

Jürgen Lehmann

Zum 75. Jahrestag der CAP ARCONA-Katastrophe:

Und es war doch nicht die CAP ARCONA

Es war Ende 1945. Meine Mutter, Kriegerwitwe mit 4 kleinen Kindern, war Anfang des Jahres aus Schlesien geflohen und über Lübeck nach Timmendorfer Strand gekommen, wo wir von den Behörden in der Strandallee 20 an der Grenze zu Scharbeutz einquartiert wurden.

Wir wohnten in der Strandallee bis 1954. Ich war der jüngste, 1943 geboren, und verbrachte neun Jahre meines Lebens also dort. Manchmal hielt uns nur das Kartoffelstopfeln meiner Mutter oder das Bucheckernsammeln von uns Kindern über die Hungerzeiten hinweg.

Trotzdem waren diese neun Jahre meines Lebens nicht die schlechtesten.

Das schönste waren zweifelsfrei die vier Sommermonate am Strand mit Angeln und Fußballspielen zwischen den Sanddorn-“Wäldern“ am Strand (ja, die gab es tatsächlich noch, bis sie bald, in den späten Fünfzigern dem Bau-Boom zum Opfer fielen).

An was ich mich aber besonders erinnere, war das riesige Schiffswrack, dessen Bug zwischen Scharbeutz und Haffkrug vielleicht 5-10 Meter aus dem Wasser ragte. Es lag nur wenige hundert Meter vom Strand entfernt und von Scharbeutz/Timmendorfer Strand gut zu sehen. Wir hatten lange keine Ahnung, was es mit dem Wrack auf sich hatte.

Ich konnte zwar mit fünf Jahren schon recht gut schwimmen, aber zum Wrack hinausschwimmen, das traute ich mich dann doch nicht. Aber jeden Tag über Jahre hinweg ging der Blick hinaus links in die Ferne Richtung Neustadt zum Wrack.

1947/48 passierte etwas. Dieser Winter galt damals schon als der kälteste des Jahrhunderts (was sich dann später wohl auch bestätigte). Die Ostsee war meterdick zugefroren. Viele Menschen nutzten die Gelegenheit, z.B. nach Neustadt auf dem Eis zu laufen, auch wenn riesige aufgetürmte Eisschollen oft den Weg versperrten. So unternahm ich auch mit meinem Onkel als

Fünffähriger einen Fußmarsch eben zu diesem Wrack und berührten es von allen Bugseiten. Wir hatten keine Ahnung, was wir da berührten. Einige Zeit später - im gleichen Winter oder im nächsten - wurde das Wrack dann - als Seeverkehrshindernis - von den Briten gesprengt.

Zwanzig oder dreißig Jahre später stöberte ich zufällig in einer Militaria-Zeitschrift [eine „völkische“ Ausgabe (die gab es damals schon)], in der zu lesen war, dass alliierte Bomber schändlicherweise die CAP ARCONA mit Tausenden Menschen an Bord am 3. Mai 1945 zwischen Neustadt und Timmendorf versenkt hätten.

Ich hatte als Junge also die CAP ARCONA mit meinen Händen berührt. Irgendwie machte mich das ein wenig stolz, nicht wissend, was damals eigentlich passiert war.

Als ich dann 1999 auf der Insel Poel (Mecklenburg) war, erinnerte dort eine Gedenktafel an die vielen Toten, die nach *Timmendorf auf Poel* 1945 angeschwemmt waren. (Übrigens waren auch in Groß Schwansee und Grevesmühlen Leichen angeschwemmt, wie dortige Friedhöfe bezeugen). War die CAP ARCONA also nicht bei Neustadt, sondern vor Timmendorf/Poel versenkt worden?

Die endgültige Klärung brachte dann ein Besuch des Museums in Neustadt, mit einer Unterabteilung CAP ARCONA.

Dort wurde das ganze entsetzliche Geschehen vom 3. Mai 1945 in Text und Bildern präsentiert:

In den Wochen vor Mai 1945 waren 7000 KZ-Häftlinge aus dem KZ Neuengamme bei Hamburg nach brutalen Fuß-Märschen und dann mit Barkassen auf das vor Neustadt liegende riesige Passagierschiff CAP ARCONA (und die THIELBECK) verfrachtet worden.

Die SS wollte verhindern, dass diese KZ-Insassen in die Hände der sich nähernden alliierten Truppen fielen. Der SS war mit Sicherheit bekannt, dass englische Jagdbomber alle größeren Schiffe in der Ostsee bombardieren würden. Das nähme der SS also die „Vernichtungsarbeit“ ab.

Und genauso kam es. Zwar gab es von Seiten des Schweizerischen Roten Kreuzes, welches irgendwie hinter diesen Plan gekommen war, Warnungen an die Royal Navy in London, aber diese verliefen sich im organisatorischen Wirrwarr des Seekrieges.



