

# Gerettet!

Ein Tagebuch-Auszug übermittelt und ergänzt

Von Heidrun Beißwenger

Die Tatsache, „daß ich von russischen Torpedos auf den Meeresgrund geschickt werden sollte, schluckte ich runter“, berichtet Ursula Starke, die einer der größten Schiffskatastrophen der Menschheitsgeschichte, der durch sowjetischen Beschuß verursachten Versenkung des Flüchtlingsschiffes *Wilhelm Gustloff*, mit 6 600 Menschen an Bord, mit knapper Not entkam und in der späteren sowjetischen Besatzungszone Zuflucht fand. Selbst dem Chronisten jener Flucht von Millionen Menschen über die Ostsee Heinz Schön gegenüber hat sie bis heute geschwiegen. Erinnerungen an deutsche Leiden, durch die Sieger verursacht, waren im Nachkriegsdeutschland, besonders in der DDR, nicht erwünscht.

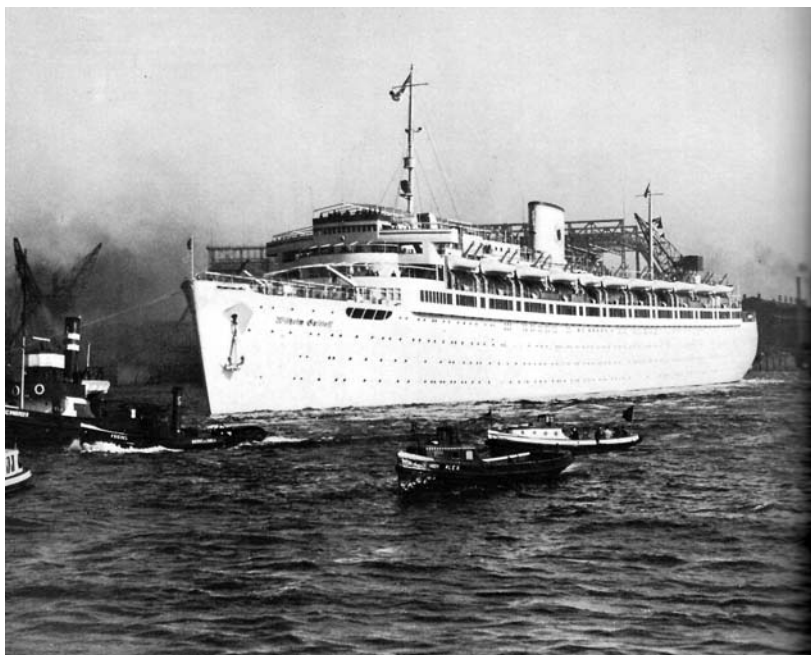
Jetzt ist Ursula Starke 80 Jahre alt, hat alle dienstlichen Ämter und Ehrenämter niedergelegt und erlaubt uns die Erstveröffentlichung ihrer Tagebuchaufzeichnungen aus dem Jahre 1945, als sie als zwanzigjährige Lehrerin, aus Goldap in der Rominter Heide/Ostpreußen geflohen, in Sachsen gelandet war. „Arbeitslos, geldlos, freundelos“, hatte sie unmittelbar nach ihrer Ankunft bei ihren Verwandten in Oschatz Zeit, ihre Erlebnisse in einem – heute nach 60 Jahren vergilbten – Schulheft niederzuschreiben, ehe sie in Leipzig – wie schon in der Vergangenheit in Goldap – die Stelle einer Organistin übernehmen konnte und im zugehörigen Pfarrhaus Unterkunft fand.

\*

„... Endlich wurde ein neuer Zug nach Pillau angekündigt. Alles stürzte zum Bahnsteig. Auch wir eilten zu unserem Gepäck. Allein, der Zug wollte und wollte nicht kommen. Die Kälte war fast unerträglich. Endlich, endlich lief der Zug ein. Eine unübersehbare Menschenmenge stürzte sich auf die wenigen Wagen ... Kaum aber hatten wir uns gesetzt, als Fliegeralarm gegeben wurde. Es war ein unheimliches Heulen. Der Zug lief aus und kroch die Strecke entlang, bis Ratshof. Da, ein Leuchtschirm, gleich darauf ein furchtbares Krachen! Unwillkürlich duckten wir uns alle. Gott sei Dank war unser Zug nicht getroffen worden und fuhr weiter.

In Pillau empfing uns ein Schneesturm, der fast die Kleider vom Leibe riß. Die Wartesäle waren geschlossen oder gar nicht vorhanden, kein

geschütztes Plätzchen war zu erspähen. Wir setzten uns vor die Tür eines Reichsbahnbüros und erwarteten den Tag. Dann wies man uns einen Luftschutzbunker an ... Ich lag auf einer harten Bank und überlegte, was nun werden sollte. Ich hörte die Leute von Schiffskarten und Anmeldungen sprechen. Schließlich hielt es mich nicht länger, ich stahl mich in die Stadt, um die Schiffskarten zu besorgen.



