einzukleiden, zu verpflegen und ihnen Wohnraum zuzuweisen. Trotz Fraternisierungsverbot entwickelten sich in der Folgezeit zwischen den Soldaten und den geretteten Häftlingen auch freundschaftliche Beziehungen. So konnten die Neustädter Sozialdemokraten ihre ersten Treffen nach dem Krieg unter freiem Himmel in einem nahe gelegenen Waldstück abhalten – britische Soldaten achteten darauf, daß diese noch nicht zugelassenen politischen Versammlungen ungestört blieben. Die alles überschattende Frage nach den Ursachen der Bombardierung konnten Major Quail, der britische Standortkommandant, und sein Stellvertreter, Captain Pratt, allerdings nicht beantworten.

Warum griff die Royal Air Force an?

Mehrere Versionen über Motive und Informationslage der Royal Air Force kursierten in den Folgejahren durch die spärliche Literatur.

In einem Erlebnisbericht aus dem Jahre 1949 wird behauptet, die britischen Piloten hätten per Funk die Schiffe aufgefordert, in den Hafen von Neustadt einzulaufen. Jedoch habe die SS dies verhindert und damit die Bombardierung provoziert. Einer anderen Theorie zufolge sollen die Engländer per Funk nachgefragt haben, was an Bord sei. Die Antwort der SS, sie habe Kriegsmaterial geladen, habe dann die Bombardierung ausgelöst. Der Überlebende Rudi Goguel vermutete, die SS habe bewußt einen irreführenden Funkanspruch aufgegeben, in der Hoffnung, die britische Aufklärung würde ihn abfangen und aufgrund seines Inhalts (drei Dampfer mit Soldaten und Kriegsmaterial in der Neustädter Bucht) die Bombardierung veranlassen.

All diese Vermutungen setzten eine wie auch immer geartete Funkverbindung zwischen den Briten und dem Schiff oder deutschen Dienststellen voraus. Heute wissen wir, daß diese Erklärungsversuche die Wahrheit nicht erfaßten, aber auch nicht völlig absurd waren. Angestoßen durch eine Stern-Serie im Jahre 1982, die in den deutschen Medien unbeachtet blieb, hat sich die britische Tagespresse des Falls angenommen.

Die Funkkabine der *Cap Arcona* war am 3. Mai nicht besetzt; Funksprüche der Bord-SS kann es also nicht gegeben haben. Doch berichtet der *Daily Telegraph* am 9. März 1983, General E. Barker habe auf dem Schreibtisch des Kommandanten eines deutschen Flottenstützpunktes (wahrscheinlich der Neustädter U-Boot-Schule) einen Funkspruch der Royal Air Force gefunden, wonach sie darauf bestanden habe, daß die *Cap Arcona* in den Hafen einzulaufen habe – „otherwise they would bomb her“.

Beim *Sunday Telegraph* meldete sich ein Leser, der im Frühjahr 1945 in einer Stabsstelle der Generalität beschäftigt war. Seine Dienststelle wußte durch den British Army Intelligence sehr wohl von der Existenz der Häftlingsschiffe. „Unfortunately“ seien die Schiffe dennoch bombardiert worden, was im *Daily Telegraph* vom 15. März 1983 als „failure in communications“ umschrieben wurde: „... the message never reached the pilots.“ Sechs Tage zuvor hatte die Zeitung einen Major Noel Till zitiert, der später mit der Untersuchung von Kriegsverbrechen im Hamburger Raum befaßt war. Nach seiner Darstellung hat das Schweizer Rote Kreuz versucht, die Alliierten vor dem Angriff zu warnen – „... but the message went astray.“

Im *Sunday Telegraph* sprach damals ein Staffelpilot von „those last hectic days“. Auch die 1982 vom *Stern* interviewten Piloten verwiesen auf den Befehl, „auf alles zu schießen, was sich bewegt“. Der Wunsch, den Krieg jetzt schnell zu Ende zu bringen, hat keine Zeit für eine differenzierte Auswertung von Aufklärungsberichten gelassen. Die Schiffsbewegungen in der Ostsee waren der britischen Luftaufklärung natürlich nicht verborgen geblieben. Ob unter diesen Schiffen auch ein nichtmilitärisches Objekt sein könnte – dieser Frage wurde gar nicht erst nachgegangen.

