

M/S „Wilhelm Gustloff”

CZEŚĆ PIERWSZA

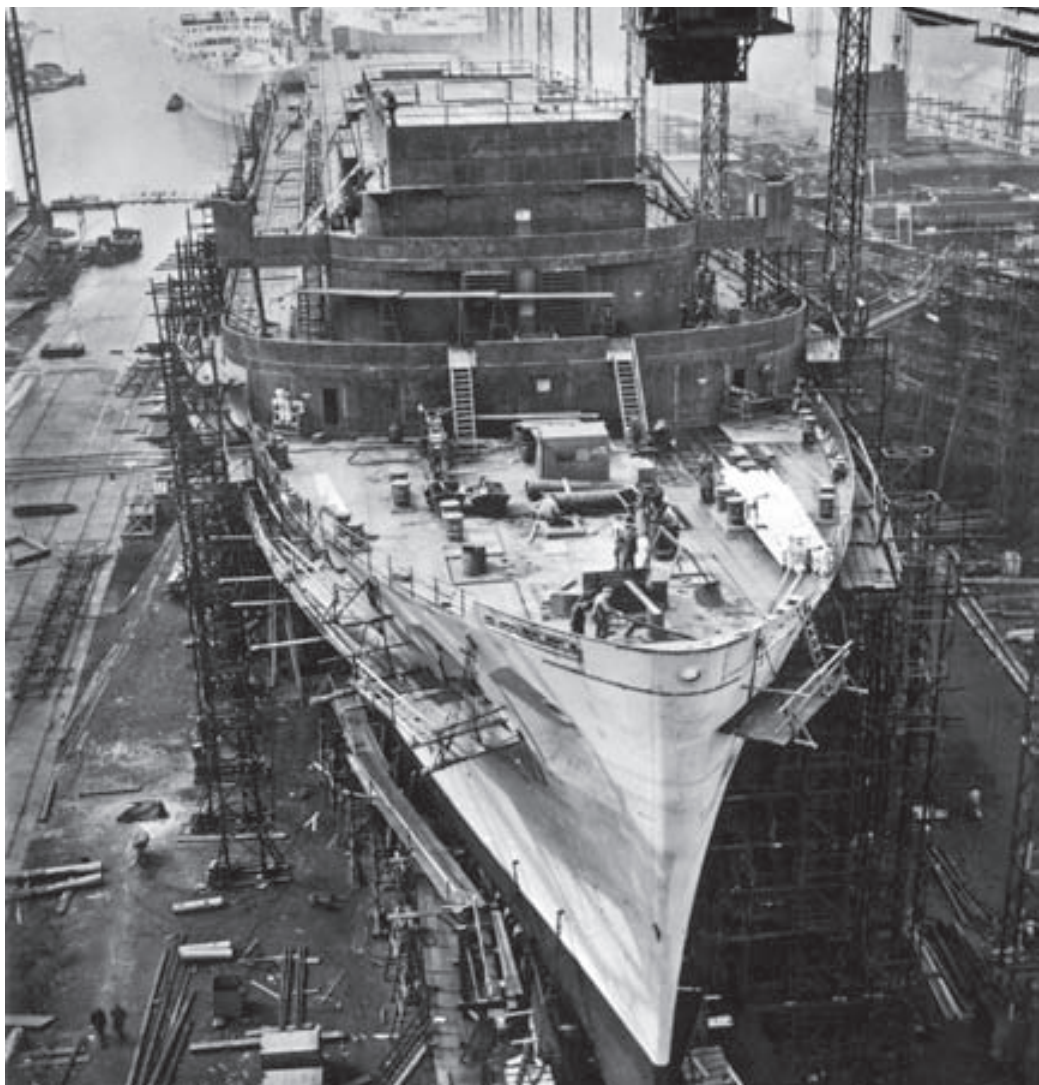
Statek pasażerski „Wilhelm Gustloff” sfotografowany krótko po wejściu do służby liniowej [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]

Jakie jeszcze tajemnice kryje w sobie „Wilhelm Gustloff”? Co przewoził w skrzyniach, co wydobyli z niego Rosjanie? Te pytania nasuwają się same w momencie czytania relacji z ostatniego rejsu niemieckiego transportowca i prac podwodnych prowadzonych przez Rosjan po wojnie. Kolejną zagadką jest dlaczego jego pozycja przez wiele lat była utajniona? M/S „Wilhelm Gustloff” jest nie tylko symbolem nagrody za zasługi partyjne w czasach przedwojennych III Rzeszy, ale również obrazem wielkiej tragedii ludzkiej, kiedy klęska „niepokonanych” Niemiec w styczniu 1945 roku była już przesądzona. Odpowiedzi na te pytania są nadal schowane głęboko pod wodą, ale część z nich można znaleźć w tym artykule, do przeczytania którego wszystkich Czytelników gorąco zachęcam.