*Die „Wilhelm Gustloff“ im Heimathafen Hamburg*

Am Hafen war reges Leben. Ich hatte noch nie so große Schiffe gesehen und wollte nun sogar damit fahren? Vor den Schiffen, die am Kai vor Anker lagen, standen Offiziere, die Zivilisten an Bord nahmen. Jeder mußte eine Schiffskarte vorzeigen. Als ich fragte, ob es denn nicht auch ohne ginge, verneinte man bedauernd und schickte mich zum „Goldenen Anker“, einem der ersten Lokale der Stadt. Auch hier war die Menschenmenge unübersehbar. Alles wartete auf die Schiffskarten. Sollte ich mich dazustellen? Es mußte wohl sein.

Mutlos machte ich mich auf den Rückweg zu unserem Keller, um auch die anderen und das Gepäck zu holen. Die beiden Männer ließen sich Zeit, obgleich ich zur Eile trieb. Dann ... ging ich mit den beiden

am Hafen entlang dem „Anker“ zu. Kurz vor der Brücke vertrat uns ein hochaufgeschossener Matrose den Weg und fragte, ob wir über See ins Reich wollten. Als wir bejahten, zog er uns zu einem Schlepper, der in See stechen sollte. Wir waren überglücklich – ohne Schiffskarten!

Doch kaum hatten wir das Fallreep betreten, als uns ein Offizier zurief, daß vorläufig aus der Überfahrt nichts würde. Traurig wollten wir umkehren, als uns ein Matrose den Schlepper „Reval“ zeigte, der ebenfalls den Befehl zum Auslaufen erhalten hatte. Wir kletterten über eine Reihe größerer Schiffe und gelangten schließlich zur „Reval“. Ein dicker Seemann, der gerade mit einem Teller kalter Verpflegung aus der Kombüse trat, half uns beim Einsteigen und führte uns die Treppe hinunter in eine warme Kabine. Ein junges Mädchen aus Tilsit hatte sich uns angeschlossen, und nun wurden wir beide ins Bett gepackt. Wahrscheinlich sahen wir recht übernächtigt aus. Elvira schlief, ich konnte es nicht. Eine sonderbare Starre lag über meinem Gehirn.

Inzwischen war es in dem kleinen Raum lebendig geworden. Noch zwei Familien zogen ein ... Elvira und ich sahen uns das Schiff an. Wir hatten über hundert Bordgäste ... Im Maschinenraum arbeitete ein zweiter Seemann, ein magerer, sehr häßlicher Mensch mit flammendrotem Gesichtsmal. Trotz seiner Häßlichkeit mochte ich ihn sehr gern, was, glaube ich, auf Gegenseitigkeit beruhte. Jedesmal wenn ich den Maschinenraum betrat, leuchteten seine Augen. Oft begegneten wir einander auf Deck. So kam es, daß Elvira und ich nicht wie die anderen Leute hungern mußten. Wir lagen noch tagelang im Hafen. Die Maschinen arbeiteten Tag und Nacht, Kohlen mußten an Bord genommen werden, Süßwasser wurde knapp. Aber wir waren an Bord, und das war die Hauptsache. Eines Abends war bunter Abend in unserer Kabine. Irgendwoher war eine Flasche „C<sub>2</sub>H<sub>5</sub>OH“ aufgetaucht, die mit Begeisterung leergemacht wurde ...

Als ich einmal an Deck die Schiffe betrachtete, trat ein junger, schlanker Mann zu mir und versuchte, ein Gespräch anzuknüpfen. Er war hochintelligent, dichtete und zeichnete; ich erkannte ihn bald als einen Träumer. Wir hatten viele gleiche Interessen und trafen nun öfter zusammen. Er war Kaufmann, was mir bis zuletzt unverständlich blieb ...

In der folgenden Nacht stach das Schiff in See. An Deck war es sehr schön. Der Mond sah durch die Wolken auf den Hafen herab und tauchte die Schaumköpfchen der Wellen in Silber. Wir hatten noch ein riesiges Torpedoboot im Schlepptau, so kamen wir nur sehr langsam voran. Auf hoher See ging es dann schneller. Das kleine Schiff wurde hin- und hergeworfen. Ich saß unten in der Kabine und kämpfte gegen

die Seekrankheit. Umsonst! Ich stürzte an Deck. Die Knie schwankten, der Kopf schwankte, das Schiff schwankte. Die Matrosen lachten. Manche Leute wollten sterben ... Ich stieg wieder in die Kabine hinab und warf mich flach auf den Boden. Diese Lage war erträglicher ... Am nächsten Morgen war der niedliche Raum kaum wiederzuerkennen. Alles war durcheinandergerollt. Elvira hatte eine Zuckertüte auf den Kopf bekommen und bürstete sich den Zucker aus den Haaren. Wieder lachten die Seeleute. Nach stundenlanger Fahrt durch die Dockanlagen Gotenhafens legten wir an und gingen an Land ...