Ein dem Verteidigungsministerium in London verbundener Militärhistoriker, also ein Mann mit jederzeitiger Akteneinsicht, bestätigte dem Verfasser die Darstellung der Piloten. Demzufolge vermutete der Nachrichtendienst, auf den Schiffen befanden sich die Reste der Führung des Deutschen Reiches, die sich nach Norwegen absetzen und von dort aus die Weiterführung des Krieges organisieren wollten: „The point of operation was to prevent the enemy from escaping to Norway.“ Seine Bewertung des Vorgangs als „accident of war“ läßt den Schluß zu, daß der militärische

● Fortsetzung nächste Seite

DIE ZEIT Nr. 18 28. April 1995

● Fortsetzung von Seite 14

Wert der Bombardierung zumindest umstritten war.

„Bomber-Harris“, der berühmt-berüchtigte Chef der britischen Bomberflotte, war am 3. Mai 1945 zwar schon seit einigen Wochen nicht mehr im Amt, aber vielleicht hat er an diesem Tag unsichtbar doch noch Regie geführt.

Warum schwiegen die Briten?

Woran lag es, daß die *Cap Arcona*-Katastrophe so lange weder in zeitgeschichtlichen Abhandlungen noch in Geschichts- oder Schulbüchern vorkam? Plausibel die Vermutung, daß „man“, in den Zeiten des Kalten Krieges zumal, jede Andeutung eines Vorwurfes an die Adresse der „Verursacher“ des Massensterbens und späteren Verbündeten vermeiden wollte. Aber warum hat die Öffentlichkeit bis heute von offizieller britischer Seite kein einziges Wort gehört: weder ein „Sorry“ unmittelbar nach dem Geschehen noch später eine Erläuterung der militärischen Abläufe?

Dieser Umstand hat – von der tragischen Dimension der Ereignisse einmal abgesehen (die Häftlinge auf den Schiffen hatten nichts sehnlicher erwartet als das Eintreffen der britischen Ar-

mee) – über die Jahre der Nachkriegszeit hinweg zu andauernder Betroffenheit und zu Unverständnis geführt und Spekulationen über die Ursachen der Katastrophe erst ermöglicht. Kein ernsthaft und wohlmeinend Interessierter hat dabei jemals die Behauptung gewagt, das britische Militär habe wissentlich den Tod von Tausenden von KZ-Häftlingen verursacht.

Natürlich geht es fünfzig Jahre später nicht um Schuldzuweisung zu Lasten des britischen Militärs durch den Nachweis von nachlässigem Umgang mit Informationen. Schuldig (im moralischen wie rechtlichen Sinne) sind alle Verantwortlichen des KZ-Systems. Der Ehrensalt der Royal Army am Strand von Neustadt am 7. Mai 1945 für die Opfer des Angriffs blieb die einzige offizielle, menschliche Reaktion der Briten.

Gewiß – in einem Krieg gelten andere Maßstäbe für die Beurteilung tragischer Ereignisse als in Friedenszeiten. Und: Was heißt überhaupt „tragisch“ bei einem einzelnen Ereignis während eines Krieges – eines Weltkrieges zumal? Kann man heute die britische Reaktion von damals überhaupt angemessen würdigen?

Es ist sicherlich richtig, was unser Gesprächspartner in London einwarf: Ob die Piloten „*the right or wrong targets*“ getroffen hatten, erfuhr die Öffentlichkeit in der Regel überhaupt nicht. Und nach Kriegsende? „*The dead are dead...*“, sagte



er. Es galt, sich um die Lebenden und die Beseitigung der Kriegsfolgen zu kümmern, die eigenen Soldaten heimzubringen oder Kriegsverbrecher zu suchen. Deswegen zeuge es nicht von *absichtlichem* Verschweigen, daß die Piloten bis in die achtziger Jahre hinein von den Folgen ihres Einsatzes am 3. Mai nichts wußten.

