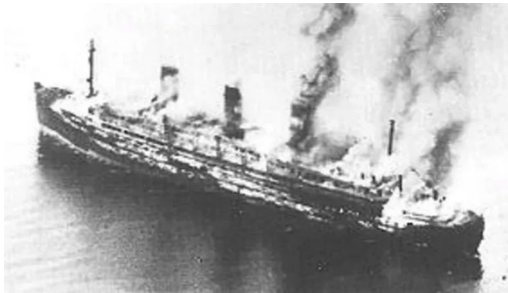
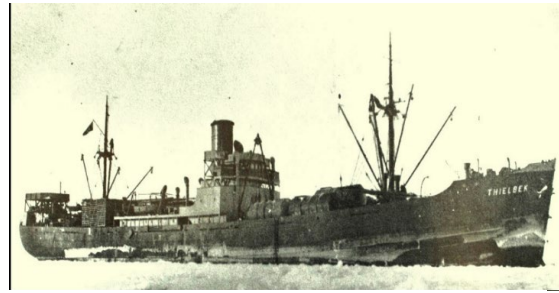


Cap Arcona – Thielbek - Wilhelm Gustloff Goya – Gen. von Steuben

De Scheepsramp met de “Cap Arcona” vond plaats op 3 mei 1945 in de Lübecker Bocht. Het ging om een Duits passagiersschip waarmee circa 5.000 gevangenen uit het concentratiekamp Neuengamme werden getransporteerd. Er lagen in de buurt ook Duitse oorlogsschepen en enkele schepen die ook gevangenen uit Neuengamme transporteerden. De “Thielbek” met ongeveer 2.800 gevangenen en de “Athen” met rond 2.000 gevangenen.”



Cap Arcona



Thielbek

De groep schepen werd op 3 mei 1945 gebombardeerd door de 198^e Squadron van de Royal Air Force. De “Cap Arcona” vloog in brand en kenterde, de “Thielbek” zonk vrij snel. De “Athen” wist zonder slachtoffers te ontkomen.

Gevangenen die van de zinkende schepen wisten te ontsnappen werden veelal doodgeschoten vanaf rondvarende schepen of door SS-patrouilles op de stranden. In totaal zijn, naar schatting, ruim 7000 gevangenen om het leven gekomen en waren er rond 350 overlevenden. Onder de slachtoffers meer dan 270 Nederlanders.

Het verhaal over deze schepen en zeker over de “Cap Arcona” is bij een heleboel mensen bekend. Films en boeken te over.

Zeker niet in de laatste plaats ook bekend door het boek van Frank Krake: “De laatste getuige”.

Subtitel: “de man die drie concentratiekampen en een grote scheepsramp overleefde”. (ISBN 9789082476439) Het verhaal van Wim Alosery. (1924-2018)

Wie kent het verhaal van de “Wilhelm Gustloff”? (en van de "Goya" en de "Steuben")

De overeenkomsten:

alle vijf, bij naam genoemde, schepen werden tot zinken gebracht in oorlogstijd met duizenden mensen aan boord.

In alle vijf gevallen met, letterlijk, duizenden slachtoffers.

De verschillen:

De "Cap Arcona" en de "Thielbek" werden het slachtoffer van luchtaanvallen.

De andere drie schepen werden getorpedeerd door Russische onderzeeboten.

Voor een overzicht van gebeurtenissen houden we de chronologische volgorde aan.

30 januari 1945

De "Wilhelm Gustloff" was een Duits passagiersschip van de nationaalsocialistische organisatie Kraft durch Freude (KdF).

Het schip was genoemd naar Wilhelm Gustloff, de vermoorde Duitse leider van de Zwitserse nazipartij.

Het was gebouwd op de werf van Blohm & Voss en werd op 5 mei 1937, in aanwezigheid van Adolf Hitler, te water gelaten als cruiseschip voor de organisatie KdF.



Wilhelm Gustloff

Tussen 1937 en 1939 was het ook als zodanig in gebruik.

In 1939, na het einde van de Spaanse Burgeroorlog, voerde de "Wilhelm Gustloff" het Condorlegioen terug van Vigo in Spanje naar Hamburg in Duitsland.

