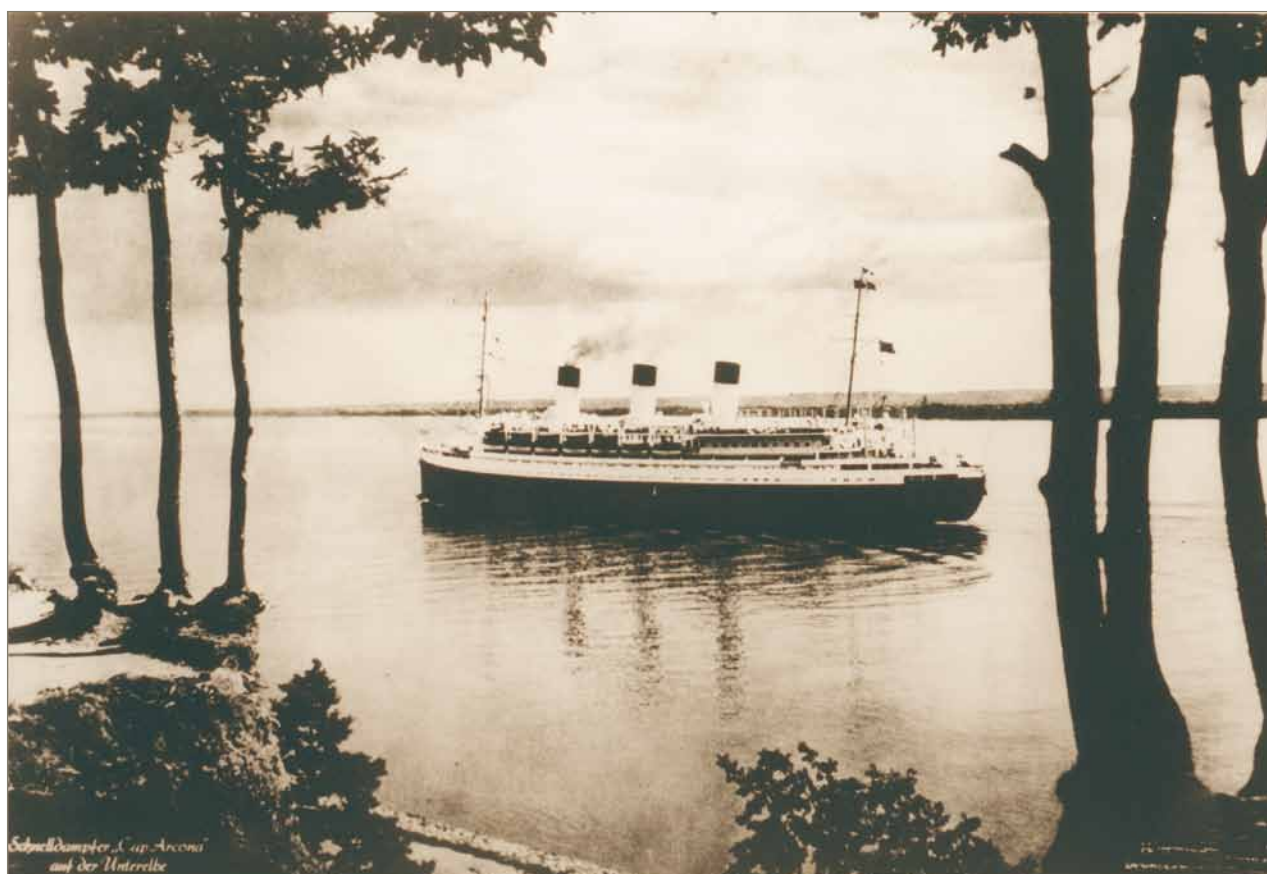


„Cap Arcona“ – Die Schiffe

Die „Cap Arcona“ auf der Unterelbe.

*Postkarte der Reederei Hamburg-Süd
(zwischen 1935 und 1939).
(ANG, NHS 13-7-8-2)*



Die „Cap Arcona“

Der Luxusdampfer „Cap Arcona“ der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft war 1927 in Hamburg vom Stapel gelaufen und verkehrte im Linienverkehr zwischen Hamburg und Südamerika. 1939 wurde das Schiff der Kriegsmarine zur Verfügung gestellt. Im Februar und März 1945 beförderte die „Cap Arcona“ Verwundete und Flüchtlinge aus Ostpreußen nach Westen. Für den Häftlingstransport entließ die Kriegsmarine die „Cap Arcona“ aus ihrer Zuständigkeit und unterstellte sie dem Reichskommissar für die Seeschifffahrt, dem Gauleiter der NSDAP und Reichsstatthalter von Hamburg, Karl Kaufmann.

