

Die Auswärtige Presse e.V.

Internationale Journalisten-Vereinigung Hamburg

Schöne weiße Steuben



Ein Schiffsschicksal mit tragischem Ende

Von Dr. Jan Heitmann

Wracktaucher entdeckt

in der Ostsee die

„schöne weiße Steuben“

Sie gehört zu den

größten

Schiffskatastrophen, die

sich je in der Welt

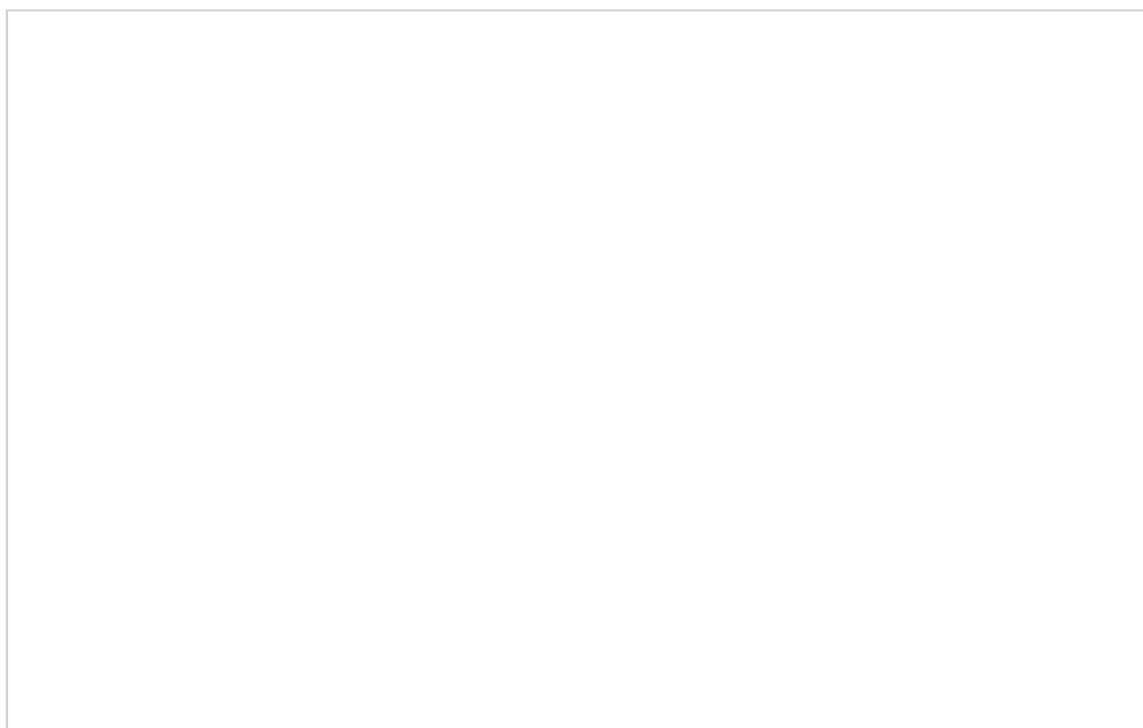
ereigneten, doch seit mehr als einem halben Jahrhundert gilt sie als die vergessene Katastrophe: die Versenkung des Flüchtlings- und Verwundetentransporters „Steuben“ am 10. Februar 1945. Das Schiff fiel dem sowjetischen U-Boot S-13 zum Opfer, dessen Torpedos zehn Tage zuvor bereits die „Wilhelm Gustloff“ auf den Grund der Ostsee geschickt hatten. So wurde die „Steuben“ für über 3.600 Menschen zur letzten Ruhestätte. Doch während der Untergang der „Wilhelm Gustloff“ immer wieder in Büchern, Berichten und Filmen geschildert wurde, legte sich über das Schicksal der „Steuben“ und ihrer hilflosen Passagiere der Schleier des Vergessens.


