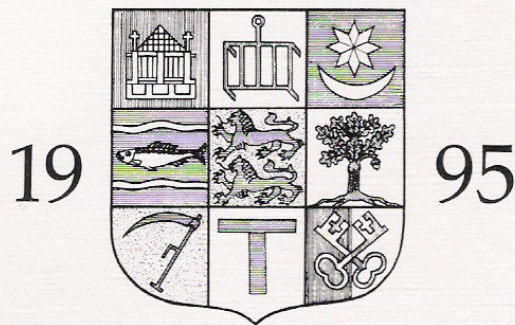


JAHRBUCH

des Heimatvereins der Landschaft Angeln



Titelbild: Das gehobene Wrack des Schnellboot-Begleitschiffs „Carl Peters“
Geltinger Bucht im Oktober 1950

Inhalt

Regenbogen über der Geltinger Bucht	3
Kriegsende am Steinberger Haff - Weltgeschichte vor der eigenen Haustür	8
Die ersten Flüchtlinge	8
Wartesaal und Endstation Geltinger Bucht	12
Teilkapitulation am 4./5. Mai 1945	14
Der militärische Gruß	16
Die Versenkung des Zerstörers „Z43“	17
Todesurteile auf Z5 „Paul Jacobi“	18
Was geschah auf der „Rheinfels“	23
Verwundetentransporter „Walter Rau“ und die Hilfslazarette in Steinberghaff	25
Von der Selbstversenkung der U-Boote.....	28
U 999 auf „Kurs Regenbogen“	35
Die Bergung der U-Boote	37
Bergung weiterer Überwasserschiffe	40
Kurlandkämpfer	42
Letzte Musterung der „Kurlandflottillen“	43
Schnellboots-Begleitschiffe in der Geltinger Bucht	45
Das Schnellboots-Begleitschiff „Carl Peters“	46
Todesurteile auf der „Buéa“	53
Der Gedenkstein in Norgaardholz	59
Literatur und Quellen (Auswahl)	61

**Dies ist eine völlige Neubearbeitung meiner Beiträge im
Sonderband 4 zur Chronik des Kirchspiels Steinberg:
und im Jahrbuch 59/1995 des Heimatvereins der Landschaft Angeln**

Regenbogen über der Geltinger Bucht

Vom 6.-15. und am 20./21. Mai 1995 zeigte das Kirchspielarchiv Steinberg in der „Alten Schule“ in Norgaardholz eine Ausstellung zur Erinnerung an das Ende des II. Weltkrieges vor 50 Jahren. Eröffnet wurde sie am 5. Mai, dem Jahrestag der Beendigung der Kampfhandlungen im nordwestdeutschen Raum und der denkwürdigen Selbstversenkung der U-Boote am Steinberger Haff. Über 1.300 Besucher zählte die kleine Ausstellung in diesen wenigen Tagen. Der Eintritt war frei, jedoch wurde am Eingang eine Spende zugunsten der „Stiftung U-Boot-Ehrenmal Möltenort“ erbeten. Am Abend des 8. Mai 1995 fand zudem in der Steinberger St. Martins-Kirche in Steinbergkirche ein Gedenkgottesdienst mit Pastor Hans Baron statt, der die Kollekte des Abends ebenfalls der Stiftung zur Verfügung stellte.

Die Tage des Mai 1945 sind für uns Deutsche ein schwieriges Datum. Was für die einen *Befreiung* war, ist für andere – noch heute – *Kapitulation und Niederlage*. Für viele, besonders für die heranwachsende Generation, bedeuten diese Tage heute nichts mehr, nicht einmal mehr Erinnerung an die Millionen und Abermillionen Opfer dieses vor 50 Jahren zu Ende gegangenen Krieges.

Gewiss war denen nicht nach „Feiern“ zumute, die um ihre Angehörigen und um die alte Heimat trauerten, die sie in diesem schrecklichen Krieg verloren. Dennoch wissen wir, oder sollten es wissen, dass es – bei allen Opfern – besser war, dass Deutschland den Krieg verloren hat, als ihn mit Hitler zu gewinnen. Selbst wenn man vom Nationalsozialismus den Krieg und den Rassenwahn „abziehen“ könnte, entstünde daraus kein „menschlicher Nationalsozialismus“! Der 5. Mai 1995 war zugleich EUROPA-TAG, und es wehte überall die blaue Europa-Flagge als Zeichen des friedlichen Miteinanders der europäischen Vaterländer. Wer hätte vor 50 Jahren daran zu denken gewagt? Die Nationalsozialisten brüsteten sich damals als die „wahren Europäer“. Ein „vereinigtes Europa“ unter dem blutgetränkten Hakenkreuzbanner – eine grauenhafte Vorstellung!

Die Ausstellung stand unter dem Motto: *„Regenbogen über der Geltinger Bucht“*. Das gehobene, düstere Wrack der „Carl Peters“ auf den Ausstellungsplakaten (und auf dem Titelfoto dieses Jahrbuches) symbolisiert den unheilvollen verlorenen Krieg. Der farbenfrohe Regenbogen dagegen erhebt sich wie ein Fanal nach schwerem Unwetter über die Geltinger Bucht und weist in eine bessere Zukunft, so wie Gott ihn nach der Sintflut zum Zeichen seines ewigen Bundes mit den Menschen in die dunklen Wolken setzte. Natürlich stellt das Stichwort „Regenbogen“ – durchaus gewollt – auch eine gedankliche Verbindung zu der Selbstversenkung der zahlreichen U-Boote in der Geltinger Bucht am 5. Mai 1945 her, wenn auch die damaligen Beteiligten bei der Auswahl dieses Code-Wortes kaum an die biblische Aussage im Alten Testament gedacht haben dürften.

Ein Kernstück der Ausstellung waren Fotoaufnahmen von *Walter Schöppe* aus den Maitagen des Jahres 1945. Er war als Oberleutnant zur See einer Propaganda-Kompanie (PK) erst Ende April auf dem U-Boot 3015 „Eisbär“ eingeschifft worden. Nach der Kapitulation war es den Deutschen streng verboten, Fotoapparate und Filmmaterial zu besitzen. Walter Schöppe war nach der Selbstversenkung der U-Boote im Hause des Landwirts Nikolaus Lassen auf Habernis untergebracht, und hier in dem kleinen Dorf war das Risiko, entdeckt zu werden, nicht sehr groß. Dennoch versteckte er Kamera und Filme zwischen den Dielenbrettern auf dem Hausboden. Die belichteten Filme blieben lange unentwickelt, und erst kurz vor der Währungsreform (1948) gelang es, befreundete Fotolaboranten zu einer Entwicklung zu bewegen. Heute sind die Aufnahmen eine äußerst wertvolle zeitgeschichtliche Dokumentation, die Walter Schöppe dem Kirchspielarchiv Steinberg zur Aufbewahrung überlassen hat.

– Erinnerungen an das Kriegsende 1945 –



Öffnungszeiten: montags–sonnabends 15–18 Uhr
sonntags 11–18 Uhr
Eintritt frei

Plakat zur Ausstellung

Von der späteren Hebung der U-Boote ist eine Reihe von Fotoaufnahmen von *Erich Reinholz* für seine Beiträge im „Flensburger Tageblatt“ erhalten geblieben, die sein Sohn Fritz Reinholz ebenfalls dem Archiv übergeben hat.

In den letzten Jahren haben die Hobbytaucher *Lothar Schidler*, *Stefan Meyer* und *Frank Peter Otzen* zahlreiche aus den Wracks stammende Gegenstände geborgen. Wenn auch die Schiffe und Boote alle gehoben wurden, sind in der Umgebung der ehemaligen Liegestellen noch viele Teile zu finden, die bei den späteren Unterwassersprengungen von den Booten weggeschleudert worden waren. Eine ganze Reihe dieser Fundstücke, darunter Geschirr, Orden und Ehrenzeichen und sogar ein U-Boot-Anker, wurde während der Ausstellung gezeigt.

Mit der Ausstellung sollte ein bescheidener Beitrag geleistet werden, sich des Kriegsendes 1945 zu erinnern und der Opfer des unmenschlichen, verbrecherischen Nazi-Regimes zu gedenken, das so viel Leid und Elend über die Menschheit gebracht hat. Das Gedenken galt den Gefallenen und Vermissten aus unserer Heimat und unter den zu uns geflüchteten Heimatvertriebenen. Und es galt den drei Matrosen *Fritz Wehrmann*, 26 Jahre, aus Leipzig, *Martin Schilling*, 22 Jahre, aus Ostfriesland, und *Alfred Gail*, 20 Jahre jung, aus Kassel, die noch am 10. Mai 1945, zwei Tage nach der Kapitulation, wegen Fahnenflucht auf der „Buéa“ in der Geltinger Bucht erschossen wurden. Wenige Tage zuvor waren drei Besatzungsmitglieder des in der Geltinger Bucht liegenden Zerstörers „Paul Jacobi“ auf dem Schießstand in Flensburg-Mürwik erschossen worden, nur weil sie die Kreiselkompassanlage ihres Schiffes außer Betrieb gesetzt hatten!

Nach dem Krieg bis heute werden die Verbrechen jener Zeit, vielleicht zur eigenen Selbstberuhigung, auf Hitler und die Nationalsozialisten abgeschoben. Dabei war es nicht „Hitler“, sondern es waren deutsche Truppen, die am 1. September 1939 in Polen einfielen, und es waren nicht „die Nazis“, sondern wir Deutsche, die in vielen Teilen in der Welt unvorstellbare Gräueltaten verübt und zu verantworten haben. Da ist kein Platz, mit Verbrechen, die Deutschen zugefügt wurden, aufzurechnen. In Deutschland war der Nährboden für die unheilvolle Allianz von national-sozialistischem Ungeist und hackenknallendem preußischen Militarismus offenbar besonders günstig gewesen, auch in Angeln. Das kleine Kirchspiel Steinberg und die Geltinger Bucht sind und waren natürlich nicht der Nabel der Welt. Woanders sind unendlich furchtbarere Dinge geschehen. Aber Geschichte ist auch immer die Geschichte des eigenen Wohnortes. Die braune Flut hat sch keineswegs wie ein unabwendbares Schicksal über unser Land ergossen, wie die Wahlergebnisse und ein Blick in die Schul- und Kirchenchroniken lehren. Es hat in Steinberg zwar etwas länger gedauert als anderswo, und noch bis zuletzt gab es „Querulanten“ und „Miesmacher“, die ihre Stimmen erhoben. „aber sie konnten schon bald nicht mehr durchdringen“. So konnte auch der Pastor in Steinbergkirche sein „Heil Hitler“ und sein „Deutschland, Deutschland über alles!“ von der Kanzel predigen, und den Schülern in Bredegatt und Norgaardholz wurde - wie überall - eingehämmert: „Führer befiehlt, wir folgen!“

Die 12 Jahre der Nazi Herrschaft sind auch ein dunkles Kapitel in der Geschichte der Schule. Kritische „Volksgenossen“ wurden auch hier denunziert und der Gestapo gemeldet, und noch in den letzten Kriegsmonaten wurden Männer und Frauen wegen „wehrkraftzersetzender Äußerungen“, die immer noch das Leben kosten konnten, ohne Gerichtsverhandlung eingesperrt und erst mit der Kapitulation befreit. Kleine „Partei-Größen“ dagegen hatten sich nach dem Krieg erstaunlich „gewendet“ und erfreuten sich meist ohne erkennbaren Bruch eines großen Ansehens in der dörflichen Gemeinschaft. Alles schon vergessen?!



*Eröffnung der Ausstellung am 5. Mai 1995
v.l.n.r.: Pastor Hans Baron, Walter Schöppe, Walter Schmidt, Heinz Czerwonka,
Hans Niko Diederichsen, Wolfgang Heibges, Bernhard Asmussen, Fritz U. Reinholz*



*Frank Peter Otzen,
Wolfgang Heibges
und Lothar Schidler
mit einem geborgenen
U-Boot-Anker
(Fotos: U. Asmussen)*

Das Kirchspielarchiv Steinberg legte darum aus Anlass des 50. Jahrestages des Kriegsendes den 4. Sonderband zur „Chronik des Kirchspiels Steinberg“ vor. Das kleine Heft trägt den Titel der Ausstellung: REGENBOGEN ÜBER DER GELTINGER BUCHT – Erinnerungen an das Kriegsende 1945. Darin wird zunächst versucht, die Geschehnisse in den Maitagen 1945 vor allem anhand der Aufzeichnungen des Lehrers *Johannes Schockert* in der Norgaardholzer Schulchronik und der im Kirchspielarchiv vorhandenen Quellen zu dokumentieren. *Wolfgang Heibges* schildert seine Eindrücke als junger Kommandant von U 999, das er mit seiner Mannschaft am 5. Mai 1945 in der Geltinger Bucht versenkt hat. *Hans Niko Diederichsen* erzählt von seinen Kindheitserinnerungen an das Kriegsende als damals 8jähriger Junge auf Habernis. Wie er als Soldat das Kriegsende an der Front erlebte und sich schließlich in der Mark Brandenburg nach Westen durchschlug, schildert *Walter Schmidt* in seinem Beitrag. *Heinz Czerwonka* berichtet über die Not und das Elend während der Flucht aus Ostpreußen, und *Fritz U. Reinholz* beschreibt seinen Weg als Arbeitsmann des „Reichsarbeitsdienstes“ von Ostpommern an die Flensburger Förde. Das Schlusswort hat unter der Überschrift „Schwerter zu Pflugscharen“ Pastor *Hans Baron*.¹

Der nur in geringer Auflage erschienene Sonderband war zum Abschluss der Ausstellung bereits vergriffen.² Wegen der unverändert großen Nachfrage nach dieser Veröffentlichung, aber vor allem, um die Geschehnisse in der Geltinger Bucht vor 50 Jahren auch im „Jahrbuch des Heimatvereins“ zu dokumentieren, werden die Beiträge in fast unveränderter Form noch einmal nachgedruckt. Was könnten wir Jüngeren heute Besseres tun, als die Fakten zusammenzutragen, die Zeitgeschichte zu erforschen und die Erinnerung wach zu halten, um aus der Kenntnis der Vergangenheit die Zukunft zu gestalten.

Bernhard Asmussen

¹ „Regenbogen über der Geltinger Bucht – Erinnerungen an das Kriegsende 1945. Sonderband 4 zur Chronik des Kirchspiels Steinberg, Husum 1995.

² 1999 erschienen zwei weitere Auflagen, die inzwischen ebenfalls vergriffen sind.

Bernhard Asmussen

Kriegsende am Steinberger Haff – Weltgeschichte vor der eigenen Haustür



*Scheinbar „heile Welt“ – Die Geltinger Bucht bei Steinberghaff im Sommer 1940
(aus: Flensburger Illustrierte Nachrichten vom 28.8.1940)*

Die ersten Flüchtlinge

Mit der Eroberung der deutschen Ostgebiete durch die Rote Armee und der Zusage Stalins an die polnische Exilregierung, für eine Abtretung polnischer Gebiete im Osten an die Sowjetunion einen Ausgleich durch eine „Westverschiebung“ des Landes bis an die Oder und Neiße zu schaffen, war die Vertreibung der deutschen Bevölkerung besiegelt. Es bahnte sich eine Katastrophe an, wie man sie sich bis dahin kaum vorstellen konnte.

Unter unmenschlichen Strapazen und Entbehrungen kam nun ein großer Strom von Flüchtlingen und Heimatvertriebenen auch in unser Kirchspiel.³ Der Februar 1945 brachte die ersten Flüchtlinge, die mit einem Dampfer aus Danzig gekommen und elf Tage unterwegs gewesen waren. Täglich wurden es mehr, die völlig mittellos hier ankamen. In jedem Haus wurde jeder freie Winkel belegt und zuletzt auch die Schulräume, wo die Flüchtlinge nur Stroh und ein paar Decken zum Schlafen hatten.

³ Walter Windmann / Renate Petersen: Verlorene Heimat – Schicksal der Heimatvertriebenen, Flüchtlinge und Evakuierten im Kirchspiel Steinberg. Sonderband 6 zur „Chronik des Kirchspiels Steinberg“, Husum 2001



*Ankunft eines Planwagens aus einem Flüchtlingstreck
(aus: Verlorene Heimat, Sonderband 6 zur Chronik des Kirchspiels Steinberg)*

Die meisten wurden dort verpflegt, wo sie untergebracht waren, in Norgaardholz wurde das Essen für die Vertriebenen und Flüchtlinge im Waschkessel bei Wittorfs gekocht. Die Unterbringung und Verpflegung ging natürlich auf beiden Seiten nicht immer ohne Schwierigkeiten ab, aber die meisten waren doch vernünftig, und es entstanden Freundschaften, die über viele Jahre, oft bis zum Tode hielten. Die damals 56jährige Witwe Wilcke war z. B. nicht dazu zu bewegen, die ihr zugewiesene Wohnung in Steinberghaff zu betreten. „Wenn wir erst da drin sind, kommen wir nie wieder in unsere Heimat!“ sagte sie. Im Jahre 1962 ist sie in diesem Haus ganz friedlich gestorben.

Die Kapitulation der deutschen Wehrmacht vom 8. Mai 1945 bedeutete für die Flüchtlinge und Heimatvertriebenen noch kein Ende von Not und Elend. Die Sorge um das tägliche Brot und das Dach über dem Kopf bedrückte die Menschen. Dazu kam die quälende Ungewissheit über den Verbleib von Angehörigen, Kinder suchten ihre Eltern, Frauen ihre Männer. Das Schlimmste aber, die Flucht und Vertreibung von 9,5 Millionen gehetzter und geschundener Menschen, hatten sie bei ihrer Ankunft in Steinberg hinter sich. Aber immer mehr Flüchtlinge aus dem Osten suchten hier Zuflucht und mussten untergebracht und verpflegt werden. Es gab bald nicht mehr genügend Lebensmittel und auch keine Feuerung. Johannes Schockert notierte später in der Norgaardholzer Schulchronik:

Es ist zum Verzweifeln. Ich habe in den letzten Tagen in unserer Gemeinde die Flüchtlingskinder besucht, und mir sind von all dem Elend die Tränen über die Wangen gelaufen. Die Mütter klagen nicht nur über den Mangel an Feuerung, sondern auch über den Mangel an Lebensmitteln; denn vier Wochen lang hat es schon keine Nahrungsmittel gegeben. Ein Kollege, der auch in großer Sorge und Not sich befindet, sagte gestern zu mir: „Weißt du, ich glaube, der alte Gott ist tot; denn sonst könnte er solche Not, ein solches Verbrechen gegen die ganze Menschheit nicht zulassen.“ Man sollte fast meinen, dass er recht hat.

Ganz gewiss gab es viele Beweise aufrichtiger Hilfsbereitschaft, denkt man nur an die aufopfernden Bemühungen der Evangelischen Frauenhilfe und des Deutschen Roten Kreuzes. Aber es gab auch solche, die nicht daran dachten, ihren Landsleuten und Nachbarn in ihrer großen Not zu helfen. „Die Flüchtlinge bekommen alles, nur kein Heimweh!“ – dieser böse Satz wird auch hier so manches Mal gefallen sein.⁴

Die Nazis haben den Krieg im Namen aller Deutschen begonnen und geführt. Alle haben verloren und bitter – millionenfach mit ihrem Leben – dafür bezahlt. Und wie schlimm traf es diejenigen, die Haus und Hof und Heimat verloren hatten und oft nicht mehr als das nackte Leben retten konnten. Ihnen wurden unvorstellbare Gräueltaten zugefügt, sie erlitten die „Hölle auf Erden“, und dennoch – es gibt eine „Aufrechnung“ mit den unsäglichen Verbrechen, die während des Krieges von Deutschen in Europa und anderen Teilen der Welt verübt wurden!