Ich verabschiedete mich, dankte nochmals und stürzte mit Elvira durch den hohen Schnee einem Riesendampfer zu, der uns weiterbefördern sollte. „Wilhelm Gustloff“ stand mit großen Buchstaben daran zu lesen. Hier brauchten wir nicht über das Fallreep zu balancieren. Durch ein breites Tor traten wir ein und gelangten auf einen breiten, hell erleuchteten Gang, wo es appetitlich nach frischem Brot roch. Wir waren glücklich.

Nicht lange, so suchte uns der Träumer auf, und wir plauderten noch ein Weilchen über Literatur. Er bat mich um einen Bogen Papier, da er eine Novelle vollenden wollte. Gegen zwei Uhr wurden wir zum Mittagessen in den Speisesaal geholt. Es gab herrliche heiße Bohnensuppe. Nachdem wir ein Weilchen im Kinosaal auf weicher Matratze geschlafen hatten, gab es schon wieder Abendbrot, das sehr reichlich bemessen

war. Hinterher gab man uns Schwimmwesten. Alles lachte. Auch wir fanden diese Maßnahme lächerlich und dachten nicht daran, die lästigen Korkgürtel umzulegen. Gegen 20 Uhr legten wir uns in unsere Kojen im unteren Schiffsraum. Ich zog den Mantel und die Schuhe aus, packte den Schwimmgürtel unter den Kopf und schlief bald ein, schwer und traumlos.

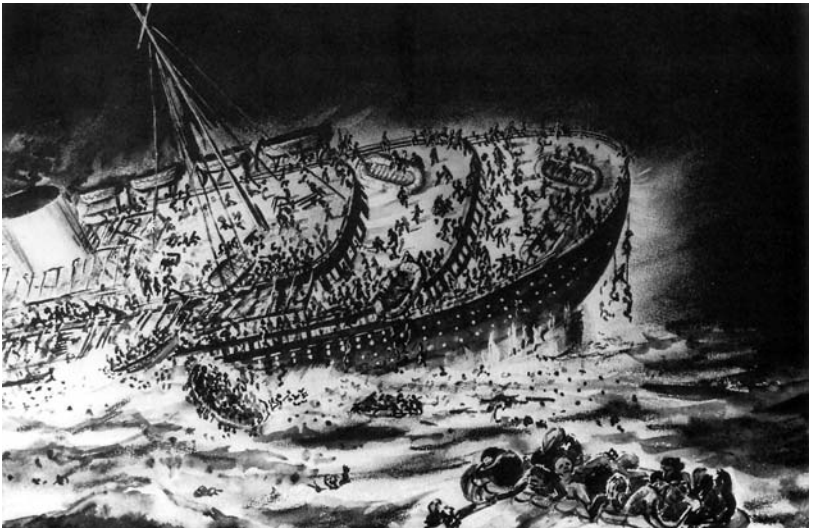
Da! Ein ohrenbetäubender Knall, noch einer und noch einer! Im Nu war es in unserer Kabine lebendig. Die Kinder schrieten und hielten die Mütter umklammert. Das Licht ging aus, und furchtbar stinkender Qualm benahm uns fast den Atem. Ich tastete nach meinem Mantel – er war fort. Wahrscheinlich hatte ihn Elvira beim Herabspringen mitgerissen. Die Schuhe standen noch unter dem Bett. Ich fuhr hinein, griff zur Schwimmweste und einer Woldecke und raste mit der Menge nach oben.

Die Treppen waren kaum mehr zu erklimmen. Kinder schrieten, stolperten, wurden niedergetreten. Niemand achtete darauf. Wie viele hier auf den Treppen umkamen, weiß niemand. Es waren sicher viele. Endlich war ich an Deck. Meine Kräfte waren fast aufgebraucht, dazu froh ich in dem scharfen Januarwind. Wenn ich wenigstens den Mantel gehabt hätte! Ich zog die große Woldecke fest um die Schultern und wartete. Oben auf dem Sonnendeck versuchten die Matrosen, die Rettungsboote loszueisen, vergebens! Von 22 Booten ließen sich vier herabrollen. Ich kam nicht hinein. Auf der Kommandobrücke stiegen rote Leuchtsignale in die Nacht empor. Alle starrten mit großaufgerissenen Augen hinauf. Unten gluckste das Wasser. Seeoffiziere erschienen von Zeit zu Zeit auf Deck und beruhigten die Menge: Wir lägen mit Backbord schon auf Grund. Wie gern hätte ich es geglaubt, wenn nur mein Tatsachensinn nicht allzu deutlich das Gegenteil bewiesen hätte!