MIROSLAW SKWIOT

Historia statku pasażerskiego „Wilhelm Gustloff” jest powiązana z organizacją *Deutsche Arbeitsfront* (Niemieckim Frontem Pracy), która powstała w miejsce rozwiązanych przez Roberta Leya związków i organizacji robotniczych. Wszystko to działo się już po dojściu do władzy A. Hitlera i przemian, jakie zostały zapoczątkowane w drugiej połowie 1933 roku. W dniu 27.11.1933 roku powstała organizacja KdF (*Kraft durch Freude*), na czele której stanął Robert Ley, a jej głównym celem miało być zapewnienie niemieckim robotnikom oraz członkom partii NSDAP odpoczynku na morzu. Realizację tego ambitnego programu rozpoczęto wykonywać od 18 czerwca 1934 roku w formie rejsów turystycznych na Morze Śródziemne i wody fiordów norweskich. W pierwszym okresie działalności czarterowano do tego celu dwie jednostki pasażerskie: „Monte Olivia” i „Dresden”. Wkrótce flota powiększyła się o kolejne wycarterowane jednostki, którymi były:

Kadłub „Wilhelma Gustloff’a” na pochylni stoczni Blohm & Voss sfotografowany w końcowej fazie prac wyposażeniowych [Fot. ze zbiorów GKP „Rekin”]



„St. Louis”, „Oceana”, „Der Deutsche” i „Sierra Cordoba”. Pozwalało to na wypoczynek w ciągu roku około 100 000 robotników, a ta forma rekreacji cieszyła się w Niemczech bardzo dużą popularnością. Porównując ówczesne wydatki, to za około 1/3 ceny przeciętnego wyjazdu na urlop spędzony w kurorcie, można było znakomicie się bawić i wypoczywać na morzu. Sukces ten i olbrzymie zainteresowanie ze strony robotników taką formą wypoczynku sprawiły, że podjęto decyzję o zamówieniu własnej jednostki pasażerskiej. Zamówienie na budowę pierwszej z nich – M/S „Wilhelm Gustloff” – organizacja KdF złożyła 22 stycznia 1936 roku w stoczni *Blohm & Voss* w Hamburgu. Położenie stępki miało miejsce 4 sierpnia 1936 roku, a uroczyste wodowanie odbyło się 5 maja 1937 roku. Statkowi nadano nazwę na cześć szwajcarskiego przywódcy NSDAP – Wilhelma Gustloffa, zastrzelonego 4 lutego 1936 r. przez młodego studenta Davida Frankfurtera. Matką chrzestną statku była wdowa po Gustloffie – Hedwig Gustloff. W trakcie uroczystości wodowania obecni byli wyżsi dostojnicy III Rzeszy z Adolfem Hitlerem na czele, a uroczystą mowę wygłosił dr Robert Ley. Zbudowany i oddany do służby liniowej M/S „Wilhelm Gustloff” okazał się nowoczesnym statkiem pasażerskim o ładnej linii zaprojektowanej przez profesora W. Brinkmanna z Monachium. Przy całkowitej długości 208,5 m i 23,5 m szerokości posiadał 25 484 BRT ton wyporności i mógł zabrać w rejs 1465 pasażerów. Jego podstawowa charakterystyka została przedstawiona w tabeli numer 1.

Statek pasażerski posiadał 221 kabin dwuosobowych i 239 czteroosobowych, rozmieszczonych na 4 pokładach (A – D), co w sumie dawało 1398 miejsc. Ponadto na pokładzie „B” mieścił się superluksusowy apartament przeznaczony dla Adolfa Hitlera¹. W trakcie jednego rejsu na „Gustloffie” mogło popłynąć łącznie 1465 pasażerów. Pod względem sylwetki i nowoczesności – jak oceniają go dzisiejsi specjaliści – był on udaną konstrukcją o klasycznej linii pasażerskiego liniowca. Nie był on jednostką luksusową, bo nie takie założenia sformułowali zleceniodawcy, jednak posiadał we wnętrzu kadłuba sale taneczne, koncertowe oraz na jednym z dolnych pokładów duży basen. Wszystko to miało stworzyć miłą atmosferę, w której spędzali swój wolny czas „zapracowani i zasłużeni” Niemcy, głównie członkowie NSDAP. Pasażerowie „Gustloffa” mieszkali na pokładach: „C” (*Schattendeck*), „B” i „A”. Kilkanaście kabin mieściło się także na pokładzie nazywanym „Górną Promenadą” (*Oberes Prome-*

¹ Został on zaznaczony na planie pokładu B na rysunku numer 3.



