

Die letzten Tage der "Cap Arcona"

Hynitzsch, Gerhard

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hynitzsch, G. (1999). Die letzten Tage der "Cap Arcona". *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 22, 189-198. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52557-3>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

MARINE

DIE LETZTEN TAGE DER »CAP ARCONA«

VON GERHARD HYNITZSCH

Anfang 1945, des letzten Kriegsjahres, als die Abschnürung von Kurland, Ostpreußen und Pommern durch die sowjetrussischen Truppen begann und Millionen Soldaten und Flüchtlinge zur Küste drängten, wo es rettende Schiffe in nur noch wenigen Häfen gab, begann die wohl größte Evakuierungsaktion in der Seekriegsgeschichte überhaupt. *Man vergesse nie*, so schrieb 1970 Karl Dönitz, ehemaliger Großadmiral und letztes Staatsoberhaupt des Dritten Reiches, *daß in der kritischen Phase der Nation, als vieles wankte, gerade der deutsche Seemann mit und ohne Uniform sich im Dienste der Menschlichkeit selbst überbot.*

Alle versuchten dem Kessel zu entinnen, viele in Flucht und Panik, und alles, was an Handelsschiffsraum noch zur Verfügung stand, wurde herangezogen, um mit den Marineverbänden zusammen den Abtransport durchzuführen. Für die Handels- und Kriegsmarine war in der letzten Phase des Krieges die gemeinsame große Aufgabe die Rettung möglichst vieler Menschenleben. Mehr als zwei Millionen Flüchtlinge und Soldaten wurden mit Hilfe dieser Transporte auf dem Seewege von Ost nach West gerettet.

Dabei mußten auch grausame Verluste hingenommen werden. Bei den Transporten gingen im Ostseeraum ca. 80 Schiffe durch Feindeinwirkung verloren. Versenkt durch sowjetrussische U-Boote wurden z.B.

D. WILHELM GUSTLOFF am 30. Januar 1945 mit etwa 4100 Menschen,

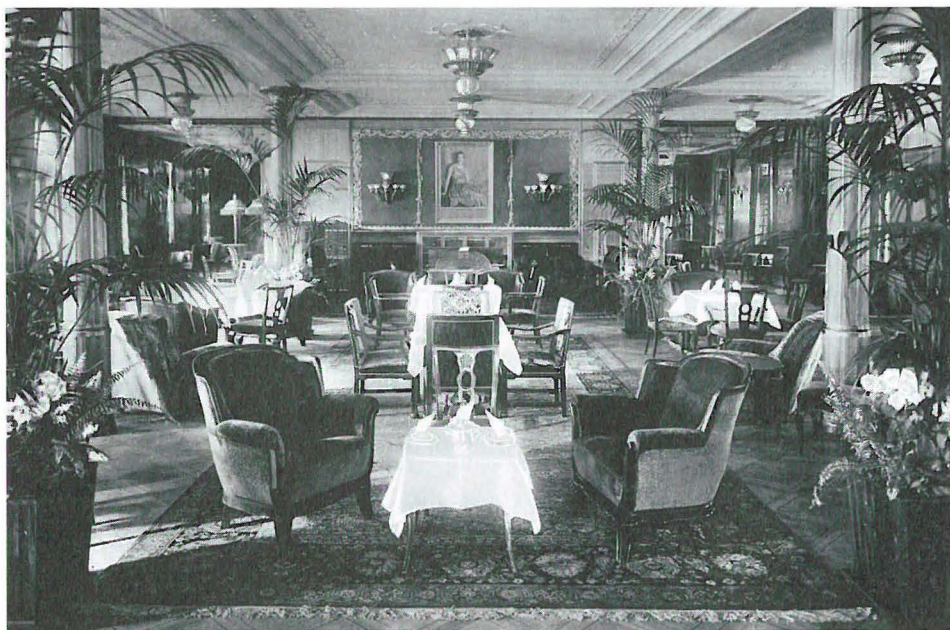
D. GENERAL VON STEUBEN am 9. April 1945 mit etwa 2700 Menschen und