Das Schiff legte sich von Sekunde zu Sekunde mehr auf die Seite. Es wurde unmöglich, an Bord zu stehen. Alles rutschte gegen den Schiffsbauch. Auch ich wurde herabgerissen, verlor meine Decke, kroch auf Händen und Füßen wieder zur Reling. Schließlich hielt mir ein verwundeter Soldat die Hand entgegen und ich hielt mich an der Reling fest. Ich starrte hinunter. Das Wasser stieg mit Macht. Ich sah es, ohne nennenswerte Angst zu verspüren ... Noch ein Griff an die Schwimmweste, dann ein Brausen, schließlich Wasser, nichts als Wasser.

Die ersten Sekunden sagten mir, daß meine Schwimmbemühungen vergeblich seien. Die Kleidung war zu schwer, das Wasser ging mir über die Nase. Mit Mühe konnte ich die schweren Stiefel abstreifen und bekam endlich Oberwasser. Ich arbeitete mit Todesverachtung, neben

mir tausend andere. Es war totenstill, nur der eisige Wind jagte über das Meer und trieb uns Welle auf Welle über den Kopf. Wir schwammen.



*Eine Zeichnung der Rettungsaktion*

Endlich sah ich ein winziges überfülltes Schlauchboot in der Nähe, und endlich hatte ich es erwischt. Ich klammerte mich an einen Matrosen, wurde energisch abgeschüttelt, ergriff ihn wieder und hielt mich fest. So trieben wir endlose Minuten. Das Schiff war nirgendwo zu sehen. Nichts als Nacht und Wasser! In dieser Schreckensstunde nahm ich jede Einzelheit wahr: den wolkenverhangenen Himmel, den blassen Mond, die Wellen, umhertreibende Päckchen, angstverzerrte Gesichter.

Plötzlich ein Rettungsboot!! Ich stieß mich von dem Schlauchboot ab und erreichte trotz meiner halberfrorenen Glieder den Kahn. Er war übervoll. Trotzdem war ich entschlossen hineinzukommen. Es war nicht einfach, denn ich war so müde. Unversehens ein Ruck, und ich lag auf dem Bootsrand, völlig erschöpft. In der Mitte des Kahnes hatte sich tiefes Schneewasser angesammelt. Soldaten zogen ihre Stiefel aus und schöpften und schöpften. Dabei gossen sie mir das Eiswasser auf Körper und Kopf. Ich rührte mich nicht. Die Beine waren ganz steif. Die Arme steckte ich bei einer Frau unter die Decke. Ganz klar dachte ich, daß ich sie noch brauchen würde.

Am Rande des Kahnes hafteten unzählige blasse Hände. Ein junger Matrose bat mich, ihm die Hände zu wärmen. Ich tat es, so gut ich



*Der sowjetische U-Boot-Kommandant  
Alexander Marinesko*

Zwischen ihm und dem Schiff drängten sich unzählige verlassene Schlauchboote. Mit Stangen versuchte man, sie beiseite zu schieben, eine mühsame Arbeit.

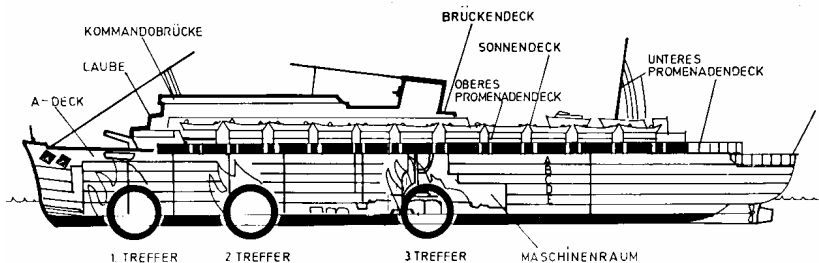
Mich überfiel ein furchtbarer Schüttelfrost, der Verstand verschwamm. Da raffte ich mich auf und versuchte, über die leeren Schlauchboote zu einer Strickleiter zu gelangen. Die Füße wollten nicht mehr, aber der Wille war stärker. Einer der Obenstehenden warf mir ein Tau entgegen, ich ergriff es und begann zu klettern. Wie gut, daß die Hände noch nicht starr waren. In der Schule hatte ich es nie fertiggebracht, am Tau emporzusteigen, hier ging es, als hätte ich es unablässig geübt. Aber das Schiff war hoch. Etwa in der Mitte des Seiles verließen mich die Kräfte. Unter mir gluckste das schwarze Wasser. Ich fürchtete zurückzufallen. Doch die Matrosen zogen und zerrten, bis ich an Bord war. Hier verließen mich meine Kräfte.

