

Wenn das Bernsteinzimmer lockt

Christian Lübcke

Mit moderner Technik werden viele Schiffwracks aus dem Zweiten Weltkrieg in der Ostsee aufgespürt. Firmen und Hobbytaucher sind verantwortlich für die zunehmende Plünderung der Seekriegsgrabstätten.

Pillau am 11. April 1945: Der kleine ostpreußische Ostseehafen ist überfüllt mit Flüchtlingen. An diesem Mittwochmorgen drängen sich deutlich mehr Menschen als zuvor in Richtung des kleinen Innenhafens. Am 9. April haben die deutschen Besatzungstruppen von Königsberg vor der Roten Armee kapituliert. Die Stadt liegt nur knapp 30 Kilometer von Pillau entfernt. Zehntausende zivile Flüchtlinge und Soldaten hoffen nun ebenfalls auf die Rettung durch ein Schiff, das sie nach Westen bringt. Doch es liegen nur wenige Schiffe im Hafen. Eines von ihnen ist die Karlsruhe, ein Frachtdampfer der Hamburger Reederei Ernst Russ. Die Karlsruhe ist kein Dampfer von den Ausmaßen einer Wilhelm Gustloff oder einer Steuben. Sie ist nur 66 Meter lang und verdrängt gerade einmal 897 Bruttoregistertonnen. Immerhin, ihr niedriger Tiefgang und ihre geringe Größe geben dem Schiff auch einige Vorteile – etwa beim Einsatz in flachen Gewässern. Größere Schiffe werden mittlerweile immer häufiger das Ziel von Luftangriffen. Erst am 9. April wurde in Pillau der Dampfer Vale durch Bombentreffer versenkt. Das Schiff war zu diesem Zeitpunkt noch nicht vollbesetzt – dennoch starben 250 Menschen bei dem Untergang. Als die KARLSRUHE in Pillau einläuft, gelingt es den Sicherheitskräften nur noch mit Mühe, die Tausenden Wartenden zurückzuhalten. Nach dem Fall von Königsberg ist es nur eine Frage der Zeit, bis Pillau fällt. Jeder sucht nun einen Platz auf einem der rettenden Schiffe. Die Anweisungen an den Kapitän sind jedoch klar und deutlich: Er soll die Reste einer Fallschirmjägerinheit, einige militärische Fahrzeuge, Frachtgut, 25 Eisenbahner und bis zu 200 zivile Flüchtlinge an Bord nehmen. Diese Anzahl ist bereits eine hohe Zumutung für das kleine Schiff und seine zwanzigköpfige Besatzung. Am Ende sind es aber dann doch 1083 Menschen, die auf der KARLSRUHE Platz finden. Ein kleines logistisches Wunder.

Nach Einbruch der Dunkelheit macht sich die KARLSRUHE auf den gefährlichen Weg zur Reede von Hela. Eine Überfahrt bei Tageslicht ist inzwischen viel zu gefährlich. Zu groß ist die Gefahr, von sowjetischen Flugzeugen angegriffen zu werden. Die Lufthoheit der Roten Armee ist inzwischen vollkommen. Gegen vier Uhr nachts erreicht die KARLSRUHE Hela. Die Einfahrt in den kleinen Hafen ist gefährlich, überall liegen Wracks. Der Dampfer MOLTKEFELS und das Lazarettschiff POSEN sind am Abend zuvor von sowjetischen Bomben getroffen worden und brennen noch immer. Allein die MOLTKEFELS – zum Zeitpunkt des Angriffs mit etwa 4000 Flüchtlingen und mehrheitlich verwundeten Soldaten an Bord – erhielt fünf Bombentreffer. Die Zahl der Menschen, die an Bord verbrannten, schwankt zwischen 500 und 1000. Die Zeit zur Abreise drängt, doch bei Tageslicht kann Hela unmöglich verlassen werden. Im Verlauf des 12. April wird im

Hafen ein kleiner Konvoi von sieben Schiffen zusammengestellt. Die beiden großen Minensuchboote M 341 und M 294 sollen Begleitschutz geben. Endlich, nach Einbruch der Dunkelheit gegen