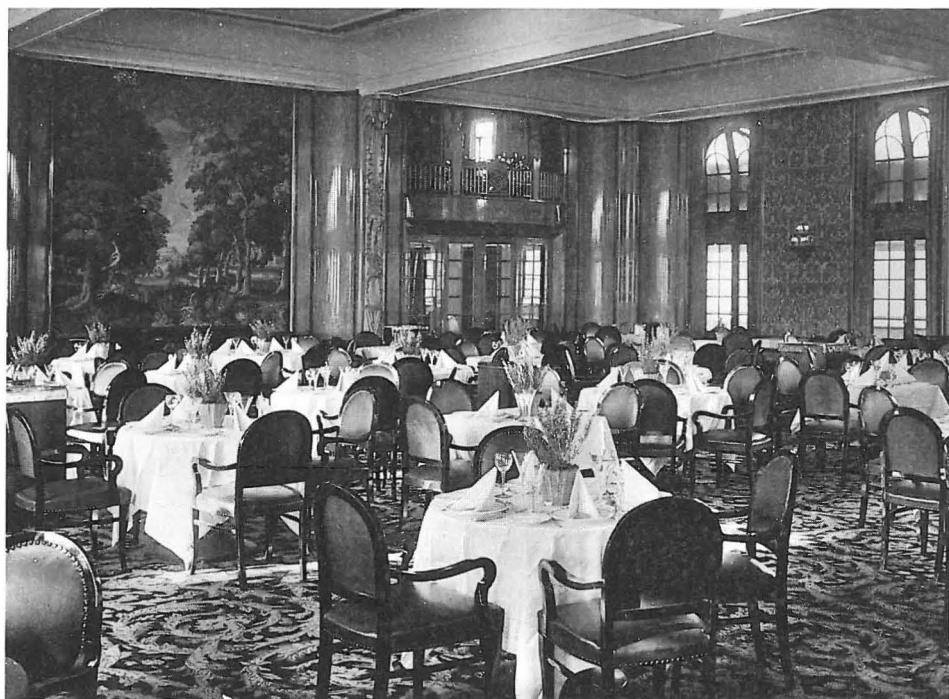
MS GOYA am 16. April 1945 mit etwa 6800 Menschen an Bord.

Die Zahl der ertrunkenen Flüchtlinge und Soldaten der meisten gesunkenen Schiffe wird sich niemals genau ermitteln lassen, da Passagierlisten aus Zeitmangel natürlich nicht angefertigt werden konnten.

Herangezogen für die Rettungsaktion wurde auch das ehemalige Passagierschiff CAP ARCONA, oft als »Königin des Südatlantik« bezeichnet. In den vergangenen Kriegsjahren hatte sie in Gotenhafen gelegen und als Wohnschiff der Kriegsmarine gedient. Die lange Liegezeit hatte überall am Schiff Spuren hinterlassen. Rost zeigte sich, die hölzernen Decksplanken waren gequollen, die Nähte ohne Pech, die Bootstäljläufer aus Manilatauwerk waren größtenteils von der Witterung stark mitgenommen und brüchig geworden. Es war viel zu tun, um das große Schiff mit 27 561 BRT für die bevorstehenden Reisen wieder einigermaßen seetüchtig zu machen.

In den ersten Märztagen 1945 wurde ich von der Kriegsmarinedienststelle Hamburg nach einer ausgeheilten Verwundung als 2. Offizier an Bord kommandiert. Der Kapitän Heinrich Bertram (†) forderte energisch Material für die Instandsetzung des Schiffes an, besonders natürlich Tauwerk, um die Bootsläufer erneuern zu können, denn von der Funktion der Rettungsboote hingen Menschenleben ab. Ferner erbat er bei der zuständigen





Bilder aus glücklichen Tagen. Oben links: Die CAP ARCONA in Montevideo. Unten links: Halle. Oben rechts: Speisesaal. Unten rechts: Rauchsalon. (Fotos: Hamburg-Süd/Archiv DSM)

Marinedienststelle ein zusätzliches Arbeitskommando, denn die Zeit drängte: Der Russe rückte immer weiter nach Westen vor.

Ende März war es dann soweit. Von Neustadt-Reede liefen wir aus mit der Bestimmung nach Danzig; auf See erhielten wir jedoch die telegrafische Order, Hela-Reede anzulaufen. Glücklicherweise erreichten wir die Reede und begannen in aller Frühe mit der Einschiffung von etwa 4200 Schwerverwundeten, die, liegend, vorwiegend in den großen Sälen des Schiffes untergebracht wurden. Ferner übernahmen wir noch etwa 2000 leichter verwundete Soldaten und ca. 2000 Flüchtlinge.