Man schleppte mich eine Treppe hinunter in einen hellen Raum. Dort sank ich zusammen. Ich hörte noch, wie einer sagte: „Vollkommen fertig!“ Dann schnitt man die Kleider auf und bearbeitete mich mit Decken. Den Pullover ließen sie ganz. Schließlich steckte man mich in eine Marineuniform und half mir ins Bett. Ich versank in einen unruhi-

konnte. Ich versuchte, ihn ins Boot zu ziehen. Ich zwang es nicht. Allmählich ließ eine Hand nach der anderen los. Tiefe Seufzer – die Gestalten sanken ab. Kein Schreien, kein Toben – lautlos ergaben sie sich ...

Endlich tauchte in der Ferne ein hoher dunkler Schatten auf. Rettung? Es war ein Schiff. Es kam näher und – entfernte sich wieder. Unsere Hoffnung sank. Doch endlich wieder ein Schiff! Es kam näher, immer näher! Wir riefen, schrieten, winkten. Das Schiff hielt. Oben wurden dunkle Schatten sichtbar. Strickleitern wurden herabgeworfen. Die Menschen kletterten hinauf, einer nach dem anderen, unsagbar langsam, denn sie waren alle erstarrt. Unser Boot lag noch weitab. Zwischen

gen Schlaf. Plötzlich ein furchtbarer Schmerz an den Füßen. Irgend jemand war schon wieder dabei, die weißen Glieder zu reiben. Ich biß die Zähne aufeinander, ich stöhnte. Der Schmerz war unerträglich. Endlich hörten sie auf und gingen zum nächsten.



*Die „Wilhelm Gustloff“, die Einschlagstellen der Torpedos anzeigend*

Ich schlief. Als ich wieder zu mir kam, saß Elvira vor meinem Bett. Sie konnte laufen und war weniger erschöpft. Ich war sehr froh. Von Zeit zu Zeit hörten wir es draußen krachen. Die Matrosen sagten: „Das Schiff wirft Wasserbomben!“ Später hörten wir aber, daß ein russisches U-Boot hinter uns her war und Torpedos hinter uns herfeuerte. Deshalb war das Schiff auch so früh von der Unglücksstelle weggefahren und hatte sogar noch drei Matrosen auf dem Wasser zurücklassen müssen.

Wir fuhren und fuhren. Als ich mich etwas kräftiger fühlte, stieg ich aus dem Bett und begann in dem Haufen nasser Kleider mein Zeug zu suchen. Ich fand Pullover und Unterwäsche. Alles andere war fort. Nun besann ich mich auch, daß meine Zeugnisse, die Ausweise und Lebensmittelkarten untergegangen wären. Ein furchtbarer Schreck durchfuhr mich. Als ich aber hörte, was andere Leute verloren hatten, wurde ich ruhiger. Da lagen z.B. Mütter, die drei oder mehr Kinder eingebüßt hatten, dort wieder weinten Kinder um ihre ertrunkenen Eltern. Soviel Leid auf kleinem Raume hatte ich noch nie erlebt.

Es gab Suppe zu essen, die aber von den meisten verschmäht wurde. Denn wieder machte sich die Seekrankheit bemerkbar. Ich litt nicht und aß meine Suppe mit Heißhunger. Ein wohliges Gefühl des Gerettetseins durchzog mich.

Am Nachmittag des folgenden Tages legten wir in Saßnitz an. Alle sollten an Land gehen. Ich konnte es nicht, denn ich besaß keine Schu-

he. Die Uniformen ließ man uns. So stapfte ich barfuß über das vereiste Deck. Ein Matrose holte mich ein und stellte mir ein Paar Sandalen hin. Ich dankte. Nun ging es besser. Die Füße wollten noch immer nicht gehorchen. Doch mit Elviras tatkräftiger Hilfe konnte ich den Weg zu einem schönen dänischen Luxusdampfer, „Prinz Olaf“, schaffen.

Im Salon 1. Klasse ließ ich mich in einen rotledernen Klubsessel fallen und schlief wieder. Stunden vergingen. Wir warteten auf Kleider, die man uns geben wollte. Schließlich bemerkte uns ein Schiffssingenieur und lieh uns Strümpfe und Oberhemden. Sogar Schuhe fanden sich. Bald kannte uns die ganze Schiffsbesatzung. Der Ingenieur erzählte uns viel von seinen Norwegenfahrten und räumte uns schließlich sogar seine Kabine ein. Wir waren glücklich.