Die Untergangsstellen der CAP ARCONA (1) und der DEUTSCHLAND (2) in der Neustädter Bucht

So kam es zum 3. Mai. Mehrere Schiffe wurden am Nachmittag von den britischen Bombern in einem Feuerhagel vor Neustadt versenkt. Nur sehr wenige Menschen auf der CAP ARCONA überlebten den Angriff. Die meisten, die ins Wasser springen konnten, wurden Opfer des noch sehr kalten Wassers oder versanken im Untergangstrudel des mächtigen Schiffes.

Viele hundert KZ-Häftlinge aus verschiedenen Nationen liegen noch auf dem KZ-Friedhof in Neustadt. Aber viele Leichen trieben mit dem herrschenden Westwind noch Wochen und Monate lang nach Osten vor die mecklenburgische Küste.

Und noch etwas entdeckte ich im Neustädter Museum.

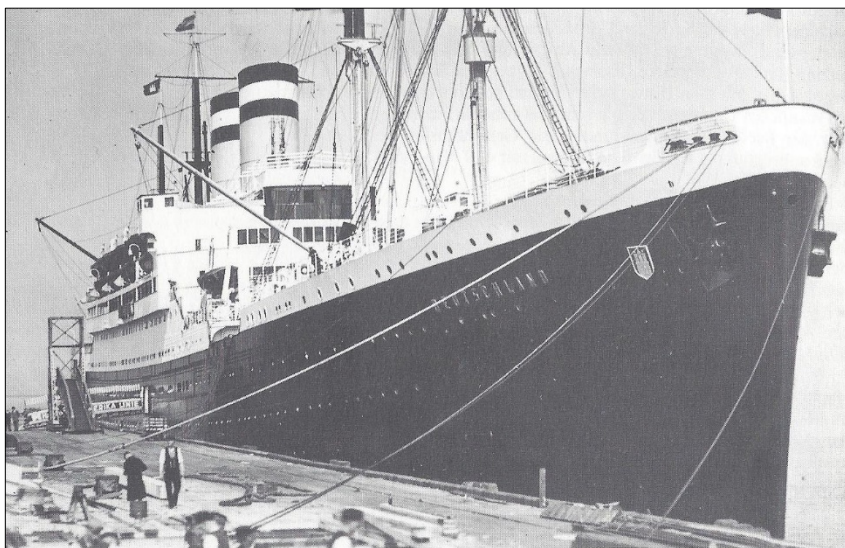
An dem Nachmittag des 3. Mai 1945 wurde nicht nur die CAP ARCONA (und die THIELBECK) bombardiert, sondern auch die DEUTSCHLAND, welche unbemannt vor Haffkrug lag.

Die DEUTSCHLAND war eines von vier Schiffen, die die HAPAG (Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft) für dem normalen Nordatlantikdienst bauen ließ. Alle vier Schiffe sind allgemein bekannt als die Albert Ballin-Klasse, wobei die ALBERT BALLIN und die DEUTSCHLAND das erste Paar, die HAMBURG und die NEW YORK mit geringfügigen Abweichungen das zweite Paar bildeten. Alle vier wurden bei Blohm & Voss gebaut. Der Stapellauf der DEUTSCHLAND fand am Sonnabend den 28. April 1923 in Anwesenheit des deutschen Reichspräsidenten Ebert, die Fertigstellung am 19. Dezember des gleichen Jahres statt. Am 27. März 1924 legte sie in Hamburg zu ihrer Jungferntour nach New York ab. 1930 erhielt das Schiff neue Turbinen und Kessel. Die nach diesem Umbau erreichte Dienstgeschwindigkeit konnte Blohm & Voss 1933/34 durch die Verlängerung um 12 Meter und Modernisierung des Vorschiffes (196,8 Meter Länge) um weitere zwei Knoten auf 19,5 steigern.

Mit ungebrochener Zuverlässigkeit versah die DEUTSCHLAND bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges den Nordatlantikdienst und überstand während dieser Zeit ein größeres Feuer an Bord.

Ab dem 17. Dezember 1940 diente sie als Kasernenschiff für die Kriegsmarine, Hafenneubaudirektion in Gotenhafen. Später wurde sie Wohnschiff für das U-Boot-Ausbildungsbataillon in Gdingen. 1945 war die Lage der deutschen Ostgebiete verzweifelt geworden und man musste an die Evakuierung herangehen. In dieser Zeit beförderte sie auf sieben Reisen etwa 70 000 Menschen. Dafür wurden u.a. die ex-ALBERT BALLIN (die jetzt HANSA hieß),

die WILHELM GUSTLOFF und die CAP ARCONA herangezogen. Die DEUTSCHLAND unternahm mehrere Reisen mit Flüchtlingen in den Westen, wobei manchmal bis zu 11000 Menschen an Bord gewesen sein sollen. Am 30. April 1945 ging das Schiff zusammen mit der CAP ARCONA, der THIELBECK und der ATHEN vor Neustadt in der Lübecker Bucht vor Anker. Die DEUTSCHLAND befand sich in Umrüstung zum Lazarettsschiff. Am 3. Mai 1945, wenige Tage vor dem Kriegsende, wurde die DEUTSCHLAND von britischen Bombern an ihrem Liegeplatz versenkt. 1948 wurde das Wrack gehoben und verschrottet. (zit. aus <<http://www.schiffe-maxim.de/Deutschland.htm>>)