Dziobowa sala (Vordere halle) znajdująca się na pokładzie statku pasażerskiego „Wilhelm Gustloff”. Na zdjęciu widoczne są mosiężne żyrandole. Jeden z nich został wydobyty w 1973 roku przez pletwonurków GKP „Rekin” [Fot. ze zbiorów GKP „Rekin”]



Sala muzyczna (Musikhalle) [Fot. ze zbiorów GKP „Rekin”]



Basen [Fot. ze zbiorów GKP „Rekin”]

Tabela 1. Charakterystyka „Wilhelma Gustloffa”

Lp.	Nazwa statku	Wilhelm Gustloff
1.	Stoczniowy numer budowy	511
2.	Typ: motorowiec	statek pasażerski
3.	Położenie stępki	04.08.1936 r.
4.	Wodowanie	05.05.1937 r.
5.	Wejście do służby	16.03.1938 r.
6.	Stocznia	Blohm & Voss, Hamburg
7.	Armator	Deutsche Arbeitsfront
8.	Wyporność	25 484 BRT
9.	Wyporność	17 350 NRT
10.	Długość całkowita	208,55 m
11.	Długość na linii wodnej	195,00 m
12.	Szerokość	23,59 m
13.	Wysokość burty	13,08 m
14.	Wysokość pomiędzy pokładami	Od 2,50 do 3,65 m
15.	Zanurzenie na dziobie	6 m
16.	Zanurzenie na rufie	7 m
17.	Wysokość od stępki po top masztu	53,20 m
18.	Napęd	Cztery 8-cylindrowe silniki Diesla (MAN-B&V)
19.	Śruby	2
20.	Moc maszyn	9500 KM
21.	Prędkość maksymalna	15,5 w.
22.	Zasięg przy 15 węzłach	12 000 Mm
23.	Liczba zabieranych pasażerów	1465
24.	Załoga	426

nadendeck). Przydział miejsca w kabinach i na poszczególnych pokładach zależały od zasług partyjnych i pełnionej funkcji w partii. Najbardziej prestiżowe i zarazem najwygodniejsze kabiny znajdowały się najwyżej. Ich standard obniżał się wraz z kondygnacją.

Tak jak większość nowo zbudowanych jednostek, również M/S „Wilhelm Gustloff” musiał najpierw przejść próby postocznio-we, które wykonał w trakcie pierwszego rejsu na Morzu Północnym. Kiedy zakończył je pomyślnie i bez większych usterek, w dniu 15 marca 1938 roku został wcielony do służby pasażerskiej III Rzeszy. Został pomalowany jak większość jednostek tej klasy, na charakterystyczny śnieżnobiały kolor z herbem na dziobie oraz logiem armatora – stylizowaną na śrubę okrętową swastyką – umieszczonym na kominie. Swoją służbę pasażerską rozpoczął kilka dni później – 23

marca – kiedy to zabrał na pokład w trzynieowy rejs po Morzu Północnym 1000 młodych członków austriackiego NSDAP, 300 dziewcząt zrzeszonych w Związku Niemieckich Dziewcząt (*Bund deutscher Mädel*) oraz 165 dziennikarzy relacjonujących w prasie niemieckiej przebieg tego rejsu. Wśród ciekawych wydarzeń jakie zdarzyły się jednostce, warto wymienić operację ratowania 19-osobowej załogi tonącego angielskiego węglowca „Pegaway”. Zdarzyło się to w trakcie drugiego rejsu, w dniu 3 kwietnia 1938 roku w drodze do cieśniny Dover. Akcja była prowadzona w ciężkich warunkach pogodowych w trakcie sztormu panującego w kanale. Relacja o tym wydarzeniu obiegła prasę niemiecką i zagraniczną. Następnie w połowie roku M/S „Wilhelm Gustloff” płynie na portugalską Maderę oraz kontynuuje letnie rejsy do norweskich fiordów. Jesienią zmienia

