

Die Retter die in die Hölle fuhren

Bericht aus dem VDR Mitteilungsblatt



Kapitän des MS „Kurisches Haff“
Wilhelm Sudmeier

In den letzten Kriegswochen haben deutsche Seeleute in der Ostsee viele Menschen gerettet.

3 Millionen Menschen wurden von deutschen Soldaten auf See gerettet.

Aber niemand kennt die Männer, die die Schiffe steuerten.

Sie konnten ihr Werk nicht vollenden, denn Deutschland verlor den Krieg. Danach waren deutsche Helden nicht mehr gefragt.

KEHRWIEDER bringt hier einen Bericht von einem Kapitän. Ein Bericht über einen Kapitän aus den letzten Kriegstagen in der Ostsee. Deutsche Seeleute erfüllten dort ihre Pflicht, obwohl sie selbst in Gefahr waren.

Die Schiffe haben an der größten Rettungsaktion der Geschichte mitgewirkt, nämlich am Abtransport deutscher Menschen aus Ostpreußen, Westpreußen und Pommern.

Das war im Jahr 1945. Eines der Schiffe, über die nie gesprochen wird, ist das MS "Kurisches Haff". Es wurde 1928 in Memel gebaut und fuhr zwischen Memel und Cranzbeek. In den ersten Kriegsjahren fuhr es zwischen Gotenhafen, Hela, Neufahrwasser und Danzig. Es brachte Soldaten, Waren und Essen dorthin. Als die Sowjets näher kamen, nahmen sie Flüchtlinge und verwundete Soldaten mit an Bord. Schließlich gelangte das Schiff in den Westen.



Als „Süllberg“ auf der Elbe



„Kurisches Haff“ vor dem Krieg

Heute berichtet Kapitän Wilhelm Sudmeier selbst von den großen Tagen der deutschen Handelsschiffe. Im März 1945 übernahm er das Kommando über "Kurisches Haff" und führte es später als "Süllberg".

Anfang Januar 1945 wurde ich Kommandant auf einem gesunkenen Schiff. Ich war Dienstverpflichteter der KMD Hamburg. Ich sollte das Tankschiff "Blexen" in Gotenhafen übernehmen. Ich war nicht glücklich über diesen Befehl, denn jeder wusste, dass der Krieg für uns verloren war. Die Fahrt mit dem Zug nach Stettin verlief ohne Probleme. Von Stettin nach Gotenhafen brauchte ich 40 Stunden. Die Bahnhöfe waren voller Flüchtlinge, die frierend und ängstlich auf einen Zug in den Westen warteten.

Ich war durchgefroren und müde, als ich in Gotenhafen ankam. Ich sah, dass die "Blexen" im Hafenbecken gekentert lag. Ein Bombenangriff hatte das 1.500-BRT-Schiff vernichtet. Was sollte jetzt mit mir passieren? Sollte ich nach Hamburg zurück?

Ich sollte nicht nach Hamburg zurückreisen. Im Fahrzeugbetriebsbüro des Marinearsenals gab es zu wenige Fachkräfte. Es ging darum, Schiffe zu versorgen, die für die Marine oder für den Transport von Waren eingesetzt wurden. Zu diesen Trossschiffen gehörte auch das "Kurische Haff". Die meisten dieser Schiffe kamen aus Ostpreußen. Im Februar gab es die ersten Schiffsverluste des Hamburger Arsenal. Zum Glück wurden die Besatzungen in den meisten Fällen gerettet.

Bis Mitte März 1945 wurden die großen Schiffe, die auf Reede lagen, gut versorgt. Dann änderte sich das schlagartig. Die Russen lagen vor Danzig. Einige der Männer, die auf deutschen Schiffen arbeiteten und deutsche Staatsbürger geworden waren, kehrten nicht mehr an ihren Arbeitsplatz zurück. Auch der Schiffsführer vom "Kurischen Haff" gehörte dazu. Für mich gab es jetzt kein Zögern mehr. Ich bat den Arsenalkommandanten, mir das Schiff zu übergeben. Er stimmte zu, also ging ich als Kapitän an Bord und übernahm das Kommando.

Schiffstagebuch gerettet

Ich kann meine Erlebnisse mit diesem Schiff genau schildern, weil ich noch das Schiffstagebuch besitze. Admiral a. D. Conrad Engelhardt in Lüneburg sammelt Material über den Abtransport von Flüchtlingen und Verwundeten aus Ost- und Westpreußen. Die Leistungen der Handelsschiffahrt bei der Rettung dieser Menschen sollen für immer erhalten bleiben. Was wäre ohne die Helfer mit den Menschen passiert?