Der Kapitän der „Cap Arcona“, Heinrich Bertram, weigerte sich zunächst, KZ-Häftlinge an Bord zu nehmen, woraufhin ihm SS-Offiziere mit seiner Erschießung drohten. Gleichzeitig erhielt die Reederei vom Büro Karl Kaufmanns die ausdrückliche Anweisung, die Häftlinge zu übernehmen. Am 26. April 1945 kamen die ersten Häftlinge an Bord der „Cap Arcona“. Zeitweise waren über 7000 Häftlinge auf dem Schiff untergebracht. Um die katastrophalen Zustände an Bord etwas zu mildern, wurden am 30. April etwa 2000 Häftlinge wieder von der „Athen“ übernommen. Am 3. Mai befanden sich rund 4200 Häftlinge an Bord der „Cap Arcona“.

Es war für mich selbstverständlich, die Annahme der Häftlinge zu verweigern, denn jeder verantwortungsbewußte Seemann weiß, daß es in Anbetracht des ungeheuren Risikos zur See während eines modernen Krieges unverantwortlich ist, Menschen ohne die unausweichliche Notwendigkeit ihrer Beförderung zur See, noch dazu in einer derart massierten Form, an Bord zu nehmen. [...]

Am Donnerstag, den 26. April, erschien der die gesamte Verschiffung leitende SS-Offizier, Sturmbannführer Gehrig [...]. [Er] brachte mir den schriftlichen Befehl zur Kenntnis, mich sofort zu erschießen, falls ich mich noch weiter weigern würde, die Häftlinge an Bord zu nehmen. Es wurde mir nun klar, daß auch mein Tod nicht die Einschiffung der Häftlinge würde verhindern können. [...]

Am Sonntag, den 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. In Hamburg wurde mir gesagt, daß der Graf Bernadotte von Schweden sich soeben bereit erklärt hätte, die Häftlinge mit Ausnahme der Deutschen zu übernehmen. Es seien bereits schwedische Schiffe unterwegs, und ich sollte schleunigst nach Neustadt zurückkehren.

Heinrich Bertram, Kapitän der „Cap Arcona“

Vereinbarung der Kriegsmari-
nedienststelle Hamburg und der
Reederei über die Entlassung der
„Cap Arcona“ aus dem Marine-
charter.

(TNA (PRO), WO 309/408)

Rückgabeverhandlung

D / MS / MFK Cap Arcona

Reederei / des Eigners Hamburg-amerikanische Dampfschiffahrts-Ges., Hamburg,
wurde heute von der Kriegsmarine, vertreten durch den Admiral der Kriegsmarinedienststelle Hamburg, an
die Reederei in gutem verwendungsfähigem Zustand zurückgegeben.

Eine Besichtigung im Dock hat Dicht stattgefunden.

Folgende Schäden wurden bei der Besichtigung festgestellt:
XXXXX

a) Deck: Schadensfeststellung z. Mt. nicht möglich,
b) Maschine: erfolgt später. Grundsätzlich ist festgelegt
dass das Schiff auf Kontingent der Kriegsmarine
in einen Zustand zurückversetzt wird, wie es
seinerzeit der R.M.D. Hamburg überliefert
worden ist.

Folgende Rückbauarbeiten wurden notwendig:

An Maschinenbetriebsstoffen wurden zurückgegeben:

- t Bunkerkohlen
- t Heizöl
- t Treiböl
- siehe Inventurlisten t Maschinenschmieröl
- t Zylinderöl
- t Turbinenöl
- t Motorenschmieröl
- t Speisewasser (nur bei Wasserrohrkesseln)
- t Trinkwasser

wenden!

Vordrucklager der Kriegsmarine: J. J. Augustin in Glückstadt. — (MS 48617a) — 1500. X. 43. Din A 5

An Inventar und Ausrüstungsgegenständen wurden verbraucht bzw. gingen verloren:

..... ~~siehe Listen (werden später ausgefertigt)~~

Folgende marineeigene Gegenstände befinden sich noch an Bord (Motoren, feste Einbauten, sonstige Ausrüstung usw.):

..... ~~siehe Listen (werden später ausgefertigt)~~

Gesamtproviantbestand: laut Verpflegungsbuch

Als Rückgabetag gilt der 28. April 1945

Uhrzeit 09⁰⁰

Hamburg, den 28. April 1945

Besondere Vereinbarungen mit dem Reeder: Die Rückgabe erfolgt auf der offenen See der Neustadt Molat. Das Schiff ist nicht in fahrbereitem Zustand. Ueber die Kosten der Kasko-Versicherung, die zu Lasten der Kriegsmarine gehen und über die für die Wachen an Bord benötigten Verpflegungsmittel wird die Reederei zur gegebenen Zeit mit der Kriegsmarine Verhandlungen aufnehmen.