20 Uhr, setzen sich die Schiffe in Richtung Kopenhagen in Bewegung. Die Menschen an Bord atmen auf. Sie haben großes Glück. Die meisten Überfahrten von Pillau nach Hela sind nur dazu da, die Flüchtlinge überzusetzen. Damit gelangen die Menschen jedoch nur von einem Kessel in den nächsten. Bei dieser Überfahrt ist es jedoch anders. Wer auf die KARLSRUHE gekommen ist, bleibt auch auf dem Schiff. Die Nacht geht zunächst ohne besondere Ereignisse vorbei. Dafür offenbart sich bei Morgengrauen ein neues Problem. Noch in Hela hatte der Konvoiführer mit einer gewissen Nachsicht auf die alten Dampfer die Geschwindigkeit auf neun Knoten festgelegt. Mit dieser niedrigen Geschwindigkeit geht er ein hohes Risiko ein, doch es zeigt sich schnell, dass die überladene KARLSRUHE selbst diese Geschwindigkeit nicht erreichen kann. Bei starkem Gegenwind fällt das Schiff, das ursprünglich in der Mitte des Konvois fuhr, mit einer Geschwindigkeit von nur sieben Knoten mehr und mehr zurück und verliert schließlich den Anschluss. Im Konvoi versucht man zunächst, den Dampfer in Schlepp zu nehmen, doch es fehlt an einem geeigneten Schleppseil. Als die Sonne aufgeht, ist die KARLSRUHE auf sich allein gestellt. Dennoch ist die Stimmung unter den Passagieren unter Deck überraschend gut. Viele hatten nicht mehr daran geglaubt, Pillau verlassen zu können. Je weiter sie vorankommen, desto mehr entspannen sich die Passagiere an Bord. Dicht gedrängt stehen und sitzen die Frauen und Kinder zusammen. Glücklicherweise befinden sich unter den Flüchtlingen auch ein Arzt und eine Oberschwes-

Frachtdampfer KARLSRUHE

Foto: Archiv Autor





Foto: Dr. Florian Huber

ter. Viele der Frauen und Kinder sind durch die Strapazen wochenlanger Flucht bereits stark gezeichnet. Der pensionierte Königsberger Lehrer Otto Fritsch hat auf der Flucht bereits seine Frau und zwei Enkel verloren. Nun haben er, seine Tochter und zwei überlebende Enkelkinder es an Bord der KARLSRUHE geschafft. Insgesamt befinden sich weit über hundert Kinder an Bord – alleine 32 von ihnen sind im Säuglingsalter. Zwischen den Zivilisten sitzen und liegen rund 100 verwundete Soldaten aus der Fallschirmjägerdivision „Hermann Göring“. Der Arzt und die Oberschwester haben viel zu tun. Doch die Flüchtlinge verhalten sich ruhig und ertragen die anstrengende Überfahrt mit einem Gefühl der Hoffnung und Erleichterung.

Auf der Schiffsbrücke blickt man dagegen mit großer Sorge auf die Rauchwolke des langsam am Horizont verschwindenden Konvois. Gegen acht Uhr sichtet der Ausguck dann ein sowjetisches Aufklärungsflugzeug. Für die beiden kleinen Flakgeschütze an Bord ist das Flugzeug zu weit entfernt. Der Kapitän ordnet an, alle Kinderwagen an das Oberdeck zu bringen, um jeden weiteren Aufklärer darauf aufmerksam zu machen, wie viele Kinder an Bord sind. Diese Maßnahme hat nicht den gewünschten Effekt – stattdessen verringert sie die ohnehin schon sehr eingeschränkte Bewegungsfreiheit an Deck. Schließlich funkt die Besatzung um Hilfe. Aus dem Geleitz kommt die Rückmeldung, dass man die KARLSRUHE mit einem Dampfer in Schlepp

nehmen wird, sobald eine brauchbare Schleppleine aufgetrieben worden ist.

Um kurz nach neun Uhr erscheinen dann schwarze Punkte am Horizont. Es sind sieben (nach anderen Berichten acht) sowjetische Bomber. Keine Iljuschin DB-3, sondern schnellere amerikanische Maschinen vom Typ Douglas A-20 Boston. Mit ihrem Erscheinen ist das Schicksal der KARLSRUHE besiegelt. Für Oberleutnant Baschaew, den Staffelführer des 51. Minen-Torpedo-Flug-Regiments, stellt die Versenkung eines so langsamen, einzelfahrenden Dampfers wie die KARLSRUHE kein Problem dar. Dementsprechend selbstsicher geht er auch seinen Anflug an. Doch erweist sich der kleine Dampfer als überraschend wehrhaft. Die beiden Flakgeschütze eröffnen das Feuer, einzelne Fallschirmjäger unterstützen mit ihren Waffen. Baschaews Flugzeug wird abgeschossen, seine Bombe verfehlt die KARLSRUHE, ebenso wie das Feuer der Bordwaffen. Doch der Abschuss ihres Staffelführers sorgt nur dafür, dass die verbliebenen Flugzeuge jetzt umso erbitterter angreifen. Die damals 38-jährige Cäcilie Alshut ist zusammen mit ihren vier Kindern und der Familie ihrer Schwester an Bord. Später schreibt sie über den Augenblick, als das Flugzeug abgeschossen wurde: „Nach Schilderungen meiner Schwester, die sich draußen auf dem Oberdeck befand, sprang in diesem Augenblick ihr 14-jähriger Sohn Bodo in die Luft und schrie: „Mama, sie haben ihn erwischt!“ – dann fiel er