In 1939 en 1940 werd het vaartuig ingezet als hospitaalschip. Daarna diende het gedurende het grootste deel van de Tweede Wereldoorlog als onderkomen voor U-bootbemanningen in de haven van Gotenhafen. (Tegenwoordig Gdynia – Polen)

"**Operatie Hannibal**" was de evacuatie van Duitse troepen en burgers, omdat de opmars van het Rode Leger vorderingen maakten

De laatste reis van "Wilhelm Gustloff" was om Duitse vluchtelingen, militairen en technici uit Koerland (deel van Letland), Oost-Pruisen en Danzig en West-Pruisen te evacueren.

Velen hadden gewerkt bij geavanceerde wapenbases aan de Oostzeekust.

Op de scheeps- en passagierslijsten werd melding gemaakt van 6.050 mensen aan boord, maar deze was verre van compleet. Veel burgers waren aan boord zonder te zijn opgenomen in de officiële inschepingsregisters.

Heinz Schön, een Duitse archivaris en een Gustloff-overlevende, deed een uitgebreid onderzoek naar het zinken tijdens de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw. Schön concludeerde dat de "Wilhelm Gustloff" 173 hulpkrachten van de marine, 918 officieren, onderofficieren en mannen van de opleidingsdienst van de onderzeeboten aan boord had. Verder nog: 373 vrouwelijke hulpen van de marine, 162 gewonde soldaten.



Heinz Schön 1926-2013

Ook 8.956 burgers, waarvan naar schatting 5.000 kinderen.

In totaal aan boord volgens Schön: 10.582 personen.

Onder de passagiers, behalve burgers, ook Gestapo-personeel, leden van de organisatie Todt en nazi-functionarissen met hun familie.

Het schip was overvol met als gevolg een hoge temperatuur en vochtigheid in het schip. Veel passagiers droegen hun reddingsvesten niet of hadden er geen.

Het schip verliet Danzig om 12.30 uur op de 30^{ste} Januari 1945, vergezeld door het passagiersschip de "Hansa", ook beladen met burgers en militairen, en twee torpedoboten.

De "Hansa" en één van de torpedoboten hadden mechanische problemen en konden de reis niet beginnen, de "Wilhelm Gustloff" vertrok, met één torpedoboot als escorte: de "Löwe".

De "Hansa" met kapitein Fritz Schwoerer, was door de storing het laatste schip dat ontsnapte met bemanning en passagiers. Een aanvaring met een zeemijn op 4 mei 1945 had weinig gevolgen voor het schip.

"Löwe", oorspronkelijk "Gyller", was een torpedobootjager van de Sleipner-klasse van de Noorse Marine.

Samen met de andere schepen van dezelfde klasse nam ze deel aan de bescherming van de Noorse neutraliteit tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Na aanvankelijk in het verre noorden te hebben gediend werd ze overgeplaatst naar Zuid-Noorwegen, waar ze schepen door de Noorse territoriale wateren begeleidde.

Toen de Duitsers in april 1940 Noorwegen binnenvielen, lag het schip aangemeerd bij Kristiansand. Nadat ze had deelgenomen aan de verdediging van de havenstad, werd ze buitgemaakt door de Duitsers.

Omgedoopt tot "Löwe", was ze in dienst van de Kriegsmarine van nazi-Duitsland tijdens de oorlog.

De "Wilhelm Gustloff" had vier kapiteins aan boord. De kapitein van het schip zelf; twee kapiteins van koopvaardijsschepen en de kapitein van het U-boot aanvullingsdetachment, dat gelegerd was op het schip.

Zij waren het oneens over de beste manier om onderzeeër aanvallen te ontwijken.

De militaire commandant, luitenant-ter zee Wilhelm Zahn, adviseerde een koers in ondiepe wateren te volgen, dicht bij de kust en zonder verlichting.

Kapitein Friedrich Petersen, van de "Wilhelm Gustloff", besloot echter naar dieper water te gaan, waarvan bekend was dat het was geruimd van mijnen.