Kriegsmarinedienststelle Hamburg

I.A.
[Handwritten signature]

Die Reederei:
Hamburg-Südamerikanische
Empfahrschiffahrts-Gesellschaft

[Handwritten signature]

**Das Wrack der „Cap Arcona“
nach dem Krieg.**

Foto: unbekannt. (ANg, 1981-391)



**Gedenkfeier auf dem Wrack der
„Cap Arcona“, 1946.**

(ANG, NHS 13-7-8-2)



Die „Thielbek“

Das Frachtschiff „Thielbek“ lag in Lübeck zur Reparatur und wurde Mitte April 1945 im Lübecker Industriehafen festgemacht. Ab 20. April wurden KZ-Häftlinge auf das Schiff gebracht, das den Hafen jedoch nicht verließ. Erst als sich am 2. Mai 1945 britische Truppen Lübeck näherten, wurde die „Thielbek“ aus dem Hafen geschleppt und ging nahe der „Cap Arcona“ vor Anker. In den Laderäumen des Frachters befanden sich rund 2000 KZ-Häftlinge.

[Kapitän Jacobsen], der sonst wenig zu uns sagte, war ganz niedergeschlagen. Er stand auf dem Bootsdeck [...] und sagte: „Jetzt hab' ich über mein Schiff nichts mehr zu sagen.“ Er war richtig niedergeschlagen. [...] Gleich danach kamen die Züge an. Es begann die Einschiffung dieser KZ-Häftlinge. Vorher war ein Arbeitskommando an Bord gekommen und baute dort so eine Art Toilettenanlage an Deck hin, provisorisch alles, und dann kamen die Leute. [...]

Die Häftlinge blieben nun ein, zwei Tage an Bord und wechselten dann, kamen auf die „Athen“, und die „Athen“ brachte diese Häftlinge raus zur „Cap Arcona“. Einmal wurde es abgelehnt von der „Cap Arcona“. Sie sind dann zurückgekommen, sind aber am nächsten Tag wieder rausgekommen. Man hat Kapitän Bertram irgendwie die Pistole auf die Brust gesetzt. [...] Am 2. Mai wurden wir dann mit zwei Schleppern – wir konnten mit eigener Maschine fahren, aber wir konnten schlecht steuern nur mit dem Notrudder – hinausgeschleppt.

Walter Felgner, 2. Offizier der „Thielbek“

Interview, 21.1.1983. (ANg, SGS/24.1)

**Rechnung über das Schleppen
der „Thielbek“ am 2. Mai 1945.**

(BArch (Koblenz), B 326/304)

Abschrift/L.

34

Lübeck, den 2. Mai 1945
Untertrave 51

durch Reederei Egon Oldendorff, Lübeck

Rechnung Dampfer "Thielbek"

Possehl's Hafnenbetrieb G.m.b.H.

An

Gestellung unseres Schleppdampfers
"Travemünde" am 2. Mai 1945 zum Bugsieren des
Dampfers "Thielbek" 4499 Cbm durch unsern
Schleppdampfer "Travemünde" von Lübeck nach Neustadt
bugsiert :

ab Lübeck 12 Uhr
an Lübeck 24 Uhr

=	12 Stunden à RM 32,--	RM	384,--	✓
	./.. 22 1/2% Rabatt	"	86,40	
		RM	297,60	✓

Ueberstunden an Schlepperbesatzung :
10 Stunden à RM 6,50

"	65,--	✓
---	-------	---

Betrag am 26.5. durch
Handelsbank überwiesen.

RM	362,60	✓
=====		

**Schreiben der Lübecker Hafen-
Gesellschaft an die Reederei der
„Thielbek“ vom 21. Juni 1947
über die Nutzung des Schiffes im
April 1945.**

(BArch (Koblenz), B 326/304)

Lübecker Hafen-Gesellschaft ^{m. b. H.}

Lübeck, Untertrave 17, I

Fernruf: Sammelnummer 25521 — Drahtanschrift: Hafenverwaltung

Firma
Knöhr & Burchard Nfl.

Hamburg 11
Neptunhaus

Postscheckkonto: Hamburg 15657

Bankverbindungen:
Handelsbank in Lübeck
Dresdner Bank, Filiale Lübeck
Bank der Deutschen Arbeit,
Filiale Lübeck

user Zeichen

Dr. P/Vo.

21 Lübeck, den 21. Juni 47

Betr.: D. "Thielbek".