Jetzt hat der Wracktaucher Ulrich Restemeyer (44) aus Paderborn die Tragödie dem Vergessen entrissen. In der Ostsee, 16 Seemeilen querab von Stolp, entdeckte er in nur 23 Meter Tiefe das Wrack der „Steuben“. Drei Jahre lang hatte der gelernte Versicherungskaufmann Restemeyer nach dem Wrack gesucht. Der Torso der „Steuben“ ist durch die Explosionen und die starke Unterwasserströmung stark beschädigt und mit Schleppnetzen überzogen, die Fischer dort verloren haben. Deshalb stieß die Identifizierung des Wracks zunächst auf Schwierigkeiten. Doch der Schiffbauexperte Frank Döscher aus Bad Oeynhausen konnte helfen. Er konnte die Schiffsschraube und das Ruderblatt eindeutig dem gesunkenen Flüchtlingsschiff zuordnen. An eine Hebung denkt der Wracktaucher allein schon aus Kostengründen nicht. So wird die „Steuben“ für immer ein Seekriegsgrab bleiben. Die dramatischen Stunden, als die „Steuben“ in den eiskalten Fluten der Ostsee versank, sind noch in den Archiven und der Erinnerung der Überlebenden und ihrer Retter gegenwärtig. Über den wechselvollen Lebensweg dieses einstmals so stolzen Schiffes weiß dagegen kaum jemand mehr etwas zu berichten.

Blicken wir 80 Jahre zurück. Es ist die wirtschaftlich schwere Zeit nach dem Ersten Weltkrieg, als das Schiff 1923 von der Bremer Reederei Norddeutscher Lloyd unter dem Namen „München“ in Dienst gestellt wird. Gemeinsam mit der Hamburger HAPAG will der Norddeutsche Lloyd wieder im Transatlantikdienst Fuß fassen. Dazu müssen erst einmal Schiffe gebaut werden. Denn der Krieg hat den größten Teil der deutschen Handelsflotte vernichtet. Nur vier Jahre nach Kriegsende gibt der Norddeutsche Lloyd bei der Vulcan Werft AG in Stettin die Schwesterschiffe „München“ und „Stuttgart“ in Auftrag. Im Vergleich zu den riesigen Vorkriegsbauten sind sie mit einer Länge von 167,80 Metern und einer Tonnage von 13.325 BRT eher klein und bescheiden. Doch sie sind modern eingerichtet und überdurchschnittlich gut ausgestattet. Ihre Jungfernfahrt führt die „München“ im Juni 1923 von Bremerhaven nach New York. Bis 1930 fährt das Schiff hauptsächlich als Dreiklassenschiff im Nordatlantikverkehr. Seit 1925 wird es gelegentlich auch für „Erholungsreisen zur See“ nach den atlantischen Inseln eingesetzt.

Doch dann trifft das beliebte Schiff die erste Katastrophe. Am 11. Februar 1930 bricht beim Entladen von Stückgut im Hafen von New York ein Feuer an Bord aus. Die Feuerwehr ist machtlos. 22 Stunden lang toben die Flammen in dem glühenden Rumpf. Das Schiff droht zu kentern, wird nur noch von der Kaimauer gestützt. In den Flammen finden der Bordelektriker und ein Feuerwehrmann den Tod. Die Brandursache bleibt ungeklärt.

Die „München“ ist fast vollkommen ausgebrannt. Eigentlich ist das Schiff verloren. Doch seine Reeder lassen es notdürftig flottmachen und nach Bremen überführen. Hier wird das Schiff repariert und mit einer komplett neuen Inneneinrichtung versehen. Im Januar 1931 tritt es wieder in den Dienst der Reederei. Nur Eingeweihte wissen, daß sich hinter dem prachtvollen Dampfer der erste Nachkriegsneubau des Norddeutschen Lloyd verbirgt. Seeleute sind abergläubisch. Deshalb erhält das Schiff einen neuen Namen: „General von Steuben“. Benannt ist es nach dem in den USA sehr populären Deutschen Friedrich von Steuben, einem Helden des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges. Nachdem die Lloyd-Schiffe traditionell nach Städten benannt wurden, will die Reederei mit dieser Namensgebung bewußt ein Zeichen der deutsch-amerikanischen Freundschaft setzen.