Toen hij werd geïnformeerd over een tegemoetkomend Duits mijnenveger konvooi, besloot hij om de rode en groene navigatielichten van zijn schip te gaan voeren om een aanvaring in het donker te voorkomen. Hierdoor kon de "Wilhelm Gustloff" gemakkelijk gezien worden in de nacht.

De "Wilhelm Gustloff" was uitgerust met luchtafweergeschut en de Duitsers hadden haar niet als een ziekenhuisschip gemarkeerd. Evenmin was melding gemaakt van haar speciale taak voor de komende vaart.

Ook vervoerde zij militair personeel en genoot geen bescherming als ziekenhuisschip volgens het internationale akkoord.

Het tot zinken brengen

Het schip werd snel waargenomen door de Sovjetonderzeeër S-13, onder het bevel van kapitein Alexander Marinesko.

De begeleidende torpedoboot van de "Wilhelm Gustloff" had een onderzeeër sensor aan boord, die was echter bevroren, waardoor hij onbruikbaar was. Het luchtafweergeschut van de "Wilhelm Gustloff" was ook onbruikbaar, zodoende waren beide schepen vrijwel weerloos.



S-klasse, Russische marine

Marinesko volgde de schepen twee uur aan de zeezijde. Toen liet hij een gedurfde manoeuvre uitvoeren. Hij liet zijn vaartuig aan de oppervlakte komen en stuurde rond de achtersteven van de "Wilhelm Gustloff" naar de landzijde, dicht bij de kust. Vanaf die kant zou geen aanval verwacht worden, was zijn afweging.

Rond 21.00 uur (Midden Europese Tijd) gaf Marinesko opdracht vier torpedo's te lanceren aan de bakboordzijde van de "Wilhelm Gustloff". Deze voer op dat moment ongeveer 30 km uit de kust, tussen Großendorf en Leba.

Saillant detail: de bemanning van de onderzeeër had de torpedo's een naam gegeven. De eerste had de bijnaam 'voor het moederland', de tweede 'voor Leningrad', de derde 'voor het Sovjetvolk' en de vierde, die in de torpedobuizen vast bleef zitten en moest worden gedemonteerd, had de bijnaam 'voor Stalin'.

De drie torpedo's die met succes werden afgevuurd, troffen de "Wilhelm Gustloff" allemaal.

De eerste torpedo trof de boeg. Hier lagen de vertrekkende bemanningsleden te slapen.

De tweede torpedo trof de accommodaties van de vrouwelijke hulptroepen van de Marine.

Dat was het leeggemaakte zwembad van het schip. Hier werden direct zware verliezen geleden.

Slechts drie van de 373 vrouwen, overleefden de ramp.

De derde torpedo was een voltreffer op de machinekamer midscheeps, waardoor alle stroom uit viel en de communicatie werd uitgeschakeld.



Zwembad

Naar verluidt, konden slechts negen reddingsboten te water worden gelaten; de rest hing bevroren in hun davits en moesten losgebroken worden.

Ongeveer 20 minuten na de explosie van de torpedo's, maakte de "Wilhelm Gustloff" dramatisch slagzij over bakboord. Het gevolg was dat de reddingsboten neergelaten moesten worden aan de hoge stuurboordzijde. Veel reddingsboten werden daarbij gekraakt op de scheepswand en hun inzittenden belanden in het koude zeewater.

De watertemperatuur in de Oostzee ligt in die tijd van het jaar meestal rond de 4 graden Celsius.

Dit was echter een bijzonder koude nacht, met een luchttemperatuur van -18 tot -10 graden Celsius en ijsschotsen bedekten het wateroppervlak.

Sterfgevallen werden veroorzaakt rechtstreeks door de torpedo's of door verdrinking in het ijzige binnenstromende water. Anderen werden verpletterd in de eerste stormloop veroorzaakt door paniekerige passagiers op de trappen en de dekken. Vele anderen sprongen in de ijskoude Oostzee.

Minder dan 40 minuten nadat zij was geraakt, lag de "Wilhelm Gustloff" op haar zij. Zij zonk, met haar boeg vooruit, 10 minuten later, in 44 meter diep water.

Duitse schepen in de buurt waren in staat om 996 van de overlevenden te redden.