In Beantwortung Ihres Schreibens vom 4. Juni d.J. teilen wir Ihnen, auf Grund inzwischen gemachter Feststellungen das Folgende mit:

Ihr im April 1945 bei der Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck, liegender Dampfer "Thielbek" ist gegen Ende des Monats vom damaligen Reichskommissar für die Seeschifffahrt für die Unterbringung von Sträflingen bestimmt worden. Die Sträflinge trafen mit der Bahn von dem Lager Neuen- gamme hier ein und wurden sofort an Bord des Schiff untergebracht. Der Dampfer hat dann von der Gesta- po, und zwar durch den damaligen Polizeipräsidenten Schröder, am 1. Mai den Auftrag bekommen, den Hafen zu verlassen in Richtung Neustädter Bucht und ist am 2. Mai früh aus Lübeck ausgelaufen.

Lübecker Hafen-Gesellschaft
m. b. H.

[Handwritten signature]

Die „Athen“

Das in Lübeck zur Reparatur liegende Frachtschiff „Athen“ wurde am 19. April 1945 beschlagnahmt, um KZ-Häftlinge aufzunehmen und sie zur „Cap Arcona“ zu bringen. Da sich deren Kapitän zunächst weigerte, die Häftlinge zu übernehmen, pendelte die „Athen“ zwischen dem 20. und 25. April mehrmals zwischen dem Lübecker Hafen und der „Cap Arcona“ hin und her. Nachdem der Kapitän der „Cap Arcona“ am 25. April gezwungen worden war, die Häftlinge aufzunehmen, brachte die „Athen“ über 7000 Häftlinge zur „Cap Arcona“. Am 30. April gingen etwa 2000 Häftlinge von der völlig überfüllten „Cap Arcona“ wieder zurück auf die „Athen“. Sie befanden sich am 3. Mai noch an Bord des Schiffes.

Am 20. April 6 Uhr begann die Einschiffung von ca. 2300 Häftlingen und ca. 280 Wachmannschaften, die mit der Eisenbahn längsseits des Schiffes gefahren waren. [...] [Ich erhielt] vom Transportführer den Befehl, die Häftlinge längsseits D[ampfer] „Cap Arcona“ zu bringen, welcher [...] auf der Reede lag. „Cap Arcona“ verweigerte die Annahme der Häftlinge. „Athen“ ging in der Nähe der „Cap Arcona“ vor Anker. Auch am nächsten Morgen verweigerte „Arcona“ die Abnahme der Häftlinge. [...]

[Am 3. Mai], ca. 12.30 Uhr erhielt ich vom Stadtkommandanten Neustadt den Befehl, in den Hafen einzulaufen und dort noch Häftlinge zu übernehmen. Ich [...] warf „Athen“ 13.45 Uhr am Kai fest. [...] Der Stadtkommandant gab uns den Befehl, [...] 2000 Häftlinge einzuschiffen und damit in den dänischen Raum zu fahren [...]. Der Transportführer verweigerte die Annahme mit der Begründung, daß „Athen“ mit 2600 Häftlingen voll belegt sei.

Dietrich Nobmann, Kapitän der „Athen“

Bericht, 9.5.1945. (ANG, NHS 13-7-2-2)

Die „Elmenhorst“

Nach seiner Jungfernfahrt lag der Frachter „Elmenhorst“ im Lübecker Hafen und wurde am 21. April 1945 für die Aufnahme von KZ-Häftlingen bereitgestellt. Da kein Treibstoff an Bord war, konnte die „Elmenhorst“ jedoch nicht zum Transport von Häftlingen zur „Cap Arcona“ eingesetzt werden.

An Bord der „Elmenhorst“ waren keinerlei Vorbereitungen für die Unterbringung von Menschen getroffen. Wegen Feuergefahr wurde kein Stroh ausgegeben, sondern die Räume wurden so benutzt, wie sie waren, d. h. in sauberem, ladebarem, vollkommen leerem Zustand. Mit Ausnahme der Einrichtungen und Geräte für die sechzig Mann Besatzung gab es keinerlei sanitäre Anlagen oder Rettungsgeräte an Bord. [...] Die Unterbringung der Häftlinge war gedrängt [...]. [Das Schiff] war nicht für die Unterbringung von Menschen für mehr als etwa einen Tag geeignet. Die Unterbringung war etwa für diese Zeit geplant, die Übernahme der Häftlinge erfolgte jedoch nicht so schnell, so daß die Häftlinge etwa jeweils vier Tage an Bord bleiben mußten. Irgendwelche [Einwände] zu machen war sinnlos. Die Befehlsgewalt war auf die SS-Transportleitung übergegangen, und ich hatte als Kapitän deren Befehle auszuführen, aber selbst auf dem Schiff nichts mehr zu sagen.

Gustav Krüger, Kapitän der „Elmenhorst“

Aussage vom 29. Mai 1946 im britischen Ermittlungsverfahren gegen den ehemaligen Höheren SS- und Polizeiführer Georg Henning Graf von Bassewitz-Behr. (TNA (PRO), WO 309/408)