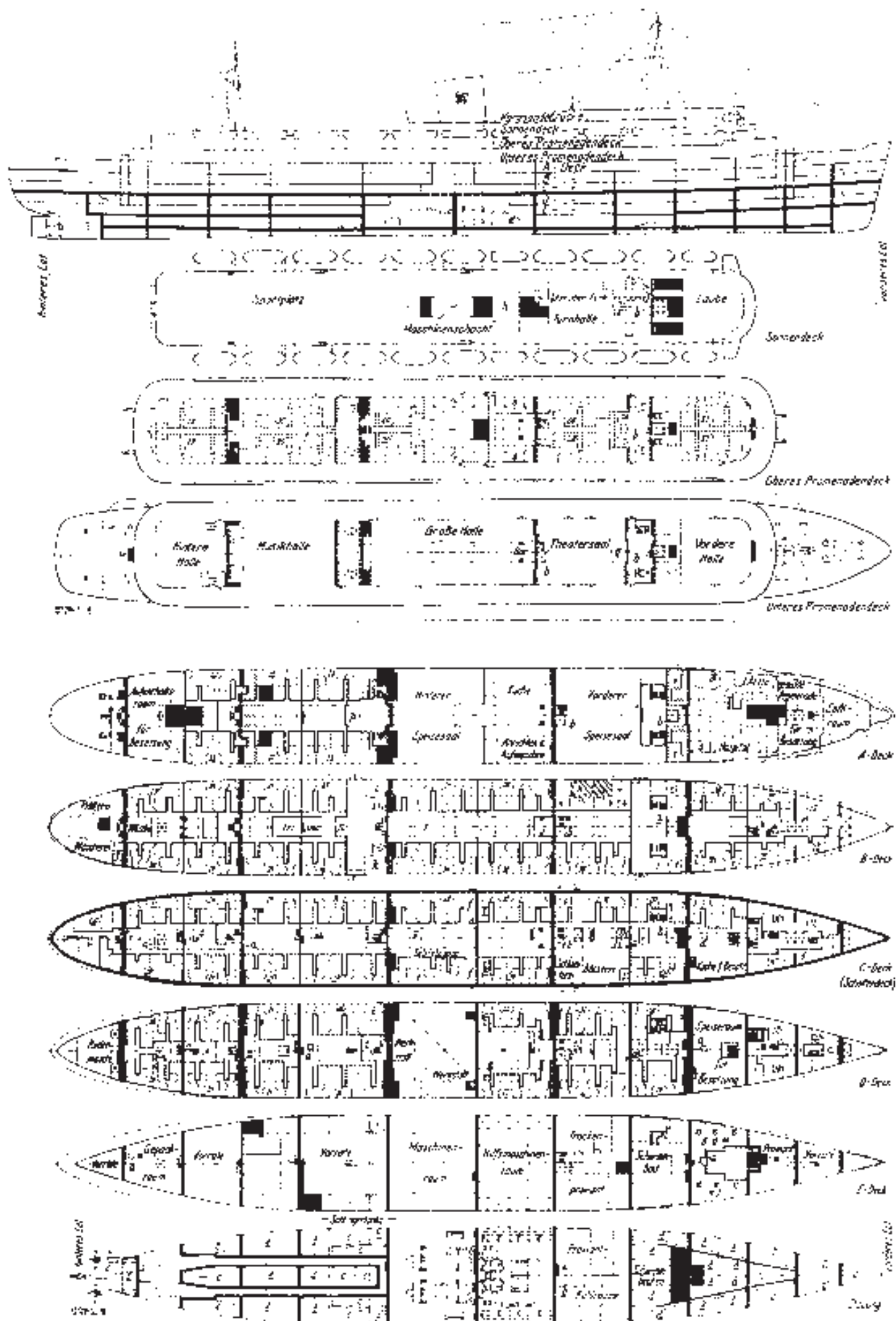
akwen na cieplejsze wody i rozpoczyna rejsy po Morzu Śródziemnym na trasie Genua – Wenecja. Okres zimowy spędza w Genui, po czym w połowie marca płynie do Hamburga, aby tam uczestniczyć w ceremonii wodowania drugiego z serii wycieczkowców floty KdF – M/S „Robert Ley”. Jego dalsza służba pasażerska zostaje na chwilę przerwana w połowie maja 1939 roku. Wraz z innymi jednostkami pasażerskimi zostaje wykorzystany jako jednostka transportowa, przewożąc na swoim pokładzie z hiszpańskiego portu Vigo pilotów legendarnego Legionu Condor. Zostają oni uroczystie przywitani w Hamburgu przez samego feldmarszałka H. Göringa. Potem kontynuuje rejsy wycieczkowe na trasie norweskich fiordów, krótko przerwanych rejsem do Sztokholmu. M/S „Wilhelm Gustloff” wraz z 1000 gimnastykami na pokładzie płynie na przełomie lipca i sierpnia 1939 roku na dwa tygodnie do stolicy Szwecji, gdzie obywają się tzw. „Pokojowe pokazy gimnastyczne”. Powraca do Hamburga 6 sierpnia 1939 roku i ponownie płynie – jak się wkrótce okaże, w niedokończony rejs – w stronę Norwegii. W jego trakcie, w nocy z 25 na 26 sierpnia, kapitan statku Bertram otrzymuje zaszyfrowany tekst wzywający do przerwania rejsu i, nie budząc podejrzeń, pilnego powrotu do macierzystego portu. Statek powraca do Hamburga i cumuje przy nabrzeżu, kończąc swoją cywilną karierę jako statek wycieczkowy. W trakcie niespełna półtorarocznej służby M/S „Wilhelm Gustloff” wykonał łącznie 44 rejsy wycieczkowe, przewożąc na swoim pokładzie ok. 65 000 urlopowiczów.

