

# Spurensuche auf der Insel Usedom

Von Dietmar Lange

Die Entscheidung für das diesjährige Urlaubsziel, Seebad Ahlbeck auf Usedom, entsprach einem langgehegten Wunsch, geschichtlich bedingt durch die Nähe zur nur wenige Kilometer östlich gelegenen Stadt Swinemünde. Wer mit Geschichtsbewußtsein eine Reise dorthin unternimmt, vergegenwärtigt sich unmittelbar den Verlust der ostdeutschen Heimatgebiete, zu denen auch die pommersche Ostseeküste mit einem Teil der Insel Usedom gehörte.

## Anklam

Unterwegs lohnt ein Abstecher in die Hanse- und Lilienthalstadt Anklam, Kreisstadt des Landkreises Ostvorpommern, 1243 urkundlich erstmals erwähnt. Anklam erhielt 1264 Lübisches Stadtrecht, und nach dem Eintritt in die Hanse 1283 folgte der wirtschaftliche Aufschwung. Die günstige Lage an der Peene-Mündung ins Stettiner Haff und in unmittelbarer Nähe der Insel Usedom machte Anklam zu einer der mächtigsten Städte Vorpommerns. Es erlebte seine Blütezeit im 14./ 15. Jahrhundert. Anklam blieb, nach Verstärkung der Wehranlagen im 16. und 17. Jahrhundert und der Errichtung von Bastionen, bis 1859 Festungsstadt.

Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie nach Stralsund erhielt Anklam 1863 ein Bahnhofsgebäude, das äußerlich unverändert immer noch seinen Zweck erfüllt. Durch eine auf dem Stadtplan von 1911 bereits ausgewiesene Lindenallee erreichen wir das schmucklose Gebäude. Die eisernen Vordachträger weisen nach Art der Konstruktion und Verzierung auf die Entstehungszeit der Bahnstation hin. Demnächst sollen sie entfernt werden, wie zu vernehmen ist und was auch die aufgestellten Bauzäune glaubhaft zu versichern scheinen.

Aber an dieser Stelle hatte es einst die historisch denkwürdige, wenngleich flüchtige Begegnung gegeben zwischen dem Reichskanzler Fürst Otto von Bismarck und dem jungen, noch unbekanntem Leutnant Erich Ludendorff. Leider ist das Jahr der einzigen Begegnung dieser beiden großen Deutschen nicht bekannt, aber in dem Band „*Mein militärischer Werdegang*“ (1933) erwähnt General Ludendorff das unvergeßliche Ereignis:

„Ich habe den Fürsten v. Bismarck nicht öfter als den Generalfeldmarschall Graf v. Moltke, also nur einmal gesehen, und zwar auf dem Bahnhof in Anklam stehend am Fenster seines Eisenbahnwagens mit seinen machtvollen, klaren Augen. Dies Bild steht noch heute vor mir.“ (S. 19)



Auf diesem Bahnsteig in Anklam blickte der junge Leutnant Erich Ludendorff dem am Fenster seines Eisenbahnwagens stehenden Reichskanzler v. Bismarck in die Augen.

Die Begegnung dürfte, dem Kontext nach zu urteilen, etwa 1886 oder etwas früher stattgefunden haben.

Ahlbeck, Heringsdorf und Bansin gelten als die drei „Kaiserbäder“ der Insel Usedom, nicht nur wegen der häufigen Besuche des letzten deutschen Kaisers, Wilhelms II. In unserem Hotel, dem „Ahlbecker Hof“, logierte bereits 1905 Kaiser Franz Joseph von Österreich, erholte sich der Schauspieler Theo Lingen im Sommer 1939.

Doch unsere historische Spurensuche gilt zunächst einem traurigen Kapitel, das im öffentlichen Bewußtsein nicht die Rolle spielt, die ihm als „Dresden des Nordens“ zukommen mußte. Erinnerung sei daher an den Luftangriff auf Swinemünde vom 12. März 1945, der 23 000 Menschen das Leben kostete.