Die Nachrichten über die Sowjets wurden immer schneller. Es gab ständig neue Meldungen. Am Sonntag, den 18. März 1945, um 22:30 Uhr kam die Meldung: "Sofort von Gotenhafen auslaufen, die Räumung von Zoppot beginnt." Die Flüchtlinge wurden in Zoppot übernommen und fuhren zurück nach Gotenhafen. In drei Fahrten brachte mein Schiff 2300 Flüchtlinge von Zoppot nach Danzig-Neufahrwasser. Von dort wurden sie auf große Transportschiffe gebracht.

21. März, Gotenhafen 600 Flüchtlinge wurden von einem Hafen zu anderen Marinebooten gebracht, die vor Gotenhafen ankerten.

22. März: 400 Flüchtlinge von Gotenhafen nach Hela gefahren, danach leer zurück nach Gotenhafen.

23. März: Um 7:30 Uhr 500 Flüchtlinge vom Hafenbecken I nach Hela transportiert und wieder leer zurück nach Gotenhafen. 14:30 Uhr.

600 Flüchtlinge wurden auf dem Dampfer "Adria" eingeschifft. Das Schiff lag in Reede Gotenhafen.

Ohne Steuermann und zwei Maschinisten

24.3.: "Kurisches Haff" musste mit Brennstoff, Trinkwasser und Proviant versorgt werden. Ab 20 Uhr bringen wir wieder 600 Flüchtlinge aus Hafenbecken I nach Hela. Es heißt, die Sowjets kommen nach Gotenhafen.

Der Steuermann und der zweite Maschinist wollten ihre Familien holen. Beide Männer kamen nicht zurück.

Am 25. März wurden 530 Flüchtlinge von Hela zu den Frachtschiffen "Odermünde" und "Wolta" gebracht. Die Schiffe lagen vor Hela und warteten auf neue Ladung. Um 16:30 Uhr bekam ich den Auftrag, weitere Flüchtlinge in Gotenhafen zu übernehmen. Wir waren um 18:00 Uhr in Gotenhafen und blieben über Nacht dort.

Am 26.3. konnte ich morgens um 6 Uhr nicht telefonisch beim Arsenalbüro nachfragen. Wir liefen sofort aus und nach Hafenbecken I. Dort angekommen, waren keine Flüchtlinge mehr da. Jetzt wurde stark beschossen. Wir verließen Hafenbecken I und liefen Hafenbecken IV an. Die Flüchtlinge im Seebahnhof hatten Angst, denn es gab Tote und Verletzte. Alle wollten nur noch raus.

Beschuss und keine Befehle

Sie ließen alles zurück und wollten nur noch leben. Hier lag ein Schiff am Pier. Das war ihre letzte Hoffnung.

Inzwischen waren noch mehr Passagiere an Bord. Das Kurische Haff war bis zum Maschinen-Skylight hoch beladen. Wir mussten jetzt ablegen, um nicht unter dem Gewicht am Kai zu versinken. Ich hatte gesehen, dass viele Menschen kommen würden. Deshalb hatte ich den Matrosen gesagt: "Jeder hat ein Messer und kappt, wenn ich das Zeichen gebe, die Leinen." Ich schaute immer wieder besorgt zur Hafenausfahrt. Auch sie wurde nun angegriffen. Würde ich wohl heil durchkommen?

Jetzt gab ich der Mannschaft mit dem Typhon das Zeichen, die Tauen zu zerschneiden. Gleichzeitig legte ich den Maschinentelegraphen auf "volle Kraft voraus". Das Schiff setzte sich langsam in Bewegung. Die Leute, die zurückblieben, schrien enttäuscht und drohten. Ich musste Verwundete

und alte Menschen zurücklassen, die nicht mehr laufen konnten. Wie gern hätte ich alle mitgenommen! Viele Menschen schwammen zum Schiff, wurden aber durch die schnellere Fahrt weggespült.

Wir kamen der Hafenausfahrt näher. Ich dachte, wir würden jetzt getroffen werden. Aber es geschah nichts. Wir verließen den Hafen und sahen, dass zwei Schlepper den alten Kreuzer "Zähringen" im Schlepp hatten. Ich dachte, der Kreuzer sollte versenkt werden, um die Einfahrt zu blockieren. Aber ich weiß nicht, ob das gelang.

Ich schätzte, dass wir 950 bis 1000 Passagiere an Bord hatten. Der Bootsmann sagte mir, dass alle Räume voll belegt sind, auch die Wohnräume der Mannschaft. Jede Treppenstufe ist besetzt.

Hier sind ein paar Daten zur Vermessung des Schiffes: Das "Kurische Haff" war für Wattenfahrt zugelassen. Das Schiff war 383 BRT groß, 48,5 m lang, 7,10 m breit und hatte einen Tiefgang von ca. 1,40 m.

Zulassung für die Personenbeförderung: 600.

Schiffspapiere waren nicht an Bord. Diese Angaben machte mir Wilhelm Trawinski, der Maschinist. Er kommt aus Memel. Er war seit 1928 an Bord und wusste deshalb Bescheid.