In jener Nacht sah ich mir zum ersten Male nach dem Unglück meine Beine an, die noch immer unerträglich schmerzten. Bluterguß neben Bluterguß! Die Knöchel dick geschwollen, kein Wunder, daß ich hinken mußte.

Am nächsten Tage kamen die Kleider. Sie waren zum Volksoffer gespendet worden. Da wir Marineuniform an hatten, kamen wir gleich zu Anfang dran. Ich bekam Rock und Bluse und ein fadenscheiniges kariertes Jäckchen. Strümpfe und Schuhe gab mir eine mitleidige Frau aus Saßnitz. Wir konnten reisen ...“

### **Ergänzung:**

„Rund 2,5 Millionen Menschen wurden 1944/45 über die Ostsee vor dem Zugriff sowjetischer Truppen gerettet. 1081 Schiffe – 672 Handelsschiffe und 409 Kriegsschiffe – waren hieran beteiligt. Dieser Einsatz deutscher Kriegs- und Handelsschiffe in den letzten 10 Monaten des Zweiten Weltkrieges bei der Rettung von Flüchtlingen, Verwundeten und Soldaten über die Ostsee findet in der Geschichte der Seefahrt kein vergleichbares Beispiel. 245 Handelsschiffe gingen bei der Flucht über die Ostsee verloren, sanken durch Torpedotreffer, Minen oder Bomben. 33 082 Menschen fanden dabei den Tod in den Fluten.“<sup>1)</sup>

Heinz Schön gilt als bester Kenner dieses beispiellosen Rettungswerkes. Als Angehöriger der Handelsmarine war er bis Kriegsende daran beteiligt und wie Ursula Starke Überlebender des Unterganges der *Wilhelm Gustloff*. Seinem Bericht entnehmen wir:

---

1) alle Zitate aus Heinz Schön, Ostsee '45 – Menschen Schiffe Schicksale, Stuttgart 1985

Am 30. Januar 1945, um 12:30 Uhr ist die *Wilhelm Gustloff* endlich zum Auslaufen bereit. Seit Tagen haben Tausende an Bord genommene Flüchtlinge diesen Augenblick herbeigesehnt. Jahrelang hat die *Gustloff* in Gotenhafen am Kai gelegen und ist nicht mehr gefahren. Sie ist auf eine Spitzengeschwindigkeit von 15–16 Knoten ausgelegt. Kapitän Petersen will diese bei der Ungewißheit über die verbliebene Fahrtüchtigkeit des Schiffes aber nicht voll nutzen. Er setzt eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit bei 12 Knoten fest, obwohl ihm bewußt ist, daß er damit der Fahrgeschwindigkeit feindlicher U-Boote nicht mehr viel voraus hat. Er bedenkt aber auch das nur notdürftig geflickte Loch, das der *Gustloff* bei einem Bombenangriff auf Gotenhafen in die Wellenhoose der Schiffsschraube gerissen worden ist.

Schiffslisten werden zunächst noch gewissenhaft geführt: 6 050 Menschen sind an Bord. Nun sind die Leinen los, die Fahrt soll beginnen, da nähert sich ein kleiner Dampfer, die *Reval*, mit 500 bis 600 Menschen an Bord, die um Mitnahme flehen. Trotz unvorstellbarer Überbelegung<sup>2)</sup> werden auch sie noch an Bord der *Gustloff* genommen, als Namenlose. Ursula Starke ist unter ihnen. Die *Gustloff* läuft nun mit etwa 6 600 Menschen aus, darunter neben 162 Verwundeten „mehr als 1000 Soldaten und Marinehelferinnen der U-Boot-Waffe“. Sie sind es, die den feindlichen Beschuß später rechtfertigen sollen.

Der Tag der Abfahrt, der 30. Januar 1945, ist auch ein Jahrestag, in zweifacher Hinsicht sogar: Vor 12 Jahren, am 30. Januar 1933, wurde Hitler Reichskanzler, und vor 50 Jahren, am 30. Januar 1895, wurde Wilhelm Gustloff geboren, der spätere Gauleiter der NSDAP in der Schweiz, „der wenige Tage nach dem 30. Januar 1936 in Davos erschossen wurde und den Hitler zum ersten Märtyrer des Dritten Reiches machte“.

Zwei Ziele sind der *Gustloff* vorgegeben: Kiel und Flensburg, wo je die Hälfte der Fahrgäste an Land gehen soll. Nicht der küstennahe Weg wird genommen mit einer Wassertiefe, die dem Dampfer, nicht aber abgetauchten U-Booten genügt hätte, und der auch das Ausmaß einer möglichen Katastrophe eingeschränkt hätte, sondern der „Zwangsweg 58“ mitten auf der Ostsee mit etwa 60 Meter Wassertiefe muß gewählt werden wegen der dort geringeren Minengefahr.