Kurz vor Auslaufen kam noch ein relativ gut ausgerüstetes Feldlazarett mit mehreren Ärzten, Sanitätern und Krankenschwestern an Bord, die sofort ihre schwere Arbeit aufnahmen. Den Friseursalon der 1. Klasse hatten wir so gut wie möglich zum Operationsraum hergerichtet, wo das Schicksal der Verwundeten nun in den Händen der Chirurgen und Ärzte lag. Als der Abend dämmerte, hatten wir unsere traurige Fracht an Bord. Nur Elend und Leid hatten wir während der Einschiffung erblickt. Neben den Verwundeten kamen meist ältere Flüchtlinge, die sich mit ganz wenig Hab und Gut mühsam über die Gangway an Bord schleppten. Die Anstrengungen durch die Kälte und den oft so langen Marsch, den sie hatten zurücklegen müssen, standen den Menschen ins Gesicht geschrieben. Ich stand an der Pforte zur Gangway und hatte die Einschiffung zu überwachen. So sah ich viele Tränen, Tränen des Leids über die schrecklichen Erlebnisse des überstandenen Trecks, Tränen des Glücks über die Rettung, mit einem Schiff nach Westen fahren zu können.

Abends hieften wir Anker und begannen unsere Reise. Ich hatte die erste Wache bis Mitternacht. Der minenfreie Tiefwasserweg mußte eingehalten werden. Die Abdrift war allerdings nur gering, da die guten alten Turbinen noch Kraft für ca. $18 \text{ kn} = \text{sm/h} = 33 \text{ km/h}$ hergaben. Begleitet und gesichert wurden wir durch zwei schnelle U-Jäger. Ein Glück war für uns, daß der Himmel schwarz verhangen war und es im Laufe der Nacht auch noch leicht diesig wurde. Trotzdem: Die Angst war plötzlich sehr nah, mußte jedoch verbannt werden, denn Angst lähmt die Entschlußkraft. Ich mußte an die Tausenden von Toten denken, die vor uns auf der Wasserstraße des Grauens im eiskalten Meer versunken waren. Aber, ob Angst oder Mut, auf dieser Reise konnte uns nur sagenhaftes Glück vor den sowjetischen U-Boot-Torpedos bewahren; weder Draufgängertum noch kriegssee-männisches Können konnten uns helfen, denn den heimtückischen Blasenbahnen der Torpedos kann man während der Dunkelheit kaum ausweichen, da sie nicht auszumachen sind. Nach meiner Wache machte ich die vorgeschriebene Runde durch das Schiff. Im Operationsraum machte ich halt. Die Chirurgen waren noch immer am Operieren. Unterbrochen nur durch kurze Kaffeepausen arbeiteten sie nun schon viele Stunden. Was die Ärzte, Sanitäter und Krankenschwestern auf dieser Reise durchgestanden haben, ist fast unglaublich. Alle gingen an die Grenze ihrer körperlichen und nervlichen Leistungsfähigkeit. Bei vielen Schwerverwundeten mußte amputiert werden; schon tagelang hatten sie fast ohne jede medizinische Versorgung ausgeharrt und auf den Abtransport gewartet. Viele litten an Gasbrand, einer schnell fortschreitenden Fäulnis. Da die entsprechenden Mittel nicht mehr vorhanden waren, mußten fast alle Amputationen ohne Betäubung vorgenommen werden, um das Leben der Patienten zu retten.

Aber auch diese Nacht ging vorüber. Die CAP ARCONA hatte ihren Ruf als »glückhaftes Schiff« bewahrt, denn in den Nachmittagsstunden erreichten wir die Reede von Kopenhagen. Vielen Menschen an Bord sah man nun an, daß sie von großer Angst befreit waren, und Hoffnung auf ein neues Leben breitete sich aus. Nach der Ankunft auf Reede fiel mir die Aufgabe zu, die während der Reise Verstorbenen in einigermaßen würdiger Form an Land zu geben. Es waren nicht wenige, denn der Gasbrand hatte viele dahingerafft, und

auch viele ältere Flüchtlinge erlagen den erlittenen, oft wochenlangen Strapazen der Flucht. Wir gaben die Toten in einen Leichter und bedeckten sie mit einer Persenning. Ich meine in Erinnerung zu haben, daß es mindestens 140 Tote waren, die auf einem Friedhof in der Nähe Kopenhagens beigesetzt wurden.