Lazaretschiff „D”

1 września 1939 roku, wraz z rozpoczęciem działań wojennych, M/S „Wilhelm Gustloff” został wcielony do jednostek operacyjnych III Rzeszy. Początkowo bazował

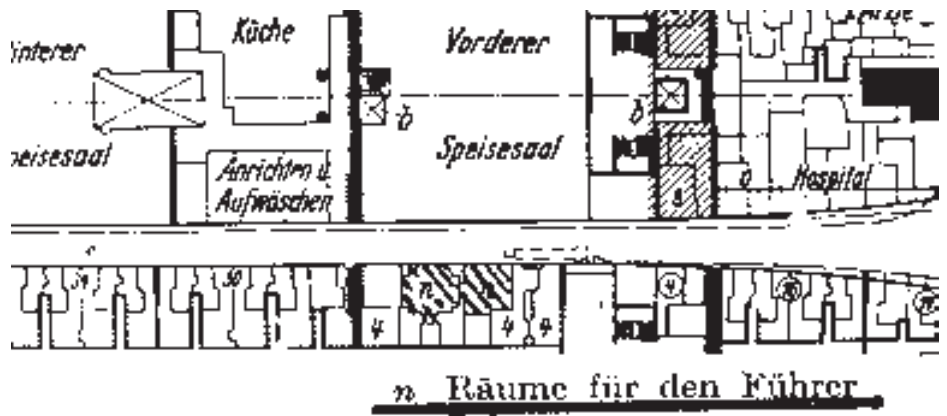
„Wilhelm Gustloff” sfotografowany na wodach norweskiego fiordu podczas jednego z pierwszych rejsów wycieczkowych ([Fot. ze zbiorów GKP „Rekin”])





Plan podłużny oraz plany poszczególnych pokładów „Wilhelma Gustloffa” [Rys. ze zbiorów GKP „Rekin”]

w Hamburgu ze statusem jednostki pomocniczej, później – 22 września 1939 roku – podjęto decyzję o przekwalifikowaniu go na statek szpitalny. Dotychczasową nazwę „Wilhelm Gustloff” zmieniono na nową – *Lazarettsschiff „D”*. Zgodnie z wymogami międzynarodowego prawa morskiego oznakowano jednostkę jako statek szpitalny. Na białych burtach pojawił się biegnący od dziobu do rufy zielony pas, a na kominie wymalowano znak Czerwonego Krzyża. Od tej chwili ponad 1000 miejsc znajdujących się w kabinach zamieniono na 500 łóżek szpitalnych, przebudowano także część pomieszczeń na gabinety i sale operacyjne oraz na potrzeby personelu medycznego. W swój pierwszy rejs *Lazarettsschiff „D”* wypłynął 27 września 1939 roku. Skierował się na Morze Bałtyckie i dalej w kierunku poru Danzig-Neufahrwasser (obecnie Gdańsk Nowy Port). Pierwszymi rannymi jakich podjął na pokład, było 585 polskich żołnierzy oraz grupa ponad dziesięciu niemieckich marynarzy z załogi zatopionego trałowca „M 85”. Polacy zostali przewiezieni do obozów jenieckich w Rendsburgu nad Kanałem Kilońskim. Do momentu rozpoczęcia operacji o kryptonimie „Weserübung” statek przebywał w porcie w Hamburgu. Potem od maja 1940 roku z Oslo przewiózł rannych żołnierzy i marynarzy z kampanii norweskiej do Stettina (obecnie Szczecin). W drugiej połowie 1940 roku, tak jak większość niemieckich jednostek pomocniczych, przygotowuje się do roli transportowca wojska w zaplanowanej operacji o kryptonimie „Seelöwe” (Lew Morski). Kiedy operacja ta zostaje odwołana, podjęto decyzję o zmianie przeznaczenia jednostki. W tym okresie w działaniach wojennych prowadzonych przez Niemcy w Europie nie było zapotrzebowania na transport drogą morską rannych i chorych żołnierzy. *Lazarettsschiff „D”* został skierowany do portu w Gotenhafen (Gdynia) i tam od 20 listopada 1940 r. rozpoczęła się jego kariera jako jednostki pływającej przydzielonej do 2. Dywizjonu Szkolne-