Als Geleitschiffe stehen lediglich zwei kleine Torpedo-Fangboote zur Verfügung, die aber wegen zu schwerer See bald wieder entlassen werden müssen. Auf Höhe der Halbinsel Hela erhält die *Gustloff* über Funk

---

2) Das Schiff ist für 1 400 Fahrgäste ausgelegt.

den Befehl zu ankern und die Mitteilung, daß in Gotenhafen zwei Torpedoboote eingetroffen seien, die noch Brennstoff bunkern müssen und dann zur *Gustloff* auslaufen sollen. Auf ihrem Weg muß das eine wegen eines Schadens umkehren. So bleibt lediglich das Torpedoboot *Löwe* als Geleitschutz.

Inzwischen ist es Nacht geworden. Die Fahrt wird fortgesetzt, mit dem Geleitschiff *Löwe* voraus. Beide Schiffe sind vollkommen abgedunkelt. Schneetreiben hat eingesetzt. Windstärke 6 rührt die Ostsee zu beachtlichem Wellengang auf. „Hohe Brecher schlagen über die Back“. Das Thermometer zeigt  $-18^{\circ}\text{C}$  Luft- und  $0^{\circ}\text{C}$  Wassertemperatur.

Um 20:35 Uhr trifft ein Funkspruch ein: „Ein aus sechs Fahrzeugen bestehender Minensuchverband befindet sich auf Gegenkurs. Es besteht Kollisionsgefahr.“ Das stellt Kapitän Petersen vor die Schwierigkeit, sich für eine von zwei Gefahren entscheiden zu müssen: Zusammenstoß mit entgegengerichteten Schiffen oder durch Setzen der Positionslichter Sichtbar-Werden auch für den Feind. Petersen läßt die Positionslichter setzen, ohne zu ahnen, daß der sowjetische Kommandant Marinenko sie vom Turm seines U-Bootes sofort ausmacht. Der Russe sieht seine Stunde gekommen, sich die Auszeichnung eines „Helden der Sowjetunion“ zu „verdienen“, zumal seine Weste nicht ganz weiß ist.

Die *Gustloff* hat an Rettungsmitteln an Bord:

„12 große schiffseigene <i>Gustloff</i> -Rettungsboote mit einer Tragfläche von je etwa 50 bis 60 Personen,	
insgesamt also für	700 Personen
18 große Marinekutter für je 30 Personen,	
insgesamt also für	540 Personen
380 Marineflöße für je 10 Personen,	
insgesamt also für	3 800 Personen“.

Für alle rund 5 000 Flüchtlinge und Verwundeten ist somit Platz in Booten, Kuttern und Flößen. An alle Menschen an Bord sind Schwimmwesten ausgegeben worden, so daß sich – theoretisch – alle bis zu ihrer Rettung über Wasser halten könnten. Immer wieder war ermahnt worden, die Schwimmwesten umgelegt zu behalten, auch im Schlaf, wie auch die Kleidung nicht abzulegen. Von allzu vielen wird das nicht befolgt.

Der Schneesturm hat seit einigen Stunden den Empfang von Funksprüchen lahmgelegt, so daß die Schiffsführung der *Gustloff* von der Außenwelt abgeschnitten ist und auch die seit Stunden ausgestrahlten

U-Boot-Warnungen nicht erhält. Auch das U-Boot-Ortungsgerät des Geleitschiffes *Löwe* ist eingefroren.

Um 21:16 Uhr feuert Marinesko seine vier Torpedos auf die *Gustloff* ab. Drei treffen sie zwischen Bug und Mittelschiff, das 4. bleibt im Abschlußrohr stecken. Die Wucht der einströmenden tonnenschweren Wassermassen läßt das Schiff nach vorn und Backbord absacken. Der überwiegende Teil der Mannschaft, die die Boote hätte zu Wasser lassen können, ist im Vorschiff eingeschlossen, weil sich die Schotten zum Mittelschiff bei dem Wasserandrang von vorn selbsttätig geschlossen haben.