Wir hatten die Hafenausfahrt passiert und uns den Schiffen Richtung Hela angeschlossen. Ich musste aufpassen, dass ich nicht mit einem anderen Fahrzeug zusammenstoße. Da sahen wir einen kleinen Schlepper auf Gegenkurs, etwas steuerbord voraus. Es war der kleine Marinearsenalschlepper "Reiher". Wo will der hin? Sollte er noch nach Gotenhafen?

Er wollte zwischen uns und dem Frachter an Steuerbord vorbeifahren. Er erkannte die Gefahr und gab Steuerbordrudder, aber da war es schon zu spät. Ich gab noch beide Maschinen auf "Voll rückwärts", aber das half nichts mehr. Wir hatten ihn gerammt.

Sieben Männer kletterten über die Back an Bord. Die ganze Besatzung war unverletzt. Es waren der Tauchermeister Block und sechs weitere Männer, die in Gotenhafen Sprengungen vornehmen sollten.

Ich behielt alle Männer an Bord.

Der Schlepper trennte sich vom Schiff und versank. Die Flüchtlinge waren nicht beunruhigt, weil niemand verletzt wurde. Tauchermeister Block untersuchte die Vorpiek. Er stellte fest, dass das Vorpiekschott nicht beschädigt war. Aber das Wasser war bis zur Wasserlinie in der Vorpiek. Wir konnten weiterfahren.

Um 14:20 Uhr kamen wir in Hela an und machten im Fischereihafen fest. Viele Menschen kamen zu mir und bedankten sich für die Rettung aus Gotenhafen. Auch Leute aus Memel und Umgebung waren dabei. Sie sagten, dass das Schiff "Kurisches Haff" ihr Schiff aus Memel sei. Vor dem Krieg hatten sie damit schöne Reisen gemacht. Manche hatten einen anstrengenden Fußmarsch hinter sich. Sie waren über die Kurische Nehrung, die Frische Nehrung und bis nach Gotenhafen gelaufen. Viele hatten den Weg geschafft, andere nicht.

Alle wollten in den Westen.

Viele Frachtschiffe, Marinetransporter und Lazarettschiffe lagen auf Reede. Sie konnten tausende von Flüchtlingen und verwundeten Soldaten aufnehmen und weiterbefördern.

„Kurisches Haff“ wird Lazarettschiff

Am 27. März wurde ich der 9. Sicherungsflottille unterstellt. Das Kommando hatte Fregattenkapitän v. Blanc.

Um 19:50 Uhr liefen wir nach Bohnsack. Wir nahmen verwundete Soldaten an Bord. Wir liefen bei Nacht mit einem kleinen Kutter voraus zum Anleger Bohnsack. Um 3.00 Uhr waren wir fertig. Wir haben über 300 Soldaten an Bord genommen, die meisten von ihnen schwer verletzt.

Morgens erreichten wir wieder die Ausfahrt. Es war neblig.

Mit Schlepper "Ernst" und zwei Schuten im Schlepp ging es zurück nach Hela.

Das Lazarettschiff "Ubena" konnte keine Verwundeten mehr übernehmen. Um 17.30 Uhr wurden sie auf "H 27" eingeschifft. Viele Soldaten starben auf dieser Fahrt.

Am 29. März haben wir von 10 Uhr bis 18 Uhr das MS "Kurisches Haff" mit Trinkwasser, Essen und Brennstoff versorgt. Um 19:30 Uhr fuhren wir nach Bohnsack und nahmen 550 Soldaten und Flüchtlinge mit.

30.3. Um 9.15 Uhr: Fahren auf Hela-Reede längsseits von Dampfer "Kap Arkona" und gaben alle Verwundeten und Flüchtlinge ab.

Um 17.00 Uhr liefen wir zum Kriegshafen und nahmen nochmals 300 Verwundete an Bord. Die "Kap Arcona" konnte uns nicht mehr aufnehmen und sagte, wir sollten zum Dampfer "Lappland" gehen. Wir suchten vergeblich und steuerten dann wieder den Kriegshafen an. Ich hörte, dass die "Lappland" schon losgefahren war. Ich musste die Verwundeten über Nacht an Bord behalten.

31. 3. Die Verwundeten wurden zum Dampfer "Pretoria" gebracht und dort eingeschifft.

Die Soldaten waren auf dem Transport sehr krank und hatten große Schmerzen. Ich konnte sie erst nach langer Zeit abgeben. Es gab keine Sanitäter, keine Medikamente und kein Verbandzeug.

1. bis 2. März: Wegen Fliegeralarm verließen wir den Hafen und gingen auf Reede an Anker. Das Wetter wurde schlechter. In dieser Nacht brachen die Ketten der beiden Buganker. Wir trieben dann an der Küste entlang.