Apartament przeznaczony dla kanclerza III Rzeszy, na rysunku został on zakreślony [Rys. ze zbiorów GKP „Rekin”]



M/S „Wilhelm Gustloff” [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



M/S „Wilhelm Gustloff” sfotografowany w Hamburgu [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



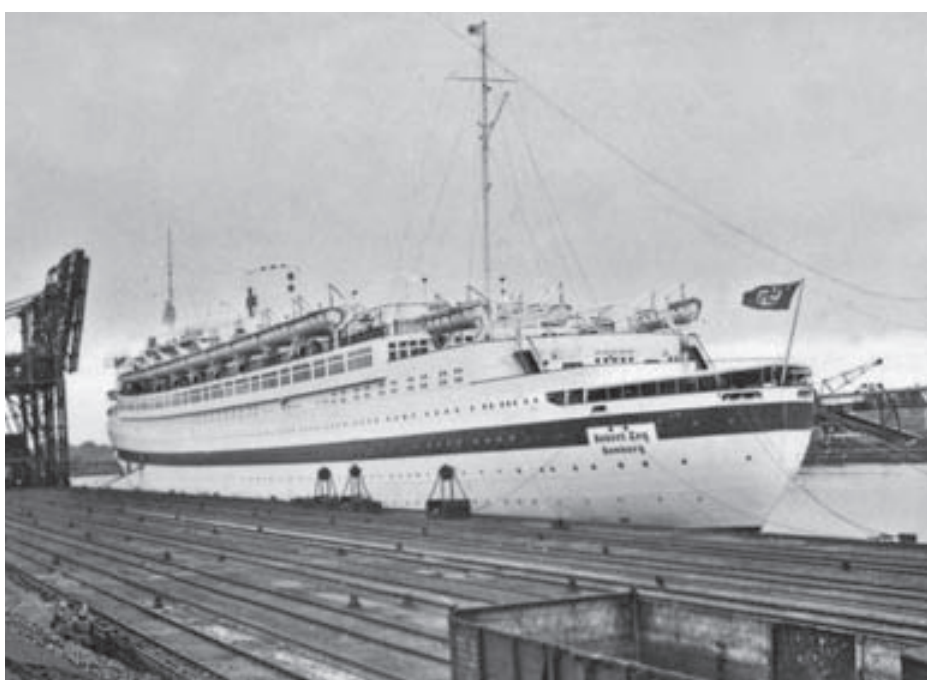
Jednostka bliźniacza dla „Gustloff’a” – M/S „Robert Ley” – sfotografowany na wodach Zatoki Kilońskiej [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]

go Okrętów Podwodnych (*Wohnschiff – 2. Unterseebots-Lehrdivision*).

Warto wspomnieć o systemie szkolenia załóg okrętów podwodnych, który jest bezpośrednio powiązany z historią tego statku. Szkoła Okrętów Podwodnych Gotenhafen (*U.A.S Gotenhafen – Unterseebotsabwehrschule Gotenhafen*) została sformowana we wrześniu 1939 roku. Działała do połowy lipca 1943 roku, kiedy to została przeniesiona 15 lipca do Bergen w Norwegii. Jej pierwszym kmdantem został komandor porucznik dr Eberhard Schmidt i pełnił on swoje obowiązki od września 1939 do października 1942 roku. Dla Niemców nowo tworzona baza w Gotenhafen posiadała idealne warunki do prowadzenia szkolenia załóg okrętów podwodnych wprowadzanych do służby. Właśnie tutaj wykonywano tzw. podstawowy cykl szkoleniowy obejmujący okres od 8 do 12 tygodni, który miał być przeprowadzany w dwóch ośrodkach szkoleniowych. Pierwszym z nich był *U-Ausbildung-Lehrgang in 1.Unterseebots-Lehr-Division* położony w Pillau oraz *U-Ausbildung-Lehrgang in 2.Unterseebots-Lehr-Division* położony w Gotenhafen. Marynarze przed wprowadzeniem okrętu podwodnego do służby mieszkali na jednostkach koszarowych, między innymi na *Wohnschiff 1.U-Lehr-Div* (wcześniej *Lazaretschiff „B”*, były „Robert Ley”) stacjonujący w Pillau oraz *Wohnschiff – 2. U-Lehr-Div* (wcześniej *Lazaretschiff „D”*, były M/S „Wilhelm Gustloff”) stacjonujący w Gotenhafen. To na ich pokładach odbywało się podstawowe szkolenie marynarzy obejmujące między innymi: musztrę, czyszczenie broni itp. Z kolei ćwiczenia