⁴ Verlorene Heimat, Sonderband 6 zur Chronik des Kirchspiels Steinberg, Husum 2001



*Mai 1945: Kriegsschiffe und U-Boote in der sonst so ruhigen Geltinger Bucht
(Fotos: Schöppe)*



Wartesaal und Endstation Geltinger Bucht

In den ersten Maitagen des Jahres 1945 versammelten sich immer mehr große und kleine Schiffe der Kriegsmarine in der Geltinger Bucht:

- Die Zerstörer Z5 „Paul Jacobi“ und „Z 43“,
- Das als Verwundetentransporter umgebaute Walfangmutterschiff „Walter Rau“,
- Die Schnellboots-Begleitschiffe „Tsingtau“, „Hermann von Wissmann“, „Tanga“ und „Carl Peters“ sowie das Hilfs-Begleitschiff „Buéa“.
- 50 Schnellboote vor allem der 1. und der 5. Schnellbootsflottille sowie der 2. und der 3. Schnellboots-Schulflottille, die aufgrund der Rettung tausender Soldaten aus dem eingeschlossenen Kurland als „Kurland-Flottillen“ bezeichnet wurden:
 1. SFltl: S 208, S 216, S 217, S 218, S 225; S 306, S 707, S 708
 5. SFltl: S 48, S 65, S 67, S 85, S 92, S 98, S 127, S 132
 8. SFltl: S 196
 9. SFltl: S 227
 10. SFltl: S 110, S 215, S 228, S 305
- 2. S-Schul-Fltl: S 64, S 69, S 76, S 81, S 83, S 99, S 117, S 135
- 3. S-Schul-Fltl: S 19, S 20, S 21, S 24, S 25, S 50, S 68, S 82, S 95, S 97, S 101, S 105, S 107, S 108, S 113, S 115, S 118, S 120, S 122, S 123
- eine Halbflottille Torpedo-Fangboote der 26. U-Boot-Schulflottille (siehe S. 40)
- mehrere Minensucher, Verkehrsboote und umgebaute „Kriegs-Fischkutter“ (s. S. 40)
- über 50 U-Boote der Klassen VII C und XXIII, deren Tender „Donau“ im Hafen von Flensburg-Mürwik lag (siehe Aufstellung S. 33)



Am Strand von Norgaardholz im Mai 1945

Lehrer Johannes Schockert trug in die Norgaardholzer Schulchronik ein:

Der Donnerstag, 3. Mai, brachte uns ein erhebendes Schauspiel. Am Morgen schon zeigten sich in unserer Bucht größere und kleinere Handelsschiffe, die hier ankerten. Bald kamen U-Boote und im Laufe des Tages ein Zerstörer. Es war ein wunderbares Bild, in unserer ruhigen Geltinger Bucht Schiff an Schiff zu sehen, und doch stimmte uns der Anblick der vielen Schiffe recht traurig, wussten wir doch, dass hier der letzte Zufluchtsort unserer Schiffe war, und dass das Ende bevorstand. Im Laufe des Tages zeigten sich ständig die Aufklärer, geworfen wurde nichts. Am Abend herrschte am Strande ein Leben, wie wir es bisher nicht gekannt hatten. Von allen Seiten strömten die Menschen herbei, um sich das Schauspiel anzusehen.

Teilkapitulation am 4./5. Mai 1945

Am 5. Mai 1945 erreichte die Boote in der Geltinger Bucht das folgende Funktelegramm (Auszug aus dem Kriegstagebuch des Kreuzers „Leipzig“ in Apenrade):

5.5.45 / 01.45 FT VON ADM. SKAGERAK:

Ab 5.5.45 8⁰⁰ UHR DEUTSCHER SOMMERZEIT WAFFENRUHE GEGENUEBER DEN TRUPPEN FELDMARSCHALL MONTGOMERY. SIE UMFASZT ALLE VERBAENDE DES HEERES, DER KRIEGSMARINE, DER LUFTWAFFE UND DER WAFFEN-SS IM BEREICH DER NIEDERLANDE, FRIESLAND EINSCHL. WEST- UND OSTFRIESISCHE INSELN UND HELGOLAND, SCHLESWIG-HOLSTEIN UND DAENEMARK. SOFORT AN SEMTLICHE UNTERSTELLTE TRUPPEN BEKANNTGEBEN. EINGANG DER BEFEHLE NACHPRUEFEN, TRUPPEN BLEIBEN MIT IHREN WAFFEN IN STELLUNG. IN SEE BEFINDLICHE TRANSPORTBEWEGUNGEN DER KRIEGSMARINE LAUFEN WEITER. KEINERLEI ZERSTOERUNG, SCHIFFSVERSENKUNG UND KUNDGEBUNG. SICHERUNG ALLER VORRAETE. GEHORSAM UND DISZIPLIN MIT EISERNER STRENGE AUFRECHT ERHALTEN. WEITERE BEFEHLE FOLGEN.

GEZ. KEITEL, GENERALFELDMARSCHALL

Entgegen dem ausdrücklichen Befehl des Großadmirals Dönitz, seit dem Selbstmord Adolf Hitlers am 30. April 1945 Staatsoberhaupt und Oberster Befehlshaber, mit Rücksicht auf die Kapitulationsverhandlungen keine Zerstörungen und Schiffsversenkungen vorzunehmen, wurde in den ersten Stunden des 5. Mai das Kennwort *Regenbogen* durch den Äther gefunkt. Die versiegelten roten Kuverts wurden an Bord aus den Panzerschränken geholt, und bald darauf wurden die vielen U-Boote an den großen Sammelstellen westlich Wesermünde, in der Flensburger Förde und in der Geltinger Bucht von ihren Mannschaften versenkt.

Erst mit Fernschreiben vom 6. Mai 1945, 03:15 Uhr, wurde der Text der Kapitulationsurkunde⁵ den deutschen Streitkräften bekanntgemacht:

VERT: JAFUE, LN. RGT. 222, III/212, II/222 =
+ KR LFZZ 247 6/5 0315 =
AN RAST IM BEREICH DAENEMARK

--- G E H E I M ---

NACHSTEHEND WIRD DER TEXT DER KAPITULATIONSURKUNDE DER GESAMTEN DEUTSCHEN STREITKRAEFTE IN HOLLAND, IN NW DEUTSCHLAND EINSCHLIESZLICH ALLER INSELN UND IN DAENEMARK UEBERSANDT. -

1.) DAS OBERKOMMANDO DER DEUTSCHEN WEHRMACHT ERKLAERT SICH EINVERSTANDEN MIT DER UEBERGABE SAEMTLICHER DEUTSCHEN STREITKRAEFTE IN HOLLAND, IN NW DEUTSCHLAND, EINSCHLIESZLICH DER FRIESISCHEN INSELN UND HELGOLAND UND ALLEN ANDEREN INSELN, IN SCHLESWIG-HOLSTEIN UND IN DAENEMARK AN DEN OBERBEFEHLSHABER DER 21. HEERESGRUPPE. DIESES SCHLIESZT ALLE SCHIFFE IN DIESEN ZONEN EIN. - DIESE STREITKRAEFTE HABEN DIE WAFFEN ZU STRECKEN UND SICH BEDINGUNGSLOS ZU ERGEBEN. -

2.) ALLE KAMPFHANDLUNGEN AUF DEM LANDE, ZUR SEE UND IN DER LUFT DURCH DEUTSCHE STREITKRAEFTE IN DEN VORGENANNTEN GEBIETEN SIND UM

⁵ Eine Fotokopie dieser Urkunde erhielt das Kirchspielarchiv Steinberg von Herrn Joachim Müller, Flensburg

0800 UHR VORMITTAGS BRITISCHE SOMMERZEIT AM SONNABEND, DEN 5. MAI 1945 EINZUSTELLEN. -

3.) DIE BETREFFENDEN DEUTSCHEN BEFEHLSSTELLEN HABEN SOFORT UND OHNE KOMMENTAR, OHNE WIDERREDE ALLE WEITEREN BEFEHLE AUSZUFUEHREN, WELCHE DURCH DIE ALLIIERTEN MAECHTE IN JEDWEDER SACHE ERTEILT WERDEN.

4.) UNGEHORSAM IN BEZUG AUF BEFEHLE ODER ERMANGELUNG IN DEREN AUSFUEHRUNG WERDEN ALS BRUCH DIESER UEBERGABEBEDINGUNGEN ANGESEHEN UND WERDEN VON DEN ALLIIERTEN MAECHTEN LAUT DEN ANERKANNTEN RECHTE- UND KRIEGSGEBRAEUCHEN BEHANDELT. -

5.) DIESE UEBERGABEBEDINGUNGEN SIND UNABHAENGIG VON, OHNE VORBEHALT AUF, UND WERDEN UEBERHOLT DURCH IRGENDWELCHE ALLGEMEINEN UEBERGABEBEDINGUNGEN, WELCHE DURCH ODER IM AUFTRAGE DER ALLIIERTEN MAECHTE GESTELLT WERDEN IN BEZUG AUF DEUTSCHLAND UND DIE DEUTSCHEN STREITKRAEFTE IM GANZEN.

6.) DER WORTLAUT DIESER KAPITULATIONSURKUNDE IST IN ENGL. UND IN DEUTSCHER SPRACHE AUFGESTELLT. DER ENGL. TEXT IST DER MASZGEBENDE. -

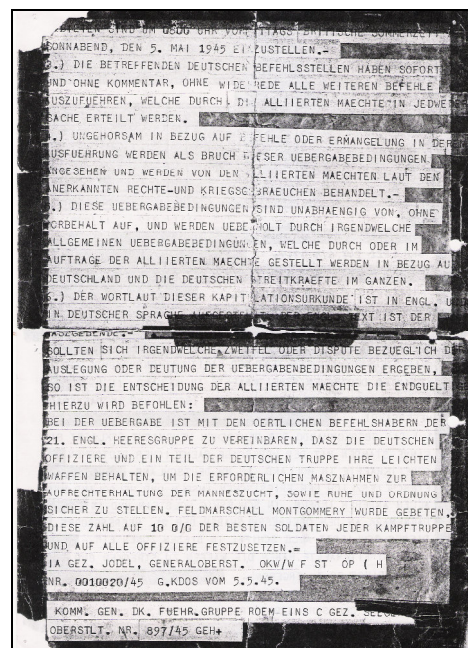
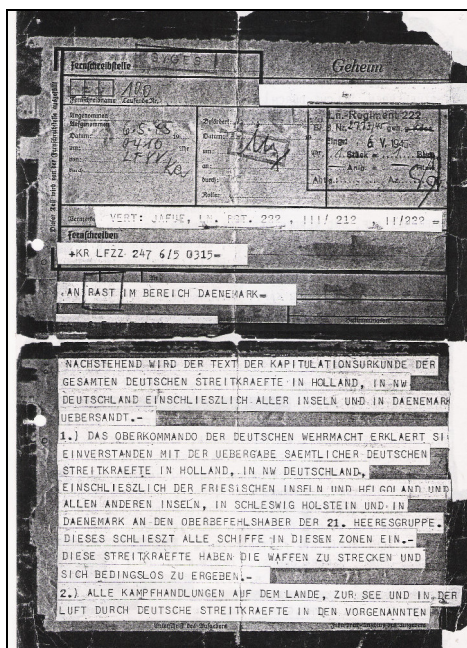
SOLLTEN SICH IRGENDWELCHE ZWEIFEL ODER DISPUTE BEZUEGLICH DER AUSLEGUNG ODER DEUTUNG DER UEBERGABEBEDINGUNGEN ERGEBEN, SO IST DIE ENTSCHEIDUNG DER ALLIIERTEN MAECHTE DIE ENDGUELTLIGE.

HIERZU WIRD BEFOHLEN:

BEI DER UEBERGABE IST MIT DEN OERTLICHEN BEFEHLSHABERN DER 21. ENGL. HEERESGRUPPE ZU VEREINBAREN; DASZ DIE DEUTSCHEN OFFIZIERE UND EIN TEIL DER DEUTSCHEN TRUPPE IHRE LEICHTEN WAFFEN BEHALTEN, UM DIE ERFORDERLICHEN MASZNAHMEN ZUR AUFRECHTERHALTUNG DER MANNESZUCHT, SOWIE RUHE UND ORDNUNG SICHER ZU STELLEN. FELDMARSCHALL MONTGOMMERY WURDE GEBETEN, DIESE ZAHL AUF 10 0/0 DER BESTEN SOLDATEN JEDER KAMPFTRUPPE UND AUF ALLE OFFIZIERE FESTZUSETZEN. -

I.A. GEZ. JODEL, GENERALOBERST: OKW/W F ST OP (H NR. 0010020/45 G. KDOS VOM 5.5.45

KOMM. GEN. DK. FUEHR.GRUPPE ROEM EINS C GEZ. SEEGERT OBERSTLT. NR. 897/45 GEH*



Fernschreiben mit dem Text der Kapitulationsurkunde vom 6. Mai 1945

Der militärische Gruß

Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt:

Die Engländer haben an verschiedenen Stellen den deutschen Gruß verboten und den früheren militärischen Gruß für die deutsche Wehrmacht angeordnet. Die Disziplin der Truppe erfordert eine einheitliche Regelung. Daher wird für die gesamte deutsche Wehrmacht die sofortige Anwendung des militärischen Grußes befohlen. Es wird begrüßt:

- a) mit Kopfbedeckung durch Anlegen der rechten Hand an die Kopfbedeckung,*
- b) ohne Kopfbedeckung durch Stillstehen oder Annehmen gerader Haltung,*
- c) bei Meldungen der Truppe: „Heil Grenadiere, Pioniere usw.“,*
- d) Wehrmachtshelferinnen durch Neigen des Kopfes.*

Flensburger Nachrichten vom 9. Mai 1945 – Nachdruck 9. Mai 1985

In der Reichswehr und später in der Wehrmacht wurde der „Deutsche Gruß“ genannte Hitlergruß lange Zeit nicht als universell verpflichtend eingeführt, sondern war anfangs für uniformierte Soldaten sogar verboten. Stattdessen wurde vor allem in der Kriegsmarine am traditionellen militärischen Gruß festgehalten. Spätestens ab 1935 setzte sich die Unterscheidung durch, dass mit Kopfbedeckung traditionell-militärisch durch Handanlegen an die Kopfbedeckung, ohne Kopfbedeckung jedoch „deutsch“ mit gestrecktem Arm zu grüßen sei. Nach dem Attentat auf Adolf Hitler vom 20. Juli 1944 wurde der Hitlergruß für alle Teile der Wehrmacht als einzig zulässiger Gruß angeordnet, Anfang Mai 1945 untersagte jedoch Reichspräsident Karl Dönitz den Hitlergruß in der Wehrmacht.



*Appell der U-Boot-Besatzungen in Norgaardholz (Mai 1945)
Einige Offiziere grüßten noch mit dem ausgestreckten Arm, dem „Deutschen Gruß“, andere grüßen traditionell militärisch.*

Die Versenkung des Zerstörers „Z 43“



Torpedoboot-Zerstörer „Z 43“

Am 3. Mai 1945 notierte Johannes Schockert in der Schulchronik:

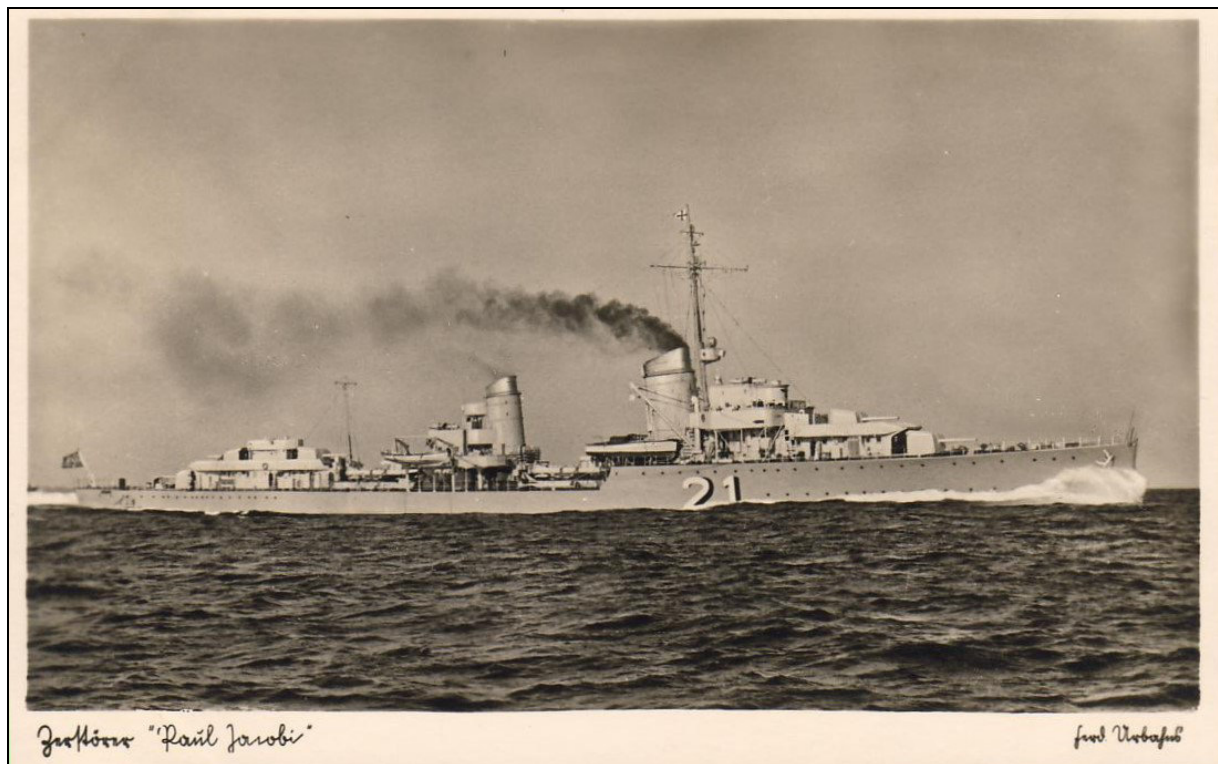
... Da sahen wir plötzlich, wie der Zerstörer Z 43 geräumt wurde. In Schlauchbooten und Pinassen kam die Mannschaft mit Sack und Pack heran. Von ihren mitgebrachten Lebensmitteln verteilten sie an die Bevölkerung, überall sah man frohe Gesichter. Z 43 wurde abends gesprengt. Noch spät in der Nacht versammelte der Kommandant des Zerstörers auf dem Schulhof seine Mannschaft. Er gab eine Schilderung der traurigen Lage und erklärte, dass alle entlassen seien und sich in die Heimat begeben könnten. Noch in derselben Nacht machten sich einige auf den Weg, die meisten warteten den nächsten Tag ab. Ein reges Aus und Ein herrschte in meinem Hause. Alle wollten die Karte sehen und sich einen Weg aussuchen.

Der Torpedoboot-Zerstörer „Z 43“ war am 31. Mai 1943 in Bremen in Dienst gestellt worden und hatte eine Besatzungsstärke von 332 Mann, war 127 m lang, 12 m breit und hatte bei voller Ausrüstung eine Maximalbverdrängung von 3507 ts. Das Schiff war zuletzt am 10. April 1945 durch einen Grundminentreffer schwer beschädigt worden und musste nach Rostock geschleppt werden. Am 2. Mai verlegte Z 43 – kaum noch einsatzbereit – ohne weitere Einsätze nach Kiel und von dort am 3. Mai in die Geltinger Bucht auf Position 54° 46' N – 09° 50' O. Hier an der 10-m-Linie vor Habernis wurde das Schiff am Abend des 3. Mai 1945 von der Besatzung selbstversenkt. Die von Fregattenkapitän Carl Heinrich Lampe in die Heimat entlassene Mannschaft wurde bald wieder gefangengenommen und in ein Lager nach Eiderstedt gebracht. Im Sommer 1952 wurde das Wrack aus einer Tiefe von etwa 24 m gehoben. Dazu heißt es im „Flensburger Tageblatt“ vom 30. August 1952:

rz. Geltinger Bucht. Nachdem erst vor wenigen Tagen die Bergungsfirma Beckedorf Gebrüder Hamburg das Achterschiff des am 3. Mai 1945 versenkten Torpedoboot-Zerstörers „Z 43“ in

der Förde in der Höhe der Gemeinde Habernis heben konnte, gelang es nun, auch das Vorschiff in einer Länge von etwa 35 Metern zu heben und in den Flensburger Hafen einzuschleppen. Die Bergungsarbeiten an diesem Stück gestalteten sich bei hartem Wetter – es briste mit Windstärke 5 bis 6 aus Nordwesten – äußerst schwierig. Oftmals rissen bei den mehrmals angesetzten Hebungsversuchen die starken Trossen. Zentimeterweise löste sich das Vorschiff vom Meeresboden. Nach 24 Stunden Hebezeit hatte das Wrack die Wasseroberfläche erreicht. Die Einbringung in den Flensburger Hafen selbst erforderte 36 Stunden. Zur Zeit ist der Bergungsdampfer „Sperber“ mit den Vorarbeiten zur Hebung des Mittelstücks des Zerstörers beschäftigt.