 NORDDEUTSCHER LLOYD BREMEN	
FRÜHSTÜCK	BREAKFAST
Früchte und Dunstobst Grape Fruit Pflaumen Apfelsinen Pfirsiche Äpfel Gedünstete Pflaumen Backäpfel mit Sahne Orangen-, Tomaten-, Sauerkraut-Saft Konfitüren und Gelees etc. Johannisbeer-, Apfel-Gelee Orangen-Marmelade Sauerkirschen-, Himbeer-, Aprikosen-Konfitüre Honig Ingwer Butter Grützen und Milchspeisen Haferböcken Hafersdielein Reis in Sahne Krumbles Shredded Wheat Eierspeisen und Pfannkuchen Setzeler elssässisch Rührei Jeannette Omelette mit feinen Kräutern Poehierte Eier auf Toast Gebackene Eier auf Tomate Eier im Glas Trinkeler Deutscher- und Apfel-Pfannkuchen Buchweizen-Kekks mit Ahorn-Sirup Fischspeisen Seesunge Müllerin Art Englischer Hering, pochiert oder geröstet Fleischspeisen Rostocker Steak, Beutkartoffeln Lammhasdies mit süßem Pfeffer Vom Rost: Yorkshire Schinken Wiltshire Speck Kartoffeln Gekochte, Püree, Hannoversche Gebakene, Hannoverische Kalte Speisen Gebratener Truthahn mit Kronbeeren Wiener Braten, Dillgurke Rindshülfe englisch, Geschnittener Mezzettich Geräucherter westfälischer Schinken Gekochter Schinken Verschiedene Würst Käse Edamer, Roquefort, Cheddar, Quark mit Schnittlauch Tee Engl. Frühstück-, Ceylon Orange Pekoe-, Darjeeling Orange Pekoe Gesundheitstees Flieder- Kamillen- Lindensblüten- Pfefferminz- Maté- Costa Rica-Kaffee Kaffee „Hag“ Schokolade Kakao Frische Milch Buttermilch Yoghurt Milch Frühstück-Gebäck Grahambrötchen Knüdeibrot Zwieback Toast Melba-Toast	Fruits and Stewed Fruits Grape Fruit Plums Oranges Peaches Apples Stewed Prunes Baked Apples with Cream Orange, Tomato, Sauerkraut Juice Confitures and Jellies etc. Currant, Apple Jelly Orange Marmalade Sour Cherry, Raspberry, Apricot Jam Honey Ginger Butter Grouts and Milk Dishes Quaker Oats Oatmeal Gruel Creamed Rice Krumbles Shredded Wheat Eggs and Pancake Shirred Eggs Alsacienne Scrambled Eggs Jeannette Omelet with Fine Herbs Poached Eggs on Toast Fried Eggs on Tomato Eggs in Glass New Laid Eggs German and Apple Pancake Buckwheat Cakes with Maple Syrup Fish Sole Meunière Kippered Herring, Poached or Boiled Meat Dishes Rostock Steak, Fried Potatoes Lamb Hash with Sweet Pepper From Grill: Yorkshire Ham Wiltshire Bacon Potatoes Baked, Purée, Baked, Hanovrian Cold Dishes Roast Turkey with Cranberries Vienna Roast, Dill Pickle Haunch of Beef English, Horse-Radish Smoked Westphalian Ham Bottled Ham Choice of Sausage Cheese Edam, Roquefort, Cheddar, Curds with Chive Ten English Breakfast, Ceylon Orange Pekoe Darjeeling Orange Pekoe Tisane Elder-Blossom Camomile Lime-Blossom Mint Maté Costa Rica Coffee Senka Coffee Chocolate Cocoa Fresh Milk Butter Milk Yoghurt Milk Breakfast Pastry Graham Rolls Knaecke Bread Rusk Toast Melba Toast
10.30 Uhr an Deck Fleischbrühe Belegte Brötchen Dampfer „General von Steuben“	10.30 a. m. on Deck Beef Broth Sandwiches Montag, den 26. Juli 1937