Kolejne ujęcie „Gustloffa” zacumowanego w Hamburgu [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Okręt szpitalny Lazaretschiff „B” (dawny „Robert Ley”) sfotografowany przy nabrzeżu w Danzig-Neufahrwasser (obecnie Gdańsk – Nowy Port) [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Dziobnica „Wilhelma Gustloffa” [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Jedna z sal opatrunkowych znajdująca się na statku szpitalnym „B” (dawny „Robert Ley”). Identyczne sale znajdowały się na pokładzie jednostki szpitalnej „D”, który został podobnie przebudowany i przystosowany do tej funkcji [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Propagandowe zdjęcie przedstawiające jednego z rannych żołnierzy w kampanii przeciwko Polsce, niesionego na pokład okrętu szpitalnego „D” (byłego „Wilhelma Gustloffa”) zacumowanego w Danzig-Neufahrwasser (obecnie Gdańsk – Nowy Port) [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Jeden z gabinetów lekarskich znajdujący się na pokładzie jednostki szpitalnej „B” (dawny „Robert Ley”) [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



specjalistyczne były wykonywane na obiektach położonych w bazie. W przypadku Gotenhafen do najważniejszych z nich należały ćwiczenia podwodne wykonywane na 3 basenach – dwóch o głębokości trzech oraz jednego o głębokości sześciu metrów umieszczonych w niewielkim budynku na Oxhöft (obecnie Oksywie)². Wykonywano tam alarmowe opuszczanie okrętu podwodnego, opuszczanie okrętu podwodnego przez wyrzutnie torpedowe itp. Uzyskaną w ten sposób wiedzę teoretyczną ćwiczone w praktyce na wodach zatoki Danziger Bucht.

Kiedy operacja „Regenbogen” zakończyła się porażką, dotychczasowy dowódca *Kriegsmarine* podał się do dymisji, a jego miejsce zajął 30 stycznia 1943 roku Karl Dönitz. Odwiedził on bazę Gotenhafen w marcu 1943 roku i wizytował jednostkę *Wohnschiff – 2. U-Lehr-Div.*, informując o zmianach, jakie mają niedługo nastąpić w obecnym systemie szkolenia załóg okrętów podwodnych. Wkrótce został on przeorganizowany – po oddaniu do służby 20 czerwca 1943 roku – bunkra Dora 1 położonego w Trondheim. Wraz z podobnymi bunkrami zbudowanymi we Francji można było przenieść szkolenie bliżej baz położonych z wygodnym dostępem do Północnego (konwoje arktyczne) i Środkowego Atlantyku (konwoje do Malty i Aleksandrii). W tym momencie zmieniło się też przeznaczenie bazy Gotenhafen, która stała się zapleczem remontowym dużych okrętów *Kriegsmarine*. Uznawana do tej pory za bezpieczną, straciła ten status w październiku 1943 roku. W czasie nalotu na Gdynię dokonanego przez alianckie bombowce z 8. amerykańskiej floty powietrznej 9 października 1943 roku *Wohnschiff – 2. U-Lehr-Div* został lekko uszkodzony (zewnętrzna ściana prawej burty). Statek został odholowany do suchego doku, gdzie wykonano na nim doraźny remont uszkodzeń oraz pomalowano go w kamuflaż³. Następnie odbył on krótki postoczniowy rejs po Zatoce Gdańskiej w celu odbioru po remoncie. Potem został zacumowany w basenie IX wewnątrz portu Gotenhafen na swoim stałym miejscu. Tam przebywał do połowy stycznia 1945 roku.