Krieg bedeutet Töten und Zerstören. Da wird ein tragischer *accident* keine langwierigen Untersuchungen veranlassen – geschweige denn Rechtfertigungen vor den (versehentlichen) Opfern: „*It was not the time for the luxury of long apologies.*“ Zum Beleg erwähnt er ein Beispiel aus dem Sommer 1944: Bevor die Alliierten an der Küste der Normandie landen konnten, mußten die deut-

ZEITLÄUFTE / DOSSIER 15

schen Stellungen und Stützpunkte bombardiert werden. Dabei starben Tausende französischer Zivilisten – mit Wissen der freien französischen Regierung – durch britische Bomben, weil unvermeidbar auch Wohnsiedlungen getroffen wurden. Es war Krieg und: „*It was accepted, that something like this could happen.*“

Mit diesem Vergleich relativiert ein britischer Militärgeschichtler heute die Ereignisse vom 3. Mai 1945. Doch die Historiker von heute sind nicht die Akteure von gestern – müssen also auch nicht die Handlungsmaximen von gestern zugrunde legen. Besucher des Cabinet War Room, der im Vorjahr als Museum hergerichteten unterirdischen Schaltzentrale von Winston Churchill und seinem engsten Stab in London, finden eine große Zahl von Darstellungen des Kriegsverlaufs und der Geschichte der einzelnen Waffengattungen in den Regalen. In keinem der zum Teil sehr voluminösen Werke taucht der Name *Cap Arcona* auf, auch nicht in denen, die ein Erscheinungsdatum aus den neunziger Jahren tragen.

Kampf gegen das Vergessen

Fast drei Jahrzehnte lang blieb die Erinnerung an den 3. Mai 1945 ein Insider-Thema, das von den Organisationen der ehemaligen KZ-Häftlinge vor dem endgültigen Vergessenwerden bewahrt

wurde – und natürlich von den Überlebenden selber und ihren Familien. Solche Ereignisse verlangen einfach nach einer Erklärung. Ohne Wissen können die Überlebenden einer Katastrophe nicht weiterleben. Schuldgefühle vor den toten Kameraden belasten. Das Wissen über das Nichtwissen lebte in den betroffenen Familien weiter.

In den siebziger und achtziger Jahren zeigte sich dann aber doch: Gras war noch nicht über die Angelegenheit gewachsen. Gelegentliche Publikationen – 1972 aus der DDR das Buch des Überlebenden Rudi Goguel „*Cap Arcona*“; 1975 ein Filmportrait des Südwestfunks über einen Überlebenden; die *Stern*-Serie von Günther Schwarberg 1982 und 1985 der rororo-Band „*Mai 1945: Die Tragödie der Häftlinge von Neuengamme*“ des polnischen Überlebenden Bogdan Suchowiak – brachten das Thema erstmals einem breiteren Publikum nahe.

„Und auch in England redet kein Schwein davon“, läßt Günter Grass die Meereskundlerin in der „*Rättin*“ 1986 sagen. Das Denkmal „*Fluchtgruppe Cap Arcona*“ des Wiener Bildhauers Alfred Hrdlicka (1986 in Hamburg aufgestellt) und die Radiosendung „*Es war verdammt kalt zuerst*“ von Günter Klauke (Radio Bremen 1992) reflektierten das gestiegene Interesse an der *Cap Arco-*

● Fortsetzung nächste Seite



„Die Häftlinge kämpften nun gegeneinander, um Jedes Stück Holz im Wasser, das sie tragen

● Fortsetzung von Seite 15

na“-Katastrophe. Aber erst in diesem Frühjahr hat der Neustädter Wilhelm Lange die Antwort auf die letzten noch offenen Fragen in London gefunden.

Erinnerungsarbeit West

Einer der Überlebenden war der Budapester Musiker Akos Weinberg. Er nennt sich heute Francis Akos und ist Erster Geiger des Chicago Symphony Orchestra. 1974 führte ihn eine Deutschlandtournee nach Hamburg – und dort fiel ihm schlagartig ein, daß irgendwo in der Nähe Neuengamme sein müsse. Jahrzehntelang hatte er die Ereignisse des 3. Mai aus seinem Bewußtsein verdrängt. Das war sein Weg, mit den Erinnerungen umzugehen. Irgendwann im Spätsommer dieses Jahres werden die norddeutschen Fernsehzuschauer ein Interview sehen können, das er dem Berliner Filmemacher Günter Klauke gab. Denn zum ersten Mal seit fünfzig Jahren produziert eine deutsche Sendeanstalt, der NDR, eine umfassende Dokumentation der Katastrophe vom 3. Mai 1945.