Das wiedererstandene Schiff wird aber kaum noch auf der Nordamerikaroute eingesetzt. Denn die riesigen und luxuriösen Schnell dampfer „Bremen“, „Europa“ und „Columbus“ haben mittlerweile neue Standards im Transatlantikdienst gesetzt. Dies gilt auch für die Reisegeswindigkeit. Während die „General von Steuben“ auf der Reise von Bemerhaven nach New York im Durchschnitt 9 1/2 Tage unterwegs ist, benötigt die „Bremen“ für diese Strecke nur die Hälfte der Zeit. Fortan wird die „General von Steuben“ hauptsächlich für Erholungsreisen auf den klassischen Polar- und Nordkapfahrten sowie im Mittelmeerdienst

eingesetzt. Von Venedig aus führt sie ihre legendären Hellasfahrten zu den Stätten der Antike durch. Mitte der 30er Jahre wird das Schiff vollständig weiß gestrichen. Damit hebt es sich deutlich von den damals üblichen schwarzen Schiffsrümpfen ab. Die „General von Steuben“ ist jetzt ein reines Kreuzfahrtschiff. Durch einen umfangreichen Umbau und Modernisierungen werden großzügige und richtungsweisende Passagiereinrichtungen geschaffen. Der Speisesaal ist so groß, daß dort sämtliche Passagiere ihre Mahlzeiten gleichzeitig einnehmen können. So etwas hat es auf einem Fahrgastschiff noch nicht gegeben. Die Beliebtheit des Schiffes ist enorm, es ist bei jeder Fahrt bis auf die letzte Koje ausgebucht. Im November 1938 wird es in „Steuben“ umbenannt. Angesichts der politischen Entwicklung erscheint den Eignern die Benennung nach einem US-amerikanischen Nationalhelden als nicht mehr zeitgemäß. Als „schöne weiße Steuben“ – so wird für sie geworben – fährt sie als Einklassenschiff jetzt auch zu weit entfernten Zielen in Südamerika und Westindien. Sie gilt als das Schiff der Freude und der Lebenslust, als Traumschiff, das seine Passagiere in die schönsten Reiseparadiese der Welt entführt.

Doch dann bringt der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges allen zivilen Schiffsverkehr zum Erliegen. Die „Steuben“ wird in Kiel aufgelegt, von der Kriegsmarine beschlagnahmt und in Kiel und Danzig als Wohnschiff genutzt. Im August 1944 kommt sie wieder in Fahrt. Als Hilfslazarettsschiff transportiert die „Steuben“ Verwundete vom Rigaer Meerbusen nach den Häfen der westlichen Ostsee. Mit dem Vordringen der Roten Armee auf das Reichsgebiet beginnt das „Unternehmen Rettung“, die Evakuierung der ostdeutschen Bevölkerung auf dem Seeweg. Viele erreichen mit der „Steuben“ die rettenden Häfen in Schleswig-Holstein.