## Der Golm

Südlich von Ahlbeck liegt der Golm, eine der höchsten Erhebungen der Insel Usedom (59 m). Das Gebiet war schon in der Bronzezeit besiedelt, wie Ausgrabungen beweisen. Landschaftliche Schönheit und Erhabenheit des Golm zogen von jeher viele Besucher an. Mit der Entwicklung der nahen Stadt Swinemünde gewann das beliebte Ausflugziel immer mehr an Bedeutung. Aber die Ereignisse des Zweiten Weltkrieges hinterließen traurige Spuren in dieser idyllischen Landschaft.

Hier wurde schon 1943 ein Friedhof für Marinesoldaten und verstorbene Verwundete aus den Swinemünder Lazaretten oder von einlaufenden Lazarett Schiffen angelegt. Auch geborgene Besatzungsmitglieder eines gesunkenen U-Bootes und anderer Kriegsschiffe, ebenso verunglückte Flieger vom Fliegerhorst Garz fanden ihre letzte Ruhestätte. Doch zu einem der größten Kriegsofferfriedhöfe in Deutschland wurde der Golm infolge des verheerenden amerikanischen Bombenangriffs auf Swinemünde am 12. März 1945. In einem Faltblatt der Interessengemeinschaft Gedenkstätte Golm e.V., das auch in englischer und polnischer Übersetzung u. a. in der Kurverwaltung Ahlbeck ausliegt, wird dazu ausgeführt:

Zu diesem Zeitpunkt war die Hafenstadt mit Flüchtlingen und Soldaten überfüllt. Östlich der Swine warteten endlose Trecks auf die Möglichkeit einer Überfahrt. Im Hafen lagen Schiffe mit Flüchtlingen aus Hinterpommern, West- und Ostpreußen, die auf einen Weitertransport westwärts hofften. Auf dem Bahnhof standen überfüllte Lazarettzüge zur Abfahrt bereit. Lazarette der Stadt waren überfüllt. Im Kurpark lagerten Soldaten, die sich ostwärts an die Front in Marsch setzen sollten.

Über sie alle wurden aus 671 Flugzeugen<sup>1)</sup> 1 609 t Bombenlast abgeworfen. In kurzer Zeit verwandelte sich die Stadt in ein brennendes Inferno und wurde zum Dresden des Nordens. Mehr als 23 000 Menschen starben in der Mittagsstunde des 12. März 1945 bei diesem amerikanischen Bombenangriff.

Augenzeugen berichten von einem Anblick unvorstellbaren Grauens. Wegen der Seuchengefahr und der nachrückenden Flüchtlinge mußten die Toten möglichst schnell bestattet werden ... Der weitaus größere

---

1) Viermotorige Bomber der Typen B-17 („*Fliegende Festung*“) und B-24, genannt „*Liberator*“

Teil der Opfer konnte nicht identifiziert werden und wurde in Sammelgräbern auf einem großen Massengräberfeld begraben.“

Der Golm ist zu einer Stätte würdigen Gedenkens geworden, da hier schon zur DDR-Zeit verantwortungsbewußte Persönlichkeiten, vor allem aus kirchlichen Kreisen, für eine würdige Gestaltung des Waldfriedhofs Sorge trugen.<sup>2)</sup> Die Interessengemeinschaft Gedenkstätte Golm e.V. führt jährlich am 12. März in Verbindung mit dem Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e.V. eine Gedenkveranstaltung durch, an der Überlebende, Angehörige und ehemalige Swinemünder, aber auch offizielle Vertretungen und Bürger aus dem heute polnischen Swinemünde teilnehmen. In diesem Jahr sprachen deutsche und polnische Schülerinnen und Schüler gemeinsam die Totenehrung.