Todesurteile auf Z 5 „Paul Jacobi“



Z5 – Paul Jacobi

Der Zerstörer Z5 – benannt nach Kapitänleutnant Paul Jacobi, der bei dem Untergang seines Bootes V 25 am 2. Dez. 1915 bei der Amrumbank am 2. Dezember 1915 ums Leben kam – wurde am 29.6.1937 in Dienst gestellt. Die letzten Kriegsmonate hatte die „Paul Jacobi“ vor allem Sicherungsaufgaben in der Ostsee wahrzunehmen und Flüchtlingstransporte durchzuführen, aber auch Kampfeinsätze bei der Insel Wollin und in der Danziger Bucht. Von dort wurde das Schiff am 8. April 1945 wegen Treibstoffmangels abgezogen. Nach mehreren weiteren Stationen erreichte Z5 zusammen mit Z43 (siehe S. 17) von Kiel kommend die Geltinger Bucht und ging hier vor Anker.

Paul Neß, damals Besatzungsmitglied der „Paul Jacobi“, teilte dem Kirchspielarchiv Steinberg am 3. Sept. 1995 u. a. folgendes mit:

Am 3.5. abends als Reaktion auf den Funkspruch „Regenbogen findet nicht statt“ setzen drei Besatzungsmitglieder die Kreiselkompassanlage außer Betrieb. Dieses wurde vom leitenden Ing. festgestellt, als Anker zur Einsatzfahrt aufgeholt werden sollte. Z5 nach Flensburg-Mürwik verholt.

4.5., das Kriegsgericht tagt an Bord und verurteilt die drei Besatzungsmitglieder zum Tode (sie wurden nicht auf frischer Tat gestellt, sondern gestanden freimütig bei der Zeugenvernehmung, lieferten sich quasi selbst ans Messer!).

5.5., auf dem Schießstand Flensburg-Mürwik wurden die drei um 10.29 Uhr erschossen und sofort in der Nähe beigesetzt (25.3.52 Umbettung Flensburg Friedenshügel)



Günther Kaellander, erschossen am 6.5.1945 (STERN o.J.)

Die drei hingerichteten Besatzungsmitglieder sind:

- 1. Sign.Hpt.Gefr. Günther Kaellander, geb. am 19.10.1922 in Memel (er nahm den Funkspruch „Regenbogen findet nicht statt“ entgegen und verkündete den Text auf der Brücke (...))*
- 2. Masch.Ob.Gefr. Karl-Heinz Freudenthal, geb. am 13.8.1921 in Bremen (...)*
- 3. Matr.Hpt.Gefr. Willi Albrecht, geb. am 17.1.1923 in Drelchow*

Im SPIEGEL Nr. 43/1965 heißt es dazu:

Für sie war der Krieg am 3. Mai zu Ende, als sie den Befehl erhielten, das Schiff zur Selbstversenkung vorzubereiten. Doch der Befehl wurde widerrufen. Die Teilkapitulation gegenüber Montgomery verbot die Vernichtung von Kriegsmaterial. Für die traditionsbewusste Marine eine fast unerträgliche Forderung. Doch dafür ließ die Teilkapitulation noch einen Spielraum für weitere Rückführungsaktionen im Ostseeraum...

Die drei Männer auf „Paul Jacobi“ beschädigten Einrichtungen des Zerstörers, um sein Auslaufen zu verhindern, als ein Befehl kam, der das Schiff hinausschickte...

Angeblich – so wurde unwidersprochen an Bord gemunkelt – sollte eine SS-Einheit aus Kurland herausgeholt werden.⁶ Der damalige Gerichtsherr und Befehlshaber des Ausbildungsverbandes der Flotte, Vizeadmiral Bernhard Rogge, bestätigte am 5. Mai 1945 das Todesurteil „wegen gemeinschaftlicher Wehrmittelbeschädigung“ und zum „Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte auf Lebenszeit und auf Wehrunwürdigkeit“. Einen Gnadenerweis lehnte er ab und ordnete die Vollstreckung des Urteils an. Der Kommandant des Zerstörers „Paul Jacobi“ wurde vom Gericht „ersucht“,

- den Richtplatz herzurichten,
- den Verurteilten die Bestätigung des Urteils zwei Stunden vor der Vollstreckung bekanntzugeben,
- die Verurteilten rechtzeitig auf dem Richtplatz vorzuführen und
- nach der Vollstreckung die erforderlichen Aufräumarbeiten durchzuführen.

Die drei Soldaten wurden noch am selben Tag erschossen.

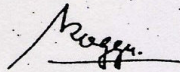
⁶ Leserbrief von John Kaellander und Hans Nitzky zu einem Bericht im STERN Nr. 33, o. J.

An Bord, den 5. Mai 1945.

Verfügung.

1. Auf Grund des § 13 KStVO. bestätige ich das Bordurteil vom 4.5.45 gegen
 - 1.) den Masch.Ob.Gefr. Karl-Heinz Freudenthal
 - 2.) den Sig.Hpt.Gefr. Günther Kaellander
 - 3.) den Matr.Hpt.Gefr. Willi Albrechtvom Kommando Zerstörer "Paul Jacobi":
"Die Angeklagten werden wegen gemeinschaftlicher vorsätzlicher Wehrmittelbeschädigung zum Tode verurteilt. Daneben wird auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte auf Lebenszeit und auf Wehrunwürdigkeit erkannt."
2. Ich ordne die Vollstreckung des Urteils an.
3. Einen Gnadenerweis lehne ich ab.

Der Gerichtsherr:


Vizeadmiral.

Am 11. Mai 1945, also drei Tage nach der Gesamtkapitulation der Wehrmacht, wurde nach der am Vortag erfolgten Bestätigung des Urteils durch Rogge der Gefreite Johann Süß auf dem Marine-Schießstand Flensburg-Mürwik erschossen, weil er sich der „Untergrabung der Manneszucht“ durch „zersetzende Reden“ schuldig gemacht habe. Johann Süß, der bereits zehnmal eine Disziplinarstrafe erhalten hatte, hatte am 7. Mai einen Befehl negativ kommentiert, diesen aber ausgeführt. Am 9. Mai hatte er einem Obermaat die Ehrenbezeigung verweigert, und den Raum in „vollkommen unmilitärischer Haltung“ verlassen, wobei er die Tür „wuchtig“ hinter sich zugeschlagen habe. Ein Gnadengesuch von Johann Süß, in dem dieser auf zwei gefallene Brüder und seine schwangere Frau hinwies, lehnte Rogge ab.⁷

Nach dem Kriegsende 1945 setzte die britische Militärregierung Bernhard Rogge als kommissarischen Landrat in seiner Geburtsstadt Schleswig ein. Im Juni 1957 trat er als Konteradmiral in die Bundesmarine ein und wurde Befehlshaber im Wehrbereich I (Schleswig-Holstein/Hamburg). Ein Ermittlungsverfahren, das die Staatsanwaltschaft Flensburg wegen seiner Tätigkeit als NS-Kriegsgerichtsherr eingeleitet hatte, wurde 1965 eingestellt. Bundespräsident Karl Carstens lobte ihn zu seinem 80. Geburtstag am 4. November 1979 mit den Worten: „Ich kenne Sie als Seeoffizier, der in vier deutschen Marinen gedient und sich in Krieg und Frieden bewährt hat!“⁸

Mit welcher kaltschnäuzigen Geschäftsmäßigkeit die damalige Marinejustiz den Fall „abwickelte“, zeigt die nachstehende „Niederschrift über den Vollzug der Todesstrafe“ vom 5. Mai 1945⁹:

⁷ <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-46274654.html>

⁸ www.wikipedia.org/wiki/Bernhard_Rogge

⁹ Die Protokolle und weitere Unterlagen dieses Kriegsgerichtsverfahrens liegen dem Kirchspielarchiv Steinberg in Kopie vor.

J. I. 92/45.

An Bord, den 5. Mai 1945.

N i e d e r s c h r i f t

über den Vollzug der Todesstrafe an dem
Masch.Ob.Gefr. Karl Heinz Freudenthal,
Sig.Hpt.Gefr. Günther Haellander und
Matr.Hpt.Gefr. Willi Albrecht
vom Kommando Zerstörer "Paul Jacobi".

Anwesend waren:

1. Marineoberstabsrichter Dr. Constabel
als Offizier im TSD. (Laufbahn Richter)
2. Korv.Kapt. Banzhaf als leitender Offizier,
3. Marinestabsarzt Dr. Schöll
4. Marinejustizoberinspektor Schluznus als Urkundsbeamter
5. Marinepfarrer ~~Maschke~~ als Geistlicher
Scharnberg

Ferner war ein Zug des Kommandos Zerstörer "Paul Jacobi" angetreten.

Die Verurteilten standen um 10.25 Uhr auf dem Richtplatz, Schießstand Mürwik.

Die Fesseln wurden ihnen abgenommen und die Augen verbunden.

Die angetretene Einheit stand auf Kommando mit "Gewehr über" still.

Der Marineoberstabsrichter gab den Verurteilten die Urteilsformel und die Bestätigungsverfügung bekannt.

Der Geistliche erhielt letztmalig Gelegenheit zum Zuspruch.

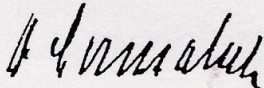
Das Vollzugskommando von 30 Mann war fünf Schritte vor dem Verurteilten aufgestellt.

Das Kommando "Feuer" erfolgte um 10.29 Uhr.

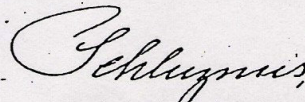
Die Verurteilten starben sofort. Sie erhielten zur Sicherheit noch je 2 Ghadenschüsse.

Der Sanitätsoffizier stellte den Tod um 10.30 Uhr fest.

Die Leichen wurden sofort vom Richtplatz entfernt und in der Nähe beigesetzt.



Marineoberstabsrichter

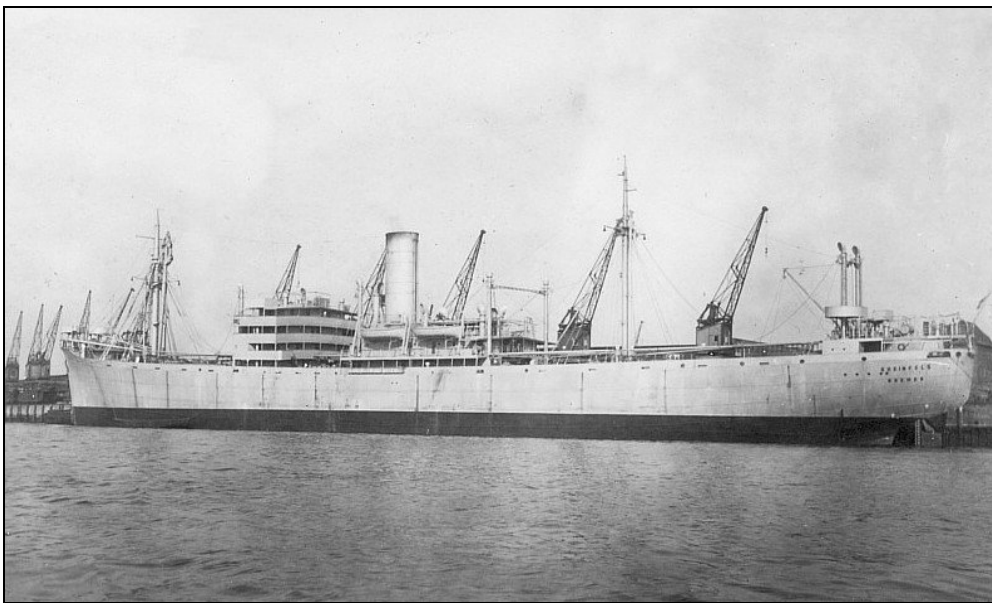


Marinejustizoberinspektor als
Urkundsbeamter der Geschäftsstelle

Was geschah auf der „Rheinfels“?

Paul Neß, im Mai 1945 auf der „Paul Jacobi“, schrieb am 30. Januar 1996 an den Verfasser dieses Beitrages u. a.

Als wir von Kiel kommend, abends in der Geltinger Bucht ankerten – es müsste der 2. Mai gewesen sein – konnten wir kein weiteres Schiff im nahen Sichtbereich wahrnehmen. Am Morgen danach lag die „Rheinfels“ ca. 200 m neben uns – Z5 – vor Anker. Auf glattem Wasser lag leichter Dunstschleier, als ich als Geschützführer des 2. Geschützes (12,7 cm, erhöhter Standort, direkt vor der Brücke) von einem Kadetten, der zu meiner Geschützbedienung gehörte, auf merkwürdige Gebaren auf der „Rheinfels“ aufmerksam gemacht wurde: Vom Vor- und Achterschiff wurden nackte, leblose menschliche Körper mittelschiffs per Tauwerk auf eine Barkasse herabgelassen, und diese fuhr nach 30, 40 min (?) in östliche und vermutliche Landrichtung. Mittags herrschte klare Sicht. Man vernahm von der „Rheinfels“ Blasmusik und Hundegekläff. Ein diensthabender Signalmaat gab mir zu verstehen, dass er soeben von der „Rheinfels“ durch einen „Winkspruch“ erfahren habe, dass die „Rheinfels“ KZ-Häftlinge – aus Pillau kommend – an Bord hat und in den Kohlenbunkern sich viele Tote befinden (der Maat wurde auf einen Mann auf der „R“ aufmerksam, der „Anrufbewegungen“ in Richtung Z5 machte: (Skizze). Daraufhin reagierte unser Maat mit den Signalflaggen und sandte das „V“ = Verstanden (Skizze). Sodann gab der Mann von der „R“ den o. g. Text.



Die „Rheinfels“ – ein ehemaliger Kdf-Dampfer (?)

Hans Niko Diederichsen, Habernis, berichtete von einem damals umlaufenden Gerücht, in Neukirchen seien umgekommene KZ-Häftlinge angetrieben worden. Näheres habe man nicht gewusst oder nicht wissen wollen. Auf dem Friedhof in Neukirchen habe es aber einige Gräber gegeben, die irgendwann eingeebnet worden sein sollen. Ältere Einwohner könnten sich noch an die Lage dieser Grabstellen erinnern. Tatsächlich waren im Mai 1945 etwa 600 Häftlinge des Außenlagers Wilhelmshaven des KZ Neuengamme an Bord der „Rheinfels“ nach Flensburg transportiert worden.¹⁰ Die „Rheinfels“ hatte sich am 3. Mai bei der Ankunft in Flensburg in der Förde festgelaufen, so dass die Häftlinge auf andere Schiffe umgeladen werden mussten. Hier erfuhren sie, dass der Krieg zu Ende sei und sie damit frei waren. Die

¹⁰ <http://www.kz-gedenkstaette-neuengamme.de>

überlebenden ehemaligen KZ-Insassen wurden zunächst in Baracken untergebracht, und die Schulkinder einer benachbarten Schule wurden in den Keller geschickt, damit sie das Ausladen der halb verhungerten Menschen nicht sehen sollten.¹¹

In einem Vortrag schilderte Professor Gerhard Paul die Ereignisse am 4. Mai 1945 in Flensburg so:¹²

... Um 9.30 Uhr erreicht ein weiterer Transport aus dem KZ Neuengamme den Bahnhof. Aus den Viehwaggons brüllen die Häftlinge nach Wasser. (...) Ein Flensburger erinnert sich: „Dort stand ein endlos langer Zug mit Viehwaggons und daraus brüllten die Menschen nach Wasser, in allen Sprachen. Und es waren Anwohner auf der gegenüber liegenden Straße, die dann Wasser brachten. Wir sind dann weggegangen, weil das Geschrei derart unmenschlich war, und wir bekamen Angst.“ Der im Hafen liegende Kraft-durch-Freude-Dampfer Rheinfels wird als Unterbringungslager requiriert.

Der damalige Flensburger Hafenkapitän, Korvettenkapitän Hans Joachim von Ramm, schrieb am 9. Mai 1945 an Kapitän zur See Lüth, Kommandeur der Marinekriegsschule:

Am Mittwoch, den 2. Mai erfuhr ich (...), dass ein Eisenbahntransport mit ca. 600 KZ-Gefangenen nach tagelangem Hin- und Herfahren hier angekommen wäre. Die Leute hätten seit Tagen nichts zu essen, man wüsste nicht, wo sie unterzubringen wären und ob nicht ein Schiff z. Vfg. stünde. (...) Da geholfen werden musste, entschloss ich mich, sofort ein sauberes Schiff, die 7000 t große Rheinfels z. Vfg. zu stellen, was unter Schwierigkeiten gelang, da die Besatzung sich weigerte. (...)

Nach einem Schreiben des Kapitäns der „Rheinfels“, W. Meybohm. an die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa in Bremen vom 8. Juli 1945 soll sich dieser vehement gegen die Requirierung gewehrt haben, allerdings ohne Erfolg:

Ich weigerte mich entschieden und erklärte, dass dann die gesamte Besatzung das Schiff verlassen würde, ich dieselbe auch nicht halten, sondern selbst mitgehen würde. Es nützte jedoch alles nichts, die ersten Häftlinge kamen bereits längsseits und wir mussten uns fügen, da die Gewalt damals in den Händen der Marine lag. Wir bekamen etwa 1600 Häftlinge und 100 SS-Bewachungsmannschaften an Bord, deren Unterbringung natürlich schwierig war. Die Zustände lassen sich nicht beschreiben, die Häftlinge lagen auf den eisernen Decks, da kein Stroh zu beschaffen war. Da keine Toiletten zur Verfügung standen, verrichteten die Häftlinge ihre Notdurft an Deck. Seuchen wurden schon mit an Bord gebracht und wir hatten täglich 10-12 Tote. Glücklicherweise blieb die Mannschaft, bis auf leichtere Durchfälle, von den Seuchen verschont.

Am 10. Mai wurden die Häftlinge vom Dampfer „Rheinfels“ auf den Dampfer „Homberg“ umgeschifft, um damit nach Malmö transportiert zu werden.¹³ Nach alledem muss die „Rheinfels“ also schon auf der Hinfahrt nach Flensburg KZ-Häftlinge an Bord gehabt und sich der Toten vor Neukirchen entledigt haben. Warum aber weigerte sich dann der Kapitän dagegen, am 3./4. Mai erneut KZ-Häftlinge zu übernehmen. Diese Fragen sind noch ungeklärt.

¹¹ KZ-Drama: Letzte Station Flensburg, im „Flensburger Tageblatt“ vom 20.2.1996

¹² Vortrag am 10. Januar 2012 aus Anlass der Eröffnung der Ausstellung „Was damals Recht war ...“ im Rathaus Flensburg

¹³ http://oam.concebo.eu/zeitspuren_thm_frachtdampferflensburg.pdf

Der Verwundetentransporter „Walter Rau“ und die Hilfslazarette in Steinberghaff



Walfangmutterschiff und Verwundetentransporter „Walter Rau“



Weit draußen vor der Geltinger Bucht zwischen dem Feuerschiff „Flensburg“ und der Birk lag die „Walter Rau“ vor Anker, ein großes Walfangmutterschiff mit über 13.000 BRT, das gegen Kriegsende als Verwundetentransporter eingesetzt war. Als letztes Schiff verließ die „Walter Rau“ Gotenhafen, bevor die Stadt von den sowjetischen Truppen eingenommen wurde. Es müssen fürchterliche Zustände auf diesem Schiff geherrscht haben; denn über einen Verwundetentransport am 23. März 1945 nach Kopenhagen¹⁴ heißt es u. a.:

„An Bord waren ca. 9000 Menschen, darunter 2000 Schwerverwundete. O, diese Not und kein Verbandszeug, keine Medikamente, keine Krankenpflegeartikel! Die entsetzlichen Wunden eiterten und stanken (...) Alle auf dem Schiff befindlichen Schwestern, auch Zivilpersonen (...) auch Ärzte konnten nicht der Not steuern...“

Auf ihrer letzten Fahrt von Swinemünde hatte die „Walter Rau“ über 6000 Flüchtlinge nach Eckernförde transportiert und lag nun vor der Geltinger Bucht vor Anker. Der befohlenen Selbstversenkung kam am 6. Mai ein Luftangriff britischer Flugzeuge zuvor, bei der das Schiff stark beschädigt wurde, jedoch keine Menschenleben zu beklagen waren. Dabei ist zu bedenken, dass es sich bei der „Walter Rau“ nicht um ein Lazarettsschiff handelte und es also nicht unter dem Schutz der Genfer Konvention stand. Im Dezember 1945 wurde sie als „Kosmos IV“ an Norwegen abgeliefert.