Am Abend der Ausstrahlung des 85 Minuten dauernden Films werden die meisten Neustädter wohl vor dem Fernsehschirm sitzen. Die Dreharbeiten im Januar 1995 haben Unruhe in diese ansonsten eher stille Stadt gebracht. Beim Filmteam meldeten sich Augenzeugen, die ihre Erinnerungen loswerden wollten. So kam ein alter Herr, der die Ermordung einer Mutter und ihres Kindes mit ansehen mußte. Ein anderer erzählte von dem ungewöhnlich guten Aal-Jahr 1947. Aber die Neustädter mochten damals keinen Aal essen. Es ergaben sich auch begründete Hinweise darauf, daß Männer in Neustadt leben, die an dem Stutthof-Massaker beteiligt waren, als Täter wohlgermerkt. Kein Wunder, daß den Filmemachern während der Spontaninterviews auf dem Marktplatz mehr als einmal Ablehnung entgegenschlug. Einer ihrer Gesprächspartner brach das Interview ab, weil er ansonsten Familienangehörige belasten müsse.

Die Neustädter Fischerzunft ist die älteste in Deutschland. Doch heute gibt die Ostsee kaum noch etwas her. Der Fremdenverkehr bringt mehr Geld in die 15 000 Einwohner große Stadt. Die

Camping- und Badegäste müssen auf ihrem Weg zum Strand an dem Ehrenfriedhof vorbei, der an den 3. Mai 1945 erinnert. 651 Opfer sind hier bestattet. In jedem Jahr, ununterbrochen seit Kriegsende, finden Gedenkkundgebungen statt, veranstaltet von der Stadt Neustadt und der Häftlingsorganisation Amicale Neuengamme. Immer sind auch noch einige Überlebende dabei.

In der nächsten Woche werden tausend Teilnehmerinnen und Teilnehmer erwartet. Die meisten von ihnen werden erstmals Gelegenheit haben, das Cap Arcona-Museum zu besuchen. 45 Jahre hat es gedauert, bis das Museum eingerichtet werden konnte – spät, aber in exponierter Lage in der Innenstadt. Dem unermüdlichen Engagement insbesondere eines Mannes ist dies zu verdanken: dem Neustädter Volkshochschul- und Stadtarchivleiter Wilhelm Lange. 1983 wurde er (zunächst befristet auf einer ABM-Stelle) eingestellt. Sein Arbeitsauftrag: Vorbereitung einer schriftlichen Dokumentation und der Gedenkausstellung 1985.

Wenn auch die Reaktion auf die *Stern*-Serie „Angriffsziel Cap Arcona“, die das Thema erstmals in einem auflagenstarken deutschen Medium zur Sprache brachte, in Deutschland kaum meßbar war (das Interesse der Öffentlichkeit für den Wirbel um die gefälschten Hitler-Tagebücher, der bald danach den *Stern* erschütterte, war größer) – in Neustadt hat sie wohl doch Wirkung gezeigt.

Schwedische Warnung kam zu spät

Wilhelm Lange darf als der beste Kenner der *Cap Arcona*-Materie bezeichnet werden. Noch 1994 spürte er in einem Neustädter Hotel Photos von den brennenden Schiffen auf. Seine minutiöse Dokumentation der letzten Wochen und Stunden der Schiffe (zweite Auflage 1994) schließt so gut wie alle Lücken, welche die Autoren früherer Publikationen noch offenlassen mußten. Einzig und allein die Frage „Was erfuhren die Briten wann über die Schiffe in der Neustädter Bucht?“ konnte er noch nicht abschließend beantworten.