Bis zum gänzlichen Untergang des Schiffes aber vergehen 66 Minuten, in denen sich entsetzliche und erschütternde Tragödien abspielen. Ergreifend ist die Hilfsbereitschaft und der Einsatz vieler Verantwortlicher. Der Funker Rudi Lange z. B. findet ein noch tauglich gebliebenes UKW-Gerät und setzt damit bis zuletzt, unter Einsatz seines Lebens, seine Notrufe ab. Der Arzt Dr. Richter, „wohl der einzige auf der sinkenden *Gustloff*, der für seine Abteilung einen ‚Katastrophenplan‘ ausgearbeitet hat“, läßt auf der Geburtshilfestation von seiner „Gruppe Eins“ die vier Mütter, die an Bord entbunden haben, mit ihren Neugeborenen in Decken hüllen und zu Booten bringen. „Gruppe Zwei“ trägt die Schwerverwundeten in die Boote“ usw. „Vor allem auch die Schwestern leisten in diesen Minuten Beispielhaftes.“

Eine Hochschwangere, deren Entbindung gerade begonnen hat, bekommt eine Spritze zur Unterbrechung der Geburt, wird in Decken gehüllt und auf „das erste Rettungsboot der *Gustloff*“ gesetzt, „das überhaupt zu Wasser gelassen wurde“. Im Boot setzen die Wehen wieder ein. Welch eine Not!

Inzwischen sind bereits unzählige im Schiff Eingeschlossene ertrunken oder durchleben das Grauen vor einer unentrinnbaren schrecklichen Todesart. „Eine nicht zählbare, wie fast irrsinnig scheinende Menschenmasse kämpft um den Weg nach oben, ins Freie. Verzweifelte entwickeln Riesenkräfte. Stärkere schlagen brutal Schwächere nieder. Hunderte stampfen rücksichtslos über Zusammengebrochene hinweg.“

Außer den Funksprüchen des Rudi Lange, die nicht weiter als 2000 Meter reichen, und dem Abschluß roter Leuchtkugeln hat die *Gustloff* keine Möglichkeit, auf ihre Seenot aufmerksam zu machen. Doch nun zeigt sich der Wert des Torpedobootes *Löwe*: Es gibt – ebenfalls über UKW – den Funkspruch weiter, dreht bei und holt Schiffbrüchige an Bord, darunter die Gebärende. Ein in die Nähe kommendes Minensuchboot empfängt den UKW-Funkspruch und setzt weitere Funksprü-

che ab. Der Schwere Kreuzer *Admiral Hipper* steuert mit Höchstgeschwindigkeit von 32 Knoten auf die Unglücksstelle zu. Begleitet wird er vom Torpedoboot *T36*.

*T36* „macht Motorengeräusche in allernächster Nähe“ aus. „Jeden Moment können aufs neue die alles vernichtenden Torpedos heranschießen.“ „Auch nur eine Minute längeres Verweilen an dieser Stelle“ würde auch den Untergang des Schweren Kreuzers *Admiral Hipper* bedeuten mit seinen 3 000 Menschen an Bord, davon die Hälfte Flüchtlinge. Augenblicklich setzt sich das Schiff mit hoher Geschwindigkeit von der Katastrophenstelle wieder ab.

Die Besatzung des *T36* hat bereits auf der Herfahrt ihren Rettungseinsatz vorbereitet. „Mit geringer Maschinenkraft gleitet das Torpedoboot durch das Feld der Treibenden. Dann packen die tapferen Seeleute wortlos zu und beginnen ein Rettungswerk, das in der Seegeschichte bis auf den heutigen Tag einmalig ist.“

„Der Standort des feindlichen U-Bootes ist noch immer unverändert ... Backbord 15 Grad – 1400 m ... Während das Torpedoboot seine Rettungsaktion ohne Unterbrechung fortsetzt, setzt das russische U-Boot zum Angriff an ... Bis zum allerletzten Augenblick will“ der Kommandant „mit seiner Besatzung ausharren und so vielen Schiffbrüchigen wie möglich das Leben retten ... Jetzt eben signalisieren die Geräte ein Herumholen des U-Boot-Bugs um 30–35 Hektometer. Sofort dreht auch *T36* bei, genau der U-Boot-Bewegung entsprechend, um bei einem etwaigen Torpedoschuß keine Breitseite zu bieten. Während sich das stumme Duell zwei einander unsichtbarer Gegner unter nervenzerreißender Spannung vollzieht, merken weder die Schiffbrüchigen noch die Besatzung, was sich hinter den ... Bewegungen des Torpedobootes verbirgt.“

1200 Meter – 1000 Meter! „Um keinen Preis näher rankommen lassen als 800 Meter – dann ist’s passiert – entweder angreifen oder abhauen ...“ Durch Megaphon hören die Ärmsten, die noch im Wasser treiben: „Achtung – Achtung! Weg vom Schiff – U-Boot-Gefahr – Wir fahren los – Wir kommen wieder – Haltet aus – Wir retten Euch ...“

Jetzt geht es um Sekunden. In diesem Augenblick kommt die Meldung: „Richtung 90 Grad – zwotes U-Boot!“ Blitzschnell, mit höchster Fahrt entkommt das Schiff den zwei herannahenden feindlichen Torpedos.

Unter den 534 Gustloff-Überlebenden an Bord des *T36* befindet sich auch Ursula Starke.