Das Strandhotel Steinberghaff diente als Hilfslazarett

¹⁴ Deutsche Flüchtlinge in Dänemark 1945-1949, Franz-Steiner-Verlag



Kinderheim Steinberghaff 1943

Zahlreiche Verwundete waren von der „Walter Rau“ in das Strandhotel Windmann in Steinberghaff verlegt worden, um hier versorgt zu werden, 40 Schwerstverwundete wurden im Kinderheim Schmidt in Steinberghaff untergebracht und – so gut es eben ging – gepflegt. Fräulein Emmy Schmidt erinnerte sich in ihren Aufzeichnungen an einen unvergesslichen Herbstabend des Jahres 1945:

An diesem Abend fand sich in dem einzigen dem Heim noch verbliebenen Wohnzimmer ein buntes Gemisch zusammen von wachhabenden Ärzten, Schwestern, gehfähigen Verwundeten, versprengten Heimkehrern, und bei einem einfachen Umtrunk aus der Heimküche wurde erzählt von Heimat und Herkunft, und es erklangen nach und nach Lieder aus allen deutschen Landen. Es fanden sich auch eine Klampfe und ein Klavierspieler ein. Als dann eine der Schwestern und ein junger Offizier mit hellen Stimmen ihr schlesisches Heimatlied anstimmten, kam uns die Zerrissenheit und doch Zusammengehörigkeit aller Deutschen so recht zum Bewusstsein.

Von der Selbstversenkung der U-Boote



*Geltinger Bucht 4. Mai 1945 –
Sammelpunkt deutscher U-Boote am Tag vor der Selbstversenkung (Foto: Schöppe)*

Johannes Schockert schrieb in seinen Tagebuchaufzeichnungen in der Schulchronik:

4./5. Mai. Versenkung der U-Boote

Mittlerweile machten sich die einlaufenden U-Boote für die Versenkung fertig. Die Mannschaften räumten die U-Boote nach Möglichkeit aus, besonders in der Nacht vom 4. auf den 5. Mai. Viel Ruhe gab es für uns nicht; denn überall wimmelte es von Matrosen. – Das erste U-Boot ging 4.10 Uhr in die Tiefe. Mir wurde ganz wehmütig ums Herz, als ich sah, wie die Boote sich noch einmal aufbäumten, die Spitze hoch in die Luft streckten und dann in die Tiefe glitten. – Von der Besatzung eines U-Bootes sind zwei Mann mit in die Tiefe gegangen, die Versenkung ging zu schnell. Von einem anderen Boot weigerte sich ein Maat, das Boot zu verlassen. Er hatte alles verloren, sein Haus, seine 1. u. 2. Frau, seine Kinder, Eltern und Schwiegereltern und erwartete nichts mehr vom Leben. Als das Boot in die Tiefe ging, grüßte er noch einmal vom Turm aus seine Kameraden, mit der wehenden Fahne in der Hand.

Hierzu schrieb Walter Schöppe am 6. Dezember 1994 als Berichtigung zu seinem Artikel im Jahrbuch des Angler Heimatvereins 1988, Seite 188 unten:

Eine Zeit später spülte die See den Leichnam eines Mannes bei Habernis an den Strand der Geltinger Bucht. Der Bürgermeister Diederichsen zeigte ihn mir, ich habe ihn nicht gekannt. Ein Luftwaffenfeldwebel, Stoltenberg, seine Familie war bei Peter Boysen in Habernis untergebracht, vergrub den Leichnam zunächst am Strand. Aber die beiden Zöllner Horster und Köster verboten dieses Vorhaben. Der Bürgermeister Nikolaus Diederichsen, der im Jahre 1936 nach Habernis gekommen war und seit dieser Zeit den Hof des Landwirts Tollgaard und seiner Frau Lise bewirtschaftete, zimmerte eine Kiste aus Bohlen von der Loh-Abdeckung, und der bei Nikolaus Husfeld untergebrachte U-Bootfahrer Alfred Merbitz legte gemeinsam mit Nikolaus Husfeld den Toten in die Kiste. Sie verschlossen sie. Dann brachten sie die Kiste auf einem einfachen Milchwagen nach Quern, zu deren Kirchengemeinde

Habernis damals und auch noch heute gehört. Als unbekannter Soldat wurde er am 12. November 1945 ... begraben. Fast fünfzig Jahre später fanden Mitarbeiter der Kirchspiel-Chronik in den Kirchenbüchern unter dem 12.11.1945 „Grab 3 Stein 73 unbekannter Soldat, am Strand von Habernis angetrieben“.

Zu den bekanntesten Booten zählt U 2540, das am Morgen des 5. Mai 1945 zwischen dem bei „Kalkgrund“ stationierten Feuerschiff „Flensburg“ und der Birk versenkt wurde. Im Juni 1957 wurde es gehoben und 1960 als „Wilhelm Bauer“ wieder in Dienst gestellt. Heute ist es als Museumsboot beim Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven zu besichtigen.



U-Boot Typ XXI in der Geltinger Bucht (1945)



*Hebung U 2540 in der Nähe des Feuerschiffs „Flensburg“ (1957),
dann U „Wilhelm Bauer“ (1960) – Schiffahrtsmuseum Bremerhaven (1984)*



*Gepäck und Lebensmittel werden von den U-Booten an Land gebracht und sofort abtransportiert
(rechts: „Tanga“ – links: „Carl Peters“)*



Die Waffen und Munition wurden eingesammelt und mit einem Pferdefuhrwerk nach Glücksburg gebracht. Im „Eisbärmantel“ KptLt Grau, Kmdt. U 3015



*Auch im „Standquartier“ auf Habernis geht der „Papier-Krieg“ weiter.
(Mitte: KptLt O. Grau als dienstältester Offizier)
(Fotos: W. Schöppe)*

Über die Selbstversenkung der U-Boote nach dem Codewort „REGENBOGEN“ berichtete Walter Schöppe am Beispiel des Bootes U 3015 „Eisbär“ unter Kapitänleutnant Peter Ottmar Grau in der Chronik des Kirchspiels Steinberg¹⁵ und ausführlicher im Jahrbuch des Heimatvereins der Landschaft Angeln¹⁶:

Am 5. Mai 1945, morgens um 4.55 Uhr, wird das Stichwort „Regenbogen“ ausgelöst. Keiner weiß heute, wer es gegeben hat, keiner weiß, wie es zu den Kommandanten gelangte; denn es durfte damals nicht mehr verschlüsselt gesendet werden. Alle 52 U-Boote gehen verloren. U 3015 ist ein modernes U-Boot vom Typ XXI. Das Boot war auf der Deschimag AG-Weser in Bremen gebaut worden. Am 27. Okt. 1944 läuft das Boot vom Stapel und wird am 17. Dez. 1944 in Dienst gestellt. Zunächst kommt das Boot zur Ausbildung der Besatzung zur 4. U-Flottille nach Stettin, am 24. April 1945 zur 5. U-Flottille in Kiel. Das Boot ist voll ausgerüstet, soll aber vor Beginn der Feindfahrt noch einmal nach Flensburg ins Dock. Doch das Dock ist besetzt, und der Kommandant läuft mit dem Boot in die Geltinger Bucht. Wegen der anhaltenden Fliegerangriffe und der im Kattegatt erfolgten hohen U-Boot-Verluste liegen wir bei Tage unter Wasser. Beim Auftauchen am Abend und in der Nacht kommen wiederholt frontreife U-Boote längsseits. Sie wollen unbedingt noch in Norwegen zum Einsatz kommen und bitten um Treibstoff für die Feindfahrt...

Am Abend des 4. Mai hält Peter Grau auf U 3015 die letzte Musterung ab: „Kameraden, wie ihr selber gemerkt habt, steht uns das Wasser nicht nur bis zum Hals, sondern darüber hinaus. Wir warten auf einen Befehl REGENBOGEN, sobald uns dieser Befehl erreicht, wird das Boot gesprengt.“ Ein Vorkommando soll die Lage an Land erkunden. An Bord des Schlauchbootes befindet sich auch der Bordarzt, Oberstabsarzt Dr. med. Klaus Träger, der die Landschaft kennt (heute in Gelting wohnhaft). Den Tag über haben wir Sonnenschein gehabt, ein wenig Wind, und „weiße Bäckerjungen“ stehen auf der Geltinger Bucht. Etwas voraus ist ein U-Boot auf unreinen Grund gelaufen, es ist U 1168 (Typ VII C), einst in Danzig gebaut. Das Boot war am 4. Mai 1945 nahe Holnis auf Grund geraten, wurde abgeschleppt und lief in der Geltinger Bucht erneut auf Grund. Weil es nicht mehr frei geschleppt werden konnte, wurde es gesprengt (s. S. 40). Die Männer im Schlauchboot erreichen beim Zollhaus die Küste von Habernis. Sie gehen den kurzen Weg hinauf zur Huk und erreichen dort ein kleines Haus. Frau Elsa Paulsen und ihre Schwägerin, Frau Dina Paulsen, öffnen die Tür. Sie können mit Sicherheit sagen, dass die Engländer vor den Toren Kiels stehen. Sie hatten mit den Nationalsozialisten nichts im Sinn gehabt und hörten den Feindsender, was bei Todesstrafe verboten war. Der Trupp verständigte mit der Signalpistole die U-Boote. Drei rote Sterne waren von der Huk geschossen, leuchtend stehen sie in der Nacht. Auf den Booten beginnt das große Ausräumen, Material und Proviant werden an Land gebracht. Schnell wird mit Pferdefuhrwerken alles weggefahren und über das ganze Dorf verteilt. Die Besatzung erhält in einer neuen Scheune auf Habernis ihr Quartier. Die alte Scheune war erst kurze Zeit vorher durch Notabwürfe britischer Bomber vernichtet worden. In der Waschküche wird im großen Kessel der Eintopf gekocht, man sieht vor lauter Fleisch keine Suppe mehr. In der guten Stube lagern die besseren Sachen: Kaffee, Schokolade und Rauchwaren. Natürlich bekommen die Dorfbewohner von den Sachen ab, es ist wie Weihnachten! In der Nacht schläft alles auf einem Heuboden, eingekuschelt in Stroh, den Schlaf des Gerechten! Endlich ist dieser mörderische Krieg zu Ende! Bei Sonnenaufgang hören die Männer im Halbschlaf Detonationen. Es ist der 5. Mai 1945, 4 Uhr 55 Minuten. Die Boote in der Geltinger Bucht werden zerrissen und versinken...

Für die Besatzungen der U-Boote kam bald der Abschied von den Quartiergebern. Auf der Koppel hinter dem Haus von Jacob Henningsen, Norgaardholz, fand noch eine Musterung mehrerer Besatzungen statt, dann zogen die Soldaten singend durch das Dorf zum Strand. Auf

¹⁵ Chronik des Kirchspiels Steinberg, Band I, Husum 1986, S. 123

¹⁶ Jahrbuch des Heimatvereins der Landschaft Angeln 1988, S. 181



Abmarsch über die Norgaardholzer Brücke zu den Schnellbooten

der einzigen fertig gestellten Planke der Brücke gingen sie im Gänsemarsch zum Schwimmponton und von dort auf die Schnellboote, die sie nach Flensburg in die Gefangenschaft bringen sollten.

Die Norgaardholzer Brücke, die etwa 100 m lang war und aus 50 cm dicken, tief in den Boden eingerammten Eichenpfählen bestand, war nach 1940 als Teil einer Ausweichanlage der Torpedoversuchsanstalt Eckernförde als Anlagebrücke mit einem Schwimmponton errichtet worden. Von den geplanten Kasernenunterkünften und Wirtschaftsgebäuden war nur der Grund gelegt worden, auf denen heute die „Seebadeanstalt Norgaardholz“ steht. Die Brücke wurde nach dem Krieg von der Bevölkerung Stück für Stück abgebaut und als Brennholz verheizt.

Von der Landung der U-Boote im Mai 1945 blieben mehrere Marinesoldaten hier „hängen“, so die Brüder Emil und Walter Bialluch (Habernis), Heinz Großer (Steinbergkirche), Wolfgang Heibges (Glücksburg), Walter Schöppe (Bredegatt) und Dr. Klaus Träger (Gelting).

Über die Anzahl der selbstversenkten U-Boote gibt es unterschiedliche Angaben, ebenso über die genauen Positionen in der Geltinger Bucht. Diese seien damals, wie Walter Schöppe meinte, aus „Verschleierungsgründen“ nirgends festgehalten worden. Im „Flensburger Tageblatt“ vom 20. März 1952 heißt es, die Positionen der noch in der Geltinger Bucht liegenden U-Boot-Wracks seien „vor einiger Zeit“ von der „Nordlicht“ festgestellt worden. Derlei Aufzeichnungen konnten aber bisher nicht ausfindig gemacht werden.

Gerd Enders, damals Maschinen-Maat auf U 3015 „Eisbär“ listet folgende 51 Boote auf:¹⁷

14 Boote des Typs VII C (Standardboote)	1 Boot des Typs IX C
1 Boot des Typs VII B	21 Boote des Typs XXIII
1 Boot des Typs WK 202	(neue Küsten-U-Boote)
1 Boot des Typs XVII A	10 Boote des Typs XXI
1 Boot des Typs IX A	(neue 1600-to-Kampfboote)
1 Boot des Typs X B	

Nach einer Aufstellung von Walter Schöppe wurden folgende U-Boote, die – wenn nicht anders angegeben – auf der Position 54° 45' Nord – 09° 50' Ost (Marineplanquadrat AO 7445) lagen, am 5. Mai 1945 von den Besatzungen versenkt wurden¹⁸:

Boot	Kommandant	Typ	Hinweise
U 349	OLtzS Dähne	VII C	1 Toter (s. S. 28), Boot gehoben
U 370	OLtzS Nielsen	VII C	Boot gehoben
U 721	OLtzS Ludwig Fabricius	VII C	Boot gehoben
U 750	OLtzS Grawert	VII C	Das Boot war als S 9 für Italien gebaut worden und wurde 1939 von der Kriegsmarine als Schulboot übernommen, Boot gehoben
U 794	OLtzS Philipp Becker	XVII A	Walter-U-Boot, gehoben
U 999	OLtzS Wolfgang Heibges	VII C	Boot gehoben – siehe: U 999 auf Kurs Regenbogen, s. S. 35
U 1025	OLtzS Pick	VII C	Das Boot wurde zum Fertigbau am 19.9.1944 von Blohm & Voss an die Flensb. Schiffbau-Gesellsch. übergeben, Boot gehoben
U 1056	OLtzS Gustav Schröder (?)	VII C	Unsicher, denn OLtzS Schröder war Kdt von U 2367, das er vor Schleimünde versenkt hat
U 1101	OLtzS Rolf Dübeler	VII C / 41	Boot gehoben
U 1132	OLtzS Walter Koch	VII C / 41	Boot gehoben
U 1162	KptLt Ketels	VII C / 41	Das Boot war für Italien als S 10 gebaut worden und im Sept. 1939 von der Kriegsmarine übernommen, Boot gehoben
U 1168	KptLt Umlauf	VII C	gesprengt – s. S. 31, 40
U 1204	OLtzS Jestel	VII C / 41	Boot gehoben
U 1207	OLtzS Kurt Lindemann	VII C / 41	Boot gehoben
U 1303	OLtzS Herglotz	VII C / 41	Boot gehoben
U 2339	OLtzS Woermann	XXIII	Boot gehoben
U 2343	KptLt Gaude	XXIII	Boot gehoben
U 2347	OLtzS Ulbing	XXIII	Boot gehoben
U 2349	OLtzS Hans-Georg Müller	XXIII	Boot gehoben
U 2357	OLtzS Erwin Heinrich	XXIII	Boot gehoben
U 2360	OLtzS Schrobach	XXIII	Boot gehoben
U 2362	OLtzS Czekowski	XXIII	Boot gehoben

¹⁷ Gerd Enders: Unter der Huk von Habernis. Geltinger Bucht – Kriegsende, Selbstversenkung von U 3015 und mein Weg in eine ungewissen Zukunft (Vervielfältigung), Landsberg 2000

¹⁸ Berichtigte Aufstellung von Walter Schöppe zur „Chronik des Kirchspiels Steinberg“, Band I S. 44f.

U 2364	KptLt Gerhard Remus	XXIII	Boot gehoben
U 2366	OLtzS Jäckel	XXIII	Boot gehoben
U 2368	OLtzS Ufermann	XXIII	Boot gehoben
U 2369	OLtzS Hans Walther Pahl	XXIII	Boot gehoben
U 2507	KptLt Paul Siegmann	XXI	Boot gehoben
U 2517	OLtzS Hermann Hansen	XXI	Boot gehoben
U 2522	KptLt Queck	XXI	Boot gehoben
U 2525	KptLt Paul-Friedrich Otto	XXI	Boot gehoben
U 2541	KptLt Wahlen	XXI	Boot gehoben
U 3015	KptLt Peter-Ottmar Grau	XXI	„U-Eisbär“, Boot gehoben
U 3022	KptLt Paul Weber	XXI	Boot gehoben
U 3034	OLtzS Prehn	XXI	Boot gehoben
U 3044	KptLt von Lehsten	XXI	Boot gehoben
U 3505	OLtzS Horst Willner	XXI	Boot gilt als durch Luftangriff der US-Air-Force vom 3.4.45 auf Kiel vernichtet, wurde aber am 5.5.1945 in der Geltinger Bucht versenkt, Boot gehoben
U 3510	OLtzS Schwirley	XXI	Boot gehoben
U 4702	OLtzS Seeliger		querab Steinberghaff versenkt, Boot gehoben
U 4707	OLtzS Leder	XXIII	Boot gehoben
U 4710	OLtzS L.-Ferd. Friedeburg	XXIII	Boot gehoben

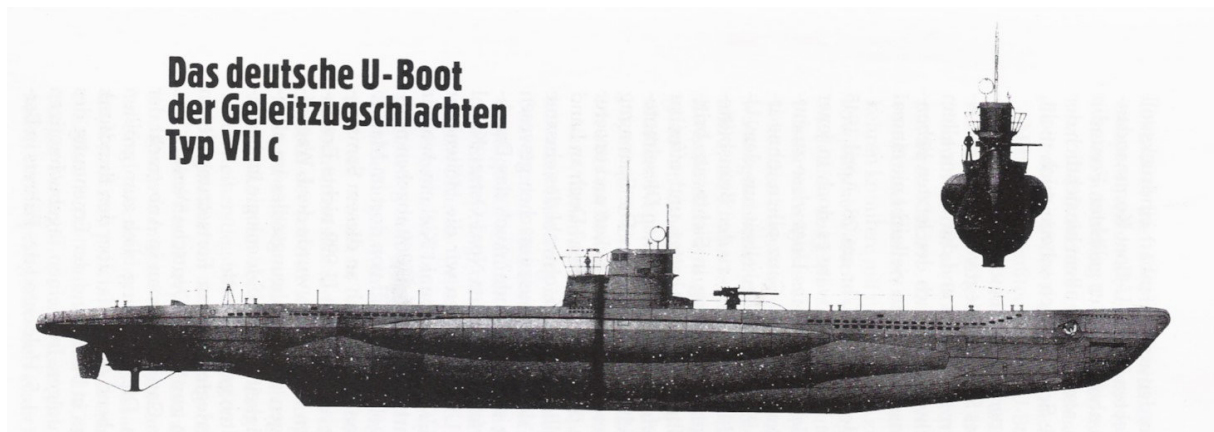


Die bei „Google Earth“ eingetragenen Positionen mit nur 18 Fundstellen sind vermutlich frei erfunden.