De torpedoboot T36 redde 564 mensen; de torpedoboot "Löwe" - 472;

de mijnenveger M387 - 98; de mijnenveger M375 - 43; de mijnenveger M341 - 37; de

stoomboot "Göttingen" - 28; de torpedo-opvang boot TF19 - 7; het vrachtschip

"Gotenland" - 2 en de patrouilleboot V1703, één baby.

Patrouilleboot VP-1703 arriveerde in het rampgebied, ruim zeven uur nadat de "Wilhelm Gustloff" was gezonken.

Ruim 1.200 mensen zijn gered, maar liefst 9.300 worden er nog altijd vermist.

Het was een trieste aanblik toen de VP-1703 haar zoeklichten liet schijnen.

Wrakstukken, drijvende reddingboten, lege reddingsvesten en overal dode mensen.

De "Wilhelm Gustloff" lag allang op de zeebodem, maar op zoek naar overlevenden controleerde de bemanning van de patrouilleboot minutieus de lege reddingsboten.

In één ervan vond bootsman Werner Fick de lijken van een vrouw en een meisje. Een opgerold wollen tapijt onder in de boot trok zijn aandacht. Het was stijf bevroren en bijna volledig ondergesneeuwd.

Fick pakte het tapijt op en ontdekte tot zijn verbazing dat het gerold was om een kind dat nog leefde.

Snel droeg hij het aan boord van het patrouilleschip, waar een arts zich over het blauw aangelopen jongetje van ongeveer een jaar ontfermde.

Het kind was sterk onderkoeld en in diepe slaap, maar toen de arts hem onderzocht, sloeg het zijn ogen op en keek verwonderd rond. Dan besloot Fick de jongen te adopteren, de laatst gevonden overlevende van de "Wilhelm Gustloff."

Alle vier gezagvoerders van de "Wilhelm Gustloff" overleefden de ondergang.

Een officieel onderzoek van de marine werd alleen gestart tegen Wilhelm Zahn.

Zijn verantwoordelijkheidsgraad was echter nooit opgelost vanwege de ineenstorting van Nazi-Duitsland in 1945.

De verliezen

De cijfers uit het onderzoek van Heinz Schön kwamen uit op een totaal 9.343 slachtoffers, waaronder circa 5.000 kinderen.

Schön's onderzoek werd/wordt ondersteund door schattingen gemaakt met behulp van een andere methode. In maart 2003 werd op Discovery Channel een aflevering uitgezonden van "Een onopgelost verhaal".

Met behulp van de maritieme EXODUS software werd een computeranalyse gemaakt van het zinken van de "Wilhelm Gustloff".

Op basis daarvan kwamen naar schatting 9.600 mensen om het leven van de meer dan 10.600 aan boord.

Deze analyse hield rekening met de dichtheid van de passagiers op basis van getuigenissen, een simulatie van de vluchtroutes, het overlevingsvermogen en met de tijdsduur van het zinken.

Daarmee is de ondergang van de "Wilhelm Gustloff" de grootste scheepsramp in de geschiedenis, in termen van slachtoffers afkomstig van één vaartuig.

Het schip zonk op 55° 07' noorderbreedte en 17° 41' oosterlengte.

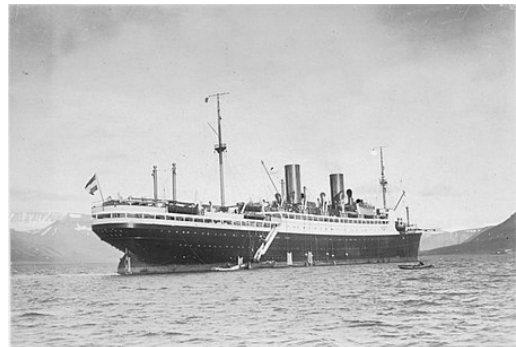
Deze locatie is een officieel oorlogsmonument en is verboden gebied voor duikers en scheepsbergers.

10 februari 1945

De "**General von Steuben**" was een Duits passagiersschip, later omgebouwd tot een bewapend transportschip.