Der Unterwasserarchäologe Dr. Florian Huber versucht, dem Meer seine Geheimnisse zu entlocken – ohne die Ruhe von Seekriegsgräbern zu stören

mit weit ausgebreiteten Armen aufs Deck. Tot, getroffen von den Kugeln eines anderen Flugzeuges, dessen Geschossgarben noch immer aufs Oberdeck prasselten.“

Durch das Maschinengewehrfeuer sterben mehrere Besatzungsmitglieder und Passagiere, andere werden verletzt. Die sowjetischen Flugzeuge greifen nun in Wellen an. Gegen 9:15 Uhr wird das Schiff von einer Bombe getroffen. Direkt vor der Brücke schlägt sie ein, setzt die Maschine lahm und tötet einen Offizier im Maschinenraum, als dieser versucht, die in Panik geratenen Menschen unter Deck zu beruhigen. Die KARLSRUHE ist manövrierunfähig. Leutnant Golowchanski vom 1. Garde-Minen-Torpedo-Flug-Regiment setzten zum letzten Anflug an. Bald darauf ist auch schon ein Torpedo im Wasser, der die KARLSRUHE mittschiffs trifft und ein riesiges Leck in den Rumpf reißt. Das Schiff geht in weniger als fünf Minuten unter.

Aufgrund der Hilferufe der KARLSRUHE kehren die Minensuchboote M 341 und M 294 um. Sie kommen noch rechtzeitig an, um Zeuge des Untergangs zu werden. Die sowjetischen Flugzeuge greifen nun auch sie an, brechen ihren Angriff aber schließlich im Flakfeuer der beiden Schiffe ab. Erst dann können die Minensuchboote die im Wasser schwimmenden Menschen

aufnehmen. Die Besatzung der KARLSRUHE konnte im Feuer der Maschinengewehre kein Rettungsboot mehr zu Wasser lassen, doch die große Menge des im Wasser treibenden Frachtguts rettet nun einigen Menschen das Leben. Otto Fritsch gehört zu den Überlebenden der Katastrophe, aber seine Tochter und ein weiterer Enkel gehen mit dem Schiff unter. Nur ein zweieinhalb Jahre alter Enkel überlebt dank der Hilfe eines Matrosen der KARLSRUHE. Auch Cäcilie Altshut überlebt den Untergang des Schiffes. Sie verliert jedoch drei ihrer vier Kinder im Alter von zwei, vier und vierzehn Jahren. Den Besatzungen der beiden Minensuchboote gelingt es, insgesamt 150 Personen aus dem Wasser zu bergen. Allerdings sind einige von ihnen dermaßen unterkühlt, dass sie die weitere Überfahrt nicht überleben. Die KARLSRUHE gehört damit zu den mehr als 250 Schiffen und Booten, die im Frühjahr 1945 auf der Ostsee versenkt wurden. Mehr als 40 000 Menschen kamen dabei um.

Das Wrack der KARLSRUHE liegt heute in einer Tiefe von 88 Metern. Lange Zeit ruhten die Gebeine der Toten in Frieden, bis ein polnisches Taucherteam im April 2020 das Wrack entdeckte. Die Hobbyforscher haben lange Zeit nach dem Wrack gesucht. Letztendlich konnten sie es dank der Berichte der sowjetischen




Piloten finden. Die Gruppe der polnischen Wracktaucher heißt BalticTech. Ganz offen wirbt sie damit, den Tauchtourismus in der Ostsee ausweiten und die Wracks in der Ostsee für Taucher besser zugänglich machen zu wollen. Ihre Tauchgänge sind durchaus umstritten. Als die Gruppe 2018 in das Wrack der GOYA vordringt und der Leiter der Gruppe, Tomasz Stachura, später berichtet, er habe den Eindruck gehabt, das Schiff habe nur Knochen und Kinderwagen geladen, gibt es in Deutschland einige Kritik. Im Sommer 2020 unternimmt die Gruppe BalticTech drei Tauchgänge zum neu entdeckten Wrack. Spätestens am 24. September 2020 steht fest: Es handelt sich um die KARLSRUHE. BalticTech ist beileibe nicht die einzige Gruppe, die in der Ostsee aktiv ist. Praktisch in jedem Anrainerstaat werden Tauchgänge zu Seekriegsgräbern angeboten, gibt es Sporttaucher und Hobbyarchäologen, die von den Wracks in der Ostsee angezogen werden. Natürlich ist nicht jeder Taucher ein potenzieller Wrackplünderer, doch die Zahl derer, die die Totenruhe unter Wasser stören, nimmt langsam aber stetig zu. Abgesehen von ethischen stellen sich bei den polnischen Tauchgängen auch rechtliche Fragen. Besondere Bedeutung kommt dabei dem Artikel 34 des Zusatzprotokolls I der Genfer Konven-