Aber Wilhelm Lange hat sich in „sein“ Thema verbissen. Bei einer Archivreise nach London im Februar 1995 und einem Treffen mit Roy Nesbitt, einem renommierten Militärhistoriker und che-



n konnte“

maligen Arme-Angehörigen, fand er des Rätsels Lösung:

In den letzten Kriegswochen versuchte das Schwedische Rote Kreuz durch Kontakte mit Himmler skandinavische Häftlinge aus den KZs herauszuholen. Im Lübecker Büro der schwedischen Delegation ging am 29. April ein anonymer Brief ein, der auf die schrecklichen Verhältnisse auf dem Häftlingsschiff *Athen* hinwies, das an diesem Tag im Lübecker Hafen lag. Der Delegierte Hans Arnoldsson wandte sich an den SS-Kommandanten des Schiffes und konnte 250 Häftlinge freihandeln. Für den 2. Mai war ein Treffen verabredet, um die Übergabe der Häftlinge vorzubereiten. Doch die *Athen* war schon nach Neustadt ausgelaufen. Wilhelm Langes sachliche Protokollnotiz, die sich auch auf einen persönlichen Bericht Arnoldssons aus dem Jahre 1945 stützt, vermag die Dramatik dieser letzten Stunden, in denen sich die beiden Handlungsstränge in Lübeck und Neustadt um Stunden aneinander vorbeientwickelten, kaum wiederzugeben:

„Am Morgen des 3. Mai erklärte Dr. Arnoldsson allgemein gegenüber einer britischen Dienststelle, daß er von Luftangriffen im Raum Neustadt Kenntnis erhalten habe und er die Gefangenen einer großen Gefahr ausgesetzt sehe. Am Nachmittag desselben Tages erschienen zwei britische Offiziere im Büro des Schwedischen Roten Kreuzes in Lübeck, um Dr. Arnoldsson nach allen Details zu den Schiffen zu befragen. Nachdem sie seinen Bericht gehört hatten, versprachen sie, sofort zu handeln. Leider war es zu diesem Zeitpunkt bereits zu spät, um die militärische Operation der Briten in der Neustädter Bucht zu stoppen.“

Da hatte also 1983 der oben erwähnte britische Major Noël Till schon die richtige Spur gewiesen, offensichtlich aber das Schwedische mit dem Schweizer Roten Kreuz verwechselt. „Swiss“ statt „Swedish“ ... ein verzeihlicher Erinnerungsirrtum nach knapp vierzig Jahren.

Erinnerungsarbeit Ost

Während sich im Westen Deutschlands außer den alljährlichen Gedenkkundgebungen in Neustadt jahrzehntelang nichts tat, lief man im Osten zur Erinnerung an die Opfer um die Wette.

Bei klarer Sicht kann man von Neustadt in die Wismar-Bucht hinüberschauen. Unweit der Küste liegt die Gemeinde Grevesmühlen in Mecklenburg-Vorpommern – auf dem Gebiet der ehemaligen DDR. Am Stadtrand wurde 1957 eine Gedenkstätte errichtet. Sie ist nicht nur letzte Ruhestätte für 407 Opfer, sondern diente zu DDR-Zeiten „als Kulisse für Veranstaltungen verschiedenster Art: ob es die Aufnahme von Schülern in die Pionierorganisation ‚Ernst Thälmann‘, die Aufnahme in die ‚Freie Deutsche Jugend‘ oder das Gelöbnis neuer Mitglieder der ‚Gesellschaft für Sport und Technik‘ war. Den zu meist jungen Menschen wurden die Opfer der *Cap Arcona*-Katastrophe bei jeder möglichen Gelegenheit als Vorbilder und Helden vorgesetzt, die es stets zu ehren galt.“

So schildert Sven Schiffner, 1972 in Grevesmühlen geboren, seine eigene Erfahrung als junger DDR-Bürger mit der Gedenkstätte. Zu lesen sind diese Sätze in seinem Aufsatz, wofür er 1993 bei dem von Bundespräsidenten ausgelobten und von der Hamburger Körper-Stiftung organisierten Wettbewerb „Spuren suchen“ einen Ersten Preis erhielt. Noch aus der zeitlichen Distanz mehrerer Jahre ist seiner Darstellung der innere Zwiespalt im Erleben anzumerken: Einerseits anerkannte er die Sinnhaftigkeit des Erinnerns und Mahnens, andererseits fühlte er sich bei den Gedenkveranstaltungen, an denen er all die Jahre teilnehmen mußte, vom staatlich verordneten Antifaschismus abgestoßen.