U 999 auf „Kurs Regenbogen“

U 999	Typ VII C
Entwicklung:	über VII A / VII B – Mittleres Hochseeboot, Einhüllentyp – größere Reichweite
Bauserie:	U 951 – U 1032
Größe:	769 / 871 / 1070 m ³
Bauwerft:	Blohm & Voß Hamburg
Stapellauf:	17. September 1943
Indienststellung:	21. Oktober 1943
Unterstellungen:	5. U-Fltl (Okt. 1943 - Mai 1944) 6. UFltl (Juni 1944) 24. UFltl (Juli 1944 - Februar 1945) 31. UFltl (März 1945 - Mai 1945)
Kommandanten:	OLtzS Hermann Hansen (Okt. 1943 - Juli 1944) OLtzS Wilhelm Peters (Juli 1944 - Nov. 1944) OLtzS Wolfgang Heibges (Nov. 1944 - Mai 1945)

(Walter Schöppe)



Wolfgang Heibes, Regierungsdirektor an der Marineschule Mürwik und Fregattenkapitän der Reserve (1922-2005), schilderte in seinem Beitrag „U 999 auf Kurs Regenbogen“ eindringlich den Weg seines U-Bootes von den Einsätzen in der Deutschen Bucht, in Memeln und in Gotenhafen über Hamburg und Kiel bis in die Geltinger Bucht.¹⁹ Hier einige Auszüge aus seinem Bericht:

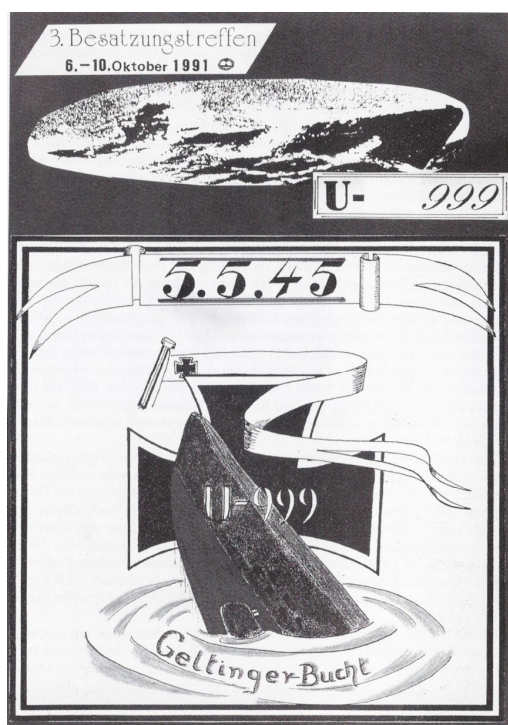
Die letzte Fahrt begann für U 999 am 28. April 1945 in Hamburg. (...) Beim Auslaufen zu nächstlicher Stunde um 3.30 Uhr (...) fehlte kein einziger Mann der Besatzung, wäre es doch in jener Zeit ein leichtes gewesen, sich dieser letzten Fahrt ins Ungewisse zu entziehen und irgendwo in Hamburg unterzutauchen. Ganz allein, ohne irgendeinen Geleitschutz, schlich sich U 999 in der Dunkelheit aus dem U-Boot-Bunker und dem Hafenbecken und lief elbabwärts zu den



¹⁹ Regenbogen über der Geltinger Bucht, Sonderband 4 zur Chronik des Kirchspiels Steinberg, S. 32; Jahrbuch Angeln 1995 S. 36

Brunsbütteler Schleusen. (...) Gegen 16 Uhr erreichten wir die Holtenauer Schleusen und liefen wenig später im U-Boot-Stützpunkt Kiel ein... Wir (...) bekamen in der Frühe des 3. Mai den Befehl, sofort nach Flensburg auszulaufen, weil Kiel um 10 Uhr den Engländern übergeben werden sollte. (...) Um 10 Uhr legten wir in Kiel ab und liefen bei ruhiger See und klarer Sicht mit hoher Fahrt nach Norden, begleitet von den ständig über und um uns kreisenden englischen Fliegern, die uns zwar immer wieder anfliegen, aus unerklärlichen Gründen uns aber nicht angriffen. (...) Mit großer Erleichterung konnte ich U 999 in Flensburg bei der 33. U-Flottille melden, erhielt aber dort den Befehl, sofort in die Geltinger Bucht zu laufen und dort auf die Auslösung des mitgegebenen Befehls „Regenbogen“ zu warten, der die von der Seekriegsleitung beabsichtigten Schiffsversenkungen vorsah. Also machten wir uns auf den Weg zurück zur erst kurz zuvor passierten Geltinger Bucht und warfen in Strandnähe Anker... Der ganze nächste Tag (4. Mai) war mit dem Anlandbringen von großen Teilen der beweglichen Bordausrüstung und der eigenen Habseligkeiten ausgefüllt. Hin und wieder jagten englische Flugzeuge über die Schiffsansammlung, kümmerten sich aber nicht um die Aktivitäten der U-Boot-Besatzungen...

Ich gab Befehl, die letzten Vorbereitungen zur Durchführung der Selbstversenkung zu treffen... Ich sah ... wie unser verlassenes Boot seinen Bug steil aufrichtete und mit lautem Getöse, hervorgerufen von der durch das eindringende Wasser aus dem Bootsinneren herausgepressten Luft, in die Tiefe sank... Ich bin später oft gefragt worden: „Was haben Sie damals als ein so junger U-Boot-Kommandant empfunden, als Sie den Befehl zur Selbstversenkung Ihres Bootes geben mussten?“ ... Eines kann ich in aller Deutlichkeit sagen: „Befreit“ – von was auch immer – habe ich mich damals nicht gefühlt! Eine gewisse Genugtuung empfand ich wie alle anderen Kommandanten darüber, dass es uns durch die Selbstversenkung erspart geblieben ist, unsere Boote dem siegreichen Gegner übergeben zu müssen... Natürlich waren wir alle heilfroh, dass mit dem Inkrafttreten der Teilkapitulation am 5. Mai 1945 um 8 Uhr die Kampfhandlungen in den festgelegten Räumen beendet waren und für uns die Gefahr, noch ganz zum Schluss durch Fliegerangriff oder Minentreffer den Tod zu finden, vorbei war. Welches unwahrscheinliche Glück „wir U-Boot-Fahrer von der Geltinger Bucht“ gehabt hatten, wurde uns erst viel später bewusst, als wir vom tragischen Schicksal jener U-Boote erfuhren, die noch nach dem 5. Mai durch Feindeinwirkung versenkt wurden...



Zeichnung: Gerhard Swterak, ehem. Funkmaat

Die Bergung der U-Boote

Die U-Boote wurden in den folgenden Nachkriegsjahren gehoben und verschrottet. Mindestens ein Boot konnte jedoch nicht gehoben werden, weil es schon zu stark versandet war und man keine Trossen mehr unter das Boot bekam. So liegt es wohl heute noch auf dem Grund der Geltinger Bucht. Der damals etwa 10jährige Hans Niko Diederichsen erinnert sich:

1948 begann die große Hebungsaktion, die bis 1952/53 dauerte. In der ersten Zeit war der „Lange Heinrich“ daran beteiligt, Deutschlands größter Schwimmkran, der ausgefahren 144 m hoch war und bis zu 1000 Tonnen heben konnte. Die kleineren U-Boote nahm er wie Spielzeug an den Haken und setzte sie im Flensburger Freihafen an Land. Auch ein viermotoriges Bombenflugzeug, das im Krieg von der Flugabwehr in Falshöft angeschossen worden war, zog er aus der Geltinger Bucht. Dann musste der „Lange Heinrich“ als Kriegsbeute an Frankreich abgeliefert werden. Bei der Übergabefahrt ist er aber im Kattegatt bei einem schweren Oststurm gekentert und versunken. Dann kam die Fa. Beckedorf aus Hamburg mit zwei kleineren Schwimmkränen von je 300 Tonnen Tragfähigkeit zum Einsatz, sowie eine mir nicht bekannte Bergungsfirma mit den beiden Hebeschiffen „Energie“ und „Ausdauer“. Die größeren U-Boote, der Zerstörer vor Habernis und die Versorgungsschiffe mussten mehrfach gesprengt werden, um die Teile heben zu können.

In Norgaardholz vor der heutigen Badeanstalt war ein Schnellboot rückwärts auf den Strand gefahren, und rechts von der Brücke in Norgaardholz lagen zwei Minensuchgeräte, das waren etwa 20-30 m lange Pontons. Vor dem heutigen Strandcafé in Habernis lag ein V-Boot auf dem Strand, und vor der Huk war „U 1168“ auf Grund gelaufen und gesprengt worden. Das Schnellboot wurde von Tag zu Tag mehr abgewrackt, sogar ganze Bordwände wurden herausgesägt und als Brennmaterial verheizt. Zuletzt lag nur noch das Gerippe mit den drei Maschinen am Strand, der Rest wurde später abgefahren und verschrottet. Dem V-Boot vor Habernis erging es ähnlich. Das U-Boot vor Habernis wurde, meine ich, 1948 oder 1949 von den beiden Hebeschiffen in die Seile genommen und nach Flensburg gebracht.



S-Boot vor Norgaardholz (Foto: Schöppe)



V-Boot vor Habernis (Foto: Schöppe)

Das „Flensburger Tageblatt“ berichtete am 20. März 1952:

Endspurt in der Geltinger Bucht

-s- Die restlichen U-Boote auf dem Grund der Geltinger Bucht sollen nun endgültig verschwinden. Ein Hamburger Taucher- und Bergungsbetrieb hat mit der „Northern Disposial Group“ in Hamburg einen Kontrakt unterzeichnet, demzufolge sich die Firma zur restlosen Entfernung der U-Boot-Wracks verpflichtet. Zur Durchführung der Arbeiten beabsichtigt das Bergungsunternehmen einen ihm gehörenden 250-Tonnen-Bock-Kran nach Flensburg zu überführen. Dieser Schwimmkran ähnelt dem zur Zeit in Flensburg tätigen Schwimmkran im Freihafenbecken, ist aber größer. Mit Spezialspülgeräten sollen die versandeten Wracks freigespült und dann von dem Kran gehoben werden.

Man rechnet damit, dass sich die Bergungsarbeiten schwierig gestalten werden, weil die seit 7 Jahren auf dem Meeresgrund liegenden Wracks hoch mit Sand und Schlick bedeckt sind. Da es bisher nicht möglich war, in Flensburg einen geeigneten Platz zum Anlanden der gehobenen Wracks zu finden, will die Bergungsfirma schwimmende Pontons verwenden. Auf diese Pontons werden die Wrackteile gehoben und dort gleich hochhofenfertig zerschnitten. Küstenmotorschiffe werden dann den Schrott nach Hamburg bringen.

Die Positionen der noch in der Geltinger Bucht liegenden U-Boot-Wracks sind vor einiger Zeit von der „Nordlicht“ festgestellt worden. Die Hamburger Bergungsfirma schätzt, etwa 6000 Tonnen Schrott zu bergen.

Dazu hatte der Taucher- und Bergungsbetrieb „Beckedorf Gebr.“ ein kleines Grundstück neben dem ehemaligen Marinegelände (der heutigen Seebadeanstalt) zur Errichtung einer Baracke als „Stützpunkt“ angemietet. Bereits bis zum Sommer 1952 hatte der Bergungskran „John Beckedorf“ sieben U-Boot-Wracks geborgen. Einer der Helfer an Bord der Bergungsschiffe war Karl-Heinz Lietzow, der heute (1995) 78jährig als Fischer in Norgaardholz lebt. Er erinnert sich:

Die Bergung war ein raues Geschäft. Nachdem die versenkten Schiffe von Tauchern geortet worden waren, mussten die Seile durch den Meeresboden, in den sich die Schiffskörper festgesogen hatten, gespült werden, um sie an den Haken zu bekommen. Waren sie glücklich geliftet, wurden sie zunächst in Strandnähe auf Grund gesetzt, um den Schlick herauszuspülen. Anschließend kamen die Wracks zur Verschrottung in den Flensburger Hafen.

Karl Heinz Lietzow war später in der Kieler Bucht dabei, als große Flüchtlingsdampfer mit Hunderten von Leichen gehoben wurden. Dies ist für ihn eine besonders grauenvolle Erinnerung an den Wahnsinn des Krieges.



*1952/53: Bergung der
U-Boote*

*Bergungsarbeiten vor
Steinberghaff
(Foto: Reinholz)*



*Karl-Heinz Lietzow auf
einem gehobenen U-Boot.
Auf dem Bergungsschiff
(Mitte) Bergungsleiter
Anton Preller
(Foto: Unbekannt)*

*Die Boote werden nach
Flensburg geschleppt und
dort verschrottet (unten)*



(Foto: Reinholz)



(Foto: Unbekannt)

Bergung weiterer Überwasserschiffe

Weniger spektakulär verlief die Bergung weiterer kleinerer Überwasserschiffe, die ebenfalls in der Geltinger Bucht versenkt worden waren.

R. Seifert schrieb 1985 in einem Beitrag für den Querner „Gemeindespiegel“:

Anfang Mai 1945 – das Kriegsende stand bevor. Wir, die Besatzung des Kriegsschiffes TF 19, gingen in Habernis an Land. In den letzten Strahlen der Sonne, die sich am Horizont senkte, versank unser Schiff in den Fluten der Flensburger Förde... Seelisch deprimiert, ohne jegliche Zukunftsvorstellungen standen wir jungen Menschen mit unserer persönlichen Habe am Strand. 23 Jahre war ich damals, in einem Alter, wo man in normalen Zeiten Hoffnungen und Vorstellungen für's Leben hat. Wir hatten sie nicht mehr...

„TF 19“ war ein kleineres Torpedofangboot, das unter dem Kommando von Walter Schick die „Wilhelm Gustloff“ auf ihrer letzten Fahrt am 31. Januar 1945 begleitet hat und sieben von 1252 Überlebenden der Schiffkatastrophe retten konnte. Für über 9000 Menschen kam jede Hilfe zu spät.

Eine Halbflottille Torpedofangboote der 26. U-Boot-Schulflottille in Pillau lag im Mai 1945 in der Geltinger Bucht. Diese beteiligten sich auch an der Versenkung der U-Boote, wie Hermann Schlüter in einem Brief vom 5. Juli 1996 an den Verfasser dieses Beitrages schilderte:

... ein U-Boot hatte sich in zu flachem Wasser versenkt (siehe S. 31). Unser Boot erhielt den Auftrag, durch Werfen von Wasserbomben die Zerstörung zu vollenden. (...) Die Sache war nicht so angenehm. In flachem Wasser konnte die Druckwelle der Detonation nicht in die Tiefe gehen, sondern musste zur Seite ausweichen. Das brachte unser Boot selbst in Gefahr. (...) Das Boot lief mit höchster Fahrstufe an dem versenkten U-Boot vorbei und warf seine Wasserbomben, ohne selbst Schaden zu erleiden. Die Halbflottille wurde nach Mürwik verlegt, wo die Fahrzeuge bei der Munitionsexplosion zerstört wurden und die letzten Toten zu beklagen waren. Einen Toten gab es noch vorher: In Mürwik hielten die Engländer die deutsche Militärgerichtsbarkeit aufrecht. Ein Matrose unserer Besatzung wurde ihr wegen Befehlsverweigerung überstellt, zum Tode verurteilt und erschossen. (...)



Zerstörte Torpedo-Fangboote in Flensburg-Kielseng



*Hebung von Wracks aus der Geltinger Bucht
(Fotos: Schöppe (links), Reinholz (rechts))*

Ferner war das Wrack der „Krückau“, das aus dem Hamburger Hafen geborgen worden war, im Jahre 1950 in der Geltinger Bucht versenkt worden, um – belastet mit Sand und Schlick – bei der Bergung der „Carl Peters“ als Anker für das Hebeschiff „Griep“ zu dienen. Später wurde das Wrack erneut gehoben und diente zur Aufnahme aller vom Wrack der „CP“ entfernten Teile.

Kurlandkämpfer

Unter dem 10. Mai 1945 – dem Himmelfahrtstag – notierte Johannes Schockert in der Norgaardholzer Schulchronik:

Kurlandkämpfer werden an Land gesetzt.

Wieder einmal erlebten wir ein unvergessliches Bild. Am Morgen des 10. Mai erschienen Schnellboote, die eine Division Kurlandkämpfer geholt hatten und sofort daran gingen, die vielen tapferen Soldaten an Land zu setzen. Ein Leben herrschte am Strand, wie wir es noch nie gesehen hatten. Mit frohen Gesichtern begrüßten unsere tapferen Kämpfer den Heimatboden. Von einer beginnenden Auflösung der Front war nichts zu merken, nur den einen sehnlichsten Wunsch hatten sie alle: den Lieben daheim eine kleine Nachricht zu geben. Wir konnten wohl die Grüße annehmen, aber sie erreichten nicht das Ziel. Am Nachmittag zogen alle Kurlandkämpfer im geschlossenen Verband nach Kappeln. Ein wunderbares Erleben ereignete sich beim Abmarsch der Kurlandkämpfer. Eine Mutter aus Ostpreußen stand mit anderen Frauen am Wegrand, als die Truppen vorbeizogen. Plötzlich schrie sie laut auf. Sie hatte ihren Sohn erkannt, von dem sie seit Januar nichts gehört hatte. Der Hauptmann gab dem Jungen sofort Urlaub bis zur Entlassung.

Dazu heißt es im Jahrbuch 1963 des Heimatvereins der Landschaft Angeln in einem Beitrag von Heinrich Guthmann über „Ostangeln in den letzten Tagen“ u. a.:

Schleswig-Holstein war nicht nur Auffang-Gebiet für die Flüchtlinge aus den nordost-deutschen Provinzen, sondern auch für zahlreiche Heeres- und Flottenverbände, die sich nach hier absetzten. Dies tat auch die 14. Panzer-Division, die uns gegenüber auf der anderen Seite der Ostsee im kurländischen Brückenkopf gekämpft hatte. Auf Schnellbooten wurde sie um den 10. Mai herum von dort nach Angeln verlegt. Sie landete in der Geltinger Bucht und nahm fortschreitend bis in die Gegend von Wittkiel an der alten Straße Flensburg-Kappeln Quartier... Es waren meist jüngere Offiziere, die schwer erschüttert waren über das, was sie hier nun erlebten. Schon bei der Ansprache nach der Landung in der Geltinger Bucht hatte [ihr letzter Kommandeur, Oberst] Graesser gesagt, Disziplin und Ordnung sollten weiterhin aufrechterhalten bleiben, damit es in Angeln nicht zu Plünderungen käme und Wehrmachtsgut nicht gestohlen würde... Dereinst war diese Division bei Stalingrad aufgerieben, dann aber neu aufgestellt worden. Sie galt als „Feuerwehr-Division“, die überall eingesetzt wurde, wo die Lage brenzlich war, und ihre Männer waren harte Kämpfer. Viele von ihnen waren, als schon alles zu Ende war, in Angeln trotzdem des Glaubens, der Krieg ginge weiter, und sie bezögen auf dieser schleswig-holsteinischen Halbinsel nur vorübergehend Wartestellung, um dann erneut gegen die Russen eingesetzt zu werden. Das waren jene Tage, in denen nicht nur Männer der politischen und militärischen Führungsschicht, sondern auch weite Teile der Bevölkerung dies tatsächlich hofften. Die „Kurländer“ waren zudem als Angehörige von Fronteinheiten, die jahrelang ununterbrochen bis zum bitteren Ende im härtesten Einsatz gestanden hatten, in eine für sie nicht leicht zu begreifende Lage geraten... Die Angelter schüttelten ihre Köpfe über die Restbestände solcher Einheiten, die sich bis zu ihnen durchgeschlagen hatten, dann nichts taten, sondern „immer nur herumlagen“, sich aus eigenen, sehr reichen Mitteln beköstigten und sehr viel tranken. Typische Untergangs- und Verfalls-Stimmung jener Tage!