tion vom 8. Juni 1977 zu. Die dort aufgeführte internationale Regelung gilt für sämtliche Kriegs- und Seekriegsgräber. Mit Blick auf die Seekriegsgräber ergeben sich weitere Regelungen und Definitionen aus Unclos – der United Nations Convention on the Law of the Sea. Doch vor allem die Genfer Konvention von 1958 ist in einem Punkt unmissverständlich: Alle Schiffe, unabhängig davon, ob Überwasserschiff oder U-Boot, sind auch nach ihrem Untergang Eigentum des Staates, unter dessen Flagge sie zuletzt fahren. Der betreffende Staat bleibt im Besitz des Schiffwracks und ist für dieses verantwortlich. Die Frage, in welchen Hoheitsgewässern sich das betreffende Wrack befindet, spielt hierbei keine Rolle. Der Schutz der Wracks liegt rein rechtlich gesehen beim jeweiligen Flaggenstaat, jedoch handelt es sich bei der Schändung eines Seekriegsgrabes, insbesondere durch Plünderung oder illegale Bergung, auch um einen Verstoß, der rein formal auch Staaten, in deren Hoheitsgewässern sich das entsprechende Wrack befindet, zum Eingreifen verpflichtet. Dieser geballte internationale Rechtsschutz nützt der KARLSRUHE nach ihrer Entdeckung allerdings recht wenig. Die Nachricht vom Fund des Schiffes geht um die ganze Welt. Sehr schnell entsteht ein regelrechter Mythos um das Wrack. Die KARLSRUHE wird zum letzten Frachtschiff erklärt, das Pillau verlassen hat und rasch steht ein Verdacht im Raum: Könnte das legendäre Bernsteinzimmer im Laderaum des Wracks liegen?

Die Coronapandemie und schlechte Witterung verhindern zunächst weitere Tauchgänge. Im September 2021 wird dann jedoch eine neue Expedition von BalticTech gestartet. In einem zwölfwöchigen Unternehmen wird der Laderaum der Karlsruhe wiederholt durchsucht. Schließlich entwerden die Taucher eine besonders vielversprechend erscheinende Kiste aus dem Wrack und bringen diese nach Danzig. Am 4. November wird der Inhalt unter großem Presseandrang der Öffentlichkeit präsentiert. Das Ergebnis ist jedoch enttäuschend: Es handelt sich um eine Werkstattkiste für Fahrzeuge. Die Kiste enthält Getriebekabel, Teile einer Anhängerkupplung und Werkzeug. Von einem Nazi-Schatz keine Spur.

Leider hat dieser Misserfolg nicht zu einem Umdenken geführt. Der internationale Medienrummel um die Suche nach dem verschollenen Bernsteinzimmer hat das schon seit Langem vorherrschende Schatzfieber neu entfacht. Alleine im Zuge der großen Evakuierungsoperation in der Ostsee in den letzten Kriegsmonaten wurden über 250 Schiffe und Boote versenkt. Es gibt also noch viele andere Möglichkeiten, nach dem Bernsteinzimmer zu suchen. Mit neuer technischer Ausstattung können Taucher immer tiefer in die Ostsee vordringen. Wracks, die bislang unerreichtbar erschienen, sind nun zunehmend gefährdet.

Seit Jahren bemühen sich der Deutsche Marinebund und der Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge um einen besseren Schutz der deutschen Seekriegsgräber. Die Gebeine der Toten liegen noch immer in diesen Wracks, doch von einer Totenruhe unter Wasser kann keine Rede sein. Angesichts eines zunehmenden Tauchtourismus und der neuen technischen Möglichkeiten wächst die Gefahr illegaler Tauchgänge und Plünderungen. Bekannte Wracks wie die STEUBEN, die GOYA oder die WILHELM GUSTLOFF sind inzwischen bereits regelrecht abgegrast worden. Für den Herbst 2021 ist in Hamburg eine mehrtägige internationale Tagung geplant, auf der Vertreter maritimer Behörden, unterschiedlicher Marinebehörden und internationaler Tauchverbände nach Lösungen zum Schutz der Seekriegsgrabstätten suchen wollen. Es bleibt zu hoffen, dass sich dadurch die Situation verbessern wird. 

Dr. Christian Lübcke ist Landesgeschäftsführer des Volksbunds Deutsche Kriegsgräberfürsorge.