Die CAP ARCONA blieb noch einige Tage auf der Reede von Kopenhagen liegen, und danach erhielten wir Order, wieder Neustadt-Reede anzulaufen, die wir glücklich erreichten. Glückhaftes Schiff! Inzwischen schrieben wir den 14. April.

Unsere Treibstoff-Vorräte waren zur Neige gegangen, und es hatte den Anschein, daß das Schiff zu weiteren Aufgaben nicht mehr herangezogen werden sollte, da der größte Teil der Besatzung abgemustert wurde. An Bord blieben lediglich ca. 60 Mann, für alle Ressorts und für das große Schiff nur wenig. Auch Kapitän Bertram wurde für einige Tage beurlaubt. Das Kommando über das Schiff übernahm inzwischen der 1. Offizier Lothar Jeske (†).

Es muß der 20. April gewesen sein, als das Schiff am Nachmittag über den Hafenskapitän von Neustadt ein Telegramm vom Reichkommissar-See, Lübeck, erhielt, in dem mitgeteilt wurde, daß ca. 8000 KZ-Häftlinge an Bord der CAP ARCONA zu übernehmen seien. Nun – diesen Nachmittag werde ich nie vergessen. Der 1. Offizier hielt eine Art Schiffsrat ab und schlug vor, vor allem Zeit zu gewinnen und die Einschiffung so lange wie irgend möglich hinauszuzögern. Wir stimmten dem zu, zumal wir weder genügend Wasser noch Proviant an Bord hatten, um Tausende von Menschen auch nur einige Tage mit dem Allernotwendigsten versorgen zu können. Wir überlegten weiter und stellten fest, daß ja ca. 6000 Schwimmwesten wieder an Land gegeben worden waren, die extra für den Flüchtlingstransport an Bord genommen worden waren. Nach unserer seemännischen Auffassung war es unmöglich, so viele Menschen an Bord zu nehmen, da in keiner Weise die Voraussetzungen dafür vorhanden waren. Aber das Schicksal nahm seinen Lauf. Der ehemalige 1. Offizier Jeske schrieb dazu am 11. Juli 1979:

Gegen 21.00 Uhr kamen zwei Schiffe in unmittelbare Nähe des Ankerplatzes und über Lichtmorseignale wurden wir gefragt, an welcher Seite das erste Schiff festmachen sollte. Ich gab die Order, erst zu Anker zu gehen und mit dem Anlegen bis zum nächsten Morgen 7.00 Uhr zu warten. Gegen 8.00 Uhr war dann der Dampfer ATHEN an Backbord-Seite fest. Die Verbindung zwischen den Schiffen wurde mittels Landgang vom Promenadendeck unseres Schiffes zur Brücke der ATHEN hergestellt. Zwei SS-Hauptsturmführer betraten unser Schiff und ich bat sie in meine Kammer, um noch etwas vor der Einschiffung zu besprechen. Einem der Hauptsturmführer gefiel meine Bitte nicht und er sagte, er hätte den Eindruck, daß ich das Schiff nicht freigeben wolle und fragte, ob ich Himmler kennen würde, denn von diesem käme der Befehl. Wenn ich mich diesem Befehl widersetzte, könnte er mich glatt über den Haufen schießen. Sein Kamerad beruhigte ihn und sagte, daß sie erst einmal anhören müßten, was ich zu sagen hätte. Es folgte ein längeres Gespräch, in dem ich weiter darauf bedacht war, die Einschiffung weiter hinauszuzögern und die Erlaubnis erhielt, an Land zu fahren, um mich mit meinem Kapitän, der Kriegsmariendienststelle in Hamburg und meiner Reederei (Hamburg-Süd) in Verbindung zu setzen. Mit der Einschiffung wurde also noch nicht begonnen. Allerdings gab ich die Erlaubnis, in unserer Küche der 2. Klasse für die ca. 2500 Häftlinge der ATHEN zu kochen, da auf D. ATHEN nur eine Gulaschkanone zur Verfügung stand. Die Häftlinge sahen größtenteils grauhaft aus, völlig unterernährt und äußerst mangelhaft gekleidet. Es waren, so ließ ich mir sagen, Angehörige von 16 Nationen.