Von Überlebenden, damals meist noch Kinder, sind erschütternde Berichte veröffentlicht in einem großformatigen Heft (84 Seiten), das in den Buchhandlungen erworben werden kann.<sup>3)</sup>

Nach Aussagen amerikanischer Zeitzeugen galt der Angriff den „U-Boot-Bunkern“.<sup>4)</sup> Aber im Unterschied zu Hamburg, Bremen oder Kiel gab es in Swinemünde überhaupt keine U-Boot-Bunker, nur einen U-Boot-Hafen! Diese Zielmanipulationspolitik der militärischen Führung erinnert an den Fall Peenemünde am anderen Ende von Usedom. Als die RAF im August 1943 das Raketenforschungszentrum Peenemünde angriff, wurde den Besatzungen beim „Briefing“ nicht mitgeteilt, um welches Ziel es sich in Wahrheit handelte. Man stellte Peenemünde als Industriezentrum für Nachtjagdgeräte hin.<sup>5)</sup>

---

2) „Der Golm auf Usedom“, hrsg. von der Interessengemeinschaft Gedenkstätte Golm e.V., 3. Aufl. 2002

3) „Das Inferno von Swinemünde“, hrsg. von der Interessengemeinschaft Gedenkstätte Golm e.V., 2001

4) Eine der beteiligten Bomberbesatzungen wurde am 25.3.1945 mit drei anderen B-24 der 448. BG durch deutsche Düsenjäger Me 262 abgeschossen und mußte am Stadtrand von Soltau notlanden. Der frühere Navigator dieser Maschine gibt als Ziel „U-Boot-Bunker“ an. (E-mail an den Verf. vom 28.7.2003). Der Pilot, Lt. Paul Jones, äußerte sich zutiefst erschüttert, als er jetzt von der hohen Zahl der Opfer erfuhr (e-mail vom 30.7.2003 an den Verf.).

5) Mitteilung des ehem. Navigators einer am Angriff beteiligten „Lancaster“, John McFarlane, gegenüber dem Verf. 1976

## Schwerer Kreuzer „Lützow“

In Swinemünde, das von Ahlbeck aus bequem zu Schiff in einer knappen Stunde erreicht werden kann, brachte uns ein Taxifahrer an den etwa 7 km südlich der Stadt anzutreffenden letzten Liegeplatz des Schweren Kreuzers „Lützow“. Was hier im April/Mai 1945 an der ehemaligen „Kaiserfahrt“ (Verbindung zum Stettiner Haff) geschah, verdient wegen der historischen Einmaligkeit unbedingt mitgeteilt zu werden.

Dieses 1933 als Panzerschiff „Deutschland“ von der Stammbesatzung des Kreuzers „Emden“ darunter mein Vater, um den persönlichen Bezug zu erwähnen in Dienst gestellte Schiff hat wie kein anderes der deutschen Marinegeschichte schon im Planungsstadium für heftige Diskussionen gesorgt. Der erste Nachbau eines schweren Kriegsschiffes für die Reichsmarine in der Zeit der Weimarer Republik löste Parlamentsdebatten und zahllose Polemiken der politischen Linken aus. Abgesehen von dem englischen Panzerkreuzer „Dreadnought“ 1906, hat kein einzelnes Schiff von vornherein ähnlich weltweites Aufsehen unter Marineexperten und der gesamten Presse hervorgerufen wie jener Prototyp eines „Westentaschen-Schlachtschiffes“. So geriet die Indienststellung des Panzerschiffes „Deutschland“ seinerzeit zur Sensation. Als erstes großes Diesel-Kriegsschiff der Welt mit dem ozeanischen Aktionsradius seiner 17 000 Seemeilen Fahrstrecke war es im Rahmen der strengen Bestimmungen des Versailler Vertrages durch Anwendung neuartiger Schiffsbau- und Bewaffnungskonzeptionen „ein Wunder an Universalität und Kampfkraft auf kleinstem Raum.“<sup>6)</sup>

Die „Deutschland“ setzte völlig neue Maßstäbe im internationalen Flottenbau. Gleichermäßen ungewöhnlich waren Konstruktion und „Lebenslauf“ dieses Panzerschiffes. Schon beim Stapellauf entzog sich der Neubau infolge der zu lang geratenen Rede Reichskanzler Brüning der Sektflasche des Reichspräsidenten v. Hindenburg und lief vorzeitig von der Helling ab.