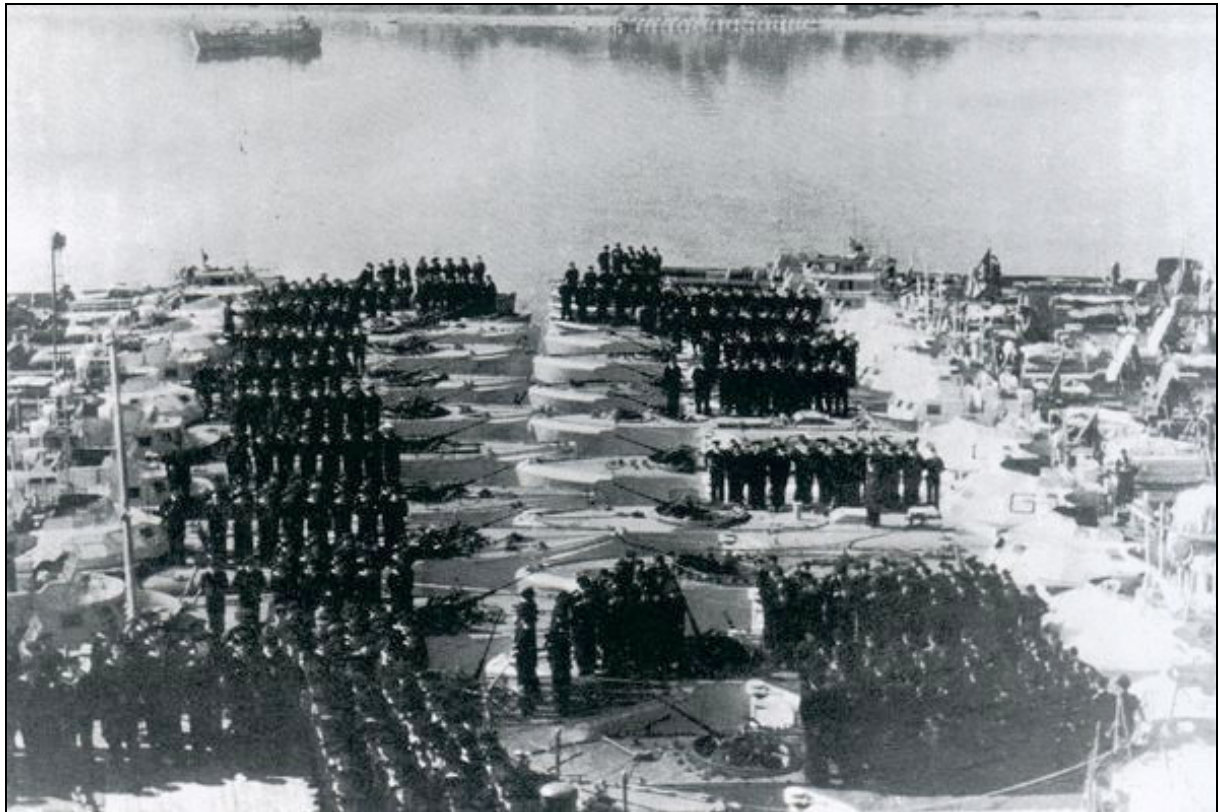
Soldaten dieser 14. Panzer-Division waren später an der Erschießung zweier Wehrmachtsangehöriger beteiligt, die nach der Kapitulation im Mai 1945 und ohne kriegsgerichtliche Verfahren hingerichtet und auf dem Toestruper Friedhof begraben wurden.

Letzte Musterung der „Kurlandflottillen“

Am 10. Mai erließ der Chef des Stabes des „Führers der Schnellboote“, Fregattenkapitän Herbert-Max Schultz, einen „Befehl für die feierliche letzte Flaggenparade der Kurlandflottillen“ am 11. Mai 1945. Zum letzten Mal traten die Besatzungen der in der Geltinger Bucht liegenden Schnellboote in „1. Garnitur blau“ zur Flaggenparade an. Der Führer der Schnellboote, Kommodore Rudolf Petersen, hielt eine Ansprache, dann wurden die Flaggen niedergeholt. Die S-Boot-Waffe war außer Dienst gestellt.

Die beiden Fotos zeigen diese Musterung, wobei strittig ist, ob diese Musterung am 8. Mai, also am Tage der Kapitulation, oder erst am 11. Mai 1945 stattfand. Auch ob diese Musterung tatsächlich – wie es im Befehl heißt – auf der „Tsingtau“ oder eher auf der „Hermann von Wissmann“ stattfand, ist nicht klar.

Führer der Schnellboote Der Chef des Stabes	an Bord, den 10.5.1945
An Chef Schnellbootslehrdivision Kommando 1. Schnellbootsflottille Kommando 5. Schnellbootsflottille Kommando 2. Schnellbootschulflottille Kommando Schnellbootsbegl.-Schiff "Tsingtau"	
Befehl für die feierliche letzte Flaggenparade der Kurlandflottillen.	
1. 11.5.45, 11.00 Uhr feierliche letzte Flaggenparade der 1.S.-Fl., 5.S.-Fl., 2.-Schulfl. und " Tsingtau ";	
2. Obige Einheiten setzen 09.00 Uhr die Kriegsflagge, Kommando - zeichen bleiben vor und nach der Flaggenparade stehen.	
3. 10.00 Uhr 1.S.-Fl., 5.S.-Fl., 2.S.-Schulfl. bei " Tsingtau " fest; 5.S.- Flottille Stbd. achtern 1 Pickchen 2.S.-Schulfl. BB " 1 " 1.S.-Flottille achteraus 1 "	
4. 10.50 Uhr Meldung an Chef des Stabes. 11.00 Uhr Kommodore an Bord " Tsingtau " Meldung zur letzten Flaggenparade.	
5. Anzug: Bestes Blauzeug, ohne Mantel, ohne Überzieher, Offiziere und Port.-Uoffz. Handschuhe, keine Waffen, nicht umgeschnallt.	
6. Lautsprecheranlage " Tsingtau " achtern auf erhöhtem Stand. Klar zur Ansprache.	
Für den Führer der Schnellboote Der Chef des Stabes Max Schultz.	

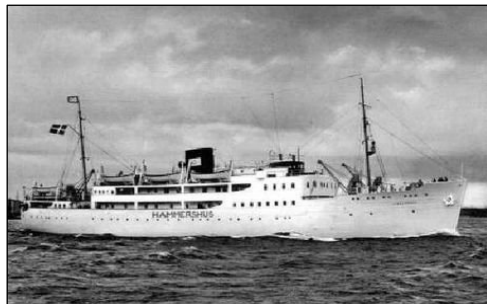


*„Feierliche letzte Flaggenparade“ der Kurlandflottillen am 11. Mai 1945
in der Geltinger Bucht – oben: Schnellboote vor Norgaardholz, unten: FDS Rudolf Petersen
(vermutl.) auf dem Schnellboots-Begleitschiff „Hermann von Wissmann“*



Schnellboots-Begleitschiffe in der Geltinger Bucht im Mai 1945

Angaben nach: www.foerderverein-museums-schnellboot.de, dort auch weitere Angaben zu den Schiffen.



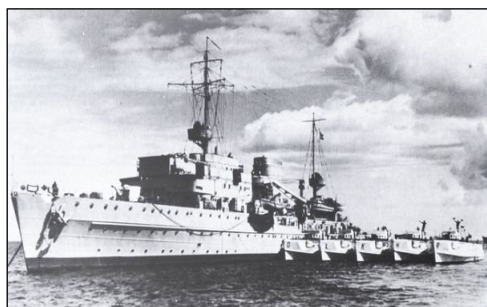
Buéa ex Hammershus

Dies ist das ehemalige dänische Passagiermotorschiff „Hammershus“. Von Mai 1944 bis Kriegsende war die Buéa als Schnellboots-Hilfsbegleitschiff der Kriegsmarine eingesetzt. Nach Kriegsende fuhr sie wieder unter dänischer Flagge als Fährschiff und ab 1964 als U-Boot-Tender „Hendrik Gerner“ (A542). Auf diesem Schiff wurden die „Geltinger Todesurteile“ vollstreckt (siehe S. 53).



Carl Peters

Am 6.1.1940 für die 1. S-Flottille in Dienst gestellt. Nahm an der Besetzung Norwegens teil. 1942 kam die „CP“ zunächst zur 6., dann zur 8. S-Flottille, bis sie am 1.9.43 der Schnellboots-Schulflottille zugeteilt wurde. Im Juni 1944 kam sie zur neu aufgestellten 3. Schnellboots-Schulflottille. Nach einem Minentreffer in der Geltinger Bucht sank die „CP“ am 14.5.45. (siehe S. 46).



Hermann von Wissmann

Im Mai 1940 wurde das unfertige Schiff auf einer Werft in Antwerpen beschlagnahmt. Wegen Kupfermangels konnte das Schiff erst 1942/43 fertig gestellt werden und wurde am 16.12.1943 als Begleitschiff für die 5. S-Flottille in Dienst gestellt. Sehr wahrscheinlich fand auf diesem Schiff am 11. Mai 1945 die letzte Musterung des „Führers der Schnellboote“ (FdS) statt (siehe S. 43).



Tanga

Eigentlich für die chinesische Marine gebaut, wurde die „Tanga“ 1938 für die Kriegsmarine als Begleitschiff für die 2. S-Flottille angekauft, ab 1941 für die neu aufgestellte 6. S-Flottille. Am 15.10.41 für ein Jahr dem „Admiral Nordmeer“ als Stabsschiff unterstellt, dann Einsatz für die S-Boots-Schulflottille, ab 1943 Begleitschiff für die S-Boot-Lehrdivision, ab Jan. 1945 der neu aufgestellten 11. S-Flottille zugeteilt.



Tsingtau

Von 1934-1940 Begleitschiff der 1. S-Flottille, während der Operation „Weserübung“ der 2. S-Flottille. Dann u. a. Kadettenschulschiff, Zielschiff für die 1. Torpedobootsflottille, Stützpunkt für die S-Boote in Rotterdam, Begleitschiff der 4., 5., 6., u. 7. S-Flottille, 1942 dem „FdS“ direkt unterstellt, dann Begleitschiff der 9. S-Flottille und ab 04.44 der 2. Schnellboots-Schulflottille.

Das Schnellboots-Begleitschiff „Carl Peters“

Die Schulchronik enthält nur die folgende kurze Eintragung:

14. Mai. Das Schnellboot-Begleitschiff Carl Peters ging in die Tiefe.

Infolge des Sturms hatte sich eine Mine gelöst. Innerhalb von 7 Minuten ging das Schiff in die Tiefe. Es konnte nichts gerettet werden. Leider sind auch Menschenleben zu beklagen.

Die Schrift „Schnellbootbegleitschiff Carl Peters 1939-1945“ von Wolfgang Mätzke²⁰ enthält folgende Chronologie der Ereignisse:

Am 09.05. endeten alle Kampfhandlungen, der Krieg war zu Ende! „CP“ wurde von Sonderburg in die Geltinger Bucht verlegt.

Am 11.05. war die letzte Musterung durch den FDS, Kommodore Petersen (siehe S. 43).

Am 14.05. sollte „CP“ bei den anderen Verbänden anlegen, die Maschinen wurden klar gemacht, der Anker gelichtet, es war kein Alarmzustand gegeben. Bei der Position 54° 47' N / 09° 49' O detonierte eine Grundmine auf der Steuerbordseite und riss den Schiffsrumpf in Höhe der Steuerbordmaschine auf. Das Schiff lag nach 12 Minuten mit Steuerbordseite auf Grund, die Besatzung konnte vollzählig geborgen werden. Die Untergangsphase ist von Land aus gefilmt worden, dieser kurze Film ist in unserem Besitz.²¹ Zur Bergung von Lebensmitteln wurde die Backbordseite, welcher aus dem Wasser ragte, geöffnet. Die Taucher bargen die Vorräte und alles, was greifbar war. Die englischen Behörden verhafteten den Kommandanten und den Pumpenmeister wegen Verdachtes der Selbstversenkung, es wurde aber durch Taucher festgestellt, dass die Sprengwirkung von außen gewesen war. Das Betreten des Wracks wurde untersagt, daher musste auch das Bergen der Vorräte beendet werden. Die Besatzung wurde in der Zwischenzeit an Land untergebracht.

Bericht von Hans Seemann über den Untergang am 14.05.1945:

... Ich hatte Freiwache und mit Ob.Mt. Schönfeld den Frieden begossen, war aus meiner Kojen im Zimmermannsgatt an Deck gefallen. Das Bullauge war offen, und ich konnte den Wasserspiegel unten und oben sehen. Nix wie raus! Den Gang entlang und den Niedergang hoch zum Zwischendeck. Da war der Deckel zu und ich mit dem Kopf dagegen. Nun lag ich wieder unten vor dem seemännischen U-Raum. Dort waren alle Bullaugen offen, und das Wasser strömte voll herein. Durch den Raum bei der Schräglage musste ich schon in das Wasser. Aus dem Schott nach vorn konnte ich mich gegen das von dort in Brusthöhe kommende Wasser ziehen. Der Niedergang dort stand senkrecht, aber oben standen Kameraden, die mich hochzogen. Von dort aus ans Deck und in die Werkstatt ging es schon besser. Dort war alles durcheinander geflogen und die Zimmerlinge suchten aus der Wuling die Schwimmwesten. An dem langen Bootshaken eines S-Bootes rutschten wir dort an Deck. Später konnte der Kommandant feststellen, dass alle Mann heil von Bord gekommen sind.

²⁰ 2. Auflage 1992

²¹ Dieser kurze Film vom Untergang der „Carl Peters“ war von einem Norgaardholzer Einwohner gedreht worden. Der letzte Kommandant des Schiffes, Kapitänleutnant Reuthal, hatte bei einem Besuch in Norgaardholz den Film von einem Gast in der dortigen Gaststätte erhalten. Eine Kopie dieses Filmes befindet sich im Kirchspielarchiv Steinberg. In der Kopie legt sich das Schiff allerdings auf die verkehrte Seite!



Die „Carl Peters“ geht in die Tiefe (Foto: Struppe)



Die „CP“ liegt seitlich vor Steinberghaff (Foto: Schöppe)

Paul Sproß berichtete vom Untergang:

Der Befehl an die Schiffe in der Geltinger Bucht zu einem Sammelplatz zu verlegen, kam von der Marineleitung. Bei dem Manöver wurde die Steuerbordhauptmaschine von mir gefahren, die technische Wache war nicht voll besetzt, zwei Maate und zwei Heizer, es war nicht Seeklar, sondern nur Verholen angeordnet.

Nach dem Anlassen der Hauptmotoren und dem Einlegen der Wellenkupplung sollte es mit langsamer „Fahrt voraus“ zum Sammelplatz gehen. Eine sehr schwere Detonation erschütterte das Schiff. Dann ging alles sehr schnell. Zunächst völlige Dunkelheit, die Flurplatten flogen durch den Raum, und ich stürzte in die Bilge. Dann etwas Helligkeit durch Kurzschlüsse in der E-Anlage. Mein Ruf: „Maschinenraum verlassen“, war wohl mein letzter Kommandoruf. Jetzt in der Dunkelheit den Niedergang oder Notausstieg zu erreichen, war schon schwierig, aber nach einiger Zeit waren die Hindernisse überwunden und wir kamen an Deck. „CP“ lag schon 90° auf Schlagseite. Wir Heizer waren wohl die letzten Personen, die von den S-Booten übernommen wurden.

Der damalige Ausbildungsleiter und Stellvertreter des Flottillenchefs der 2. Ausbildungsflottille, Heinz-Friedrich Nitsche, später Lehrer in Quern, später in Eckernförde wohnhaft, erinnerte sich so:

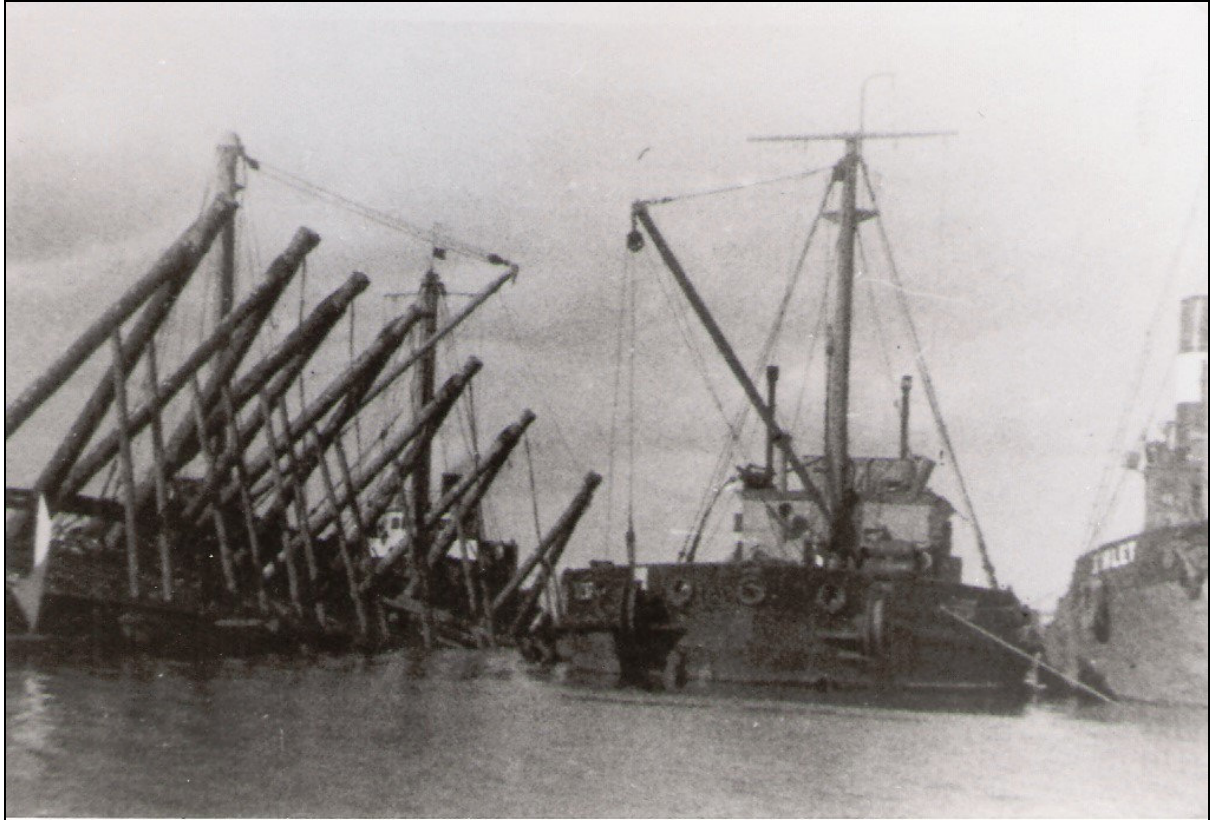
Nach der Kapitulation hatte der Kommodore der Schnellboote – FDS genannt – alle noch in der Ostsee operierenden Boote in die Geltinger Bucht beordert. Insgesamt waren etwa 30-40 Boote mit drei Begleitschiffen versammelt. Da wir in der Geltinger Bucht dem gleichen Status unterstanden wie die „Provisorische Reichsregierung“ unter Großadmiral Dönitz, hatten wir bis zu deren Verhaftung Zeit, das an Bord der Schiffe vorhandene, auch für die zivile Nutzung geeignete Material, an die Bevölkerung an der Geltinger Bucht abzugeben.

Ich erinnere mich, dass bei Norgaardholz, etwa dort, wo später die flexible Badeanstalt errichtet wurde, eine Holzbrücke stand, die wir für den Transport der Waren (Farbe, Tauwerk, Bettwäsche, Werkzeug und Werkbänke), vor allem aber Dieselöl, nutzten. Wir haben über diese Brücke eine provisorische „Pipeline“ aus Plastikschläuchen verlegt, jeweils ein Schnellboot an der Brücke anlegen lassen und von dort aus den Kraftstoff „an Land“ gepumpt, den die Landwirte der Umgebung in Jauchefässern abfuhrten. Da sich dies Manöver sehr schnell herumsprach, war einiges los in diesen Tagen.