Nachdem ich noch die Versicherung erhalten hatte, daß der für das Kochen verwendete Proviant von der ATHEN zur Verfügung gestellt würde, fuhr ich etwas befreit an Land, denn durch meine Taktik hatte ich, wenigstens bisher, die Einschiffung verhindern können. In der Dienststelle des Hafenskapitäns versuchte ich, telefonische Verbindung mit der Kriegsmari-

nedenststelle in Hamburg und meiner Reederei aufzunehmen, jedoch vergeblich. Die ersten Auflösungserscheinungen machten sich offensichtlich bemerkbar. Auch Statthalter Kaufmann, Hamburg, versuchte ich zu erreichen, aber ebenfalls ohne Erfolg. Endlich, es war inzwischen Nachmittag geworden, bekam ich eine Verbindung mit der Direktion meiner Reederei. Die versprach, Kapitän Bertram zu benachrichtigen und nach Neustadt an Bord zu schicken. Ansonsten könnte er mir keinen Rat geben und ich müsse vor Ort entscheiden.

Am Spätnachmittag konnte eine Verbindung zum Hauptquartier der KMD-Nachschub im Raum Flensburg hergestellt werden. Man gab mir die Zusicherung, daß ich Nachricht über den Hafenskapitän Neustadt erhalten würde, welche Dienststelle nun definitiv über die Einschiffung zu entscheiden habe. Am Abend fuhr ich zurück an Bord und unterrichtete die beiden Hauptsturmführer über die mageren Ergebnisse meiner Telefonate. Nach Mitternacht kam ein Kurier an Bord mit der Nachricht, daß die CAP ARCONA inzwischen an den Reichskommissar-See abgegeben worden sei und die Kriegsmarine nicht mehr über das Schiff verfügen könne. Am 22. April kam Kapitän Bertram an Bord, der inzwischen unterrichtet worden war und begrüßte die bisher von mir ergriffenen Maßnahmen, jedoch konnte auch er nicht die folgenden Geschehnisse verhindern. Am 26. April erschien ein SS-Kommando an Bord und drohte, Kapitän Bertram sofort zu erschießen, wenn er sich weiterhin einer Einschiffung widersetze. Ich selbst bin am 1. Mai abkommandiert worden und habe den Untergang nicht miterlebt.

Kapitän Bertram hat in seinem Bericht vom 31. Januar 1947 u.a. folgendes zu Protokoll gegeben:

Es wurde mir nun klar, daß auch mein Tod nicht die Einschiffung der Häftlinge würde verhindern können, und so erklärte ich dem SS-Offizier ..., daß ich von nun an die Verantwortung für mein Schiff... grundsätzlich ablehnen müßte ... Am Sonntag, dem 29. April, bin ich nach Hamburg gefahren, um mich von dem für alle deutschen Kapitäne geltenden Befehl, das Schiff bei Feindannäherung zu versenken oder zu zerstören, entbinden zu lassen.

Nun begann am 26. April die Einschiffung der KZ-Häftlinge. Den Transport von Lübeck zur CAP ARCONA verrichtete D. ATHEN. Am 30. April befanden sich etwa 4500 Häftlinge an Bord. Als Bewachungspersonal nahm man etwa 500 ältere Volkssturmlaute, außer einigen Führern war keine SS-Bewachung mehr zu sehen. Die Zustände auf dem Schiff wurden von Tag zu Tag grauenvoller. Besonders die Versorgung mit Nahrungsmitteln und Trinkwasser gestaltete sich äußerst schwierig. Viele zu Skeletten abgemagerte Häftlinge starben und wurden an Land in Massengräbern beigesetzt. Kapitän Bertram gab mir am 29. April die Anweisung, notfalls mit Waffengewalt einen Fischkutter zu requirieren, um die Toten an Land zu transportieren, was auch geschah. Eine Abteilung der Häftlinge schaufelte an Land ein Massengrab, worin die Toten, soweit ich mich entsinnen kann, mehr als fünfzig, beigesetzt wurden. Auch die Versorgung der Schwerkranken an Bord wurde immer schwieriger, denn unser Vorrat an Medikamenten war bald aufgebraucht. So konnten wir, die nur noch wenigen Männer der Besatzung, auch nur wenig helfen. Für die kranken Häftlinge wurden Passagierkammern zur Verfügung gestellt. Zur Linderung des Hungers trugen in diesen trostlosen Tagen für die Häftlinge eingetroffene Rot-Kreuz-Pakete bei, deren Inhalt förmlich verschlungen wurde.