Am 3. April liefen wir um 8:30 Uhr zum Fischereihafen und nahmen einen Stockanker mit Drahttrossen an Bord. Um 11 Uhr wurden 250 Verwundete für den Dampfer "Neidenfels" übernommen. Um 15 Uhr kamen 500 Leichtverletzte vom Kriegshafen zum Dampfer "Neidenfels". In der Nacht wurden 120 Schwerverletzte zur "Neidenfels" gebracht. Am 5. April 1945 kamen in den Abendstunden geheime Sonderbefehle heraus. Es sollten aus ... Im Hexengrund, oberhalb von Gotenhafen, sollten 15 000 Soldaten herausgeholt werden. Die Wassertiefe an der Hexengrundbrücke war zu gering, um größere Einheiten einzusetzen. Deshalb übernahmen kleine Marine-Einheiten und die übrigen Trossschiffe des Marinearsenals die Aktion. Die Pioniere hatten Anlegestege gebaut, damit viele Fahrzeuge gleichzeitig anlegen konnten.

Um 20.15 Uhr sind wir von Hela abgelegt und zur Hexengrundbrücke gefahren. Unter Geleitschutz haben wir dort um 21.30 Uhr festgemacht. Wir hörten Kanonendonner und Artillerief Feuer. Weil noch keine Soldaten auf der Brücke waren, ging ich mit einigen Männern an Land. Ich wollte nachsehen, wo die Kommandostelle war. Die hätte mir sagen können, wann wir einschiffen sollten. Wir warteten, aber niemand kam. Am Strand neben der Hexengrundbrücke entdeckten wir viele Kühe, Rinder, Schweine und Pferde. Sie waren durch den Artilleriebeschuss aus ihren Weideplätzen ausgebrochen. Wir beschlossen, eine Kuh zu "organisieren", um unsere karge Verpflegung an Bord aufzufüllen. Es war nicht einfach, das Tier einzufangen und an Bord zu bringen, aber wir haben es geschafft.

Um 1.00 Uhr nachts kamen endlich unsere Soldaten. Um 3.15 Uhr hatten wir etwa 700 Mann an Bord. Ein Wehrmachtsoffizier gab uns die Order abzulegen.

Der reibungslose Abtransport der Soldaten vom Küstenstreifen Hexengrund wurde von Korvettenkapitän Hermann Piening organisiert.

Um 4:20 Uhr waren wir wieder in Hela und alle Soldaten gingen an Land. Wir konnten endlich ein paar Stunden schlafen. Plötzlich wurde ich geweckt. Man sagte mir, Marinesoldaten hätten unsere Kuh von Bord geholt und zum Kommandoschiff "Rougard" der 9. Sicherungsflottille gebracht. Ich war sehr verärgert. Ich ging sofort zu Fregattenkapitän v. Blanc und beschwerte mich. Ich erfuhr, dass viele Fahrzeuge Vieh mitgebracht hatten. Es musste eingesammelt werden, um die Versorgung von tausenden von Flüchtlingen und Soldaten sicherzustellen.

Selbstverständlich sollte ich nicht leer ausgehen. Ich war hochofret über die Zuteilung von: 50 Kilo Schweinefleisch, 50 kg Rindfleisch, Wurstkonserven, Rotkohl, Weißkohl, usw. Sogar Zigarren, Zigaretten und ein paar Flaschen Cognac sollte ich abholen lassen.

Am T. 4. 45 verließen wir am Nachmittag den Hafen wegen Ari-Beschusses und Fliegeralarm und gingen nördlich Hela an Anker.

Wir bekommen zwei Motorräder

Am 8. 4, 45 liefen wir vormittags wieder in Hela ein und nahmen 600 Soldaten an Bord, um sie laut Order zum „Matthias Stinnes“ zu bringen. Wir gingen längsseit, aber die Aufnahme der Soldaten wurde abgelehnt, „Matthias Stinnes“ war bereits voll beladen. Erst am späten Nachmittag gelang es uns, die Soldaten auf dem Walfang-Mutterschiff „Unitas“ abzugeben. Über eine lange Leiter mussten die Soldaten auf dieses große Schiff steigen, Zwei von der Truppe mitgeführte Motorräder blieben an Bord zurück und wurden im Laderaum verstaut. Eines der Motorräder sollte uns später

noch gute Dienste leisten, Ein Arbeitskommando der „Unitas“ wurde von uns zurückgenommen und auf Hela abgesetzt, anschließend liefen wir wieder auf Reede, um dort über Nacht zu bleiben. Weil die „Neidenfels“ aus dem Westen leer zurückgekommen war, fuhren wir am nächsten Morgen in den Hafen, nahmen wieder 500 Verwundete an Bord und übergaben sie der „Neidenfels“.

Die Halbinsel Hela lag jetzt ständig unter Beschuss und vereinzelt russische Flugzeuge warfen Bomben. Aus diesem Grunde hatten wir Befehl, den Hafen stets schnell zu verlassen und auf Reede an Anker zu gehen.