Oorspronkelijk onder de naam München, ook geschreven als Muenchen, in 1923 te water gelaten.

In 1938 werd ze omgedoopt en kreeg de naam van een bekende Duitse officier.



General von Steuben

Friedrich Wilhelm Gerhard Augustin Ludolf von Steuben.

(Maagdenburg, 17 september 1730 – Utica, 28 november 1794), meestal "Baron von Steuben" genoemd was een aristocraat en Pruisisch militair die zich na een korte loopbaan in het Pruisische leger verdienstelijk heeft gemaakt in het leger van George Washington. Als "Baron von Steuben" werd hij in Amerika zeer veel belangrijker dan hij in eigen land was geweest. Hij was officier in de Pruisische Generale Staf geweest en dat maakte hem in een periode waarin officieren slecht waren opgeleid tot een vakman op militair gebied. De disciplinerende en opleiding van het Amerikaanse leger is de verdienste van von Steuben.

Hij diende van 1744 tot 1762 in het Pruisische leger, en van 1777 tot 1783 als generaal-majoor en inspecteur-generaal in het Amerikaanse leger.

Tijdens de Tweede wereldoorlog deed het eerst dienst als accommodatie voor troepen en vanaf 1944 als troepentransportschip.

Militairen werden vervoerd naar de Baltische havens en op de retourreis werden gewonden mee teruggenomen naar Kiel.

In januari 1945 had Grootadmiraal Dönitz zich gerealiseerd dat Duitsland relatief snel verslagen zou zijn. Hij wilde de onderzeeboot bemanningen in veiligheid brengen en stuurde een codebericht naar Gotenhafen (Gdynia – Polen) met de opdracht westwaarts terug te trekken. Velen van de marinemensen waren gehuisvest op schepen in de Baltische havens, de meesten echter in Gotenhafen.

Niettegenstaande de verliezen werden in totaal meer dan twee miljoen mensen geëvacueerd vanwege de Russische opmars.

Een niet te begroten aantal burgervluchtelingen was ook naar de havensteden gekomen.

Allemaal in de hoop dat ze aan boord konden komen van een schip dat hen naar een "iets veiliger" westen zou brengen.

Ook de "General von Steuben" werd ingezet bij "Operatie Hannibal".

Op 10 februari 1945 vervoerde zij militair personeel, gewonde soldaten en burgervluchtelingen. Officieel gerapporteerd:

2.800 gewonde militairen, 100 soldaten met verlof; 270 personen medisch personeel van de marine, 64 voor de bediening luchtdoelgeschut, 160 personeelsleden van de handelsvloot en diverse andere. Totaal 4.267 personen "op papier".

Net als op de "Wilhelm Gustloff" waren veel vluchtelingen aan boord gekomen zonder te registreren. Naar schatting waren er in totaal circa 5.200 personen aan boord.

Rond middernacht van 9 op 10 februari 1945 werd de "General von Steuben" getorpedeerd door de Russische onderzeeboot, jawel ook de S-13, onder commando van Alexander Marinesko.

Binnen een half uur na de inslagen van de twee torpedo's ging het schip naar de bodem. Volgens opgaven werden 650 mensen gered.

Geconcludeerd kan worden dat naar schatting circa 4.5000 mensen het leven verloren.

Het Steuben-wrak werd in mei 2004 gevonden en geïdentificeerd door het hydrografische schip ORP Arctowski van de Poolse marine. Afbeeldingen en afbeeldingen verschenen in een National Geographic-artikel uit 2005.

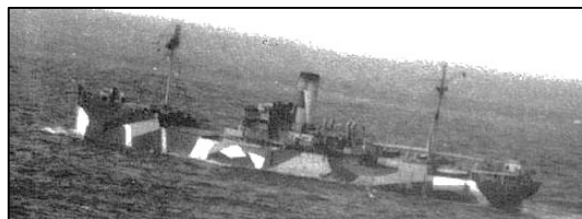
Het schip was grotendeels intact toen het werd gevonden. In juli 2021 meldde het Duitse nieuwsmagazine "Der Spiegel" dat het wrak was geplunderd en ernstig beschadigd.