Dann kam der 3. Mai 1945, ein sonniger und schöner Tag, der allerdings für Tausende von Menschen grauenvoll enden sollte. Was die SS-Schergen in den Konzentrationslagern nicht beendet hatten, das brachten feindliche Flieger nahezu vor Toresschluß fertig; nur wenige Schiffe konnten entkommen. Über das Geschehen an Bord, über den sinnlosen Tod dieser vielen Menschen, über den Untergang dieses großen unbewaffneten Passagierschiffes ist von verschiedenen Seiten berichtet worden. Hier die Geschehnisse dieses Tages aus meiner

Sicht: Von Kapitän Bertram erhielt ich am Morgen des 3. Mai den Auftrag, mit unserer Motorbarkasse an Land zu fahren und beim Hafenkaptän nachzufragen, ob für unser Schiff neue Anweisungen vorlägen. Im Büro des Hafenkaptäns herrschte Hektik und Aufregung, und ich erfuhr, daß englische Panzerspitzen Lübeck bereits erreicht hätten und nun zügig nach Neustadt vorstießen. Für unser Schiff lag begreiflicherweise keine Order mehr vor. Zurück an Bord erstattete ich dem Kapitän Bericht und begab mich zum Mittagessen, wo ich bald durch Flugzeuggeräusche gestört wurde. Durch die großen Fensteröffnungen erblickte ich britische Jagdbomber vom Typ »Typhoon«, und fast zur gleichen Zeit wurde das Schiff mehrfach heftig erschüttert. Mittschiffs traf uns nun eine ganze Anzahl von Raketen von den wiederholten Angriffen der Jagdbomber.

In kurzer Zeit breitete sich im Mittschiffs-Aufbau eine riesige Feuerwalze aus, gefördert und genährt durch die reichhaltige hölzerne Inneneinrichtung und durch die große Sauerstoffzufuhr über die langen Gänge, in die Außenluft einströmte, sowie über die großzügigen, holzverkleideten Treppenaufgänge. Fördernd für die sich so schnell ausbreitende Katastrophe war die Vielzahl der Brandherde durch die schätzungsweise 10 bis 12 auf das Schiff abgeschossenen Raketen. Sie trafen den Maschinenraum, den Schiffskörper unter Wasser und schlugen in die vielen Decks ein. So ist es zu erklären, daß der gesamte Mittschiffsteil und das Achterschiff in wenigen Minuten in ein einziges Rauch- und Flammenmeer gehüllt waren. Der gesamte schiffstechnische Sicherheitsbetrieb brach zusammen, so daß auch das Schließen der wasserdichten Schotttüren nicht mehr möglich war.

Die unter Deck eingepferchten Menschen hatten natürlich die Bullaugen geöffnet, um frische Luft hereinzulassen. Wasser strömte nun durch die offenen Bullaugen in das Schiff; die Schlagseite nahm zu, wodurch die Katastrophe noch verschlimmert wurde. Wir waren ein offenes Schiff, wie es in der Seemannssprache heißt. An ein ordnungsgemäßes, sicheres Zu-Wasser-Lassen der verbliebenen Rettungsboote war nicht mehr zu denken, da die Boote Hand über Hand gefiert werden mußten; sie hingen noch in den Taljen aus Manilatauwerk. Für das Fieren hätte man genügend geschultes seemännisches Personal benötigt, das nicht mehr vorhanden war. Nur wenige Seeleute hatte man noch an Bord belassen, da das Schiff wegen Treibstoffmangels nicht mehr einsatzfähig war.