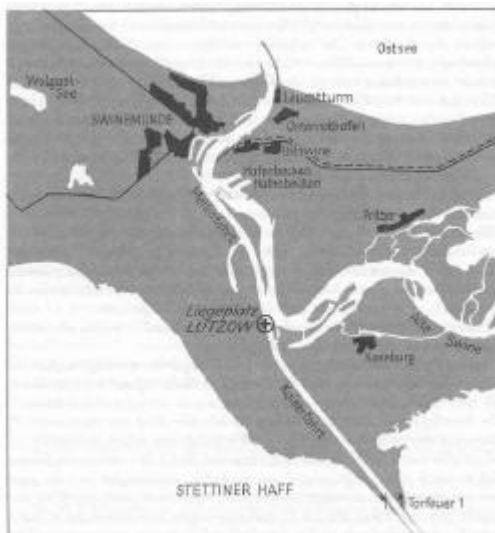
Die Dauertestfahrten nach Indienststellung führten nach Norwegen (u. a. in den Sognefjord), nach Brasilien und zurück sowie fünfmal langfristig während des Spanischen Bürgerkrieges im Verband der Nicht-einmischungstreitkräfte an die spanische Küste, um Zivilisten vieler

---

6) Hans Georg Prager: Panzerschiff DEUTSCHLAND Schwerer Kreuzer LÜTZOW, Herford 1981

Nationen in Sicherheit zu bringen. Doch auf der Reede von Ibiza bekam Panzerschiff Deutschland 1937 als erstes Schiff die Schrecken des Luftkrieges zu spüren, wobei 31 Seeleute infolge Bombentreffers den Tod fanden.

Nach Kriegsausbruch 1939 operierte die „Deutschland“ zwischen Grönland, den Bermudas und Nordamerika, erreichte jedoch nach geschicktem Blockadedurchbruch im Nordmeer unbehelligt die Heimat. Das in „Schwerer Kreuzer Lützow“ umbenannte Panzerschiff befand sich noch zweimal zum Kreuzerkrieg in überseeischen Gewässern, doch erzwangen 1940 Artillerietreffer vor Oslo und zusätzlich ein U-Boot-Torpedotreffer im Skagerrak eine längere Werftliegezeit in Kiel.



Liegeplatz-Skizze aus dem Buch von Hans Georg Prager „Panzerschiff DEUTSCHLAND Schwerer Kreuzer LÜTZOW“, S. 464

1942/43 bildete Nordnorwegen den Einsatzraum der „Lützow“, die dabei auch am unglücklich verlaufenen Seengefecht bei der Bäreninsel teilnahm. Im letzten Kriegsjahr 1944/45 war das Schiff an den Einsätzen der „Kampfgruppe Thiele“ im Finnischen Meerbusen, in der Aalandsee, im Memel Brückenkopf, vor Litauen, beim Endkampf um die baltische Halbinsel Sworbe sowie an der ostpreußischen

Küste und in der Danziger Bucht beteiligt. Mit den beiden Drillingstürmen (28 cm SK) griff „Lützow“ jeweils wirkungsvoll in die Abwehrkämpfe an Land gegen die sowjetische Armee ein. Immer wieder wurden „Lützow“-Salven angefordert. So konnte u. a. eine russische Batterie ausgeschaltet werden, die von Zoppot aus ein deutsches zur Verwundetenaufnahme auf Reede liegendes Lazarettschiff beschossen hatte.

Am Abend des 8. April 1945 wurden „Prinz Eugen“ und „Lützow“ nach Swinemünde in Marsch gesetzt, wo nur „Lützow“ eintraf, um ihre

letzte Feuerstellung im Kampfraum Stettin-Swinemünde zu beziehen („Prinz Eugen“ lief nach Kopenhagen weiter).

Damit ist die „Lützow“ der letzte Schwere Kreuzer an der Front. Für wie gefährlich die Sowjets das Schiff erachteten, geht aus der Tatsache hervor, daß vor Beginn der Offensive gegen Stettin und Swinemünde das sowjetische Oberkommando die Royal Air Force um dessen Ausschaltung bat.