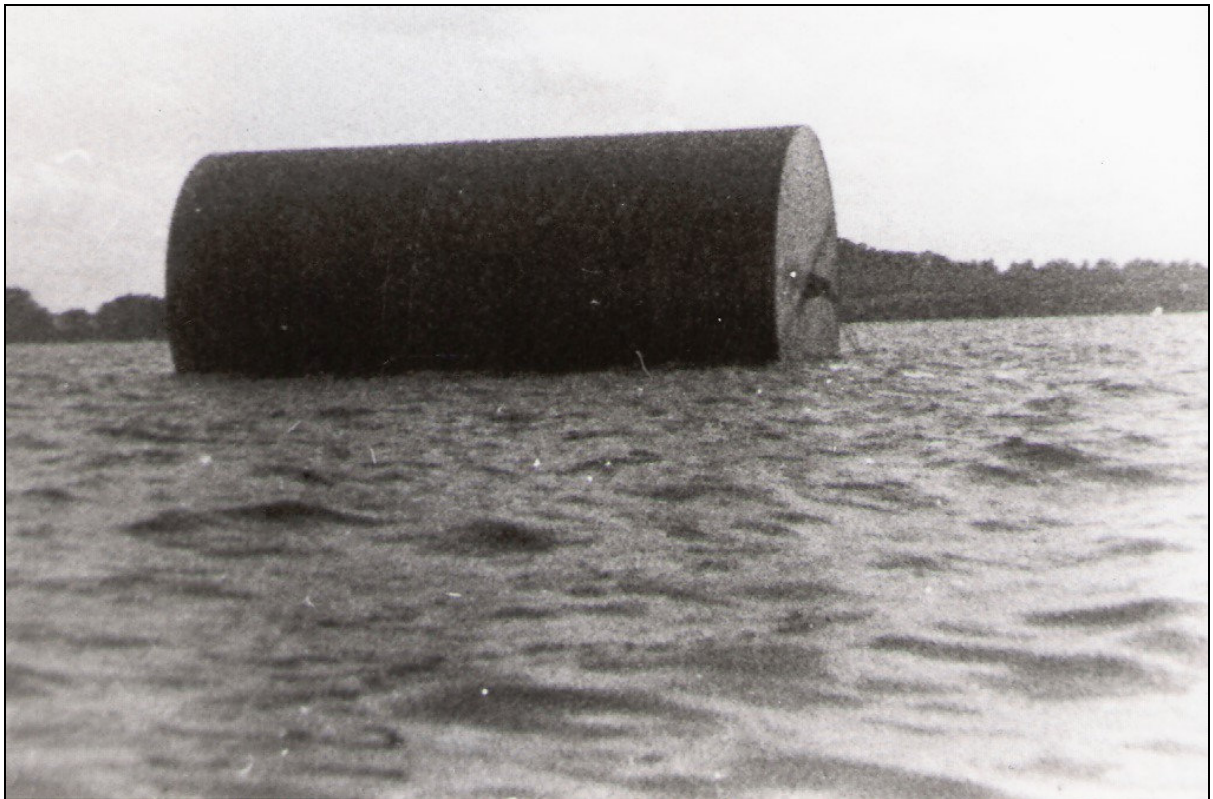
Die „Carl Peters“ ist auf eine – wahrscheinlich schon längere Zeit auf Grund liegende – Luftmine gelaufen. Ich selbst war bis kurz vor ihrem Kentern an Bord und weiß daher, dass ein „Heizer“ – so nannten wir das technische Personal – verletzt wurde. Alle übrigen Besatzungsmitglieder und das an Bord befindliche Personal der 2. Schnellbootsausbildungsflottille kamen ohne Schäden davon, weil sie von in der Nähe befindlichen Schnellbooten übernommen wurden.

An Bord der „Carl Peters“ war zum Zeitpunkt des Untergangs nur Marinepersonal, alles Soldaten. Die Gerüchte, dass KZ-Häftlinge an Bord gewesen sein sollen, sind also falsch.²² Sie mögen daher stammen, dass die „Carl Peters“ ab 12. März 1945 den Auftrag hatte, als Begleitschiff unserer Flottille, das wie wir der „Schnellbootslehrdivision“ unterstand, die Familienangehörigen aller Einheiten des „FdS“ aus dem Stützpunkt Swinemünde nach Kiel in Sicherheit zu bringen. Bei dem Beladen des Schiffes vor dem 12.3.45 haben wir, weil an Bord noch Platz war, etwa 100 Zivilisten, die gewissermaßen als „Strandgut“ auf der Pier in Swinemünde völlig erschöpft nicht weiter konnten, eingeschifft und nach Kiel gebracht.

²² Siehe dazu: Was geschah auf der Rheinfels? auf S. 23



1950: Hebung der „Carl Peters“ mit Hilfe starker Stützbalken (Foto: Diederichsen)



Luftgefüllte Pontons werden bei der Bergung eingesetzt (Foto: Diederichsen)

Das 3600 ts große Schiff war 114 m lang und hatte eine Besatzungsstärke von 225 Mann. Am 20. Februar 1939 war die „Carl Peters“ in Rostock als erster Kriegsschiff-Neubau der „Neptun-Werft“ für die deutsche Kriegsmarine nach dem Ersten Weltkrieg vom Stapel gelaufen. Benannt wurde das Schiff nach Carl Peters (1856-1918), der 1884 die Kerngebiete des späteren Deutsch-Ostafrika erwarb und 1897 aus dem Kolonialdienst entlassen wurde. *„Mit klarem politischen Blick hatte er in einer Zeit, in der Regierung und Reichstag sich in innenpolitischen und wirtschaftlichen Gegensätzen aufrieben, erkannt, dass das deutsche Volk den Blick über die See richten müsse und Kolonien brauchte, um Weltpolitik treiben zu können und an den Reichtümern der Erde teilzuhaben“*, hieß es in der Taufrede des Führers der Torpedostreitkräfte, Konteradmiral Lütjens, und weiter: *„Möge dem Schiff stets glückhafte Fahrt beschieden sein, möge es Wahrer und Känder deutscher Art und Stärke sein und möge es stets in Friedens- und Kriegszeiten bereit sein zum letzten Einsatz für Volk und Vaterland.“* Nach seiner Indienstellung nahm das Schiff an der Besetzung Norwegens („Unternehmen Weserübung“) teil und wurde gegen Ende des Krieges bei der Kurland-räumung eingesetzt. Ab 12. März hatte die „Carl Peters“ den Auftrag, die Familienangehörigen aller Einheiten des „FDS“ aus dem Stützpunkt Swinemünde nach Kiel in Sicherheit zu bringen. Beim Beladen des Schiffes wurden noch etwa 100 Zivilisten, die sich als „Strandgut“ völlig erschöpft auf der Pier in Swinemünde befanden, eingeschifft und nach Kiel gebracht.

Seit dem 9. Mai 1945 lag die „Carl Peters“ unter dem Kommando des Kapitänleutnants Reuthal in der Geltinger Bucht. Nachdem die Enklave Flensburg von den Alliierten besetzt war, erhielt das Schiff Order, Flensburg anzulaufen. Beim „Anker-auf-Gehen“ lief die „Carl Peters“ auf eine Luftmine und ist innerhalb weniger Minuten gesunken und lag nun kieloben vor Steinberghaff, nur eine Schraube ragte noch aus dem Wasser. Das Kirchspielarchiv Steinberg besitzt einen kurzen Film, der den Untergang der „Carl Peters“, wenn auch in schlechten Aufnahmen, zeigt. Das Wrack lag lange Zeit vor Norgaardholz/Steinberghaff und wurde regelrecht ausgeplündert. Hans Niko Diederichsen erinnert sich:

1947/48 ging es der „Carl Peters“ an den „Kragen“. Werner Christlieb aus Steinberghaff hatte einen Lastwagen, und Karl Hammerich in Norgaardholz („Nordstern“ hatte einen Schweißbrenner. Mit dem Lastwagen ging es über das Eis der zugefrorenen Bucht zur „Carl Peters“, es wurden Löcher in den Rumpf geschnitten und das ganze Schiff über Wasser ausgeräumt, hauptsächlich sanitäre Einrichtungen und etwas Bekleidung.

Auch der Verfasser dieses Aufsatzes hat am Abend des 18. März 1947 nicht das „Licht der Welt“ erblickt, sondern nur den trüben Schein der rußenden Ölfunzel von Bord der „Carl Peters“. Das Schiff konnte erst im Oktober 1950 nach Abdichtung großer Lecks gehoben werden. Die „Kieler Nachrichten“ meldeten am 30. Okt. 1950:

„Carl Peters“ wurde geborgen

Seeleute hatten in der Geltinger Bucht schwere Arbeit zu leisten

Eine Bergungsaktion, die fünf Monate erforderte, steht kurz vor dem Abschluss. In der Geltinger Bucht wurde durch Schiffe der Hamburger Bugsier-Reederei- und Bergungs-A.-G., den Bergungsdampfer „Berger V“, die Hebeschiffe „Hiev“ und „Griep“, den Bergungs-leichter „West“ und die Schlepper „Athlet“, „Enak“, „Thor“ und „Möwe“, unter Leitung von Bergungsinspektor Kohn das ehemalige Schnellboot-Begleitschiff „Carl Peters“ aufgerichtet, gehoben und ausgepumpt. Die Aktion bildete in dieser Zeit den Hauptgesprächs-stoff der Bevölkerung um die Bucht herum, und bei schönem Wetter sahen Tausende von Spaziergängern den schwierigen Arbeiten zu...



Das Wrack der „Carl Peters“ nach der Hebung

Als der Krieg zu Ende ging, lief die „Carl Peters“ auf eine Feindmine. Durch die Explosion wurde die Bordwand eingedrückt. Sehr schnell erfolgte der Wassereintritt, und innerhalb weniger Minuten legte sich das Schiff auf die Seite und versank in den Fluten der Förde. Die gesamte Besatzung konnte von den benachbart liegenden Schnellbooten gerettet werden. Die „Carl Peters“ hatte über 100 entschärfte Torpedos und Wasserminen an Bord.

Zunächst waren die beim Bergen hinderlichen Aufbauten zu entfernen. Mit Unterwasserschneidgeräten gingen die Taucher dabei zu Werke. Die eigentliche Bergungsaktion, die dann und wann des schlechten Wetters wegen unterbrochen werden musste, zerfiel in drei Etappen: das Aufrichten, das Heben und das Auspumpen des Wracks.

An Einzelheiten sei erwähnt, dass als Anker für die „Griep“ das Wrack der „Krückau“²³, belastet mit Sand und Schlick, in die Geltinger Bucht versenkt wurde, dass starke Spreizbalken die beiden Hebeschiffe auseinanderhielten und dass zwei mit Luft gefüllte Pontons unter Wasser das Heben durch ihren Auftrieb von 240 Tonnen unterstützen halfen. Man muss sich darüber im klaren sein, dass trotz der Pontons und trotz eingblasener Luft immer noch weit über 1000 Tonnen an den Trossen hingen. Es gehörte großes seemännisches Können dazu, die Bergungsaktion durchzuführen, und alle beteiligten Kräfte hatten ein schweres Stück Arbeit zu leisten. Gegenwärtig wird das Auspumpen des Wracks fortgesetzt. Über das weitere Schicksal des „Carl-Peters-Wracks“ liegen noch keine genauen Angaben vor. Im Anschluss an diese Aktion sollen die restlichen U-Boote, die noch auf dem Grund der Geltinger Bucht liegen, geborgen werden. (di)

Die Abwrackarbeiten gestalteten sich oftmals recht schwierig. Immer wieder wurden Torpedos und Kisten mit Munition und Waffen gefunden, u. a. 48 Maschinengewehre, 9 Maschinenpistolen, 8 Karabiner und 7 Pistolen, und mehrere Male brach Feuer aus. Zur

²³ Das Wrack der „Krückau“, die im Hamburger Hafen gehoben worden war, wurde erneut gehoben und diente zur Aufnahme aller vom Wrack der „CP“ entfernten Teile.



Entlaborierung eines Torpedokopfes

Freude der Arbeiter wurde an Bord aber auch eine Flasche „Steinhäger“ entdeckt, die dort schon mindestens fünf Jahre gelegen haben muss. Sie soll ausgezeichnet geschmeckt haben... Das Wrack wurde Anfang November nach Kiel-Wik geschleppt.

Die „Kieler Nachrichten“ meldeten:

... Mit einem Tiefgang von rund 5 m liegt das in seinen oberen Teilen nur aus leichtem Material erbaute Schiff nun leicht schaukelnd an der Mole und wartet auf seine endgültige Todesstunde. In wenigen Wochen wird wahrscheinlich schon keiner mehr von ihm sprechen, wenn es den Weg gegangen ist, den schon so viele Schiffe vor ihm gingen: vom Stolz der damaligen Kriegsmarine zum offenfertigen Schrott nach England (Nov. 1950).

Todesurteile auf der „Buéa“

Am Abend des 7. Mai verlegten die Schnellbootbegleitschiffe „Buéa“ (ex Hammershus) und „Tanga“ und die 1. Schulflottille von Svendborg in die Geltinger Bucht. Besessen von der Vorstellung, die Disziplin in der Truppe auch über das Kriegsende und den Zusammenbruch der Nazi-Herrschaft hinaus um jeden Preis aufrechterhalten zu müssen, wurden am Vormittag des 9. Mai in einer Kriegsgerichtsverhandlung an Bord der „Buéa“ ein Soldat zu drei Jahren Zuchthaus und die drei anderen wegen „schwerer Fahnenflucht“ zum Tode durch Erschießen verurteilt. Es waren dies die Matrosen Fritz Wehrmann (26) aus Leipzig, Martin Schilling (22) aus Ostfriesland und Alfred Gail (20) aus Kassel.²⁴

Die Vorgeschichte: Noch Anfang Mai 1945 wurde in Svendborg auf der dänischen Insel Fünen ein Bataillon aus zusammen gewürfelten Marineeinheiten zum Einsatz der Reichshauptstadt Berlin zusammengestellt.

Die „Berliner Zeitung“ schrieb am 7. Mai 2005:

Als Fritz Wehrmann erfährt, dass sich am 4. Mai die deutschen Truppen im Norden den Engländern ergeben haben, erklärt er für sich den Krieg als beendet. Ein paar Wochen zuvor hatte ihm die Mutter geschrieben, dass sein Bruder Gerhard an der Westfront gefallen sei. Und von Jochen, dem Jüngsten, habe sie lange nichts gehört. „Sie muss verzweifelt gewesen sein“, sagt Hans-Joachim Wehrmann. Fast den ganzen Krieg haben ihre Söhne überlebt, und kurz vor Schluss gehen sie ihr verloren. Fritz Wehrmann will nach Hause. Nach einem so genannten Kameradschaftsabend im Svendborger Strandhotel, bei dem wieder viel gesoffen wird, macht er sich gemeinsam mit drei anderen auf den Weg. Im Morgengrauen des 6. Mai verlassen sie ihre Unterkunft. Sie wollen ein Boot für die Überfahrt aufs Festland auftreiben. Svendborg liegt auf einer Insel. Kurz vor der Anlegestelle werden sie von dänischen Hilfspolizisten aufgegriffen. Die Verhältnisse sind unklar. Die Dänen meinen, die Deutschen sollten selbst für Ordnung sorgen. Sie bringen die vier Soldaten zurück nach Svendborg, zum Ortskommandanten. Der lässt die Matrosen auf die „Buéa“ schaffen, ein Begleitschiff der deutschen Schnellbootflotte, die sich in der Geltinger Bucht vor Flensburg versammelt hat.



Fritz Wehrmann, 10. Mai 1945

²⁴ Die Fotos von Alfred Gail und Fritz Wehrmann wurden dem Internet entnommen, von Martin Schilling wurde bisher kein Foto gefunden.

Kommodore Rudolf Petersen hatte als „Gerichtsherr“ eine Nacht über Zeit, die Todesurteile zu prüfen und zu kassieren. Am Morgen des 10. Mai bestätigte er sie. Nach seiner Verurteilung schrieb der Matrose Gail, der sich noch 1942 als 17jähriger Junge freiwillig und voller Begeisterung zur Kriegsmarine gemeldet hatte, seinen Eltern einen letzten Brief:

Geltinger Bucht, an Bord Buéa, den 9. Mai 1945.

Meine geliebte Mutti und Vater!

Wenn Ihr diese Zeilen erhaltet, werde ich nicht mehr unter den Lebenden weilen, denn ich bin heute mit noch zwei Kameraden zum Tode verurteilt worden wegen Fahnenflucht. Ich werde versuchen, Euch, so gut es geht, das zu schildern... Um meinen Körper habe ich keine Angst, und ich sehe dem Tode ruhig und gefasst entgegen. Nie hätte ich geglaubt, dass ich mal so ruhig sein könnte. Nur für Euch, meine liebste Mutti und Vater und meine kleine Lilo, tut es mir sehr, sehr leid, Euch das antun zu müssen. Es ist anscheinend vom Schicksal so bestimmt worden, dass ich nicht mehr zurückkehren soll. Wir werden nun die letzten Opfer dieses Krieges sein, und auch umsonst, wie so viele Gefallenen. Aber glaubt mir, ich bin kein Verbrecher, wenn man mir auch jetzt die Ehre genommen hat. Ich habe es lediglich nur getan, nachdem der Krieg ja aus war und um Euch dann beschützen zu können. Bei dieser Verhandlung habe ich die Gerechtigkeit so richtig als Hohn empfinden können, aber man kann ja nichts daran ändern. Euch, Ihr Lieben, wünsche ich für die Zukunft nun alles Gute von ganzem Herzen, vertraut und beweint mich nicht, denn das nützt ja auch nichts. Vielleicht bleibt mir dadurch viel Schweres erspart. Gönn mir meinen Frieden nach dem kurzen schweren Leben, denn es lässt sich ja doch nichts mehr ändern.

Es grüßt Euch, Ihr Lieben, nun aufs allerherzlichste mit vielen Küssen zum letzten Mal Euer lieber Junge, Euer Fredy

Und seiner Freundin schrieb er:

Meine innigstgeliebte kleine Lilo!

Ein paar Zeilen möchte ich dir noch als letzten Gruß schreiben, wenn Du sie erhältst, bin ich schon nicht mehr auf dieser Welt... Ja, meine liebste Lilo, nun heißt es für mich bald sterben. Ich hatte es mir immer schlimmer vorgestellt zu wissen, dass es bald aus ist mit dem Leben, aber ich muss sagen, ich bin ganz ruhig und gefasst, und ebenso werde ich auch zu sterben wissen. Nun ist alles vorbei, und ich hatte es mir einmal so schön mit Dir vorgestellt. Ein paar Ringe hatte ich schon besorgt, die schicke ich Dir mit diesem Brief mit. Wenn Du sie einmal verwenden kannst, so tue es bitte, sie waren ja für Dich bestimmt... Sei nun zum allerletzten Male auf das innigste begrüßt und ganz lieb geküsst von Deinem Dich innig liebenden Alfred.



Alfred Gail, 10. Mai 1945

Die Vollstreckung wurde auf den Nachmittag desselben Tages festgelegt. Dem Kommandanten der „Buéa“, OltzS Stölzer, wurde befohlen, das Urteil sei an Bord seines Schiffes zu vollstrecken und die „Buéa“ solle dazu ein Stück aus der Geltinger Bucht hinausfahren. Der Bataillonsführer Sander hielt vor versammelter Mannschaft auf dem Mitteldeck eine Ansprache und „brüllte“, so spätere Zeugenaussagen, dass die drei Soldaten jetzt wegen ihrer „todeswürdigen Verbrechen ... ausgelöscht“ werden müssten. Sie wurden auf das Achterdeck geführt und aneinandergebunden, und ihnen wurden Augenbinden angelegt. Die Vollstreckung erfolgte mit einer von zehn Soldaten abgegebenen Salve, die dafür mit zwei Flaschen Cognac belohnt wurden. Der Leiter des Erschießungskommandos gab dann auf jeden noch einen Gnadenschuss ab. Nachdem ein Arzt den Tod der Matrosen festgestellt hat, werden deren Leichen mit Grundgewichten versehen und in der Ostsee versenkt.

Hierzu gibt es einen Augenzeugenbericht des damals 35jährigen Pfarrers Klaus Lohmann, der in den letzten Kriegstagen als Matrosen-Hauptgefreiter auf das Marine-Begleitboot „Buéa“ in der Geltinger Bucht bei Flensburg abkommandiert worden war. Klaus Lohmann, der sich als von der Gestapo bedrängter Pastor der „Bekennenden Kirche“ nur in die Uniform hatte „retten“ können, war derjenige, der die jungen Leute in den letzten zehn Minuten ihres Lebens zu begleiten versuchte und ihre Briefe an die Angehörigen herausschmuggelte.