Für baren Unsinn erkläre ich deshalb den Vorwurf eines Journalisten, daß *alle Sicherheitsvorkehrungen an Bord der CAP ARCONA vollkommen unzureichend* gewesen seien, und die Anschuldigungen gegen die Besatzung wegen unterlassener Hilfeleistung. Natürlich fanden auch Besatzungsmitglieder, darunter Offiziere und Unteroffiziere, den Tod; sie verbrannten im Schiff, wurden von Splintern der Raketen der »Typhoons« der Royal Air Force getötet oder ertranken in der See. Tatsache ist, daß die Katastrophe so groß war, so blitzartig das Schiff traf und überrollte, daß keine Rettungsmaßnahmen mehr ergriffen werden konnten. Brennenden Fackeln gleich sprangen Menschen über Bord, um zu versuchen, schwimmend das drei bis vier Kilometer entfernte Land zu erreichen. Die Temperatur betrug jedoch nur wenige Grad über Null, so daß es nur wenigen gelang, das Ufer zu erreichen. Schon nach kurzer Zeit versanken die meisten in den kalten Fluten, die unterernährten, völlig ausgemergelten Häftlinge zuerst. Andere, verwundet durch die Splitter der Raketen, schlepten sich an Deck und versuchten, hier noch einen rettenden Platz zu finden. Aber im Innern des Schiffes, wo alles brannte, gab es kein Entrinnen. Hier war nichts mehr zu retten.

Bereits 1945 habe ich der Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes den Ablauf der Katastrophe aus meiner Sicht zu Protokoll gegeben.

Nachdem die Schlagseite des Schiffes immer größer wurde, sprang ich vom Bootsdeck in die See und konnte mich, da ich in guter körperlicher Verfassung war, schwimmend retten.



Ltd. Ing. Franz (†)
(Foto: Sammlung Hynitzsch)



Kpt. Bertram (†)
(Foto: Sammlung Hynitzsch)

In der Nähe von Pelzerhaken erreichte ich das Ufer. Beim Blick zurück sah ich, wie das Schiff kenterte und die noch Lebenden in sich begrub, etwa drei Stunden nach Beginn des Angriffes. Auch ich war unterkühlt und begann, mich warmzulaufen. Erst jetzt bemerkte ich Schmerzen im linken Fuß, die von zwei Granatsplittern herrührten.

Besonders gedenken möchte ich des Ltd. Ing. Ernst Franz, eines Mannes, den ich an Bord sehr schätzen gelernt hatte und der im Maschinenraum ebenfalls einen sinnlosen Tod fand.

Im letzten Brief an seine Mutter äußerte er den Wunsch: ... *möge Gott es geben, daß wir uns alle gesund wiedersehen.* Ein Wunsch, der leider nicht in Erfüllung ging.

Kapitän Bertram konnte sich an Land retten. Ihm wird in allen Dokumentationen von den überlebenden Häftlingen ein sehr faires und menschliches Verhalten bestätigt.

Das einstmals glückhafte Schiff ist somit auf erschütternde Weise in die Geschichte eingegangen. Ob die CAP ARCONA tatsächlich nur als Wohnschiff für die Häftlinge hatte dienen sollen, oder ob eine Vernichtung des Schiffes vielleicht durch eigene U-Boote geplant war, wird man wohl nicht mehr herausfinden können.

The final days of the CAP ARCONA

Summary

In the spring of 1945, when East Prussia and Pomerania were occupied by Soviet Russian troops, a rescue operation was carried out in a number of Baltic Sea ports, from which some two million people were able to escape to the West on ships of both navies. In the course of the operation, some eighty ships were lost. The CAP ARCONA (27,561 G.R.T.) was one of the participating ships, her seaworthiness having first been restored upon instruction by Captain Bertram (since deceased). I was ordered on board as second mate. We anchored at Hel and took on approx. 4,200 seriously wounded as well as some 2,000 refugees. These passengers safely on board, we immediately set off for Copenhagen, reaching our destination the following afternoon. The refugees and wounded disembarked, and the approx. 140 corpses we had

transported were interred at a cemetery near Copenhagen. We then called at the port of Neustadt, where we anchored due to shortage of fuel. A large proportion of the crew was signed off and the captain was given several days holiday. First Officer Jeske (since deceased) took over the command of the ship.