Ich habe dem Kommandostab auf Hela gesagt, dass das Schiff repariert werden muss. Die Schäden am Schiff wurden am 10. und 11. April repariert. Wir haben das Vorpiekschott im Steven mit 30 Säcken Zement abgedichtet. Wir haben die Bullaugen zwischen den beiden Wallschienen, die durch Bombensplitter zersprungen waren, mit Eisenplatten abgedichtet. Auch in der Maschine wurden Reparaturen gemacht. An der Backbordmaschine war ein Zylinderkopf kaputt. Man konnte ihn nicht auswechseln, weil es keinen Ersatz gab.

Mit 600 Flüchtlinge im Bombenhagel

Am Nachmittag waren die Reparaturen fertig. Wir liefen wieder aus und gingen in der Nähe des Hansa-Schiffes "Woltenfels" an Anker. In dieser Nacht wurde die "Woltenfels" durch Bomben zerstört. Das Schiff stand schnell in Flammen. Ich wusste, dass die "Woltenfels" viele Flüchtlinge an Bord hatte. Wir gingen so schnell wie möglich zum Schiff, um zu helfen.

Wir haben 200 Flüchtlinge gerettet. Viele hatten in ihrer Angst über Bord gesprungen. Einige hatten schwere Brandwunden. Wir wollten diesen armen Menschen helfen, aber es gab kein Verbandszeug mehr.

Am 4. April 1945 verließen wir den Hafen wegen Beschusses und Fliegeralarm und gingen nördlich von Hela an Anker.

Wir bekommen zwei Motorräder

Am 8. April 1945 liefen wir vormittags wieder in Hela ein. Wir nahmen 600 Soldaten an Bord, um sie zum "Matthias Stinnes" zu bringen. Wir gingen längsseits, aber die Soldaten wurden nicht aufgenommen, weil das Schiff schon voll war. Am späten Nachmittag konnten wir die Soldaten auf dem Walfang-Mutterschiff "Unitas" abgeben. Die Soldaten mussten über eine lange Leiter auf das große Schiff steigen. Zwei Motorräder blieben an Bord zurück und wurden im Laderaum verstaut. Eines der Motorräder war später sehr nützlich. Ein Arbeitskommando der "Unitas" wurde von uns zurückgenommen und auf Hela abgesetzt. Dann liefen wir wieder auf Reede, um dort über Nacht zu bleiben. Am nächsten Morgen fuhren wir in den Hafen, nahmen wieder 500 Verwundete an Bord und übergaben sie der "Neidenfels".

Die Halbinsel Hela wurde jetzt immer beschossen. Russische Flugzeuge warfen Bomben. Deshalb mussten wir den Hafen schnell verlassen und auf Reede gehen.

Ich habe dem Kommandostab auf Hela gesagt, dass das Schiff repariert werden muss. Die Schäden am Schiff wurden am 10. und 11. April repariert. Wir haben das Vorpiekschott im Steven mit 30 Säcken Zement abgedichtet. Wir schweißten die zersprungenen Bullaugen mit Eisenplatten dicht. Auch in der Maschine wurden Reparaturen gemacht. An der Backbordmaschine war ein Zylinderkopf kaputt. Man konnte ihn nicht auswechseln, weil es keinen Ersatz gab.

Mit 600 Flüchtlinge im Bombenhagel

Am Nachmittag waren die Reparaturen fertig. Wir liefen wieder aus und gingen in der Nähe des Hansa-Schiffes "Woltenfels" an Anker. In dieser Nacht wurde die "Woltenfels" durch Bomben zerstört. Das Schiff stand schnell in Flammen. Ich wusste, dass die "Woltenfels" viele Flüchtlinge an Bord hatte. Wir gingen so schnell wie möglich zum Schiff, um zu helfen.

Wir haben 200 Flüchtlinge gerettet. Viele hatten in ihrer Angst über Bord gesprungen. Einige hatten schwere Brandwunden. Wir wollten diesen armen Menschen helfen, aber es gab kein Verbandszeug mehr. Wir konnten nur die Wunden pudern. Wir konnten die Menschen auch nicht im Hafen abgeben, um sie zu betreuen. Der Hafen wurde beschossen. Wir durften nicht einlaufen. Um 7.00 Uhr morgens durften wir einlaufen. Die Toten wurden an Land gebracht. Um 10 Uhr kamen weitere 400 Flüchtlinge an Bord. Bei der Übernahme schlug in der Nähe eine Bombe ein. Wir bekamen Löcher in der Bordwand am Steuerbord-Vorschiff durch Splitter. Wir sollten die Flüchtlinge zum

Dampfer "Minden" bringen. Als wir längsseits kamen, wurden wir abgewiesen. Wir fuhren von einem Schiff zum anderen, aber immer wieder hieß es: Es geht nicht mehr, wir sind voll beladen.