*An diesen Dalben (Aufnahme vom Juli 2003) hatte Kreuzer „Lützow“ im April 1945 seine letzte Feuerstellung bezogen und bis zum 3. Mai noch als Wrack weitergekämpft. (Foto: Verf.)*



Am 16. April 1945 starten von England aus die berühmten „Dambusters“ der 617. Bomber Squadron mit ihren 5,4 t Spezialbomben, die bereits im November 1944 das Schlachtschiff „Tirpitz“ vor Tromsø zum Kentern brachten.<sup>7)</sup> In zwei Wellen fliegen die Lancaster-Formationen von insgesamt 18 Viermotorigen die „Lützow“ an, deren Flak ihnen heftiges Abwehrfeuer entgegensetzt. Einer der Bomber wird abgeschos-

---

7) Die Bezeichnung „Dambusters“ erhielt die Spezialeinheit der RAF wegen ihrer verheerenden Angriffe auf die Möhne- und Edertalsperre im Mai 1943. Die von dem englischen Professor B. Wallis entwickelten gigantischen 5,4 t Bomben, genannt „Tallboys“, hinterließen im Gelände Riesentrichter, die heute noch zu sehen sind mit ihren mondkraterähnlichen Vertiefungen unvorstellbaren Ausmaßes.

sen, zwei weitere beschädigt. Gewaltige Explosionen erschüttern das Erdreich, doch zum Glück können die Angreifer nur einen einzigen Nahtreffer mit den „Tallboys“ erzielen, der allerdings die Backbordseite auf 10 m Länge aufreißt und den Kreuzer zum Kentern bringt. Zwei 250 kg Bomben treffen das Schiff zum Glück nur als Blindgänger. Die schockierte Besatzung hat 12 Tote und 18 Verwundete zu beklagen. Zwar ist „Lützow“ mit 50 Schlagsseite vorerst kampfunfähig, doch das Unglaubliche wird in wenigen Tagen geleistet: Das praktisch schon versenkte, im flachen Wasser auf ebenen Kiel zurückgepumpte Schiff greift als letzte moderne Einheit unter den Schweren Seestreitkräften erneut in die Abwehrkämpfe ein. Das Wrack feuert gleichzeitig mit dem vorderen Drillingsturm A (28 cm SK) und der Steuerbordatterie der Mittelartillerie (15 cm) in entgegengesetzte Richtungen, Turm A nach Pasewalk in Südwesten, die Mittelartillerie nach Devenow im Nordosten, quer über die Insel Wollin hinweg, ebenso nach Osten Richtung Pribbenow.



*Foto: Postkarte von 1943*

Den sowjetischen Vormarsch konnte die „Lützow“ trotz wirkungsvollen Beschusses natürlich nicht mehr aufhalten, aber immer mehr Menschen erhielten eine letzte Gelegenheit, ihre Flucht Richtung Westen fortzusetzen. Damit die Schiffsartillerie überhaupt noch einmal zum Einsatz kommen konnte, mußten in fiebrhafter Arbeit ein E-Raum

gelenzt, Kollektoren und empfindliche Teile von Seewasser gereinigt werden.

Der vordere Drillingsturm des Schweren Kreuzers „Lützow“, Kaliber 28 cm SK, der nach dem englischen Luftangriff vom 16. April 1945 und nach Wiederaufrichtung des Wracks noch bis Pasewalk in die Abwehrkämpfe eingriff. Für den achteren Turm B bestand keine Möglichkeit mehr, die Gefechtsbereitschaft wieder herzustellen.

Das zum Schluß in Brand geratene langlebigste Großkampfschiff der Reichs- und Kriegsmarine, von der Restbesatzung bereits zur Sprengung vorbereitet, sprengte sich in der Nacht vom 3. zum 4. Mai 1945 weitgehend selbst, wie es einst selbständig zum Stapellauf ausrückte. Am historisch bedeutsamen letzten Liegeplatz der LÜTZOW, des ehemaligen Panzerschiffes DEUTSCHLAND; verweilt zu haben, gehörte zum denkwürdigsten Urlaubserlebnis für denjenigen, der immerhin im Alter von etwa knapp einem Jahr in Wilhelmshaven selbst einmal mit an Bord genommen worden war. Eine persönliche Erinnerung besteht freilich nicht.