Matrosen-Hauptgefreiter Klaus Lohmann (1910-2002)

Der Bonn/Bad Godesberger „Generalanzeiger“ berichtete am 10. Mai 2005 in einem Beitrag von Ebba Hagenberg-Miliu²⁵ ausführlich darüber und veröffentlichte erstmals drei Dokumente Lohmanns, die seine Witwe Ursula zur Verfügung gestellt hatte: ein Brief an die Mutter eines Opfers (1945), seine Aussage vor Gericht (1953) sowie ein 50 Jahre nach Kriegsende geschriebener Brief (1995).²⁶

In dem Brief an Alfred Gails Mutter vom 18. Dezember 1945 heißt es auszugsweise:

Nun wissen also auch Sie das Traurige, was mich selber immer wieder bewegt. (...) Am 10.5., es war das Fest der Himmelfahrt Christi, wurde uns auf dem Schiff das Urteil mitgeteilt. (...) Wir Kameraden waren innerlich aufs Tiefste erregt und empört, hatten aber als Soldaten keinerlei Möglichkeit des Einspruchs. Nach einigem Überlegen erbat ich mir vom Kommandeur die Erlaubnis, auf Grund meines Berufes noch kurz zu den drei zum Tode verurteilten Kameraden gehen zu dürfen. Es wurde mir erlaubt, zehn Minuten mit ihnen zu sprechen.

²⁵ Ebba Hagenberg-Miliu: Das Unrecht ließ ihn zeitlebens nicht los – Noch zwei Tage nach Kriegsende erlebte Klaus Lohmann Hinrichtungen mit, in: Generalanzeiger vom 10. Mai 2005, Seite 10

²⁶ Diese Dokumente sind unter www.ekir.de nachzulesen.

Die Drei waren zusammen in einer Zelle (...) Ich werde das Gesicht Ihres Sohnes nicht vergessen, er war der jüngste und fiel mir auf durch seine kindlichen und reinen Gesichtszüge. Leider war der Älteste der Drei ein Kommunist, tonangebend, sodass ich mit ihnen nur als Kamerad sprechen, leider aber nicht mehr beten konnte. Doch hatte ich den starken Eindruck, dass Ihr Sohn, wäre er mit mir allein gewesen, gerne noch ein Wort Gottes gehört und mit mir gebetet hätte. Er gab mir die Briefe an Sie und an seine Braut (...) Ich versicherte meinen Kameraden dann, dass ich in ihrer schweren Stunde für sie beten würde.

Kurz darauf (...) war ich Augenzeuge des Sterbens Ihres Sohnes aus nächster Nähe. (...) Ich weiß, wie schwer für Sie als Mutter diese Nachricht ist. Wir können Ihnen keinen menschlichen Trost geben. Trösten kann nur Gott selber. Ihr lieber Junge ist nun aller Ungerechtigkeit und Grausamkeit der Welt entrissen. (...) Möge das Wort, das auch zu mir in diesen Tagen ganz besonders dringlich sprach, auch Ihnen ein Trost sein: Es wird nicht dunkel bleiben über denen, die in Angst sind (Jes. 8,23).“

Ein großer Teil der Offiziere und der Mannschaften, zumeist die jüngeren, hielt die Todesurteile und die Vollstreckung zwar für hart, aber gerecht. Die drei Soldaten hätten gewusst, dass auf Fahnenflucht die Todesstrafe stehe – aber dies geschah zwei Tage *nach* Kriegsende, als überall in Europa die Waffen schwiegen und die Überlebenden aufzuatmen begannen!

Die Verantwortlichen für diese letzten von mehr als 16.000 Todesurteilen, die von der NS-Militärjustiz verhängt wurden, wurden später in mehreren Verfahren wegen Verbrechens gegen die Menschlichkeit angeklagt. 1949 wurde der Hauptangeklagte, der ehemalige „Führer der Schnellboote“, Kapitän zur See Rudolf Petersen, zunächst zu einer Haftstrafe von nur zwei Jahren verurteilt. Das milde Urteil sei weitgehend „von seiner überzeugenden Reue und seinem hervorragenden Leumund als Mensch und Offizier“ beeinflusst worden. Der Marinestabsrichter Holzwig erhielt eine Gefängnisstrafe von fünf Jahren, er sei seiner Aufgabe „weder menschlich noch juristisch gewachsen“ gewesen. Zwei Jahre erhielt der Mannschaftsbeisitzer Faustmann, der zu Beginn der Beratung des Kriegsgerichts noch Zweifel gehabt hatte, „ob die Gesetze noch anwendbar“ seien und nur aus Angst aufzufallen, für „Tod“ gestimmt hatte. Zu ebenfalls zwei Jahren Haftstrafe wurde der Bataillonsführer Sander verurteilt, der ein „Fanatiker“ gewesen sei und dessen Reden bis zuletzt von markigen Phrasen durchsetzt waren. Der Offiziersbeisitzer, Oberstabsarzt Dr. Busch, der „sich wenigstens für den jüngsten Angeklagten eingesetzt“ hatte, erhielt mit einem Jahr Gefängnis die mildeste Strafe. In der Urteilsbegründung hieß es, die Diskrepanz zwischen Schuld und Strafe der hingerichteten Soldaten und die Übertreibung der Abschreckungsabsichten seien nur aus dem Ungeist der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft zu erklären. Für die Kriegsrichter habe der gespenstische Krieg in Äußerlichkeiten weitergelebt, und sie hätten nur das „Phantom der Manneszucht“ retten wollen. „Nur aus dieser Scheinwelt konnte so etwas Verrücktes erwachsen, wie die Tötung der drei Soldaten.“ Im „Flensburger Tageblatt“ vom 6. August 1949 lesen wir dazu:

... Was diesen Prozess so diffizil und bedeutungsvoll macht, ist der Umstand, dass die Tatbestände sich nicht loslösen lassen von dem düsteren Panorama dieser Tage, in denen der Krieg selbst starb, als die Schwelle zum Frieden überschritten werden musste und als mit dem letzten Schuss auch der Nimbus der Tressen und Sterne fiel. Da hatte sich zu zeigen, ob der einzelne noch aus eigenen Persönlichkeitswerten zu leben vermochte, oder ob er zwölf Jahre lang auf den Krücken einer tönernen Phraseologie gegangen war. Das Ergebnis war niederschmetternd: Charakterlich tadellose Männer standen hilflos da, klammerten sich an verlorene Begriffe und – töteten ihnen zuliebe. Kein Richter ist wegen eines ähnlichen Urteils, das während des Krieges gefällt wurde, nach dem Kriege belangt worden. Die Ereignisse in der Geltinger Bucht aber geschahen bereits jenseits der Schwelle zum Frieden. Wenn schon nicht Menschlichkeit, dann hätte egoistische Klugheit Petersen und seine Offiziere vor

schärfster Auslegung der „Führerrichtlinien“ von 1940 warnen müssen. Aber nicht einmal das war der Fall. Das relativ niedrige Strafmaß ... lässt vermuten, dass auch das Gericht sich der tatsächlichen Unzulänglichkeit menschlicher Einsichten bewusst war, unter deren Unstern alle damals standen, und dass der Hauptschuldige jene finstere Macht war, der jedes andere Volk unter gleichen Voraussetzungen (auch) erlegen wäre.

In einem abschließenden Verfahren wurden 1953 sämtliche Angeklagten freigesprochen. Sie hätten, so das Hamburger Landgericht, als Kriegsrichter am 9. und 10. Mai 1945 in der Geltinger Bucht schließlich nur „geltendes – nationalsozialistisches – Recht“ angewendet. Der ehemalige Kommodore Rudolf Petersen äußerte sich 1947 vor dem Landgericht so:

Ich bleibe auf Vorbehalt nach wie vor dabei, dass ich ein Exempel statuieren musste, um die Disziplin aufrecht zu erhalten und um zu verhindern, dass die Boote versenkt oder andere Dummheiten gemacht wurden... Ich habe mir den Fall jetzt während der U.-Haft nach allen Seiten hin reiflich überlegt, bin aber der Meinung, dass ich nicht anders handeln konnte wie ich gehandelt habe... Ich möchte noch darauf hinweisen, dass Fahnenflucht für uns junge aktive Soldaten, die wir bei Kriegsende durchaus nicht kriegsmüde waren, sondern am liebsten gegen Russland weitergemacht hätten, ein ganz schweres Verbrechen war, wie Raub oder Plünderung.

Der Fregattenkapitän Herbert Schulz, damals Chef der unter britischem Oberkommando stehenden 2. Deutschen Minenräum-Division in Cuxhaven pflichtete ihm bei:

Wir haben uns damals überhaupt nicht überlegt, dass das Kriegsende einen völligen Umschwung bringen würde und dass es daher eine zumindest sehr unkluge Maßnahme war, noch in letzter Stunde Todesurteile zu vollstrecken. Auf diesen Gedanken sind wir überhaupt nicht gekommen... Ich würde an Stelle Petersens genauso gehandelt haben wie er und würde auch heute, falls ich mich wieder in einer ähnlichen Lage befinden sollte, wieder so handeln.

Und sogar der einstige Augenzeuge der Hinrichtung, Pfarrer Klaus Lohmann, plädierte im Prozess 1953 für eine milde Strafe:

Jetzt, acht Jahre nach diesen Vorgängen, sehe ich auch im Gegensatz zu meinen früheren Aussagen die ganze Angelegenheit in einem anderen Licht. In dieser militärischen Mühle konnten die Offiziere nicht anders als unter Zwang handeln. Ich habe mir immer überlegt, was geschehen wäre, wenn ich, wie geplant, nach meinem Abitur 1929 zur Reichsmarine gekommen wäre, ob ich dann nicht genauso verblendet gewesen wäre. Die Offiziere hatten wohl nicht genügend Kraft, sich dem Zwang zu entziehen.

Ohne Frage hatten sich die Soldaten durch ihr eigenmächtiges Entfernen von der Truppe eines schweren Verstoßes gegen die militärische Ordnung schuldig gemacht. Die nach der „Waffenruhe“ genannten Teilkapitulation vom 5. Mai 1945 erfolgte Fahnenflucht konnte aber spätestens seit dem Niederholen der Flaggen in der Geltinger Bucht am 8. Mai unter keinen Umständen ein „todeswürdiges Verbrechen“ mehr sein.

Die Angeklagten wurden von Richtern, die selbst in die Nazi-Justiz verstrickt waren, freigesprochen. Petersen, am 19. Mai 1905 im nordschleswigschen Atzerballig geboren, arbeitete nach dem Krieg als Handelsvertreter, war vom 1. Juni 1953 bis Anfang 1958 Leiter der Hanseatischen Yachtschule in Glücksburg des Deutschen Hochseesportverbandes HANSA e.V. und sogar beim Militärischen Abschirmdienst der Bundeswehr tätig.

Fünfzig Jahre nach Kriegsende (1995) schrieb Pfarrer i. R. Klaus Lohmann, den „das Unrecht zeitlebens nicht los ließ“, einem Kollegen über das „schreckliche Damals“ einen Brief, in dem er auf ein von Rudolf Petersen verfasstes Schreiben aus dem Jahre 1973 reagierte²⁷:

Der Petersen-Brief ist für mich ein schreckliches Dokument der Uneinsichtigkeit und Unbelehrbarkeit. Dieser Rudolf Petersen von 1973, dieser Pfarrersohn, weiß sich geborgen in der Gewissheit: mir sind meine Sünden vergeben (...) Er hat höheren Idealen nachgestrebt, (...) wo Befehl gleich Befehl und Gehorsam gleich Gehorsam ist (...) Zweifel sind ihm wohl nie gekommen (...) Ich sehe in dieser Art von Gläubigkeit jenen fatalen Versuch von Selbstrechtfertigung, den Bonhoeffer als billige Gnade aufdeckt.

Was Schuld ist und was Vergebung, habe ich in meinem Leben reichlich erfahren (...) Jede Schuld, die meine wie die Petersens, hinterlässt Spuren in der Existenz derer, die dadurch betroffen sind: im Leben der Opfer also. Ich fühle mich auch nicht schuldlos an der Hinrichtung jener drei Matrosen, mit denen ich als letzter gesprochen habe. Meine Frau fragte mich jetzt: ‚Und warum hast du als Pastor nicht dagegen protestiert?‘ Ich konnte ihr nur wahrheitsgemäß antworten: ‚Weil ich zu feige war‘. Ich konnte keinen Befehlsnotstand für mich geltend machen. Ich bin schuldig geworden (...)

Ich sehe vor mir das Gesicht des Matrosen Alfred Gail, eines 18-jährigen Jungen, der (...) einen Dumme-Jungen-Streich gemacht hatte: kurz vor dem auch offiziellen Schluss war er weggelaufen (...) Aber die in den Prozessen Angeklagten wollten ihren Abgang aus der Geschichte dieses schrecklichen Krieges noch möglichst glorios gestalten: Also mussten noch ein paar Menschen fusiliert werden. Genauso jämmerlich waren später ihre Versuche, sich aus dem Verfahren rauszulügen (...)

Ich sehe auch noch das Gesicht der Mutter des jungen Alfred Gail, die die ihr von Petersen hingestreckte Hand zurückstieß – vermutlich meinte P., das Versöhnen sei seine Sache. Die Frau hat sich, als der Prozess endgültig beendet, mit Freispruch beendet war, aus Verzweiflung das Leben genommen (...)

Es war ein Fehler von mir, dass ich bei diesem dritten Prozess für eine milde Strafe plädierte. Ich hätte für Recht plädieren sollen. Aber ich war wohl am Schluss dieser Jahre zu mürrisch geworden (...) Ich meine, wir (noch) Lebenden sollten den Mut haben, die Dinge von damals im rechten Licht zu sehen. Nur dann hat das Wort von Vergebung seine Gültigkeit.

Der gewaltsame Tod der drei Matrosen am 10. Mai 1945 blieb ungesühnt, hatte aber ein merkwürdiges Nachspiel: Silvester 1982 knallte es in Flensburg vor Rudolf Petersens Tür. Als der alte Mann öffnete, warfen ihm Jugendliche einen Böller ins Gesicht. Petersen erlitt einen schweren Schock und verstarb am 2. Januar 1983 an den Folgen. Kurz darauf starb auch Anna Wehrmann, ohne Frieden gefunden zu haben. Die Mutter des Matrosen Alfred Gail hatte schon nach dem Freispruch 1953 den Gashahn aufgedreht und sich Leben genommen.

²⁷ Siehe www.ekir.de

Der Gedenkstein in Norgaardholz

„An der Flensburger Außenförde wird zur Erinnerung an die nach unmenschlichen NS-Justizurteilen ... am 10. Mai 1945 in der Geltinger Bucht exekutierten drei Marinesoldaten ein Gedenkstein errichtet.“

Dies beschloss der Kreistag des Kreises Schleswig-Flensburg im September 1997, nachdem der Deutsche Bundestag in einer Entschließung festgestellt hatte, dass die Urteile der Wehrmachtsjustiz wegen Kriegsdienstverweigerung, Fahnenflucht und Wehrkraftzersetzung „unter Anlegung rechtstaatlicher Wertmaßstäbe Unrecht waren“. Die letzten Opfer des Nationalsozialismus dürften nicht in Vergessenheit geraten. Deshalb sei es über 50 Jahre nach den schrecklichen Ereignissen an der Zeit, unvoreingenommen und vorurteilsfrei über diese Zeit zu reden, zu forschen und zu berichten, aber auch der Opfer ein würdiges Gedenken zu bewahren.²⁸

Ein Denkmal für Deserteure? Fahnenflucht ist ein Verbrechen, und Deserteure gelten als Feiglinge und Verräter – überall auf der Welt! Nein, mit diesem Mahnmal wollte der Kreis Schleswig-Flensburg daran erinnern, dass die drei jungen Marinesoldaten „das Opfer von Verblendung, Hysterie und Besessenheit“ wurden und von „Fehlurteilen, die unter rechtstaatlichen Wertmaßstäben weder heute noch damals hätten gefällt werden dürfen“. Es sei dies „ein Versuch, den vor unserer Haustür umgekommenen jungen Männern wenigstens durch ein öffentliches Gedenken Gerechtigkeit widerfahren zu lassen.“

Am 9. Juli 1999 übergab Kreispräsident Johannes Petersen am Strand von Norgaardholz der Öffentlichkeit in einer Feierstunde einen in leichtem Rot schimmernden Gedenkstein mit folgender Inschrift auf einer Messingplatte:



Gedenkstein am Strand von Norgaardholz

²⁸ Flensburger Tageblatt vom 26.09.1997

Dirk Schulz, Pastor in Sörup, schrieb am 6. November 2004 im „Flensburger Tageblatt“ u. a.:

Im Monat November erinnern sich viele in unserem Land in besonderer Weise an die Opfer von Krieg und Gewalt. Namen von Einzelnen sind es, die Geschichte lebendig und anschaulich machen. Am Strand von Norgaardholz an der Flensburger Förde steht ein Stein mit folgender Inschrift (...):

*Wir werden die letzten Opfer dieses Krieges sein,
und auch umsonst, wie so viele Gefallene**

*Matrose Fritz Wehrmann, 26 Jahre
Obergefreiter Martin Schilling, 22 Jahre
Marinefunker Alfred Gail, 20 Jahre*

*Zwei Tage nach der Kapitulation
am 10. Mai von NS-Marinekriegsrichtern
wegen „schwerer Fahnenflucht“ zum Tode verurteilt
und an Bord des Begleitschiffes „Buéa“
vor Norgaardholz erschossen.*

*Aber glaubt mir, ich bin kein Verbrecher, wenn man mir
auch jetzt die Ehre genommen hat. Ich habe es lediglich
getan, nachdem der Krieg ja aus war,
und um Euch dann beschützen zu können.**

** Aus dem Abschiedsbrief von Alfred Gail an seine Eltern.*

Ich meine, die Brutalität und Lebensfeindlichkeit des Krieges zeigt sich hier schlaglichtartig: Was für ein Ungeist hat eigentlich die NS-Marine-Juristen dazu getrieben, ihre Hände noch mit Blut zu beschmieren, obwohl der Krieg schon zu Ende war? Und: Wie haben sie mit dieser sinnlos auf sich gehäuften Schuld weiter leben können? Fragen, die nicht loslassen. Die Toten können nicht mehr erzählen.

Darum brauchen wir ihre Lebenszeugnisse – wenn nötig auch in Stein gehauen. Denn: Wie sagt es Jesus im Lukasevangelium? Wenn die Gestorbenen selbst nicht mehr von der Sehnsucht nach einem gelingenden Leben reden können – dann, ja dann werden die Steine schreien (Lk 19, Vers 40).

An diesen Geist Gottes erinnern Christen sich und lassen sich vom Gott des Friedens stärken für ihr Tun.

Am 8. Mai 2005 fand am Gedenkstein in Norgaardholz ein feierlicher Gottesdienst unter der Leitung von Pastor Hans Baron zum Ende des Zweiten Weltkrieges vor 60 Jahren statt, seither ist es ruhig um den Gedenkstein geworden.

Literatur und Quellen (Auswahl)

Chronik des Kirchspiels Steinberg, Band I, Husum 1968, S. 120 f.

Regenbogen über der Geltinger Bucht, Sonderband 4 zur Chronik des Kirchspiels Steinberg, Husum 1995

Jahrbuch des Heimatvereins der Landschaft Angeln Nr. 1988, S. 181

Jahrbuch des Heimatvereins der Landschaft Angeln Nr. 1995, S. 8 f.

Archivunterlagen im Kirchspielarchiv Steinberg

Jochen Missfeldt, *Steilküste*, Roman Rowoldt

Matthias Scharlt: „Zur Aufrechterhaltung der Manneszucht“ – Drei Todesurteile in der Geltinger Bucht im Mai 1945, Grenzfriedensheft 4/1999, Hrsg. Vom Grenzfriedensbund und der Kulturstiftung Schleswig-Flensburg

Gerhard Paul: Die Erschießungen in der Geltinger Bucht. Das blutige Geschäft der NS-Militärjustiz nach der deutschen Kapitulation und ihre justitielle Bearbeitung nach 1945, in: Demokratische Geschichte IX, Neuer Malik Verlag 1995

Schleswig-Holstein 1945 – Das Kriegsende – Exklusiv-Dokumentation des Schleswig-Holsteinischen Zeitungsverlages

Schleswig-Holstein Maritim – Unterwasserwelt – Wracks vor unseren Küsten, Ausstellung des Flensburger Schifffahrtsmuseums 10.09.-03.12.2006

Gerd Vaagt: Die ersten Maitage 1945 in Flensburg und des Ende des Krieges, in: Schleswig-Holstein 5/95