Um 17 Uhr nahm uns der Dampfer "Lappland" die Flüchtlinge ab. Wir sahen, dass unser Schiff viel Wasser machte. Es musste eine neue Leckage haben. Wir entdeckten sie am Vorpiekschott. Dort hatten Bombensplitter das Schott durchschlagen. Am nächsten Morgen fuhren wir zur Reparaturbrücke des Kriegshafens. Wir blieben dort bis zum 15. April.

Der 16. April 1945 war ein schwarzer Tag für unser Schiff. Um 11 Uhr haben wir im Fischereihafen 600 Frauen, Kinder und ältere Männer aufgenommen, die zum Dampfer "Goja" gebracht werden sollten. Nach zwei Stunden waren wir längsseits. Wir hatten das Schiff festgemacht und die Gangway an unserem Oberdeck angebracht. Ein Teil der Flüchtlinge war schon auf dem anderen Schiff.

Wir sahen drei Flugzeuge, die auf "Goja" zuflogen. Kurz bevor sie über uns waren, warfen sie Bomben ab. Drei Bomben fielen ins Wasser, nur etwa 10 Meter von der Steuerbordseite entfernt. Beim Aufprall explodierten sie und durchschlugen die Bordwand. Frauen und Kinder wurden getötet und verletzt.

Gleichzeitig schlug eine große Bombe ins Wasser. Die Bombe explodierte unter Wasser. Eine große Wasserfontäne schoss hoch und spülte die Menschen auf dem Vorschiff über Bord.

Alle Leinen rissen. Wir fielen ins Wasser. Ich dachte, jetzt sind wir verloren und gehen unter. Aber unser Schiff schwamm weiter. Die Gangway rutschte vom Oberdeck und fiel gegen die Bordwand der "Goja". Die Menschen, die darauf standen, fielen ins Wasser. Ich wusste nicht, wie schlimm die Schäden am Schiff waren. Würde das Schiff schwimmfähig bleiben? Ich ging durchs Schiff und sah schlimme Dinge. Viele Frauen und Kinder schrien, Kinderwagen waren umgestürzt, Menschen waren tot oder verletzt, Mütter suchten ihre Kinder und Kinder weinten, weil sie ihre Mutter vermissten. Dieses schlimme Bild werde ich nie vergessen.

Ich habe nicht mehr gesehen, wie die Passagiere von Bord gingen. Ich konnte diesem Elend nicht helfen.

Später erfuhr ich, dass 14 Menschen starben und 40 zum Teil schwer verletzt wurden. Auch drei meiner Seeleute wurden verletzt.

Diese Zahlen wurden im Tagebuch notiert. Über den Transporter MS "Goja" ist zu sagen, dass die Mannschaft viele Personen aus dem Wasser gezogen hat, die bei dem Unglück über Bord gefallen waren. Die "Goja"-Besatzung kümmerte sich um die Geretteten und sie waren froh, noch einmal davongekommen zu sein. Doch das Schicksal wollte es anders. Die "Goja" ging am Abend "Anker auf" und wurde in derselben Nacht bei dem Leuchtfeuer "Stilo" von einem russischen U-Boot torpediert. Das Schiff ging mit tausenden von Flüchtlingen und der Mannschaft unter.

Unsere große Flucht beginnt.

MS "Kurisches Haff" war so stark beschädigt, dass ich um 14.00 Uhr melden musste, dass das Schiff nicht mehr einsatzklar war. Am nächsten Tag wurden die Löcher in den Bordwänden mit Bordmitteln abgedichtet. Am 18. April sollten wir unser Schiff für die Fahrt in den Westen vorbereiten. Ich musste meinen Tauchermeister mit seinen sechs Männern auf Hela zurücklassen. Für meine drei verwundeten Seeleute bekam ich Ersatz. Ein Marineobermaat wurde mein neuer Steuermann.

220 Passagiere nahm ich mit auf die Reise.

Es waren 140 Flüchtlinge, 40 Kinder und 40 Soldaten. Ich musste jetzt auch noch die Marinebarkasse "Liselotte" und den Fischkutter MA 1 in Schlepp nehmen. Beide Fahrzeuge hatten Motorschaden.

Um 17 Uhr verließen wir mit mehreren kleinen Schiffen und einem Schwimmkran von Schleppern getaut, unter Geleitschutz, mit dem Führungsboot M 522, Hela, den Hafen. Wir fuhren 5 Knoten. Die abenteuerliche Flucht von Hela nach Kiel begann.

Vor uns lagen 320 Seemeilen. Schaffen wir das?

Die erste Nacht war ruhig. Die Halbinsel Hela bot uns Schutz, wenn der Wind aus Westen kam.

Als der Morgen kam, hatten wir schon 60 Seemeilen hinter uns. Wir waren jetzt bei Leba und Scholpin. Der Wind frischte auf. Schon in der nächsten Stunde hatten wir Windstärke vier bis fünf. Mit Maschinenschaden allein

Wie befürchtet. Um 10 Uhr riss die Schlepptrasse. Wir konnten die Verbindung wieder herstellen. Ein Boot der Marine gab uns eine Drahtschleppleine. Der Wind wurde stärker. Unser Schiff schlug oft hart auf die See. Nach zwei Stunden riss die Schleppleine erneut.