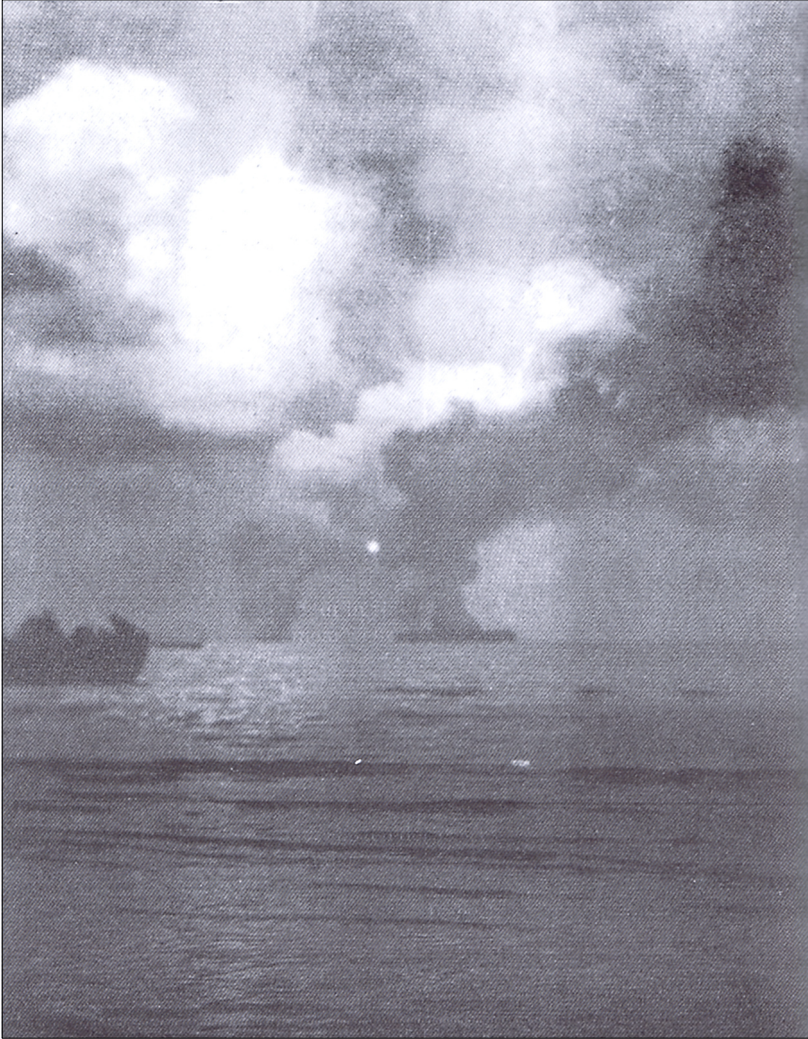


Die DEUTSCHLAND

(Quelle: [https://de.wikipedia.org/wiki/Deutschland_\(Schiff,_1924\)#/media/Datei:Deutschland_\(Schiff,_1924\)_an_der_Pier.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Deutschland_(Schiff,_1924)#/media/Datei:Deutschland_(Schiff,_1924)_an_der_Pier.jpg))

Ich hatte also mit meinen Händen 1948 doch nicht ein Schiff mit noch vielen unschuldigen Toten im Inneren berührt, sondern ein menschenleeres ausgemustertes deutsches Passagierschiff.

Das war nur ein schwacher Trost angesichts der entsetzlichen Verbrechen, die von Deutschen - leider mithilfe unwissender britischer Bomberpiloten - an vielen Tausenden unschuldiger Menschen ganz in der Nähe begangen worden waren.



*Blick vom Sierksdorfer Ufer auf die brennende DEUTSCHLAND (Bildmitte)
und die CAP ARCONA (Bildhintergrund links).*

Der Rest der Besatzung der DEUTSCHLAND ist noch vor dem Hauptangriff von Bord gegangen und links im Ruderboot am rettenden Strand zu sehen. (03.05.1945) (Quelle: Wilhelm Lange: Das tragische Ende einiger Konzentrationslager-Evakuierungstransporte im Raum der Stadt Neustadt in Holstein am 03.05.1945, Eutin; veröffentlicht mit freundlicher Genehmigung von Wilhelm Lange, Stadt Neustadt, vom 10.09.2020)