Am 9. Februar 1945 läuft das Schiff von Pillau zu seiner letzten Fahrt aus. An Bord sind 4.267 Menschen, fast ausschließlich verwundete Soldaten, Frauen und Kinder. Das Schiff verläßt den bereits von den sowjetischen Panzerspitzen bedrohten Hafen, steuert durch den Minenzwangsweg und nimmt westlichen Kurs Richtung Kiel. An Bord herrscht unvollstellbares

Elend. Alle Decks sind überbelegt. Die meisten „Passagiere“ sind verwundet oder krank. Nur wenige können sich selbst helfen. Das Sanitätspersonal kann sich nur notdürftig um die vielen Verwundeten kümmern. Und die Besatzung hatte alle Hände voll damit zu tun, das Schiff sicher durch die nächtliche Ostsee zu steuern. Durch die sich überstürzenden Ereignisse ist die „Steuben“ noch nicht offiziell als Lazarettschiff registriert. Sie fährt deshalb ohne den Schutz des Kriegsvölkerrechts vollständig abgeblendet und ohne das Kennzeichen des Roten Kreuzes. Den gleichen Kurs hat zehn Tage zuvor die unglückliche „Wilhelm Gustloff“ genommen. Gegen Mitternacht hat die „Steuben“ ihre Untergangsstelle querab Stolpmünde passiert. Der Kapitän und die Kommandanten der Begleitboote beginnen aufzuatmen. Bald wird das Schlimmste überstanden sein. Denn weiter westlich sind bisher noch keine feindlichen U-Boote gesichtet worden. Doch das sowjetische U-Boot S-13 wartet in der Dunkelheit schon auf sein nächstes Opfer.

Die Uhr auf der Brücke der „Steuben“ zeigt 0 Uhr 53 am 10. Februar, als die beiden Torpedos ihre tödlichen Treffer landen. Eine gewaltige Explosion erschüttert die „Steuben“, die sich stark nach Steuerbord neigt. Der Kapitän versucht, die nahe Stolpe Bank zu erreichen, um sein Schiff dort auf Grund zu setzen. Doch es ist zu spät, die „Steuben“ beginnt zu sinken. An Bord bricht Panik aus. Alles drängt nach oben. Niemand will



auf dem sinkenden Schiff zurückbleiben. Das Schicksal der nicht gehfähigen Verwundeten allerdings ist besiegelt. Immer wieder dringen Pistolenschüsse durch die Räume des Schiffes. Viele Soldaten wollen lieber durch die eigene Kugel sterben, als elend zu ertrinken. Die Besatzung führt an Oberdeck in mustergültiger Disziplin die Rettungsaktion durch. Doch der Selbsterhaltungstrieb der Passagiere gewinnt die Oberhand. Menschen springen über Bord oder stürzen in die eiskalte See, klammern sich an Rettungsboote, bringen sie zum Kentern. Um Boote, Flöße und Rettungswesten entbrennt ein Kampf um Leben und Tod. Schließlich gibt der Kapitän seinen letzten Befehl: „Alle Mann vom Schiff“. Dann gleitet die „Steuben“ in die Fluten. Nur 15 Minuten nach den Torpedotreffern ist die „Steuben“ von der Wasseroberfläche verschwunden. Die See ist bedeckt mit Toten und schreienden Menschen. Begleitschiffe können nur noch 656 Schiffbrüchige lebend bergen. Das ehemalige Traumschiff hat 3.200 Menschen, die meisten von ihnen verwundete Soldaten, mit auf den Grund der Ostsee genommen.

So ist das verrostete Wrack der „Steuben“ ein Zeugnis vom „Unternehmen Rettung“ geworden, dem zweieinhalb Millionen Flüchtlinge und Soldaten ihr Leben verdanken. Im nächsten Jahr will Restemeyer, der 1991 auch schon das Wrack der „Wilhelm Gustloff“ betaucht hat, zu einem weiteren Zeugnis dieses gewaltigen Rettungswerkes hinabtauchen: dem Dampfer „Goya“. Das Schiff mit den sterblichen Überresten von fast 7.000 Menschen liegt auf dem Grund der Ostsee vor Danzig in internationalen Gewässern.

Woehlke / 23. Mai 2007 / Gastartikel, Geschichte / Heitmann Jan Dr.

Die Auswärtige Presse e.V. / Impressum und Datenschutz /