Ich habe M 255 um Hilfe gebeten. Die See wurde immer stürmischer, deshalb durften wir nicht beidrehen. Die Schlingerbewegungen hätten alle Fahrgäste durcheinander geworfen. M 522 nahm die Flüchtlinge von der "Liselotte" mit an Bord. Die Barkasse drohte zu sinken.

Um 11:50 Uhr sagte mir der Maschinenobermaat Ramm, dass die Steuerbordmaschine kaputt ist. Oh nein! Ich machte mir Vorwürfe, dass ich Flüchtlinge an Bord genommen hatte, obwohl das Boot nicht mehr ganz in Ordnung war. Ich musste dem Führungsboot durch Blinkmorselampe sagen, dass die Steuerbordmaschine ausgefallen war. Wir waren schon über eine Seemeile vom Geleit abgekommen. Das Führungsboot gab uns den Befehl, unsere Flüchtlinge zum Schwimmkran zu bringen, damit sie dort übersteigen können. Auch wir sollten mit übersteigen, wir hielten das Geleit auf.

Wir sollten die Seeventile öffnen und das Schiff treiben lassen. Das war leichter gesagt als getan. Wir kamen nicht näher an den Schwimmkran ran, weil unser Motor kaputt war. Der Schwimmkran fuhr einfach weiter.

Die Maschine wurde repariert.

Alle gaben ihr Bestes. Um 14 Uhr sagte der Maschinist: "Die Steuerbordmaschine kann wieder mitlaufen." Ich hatte einen Plan. Das Führungsboot hatte auch Probleme.

Ich steige um aufs Motorrad

Als es dunkel wurde, änderte ich meinen Kurs und wollte nach Nexø auf Bornholm. Wir hatten wieder Glück.

Am 19.4. um 4 Uhr waren wir in Nexö und gingen vor Anker. Der Fischkutter war immer noch da.

Wir sahen am Strand eine Holzbrücke. Ich beorderte den Schiffsführer des Kutters, um zu loten. Wir hatten 2 Meter Wassertiefe und machten sofort den Anker auf und fest. Der Kommandant von Nexö konnte uns nicht mehr aufhalten.

Wir brauchten Trinkwasser und Essen. Der Kommandant konnte mir nicht helfen, aber er sagte mir, wo ich Hilfe bekommen könnte. Er konnte uns auch kein Fahrzeug geben. Das war kein Problem für uns, denn in meinem Laderaum standen ja zwei Motorräder. Wir holten die 250-ccm-Triumph an Deck. Der Tank war voll und die Maschine lief. Ich hatte noch nie auf einem Motorrad gesessen, aber in der Not kann man fast alles. Die 30 km nach Rønne schaffte ich ohne Probleme. Mein Besuch auf dem Verpflegungsamt war ein Erfolg! Wir bekamen sogar Milch für die Kinder. Der Kommandant holte alle Soldaten von Bord. Er sagte, sie müssten die Insel verteidigen. Nach einer stürmischen Seereise von 35 Stunden waren unsere Passagiere froh, endlich anzukommen. Viele wurden seekrank. Wir mussten die Wolldecken und Schwimmwesten trocknen. Dafür hatten wir jetzt Zeit. Am nächsten Tag kam auch unser Geleit und ging unter Nexö an Anker. Der Kommandant von M 522 hatte gedacht, es wäre besser, erst mal besseres Wetter abzuwarten.

Am 23. April um 20 Uhr fuhren wir weiter. Das Wetter war besser.

Wir hatten Westwind mit einer Stärke von 2. Bis zum 25.4., 4 Uhr, lief alles gut. Wir waren auf unserem Zwangskurs und hatten Position 7a erreicht. Da fiel der Schlepper "Monsun" aus. Das ganze Geleit musste warten.

Aber die Flüchtlinge wurden schwächer und hatten wieder nicht genug zu essen und zu trinken. Die Menschen wurden auch noch von Ungeziefer gequält. Die anderen Schiffe im Geleit hatten viel weniger Leute an Bord als wir. Um 11 Uhr habe ich deshalb die Weiterfahrt nach Kiel abgesagt und bin stattdessen in Warnemünde eingelaufen. Ein KFK-Boot hat uns durch die Minensperre gebracht. Um 13:25 Uhr waren wir in Warnemünde und machten am Kai fest.

Ich übergab die Flüchtlinge den Parteidienststellen. Sie waren nicht begeistert, aber ich konnte sie überzeugen, dass diese armen Menschen nicht länger an Bord bleiben konnten. Beim Einlaufen ist

auch noch eine Maschine kaputt gegangen. Ich erfuhr von der KMD, dass wir zur Krögerwerft kamen.