Het is een officieel oorlogsgraf en het betreden ervan is illegaal. Vanwege internationale verdragen blijft het wrak eigendom van de Duitse staat, maar is Polen verantwoordelijk voor de bescherming ervan.

De afgelopen tien jaar is plundering een van de grootste redenen geworden voor de verslechterende toestand van scheepswrakken in de Oostzee.

16 april 1945

De "**Goya**" (HNoMS "Gyller") was een vrachtschip van de Noorse rederij A/S J. Ludwig Mowinckels Rederi uit Bergen. Het schip was gebouwd op de Akerswerf (Akers Mekaniske Verksted) in Oslo en werd op 4 april 1940 in dienst gesteld.



Goya met camouflage patroon

Het schip was vernoemd naar de Spaanse schilder Francisco de Goya. Na de Duitse verovering van Noorwegen ("[Unternehmen Weserübung](#)") in april 1940, werd de Goya door de Kriegsmarine in beslag genomen. Het schip werd gebruikt als doelschip bij de training van onderzeebootbemanningen

In de laatste maanden van de oorlog werd het schip ingezet bij de Operatie Hannibal, waarbij de Duitse bevolking uit Oost- en West-Pruisen werd geëvacueerd.

Nadat het schip op vier tochten reeds 19.785 vluchtelingen had vervoerd werd het, op de vijfde tocht, op 16 april 1945 door een onderzeeboot van de Baltische Vloot van de Sovjet-Unie, de L-3, tot zinken gebracht.

(De L-3 was gebouwd als "mijnen leggende" onderzeeër, echter ook met torpedobuizen uitgerust).

Tijdens de laatste fase van "Operatie Hannibal" vervoerde de Goya", omgebouwd tot een troepentransportschip voor 850 man, naar schatting ruim 7.000 personen.

Hoewel er geen volledige bezetting werd geregistreerd was elke beschikbare ruimte volgepropt met mensen. Het waren wanhopige evacuees in een poging om te ontsnappen uit Oost-Pruisen; op de vlucht voor de opmars van het Rode Leger.

Er waren geruchten rondgegaan dat de Goya het laatste grote schip zou zijn dat bij de evacuatie betrokken was. Meer mensen wilden aan boord, wat het paniekeffect tijdens het laden alleen maar vergrootte.

Naast de burgerbevolking en gewonde militairen waren er 200 soldaten van een tankregiment aan boord.

Daarbij kwam nog dat de "Goya" één van de minst geschikte schepen voor de evacuatie van mensen was. Als transportschip voor droge vracht zijn verleden had effect, het schip was gebouwd als een droogvrachtschip en was uitsluitend bedoeld voor het transporteren van goederen. De veiligheids- en onzinkbaarheids eisen waren veel lager dan die voor passagiersschepen.

Op 16 april 1945 werd de "Goya" gespot door kapitein Vladimir Konovalov van de Sovjet-onderzeeër L-3 en er werden twee torpedo's afgevuurd.

Daarvoor was het al aangevallen door een Russisch vliegtuig. Dat noteerde wel een treffer , die echter weinig gevolgen had voor de mensen aan boor en evenmin voor het schip zelf.

De, niet voor deze taak gebouwde, "Goya" zonk binnen enkele minuten na de torpedo inslagen met meer dan 7.000 mensen, naar schatting werden 180 personen gered.

Na de ramp met de "Wilhelm Gustloff" was dit de grootste scheepsramp uit de geschiedenis.

De commandant, Vladimir Konovalov, werd voor de aanval op de "Goya" gedecoreerd met de hoge onderscheiding "Held van de Sovjet-Unie".

Dat was niet weggelegd voor Alexander Marinesko. Deze werd de hoge onderscheiding niet "waardig" geacht. Wegens een alcoholprobleem dreigde destijds zelfs de krijgsraad voor hem.

Het wrak van de "Goya" werd op 26 augustus 2002 door de Poolse duikers Grzegorz Dominik en Michal Porada ontdekt.

Zij brachten het kompas van de "Goya" boven water.

Herman Sligman

Bronnen: Wikipedia; scheveningen-haven.nl; ww2wrecks.com; historia.nl