On or around April 20, 1945, the ship received the order to take on some 8,000 concentration camp inmates. By means of clever manipulations by the First Officer, the inmates' embarkation was delayed: Jeske claimed that there were insufficient provisions and water on board as well as a shortage of life jackets. In the meantime, Captain Bertram returned, having had himself disengaged from the order to sink his ship upon the approach of the enemy. On April 26 approx. 4,500 inmates were taken on board under the surveillance of some 500 *Volkssturm* soldiers and several SS commanders. Within the next few days, some 50 inmates died of undernourishment and were buried on land. On May 3 the ship came under attack by a fleet of English fighter-bombers of the type "Typhoon." The vessel was hit in several places and a huge barrage of flames spread out immediately. The engine room was struck, entirely destroying the ship's safety systems. Underwater strikes and open bull's eyes caused the ship to list. The lifeboats could not be lowered due to the shortage of marine personnel. The accusations made by a journalist – that the safety precautions had been insufficient and the crew had refused to lend assistance – must be firmly repudiated, as the air raid took everyone on board by complete surprise. Many of those on board died in the flames; others, including myself, jumped into the ice cold water. The ship capsized.

Already in 1945, I described the disaster as I had experienced it to the Association of Victims of Nazi Persecution (*Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes*). In all records of the survivors, Captain Bertram is confirmed to have acted fairly and humanely. The chief engineer also met with his death. In times of peace the CAP ARCONA had often been lauded as a "lucky ship;" nevertheless, she passed into history in a horrifying way.

Les derniers jours du CAP ARCONA

Résumé

Au printemps 1945, alors que la Prusse de l'est et la Poméranie allaient être occupées par les troupes soviétiques, une opération d'évacuation vers l'ouest, durant laquelle environ 2 millions de personnes furent sauvées, fut organisée depuis les ports de la Baltique et débuta avec des navires de la marine de guerre et de la marine marchande. La perte d'environ 80 navires fut tout de même à déplorer. Le CAP ARCONA (27 561 BRT), lui aussi, y prit part. Il fut tout d'abord remis en état sur l'ordre du capitaine Bertram (†). Je fus appelé en tant que second officier à son bord. Fin mars, nous avons atteint Hela-Reede, et nous avons pris en charge environ 4200 blessés graves ainsi qu'environ 2 000 réfugiés. Après la prise en charge, nous partîmes tout de suite, et le lendemain après-midi, nous étions à Copenhague-Reede. Les blessés graves et les réfugiés furent débarqués. Environ 140 morts furent enterrés dans un cimetière près de Copenhague. Ensuite, nous avons rejoint la baie de Neustadt et en raison de la pénurie de carburant, nous avons jeté l'ancre. Une grande partie de l'équipage fut renvoyée et même le capitaine reçut quelques jours de repos. Le premier officier, Jesker

(†), prit le commandement. Aux alentours du 20.4.45, le navire reçut l'ordre de prendre en charge environ 8000 prisonniers des camps de concentration. Cependant, grâce à la manipulation adroite du premier officier face aux SS, l'embarquement put être retardé sous prétexte qu'il n'y avait pas assez de nourriture et d'eau à bord, et que de surcroît, il manquait les vestes de sauvetage. Enfin, le capitaine Bertram revint à bord, après avoir été délié de l'ordre de couler son bateau à l'approche de l'ennemi. Le 26.4.45, 4500 prisonniers gardés par environ 500 membres des Milices Populaires et quelques dirigeants SS furent pris en charge. Au bout de quelques jours déjà, une cinquantaine de détenus environ, qui étaient morts de faim, durent être enterrés à terre. Le 3 mai, des chasseurs-bombardiers anglais «Typhoon» nous attaquèrent. Le navire fut touché à de nombreuses reprises et un incendie dévastateur se déploya instantanément sur tout le bâtiment. La chambre des machines fut aussi touchée, si bien que l'ensemble de la commande de sécurité technique du navire fut anéanti. En raison de points d'impact sous l'eau et de hublots ouverts, le navire donna de la bande. La mise à l'eau des canots de sauvetage, en raison du manque de personnel qualifié, était impensable. Les accusations d'un journaliste comme quoi les mesures de sécurité et l'aide des membres de l'équipage furent insuffisantes doivent être réfutées avec vigueur, car l'attaque a surpris le navire en un éclair. De nombreux prisonniers moururent brûlés ou sautèrent dans l'eau glacée, ainsi que des membres de l'équipage et moi-même. Le navire chavira. En 1945 déjà, j'ai décrit de mon point de vue la catastrophe devant «l'Association des persécutés du régime nazi». Dans tout les documents des survivants, le comportement équitable et humain du capitaine Bertram a été attesté. L'ingénieur en chef Franz mourut également. En temps de paix, le navire fut souvent loué en tant que «navire de bonne fortune», pourtant, il est entré dans l'histoire de manière bouleversante.