Wir fliehen vor Panzern

Jemand sagte, dass 16 Sowjetpanzer auf dem Weg nach Warnemünde sind. Rostock ist gefallen. In einem Büro trafen wir einen Verpflegungsverwalter. Er ließ uns ins Lager.

Wir sammelten zusammen, was wir finden und gebrauchen konnten.

Plötzlich hörten wir Schüsse in der Stadt. Wir sahen kein Schiff mehr im Hafen.

Alle Schiffe waren weg, als wir im Verpflegungslager waren. Wir ließen alles liegen und rannten zurück an Bord. Zum Glück hatte der Maschinist Trawinski die Maschine schon angeworfen. Wir ließen die Leinen los. Vor uns lagen zwei kleine U-Boote am Kai. Sie waren auch bei der Krögerwerft zur Reparatur. Aus den Türmen der U-Boote schossen Flammen.

Wir sahen einen Sowjetpanzer auf der Straße. Wir hatten mehr Angst vor den U-Booten als vor dem Panzer. Ich dachte, die Boote würden jeden Moment explodieren. Das hätte auch für uns das Ende bedeutet. Aber es war nicht so, die Boote sackten langsam ab. Wir drehten unser Schiff. Wir kamen aus der Schusslinie des Panzers. Als wir zur Hafenausfahrt liefen, entdeckten wir den Panzer wieder. Ein zweiter kam aus einer Nebenstraße.

Und wieder hatten wir Glück! Ein Personenzug stand an unserer Seite und schützte uns vor den Schüssen des Panzers. Wir erreichten die Reede ohne getroffen zu werden. Dort waren auch die anderen Schiffe. Wir schlossen uns den anderen Schiffen an und fuhren weiter in Richtung Kiel. 1. Mai. Wir sind um 9 Uhr in Kiel angekommen. 50 Flüchtlinge gingen an Land. Ich sollte zur Gneisenaubücke fahren, um wichtige Instrumente an Bord zu nehmen und damit auszulaufen. An der Gneisenaubücke wurde die Order aufgehoben. In dieser Nacht war in Kiel viel los. Bomber warfen tausende Bomben auf die Stadt. Wir liefen zur Strander Bucht und blieben dort.

Als wir am nächsten Morgen wieder einlaufen wollten, erfuhren wir, dass die Engländer in Kiel einmarschiert waren. Was sollten wir jetzt tun? Meine Seekarte reichte bis Flensburg. Bei Kiel-Feuerschiff lagen viele Schiffe an Anker. Ich dachte, die Engländer würden mit Flugzeugen kommen. Wir liefen also nicht an Anker, sondern liefen mit unserer Maschine in Richtung Flensburg. Nach zwei Stunden sahen wir, dass englische Tiefflieger die Schiffe beschossen. Wir erreichten Flensburg um 16 Uhr und machten im Getreidesilo-Hafen fest. Wir waren am Ziel und der Krieg war vorbei. Am 8. Mai kamen englische Soldaten nach Flensburg. Ab 23 Uhr war Frieden.

Die Odyssee ist beendet

Vier Monate nach Kriegsende musste ich Flensburg verlassen und das Schiff nach Hamburg bringen. Es wurde dem 13. Regionalen I.W.T.-Kontrollteam unterstellt. Ich wurde als Treuhänder über das Schiff eingesetzt. Ich sollte dafür sorgen, dass das Schiff wieder genutzt wird.

Im September 1946 wurde das Schiff von der Hafendampfschiffahrts AG, Hamburg, gechartert. Es wurde auf den Namen "Süllberg" getauft. Für die Reederei Fritzel & Co. und unter der Flagge von August Bolten fuhr es im Liniendienst Hamburg–Cuxhaven–Amrum und Föhr und Hamburg–



Als Hannover auf der Ems

Bremerhaven. 1948 ging es in den Besitz der HADAG über. Das Schiff wurde umgebaut und modernisiert. Unter dem "grünen Ring" fuhr die "Süllberg" auf der Niederelbe, von Hamburg nach Helgoland und von Travemünde nach Dahme und Grömitz. Im Sommer 1955 fuhr sie im Charter des Bremer Seebäderdienstes zwischen Bremerhaven und Wangerooge.

Die HADAG verkaufte das Schiff an die Reederei A. G. Ems auf Borkum. Als "Hannover" fuhr es einige Jahre von Emden nach Borkum. Dann wechselte es wieder den

Besitzer und wurde 1963 nach Italien verkauft. In den letzten Kriegswochen hat es 16.000 Menschen zur Flucht in den Westen verholfen. Nachdem alle Kriegsschäden behoben waren, fuhr es wieder. Zehntausende Menschen haben ab 1947 an Bord Urlaub gemacht oder das Wochenende verbracht.

Der Originaltext wurde bearbeitet und gekürzt!