Die Zuschauer der „Cap Arcona-Sportfeste“, die alljährlich zu Pfingsten von 1966 bis 1991 in Grevesmühlen veranstaltet und am Ehrenmal eröffnet wurden, werden geringere Identifikationsprobleme als Sven Schiffner gehabt haben. Ein internationales Sportfest mit 800 Teilnehmern hat immerhin Unterhaltungswert – für eine kleine Gemeinde wie Grevesmühlen allemal. Und ob die Aktiven ih-

ren sportlichen Einsatz so interpretiert haben wie Werner Stenke, der Initiator und Organisator der Sportfeste, darf wohl bezweifelt werden: Für ihn stand die Anstrengung des Langläufers symbolisch für die „Anstrengung des Kampfes gegen die [faschistische – der Verf.] Diktatur“. Das Sportfest und die Präsenz des „Pionier-, Kinder- und Jugendfilmstudios“ in der Stadt ließen Grevesmühlen zum Zentrum des *Cap Arcona*-Gedenkens in der DDR werden. Das Studio, unterstützt von den Überlebenden Rudi Goguel und Erwin Geschonnek, produzierte 1964 und 1985 zwei Dokumentarfilme.

Seit etwas über einem Jahr hat auch Grevesmühlen sein *Cap Arcona*-Museum. Zwei Räume des Heimatmuseums sind der Katastrophe vom 3. Mai 1945 gewidmet. Eindrucksvolle Zeichnungen von Waldemar Riebschläger, die er nach Gesprächen mit Überlebenden gefertigt hat, und ein über zwei Meter langes Modell der *Cap Arcona* sind die Prunkstücke der Ausstellung. Günter Henning, der Leiter des Museums, zeigt schon mal anhand einer Aufsatzkladde, wie Schüler, denen das antifaschistische Gedenken als Pflichtfach verordnet wurde, die Katastrophe verarbeitet haben. Einem zwölfjährigen Mädchen erschien in den siebziger Jahren bemerkenswert, daß 450 Menschen die Bombardierung überlebten, „ohne naß zu werden“.

Entspringt solch naive Verdrehung der Tatsachen einem kindlichen Gemüt, so müssen an die Gestalter der Gedenkstätte auf der Insel Poel (nördlich von Wismar) schon strengere Maßstäbe gelegt werden. Dort hieß es zu DDR-Zeiten (dokumentiert in der Ausstellung in Grevesmühlen): „Am 3. Mai 1945 wurden Tausende Häftlinge des KZ Neuengamme in der Neustädter Bucht durch Faschisten ermordet.“ Da fragt man sich, wie Jürgen Pieplow, der die Ausstellung ins Leben rief, ob dieser Text, sofern er nicht Unwissen bezeugt, „Ausdruck von Nachlässigkeit oder einer bewußten Geschichtslüge“ ist. Diese Frage müssen sich auch die Autoren des Brockhaus-Reisehandbuchs „Ostseeküste“ (Leipzig 1974, S. 273) gefallen lassen. Unter dem Verweis auf die *Cap Arcona*-Gedenkstätte in Grevesmühlen heißt es dort, das Schiff sei „in den letzten Kriegstagen 1945 von den Faschisten versenkt“ worden.

☆

Auch wenn Wilhelm Lange den Ablauf der Ereignisse lückenlos rekonstruiert hat – die Akte „Cap Arcona“ wird noch nicht für immer geschlossen werden können: Die letzten Skeletteile wurden 1987 am Strand von Neustadt ausgegraben. Weitere Funde sind nicht ausgeschlossen, denn auf den Gedenkfriedhöfen entlang der holsteinisch-mecklenburgischen Ostseeküste wurden insgesamt nur 3564 Leichen begraben. Und auch die Person, die den anonymen Brief an das Schwedische Rote Kreuz schickte, ist noch nicht identifiziert worden.

Der Verfasser dankt Wilhelm Lange für wichtige Hinweise und ständige Hilfsbereitschaft.



Das Neustädter Ehrenmal für 7000 tote Häftlinge

Aufnahme: Ullstein