² Po wojnie ośrodek ten przejęło Wojsko Polskie. W 1945 roku powstał tam Oddział Ratowniczy Marynarki Wojennej. Po jego rozwiązaniu 1 grudnia 1964 roku powołany został do życia Ośrodek Szkolenia Specjalistów Ratownictwa w Gdyni, który jako jedyny zajął się profesjonalnym szkoleniem nurków klasycznych i pletwonurków. W maju 1968 roku został on przeformowany w Ośrodek Szkolenia Nurków i Pletwonurków Wojska Polskiego.

³ Potwierdzają to relacje kilku pletwonurków, którzy nurkowali na wraku „Wilhelma Gustloffa”. Widzieli on pod wodą szary kadłub okrętu.

Okręt szpitalny „D” zacumowany do nabrzeża w Oslo [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



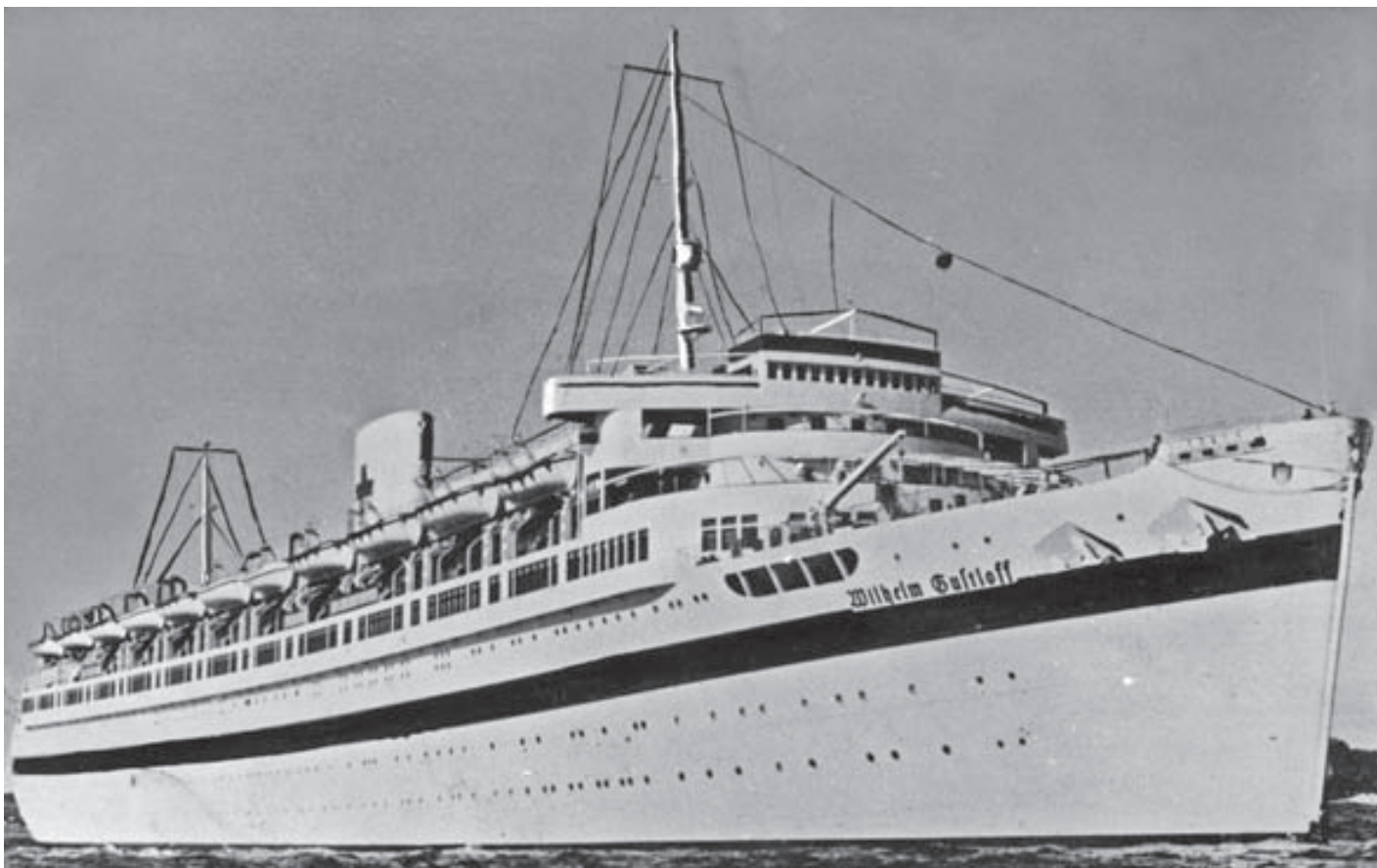
Okręt szpitalny „D” (dawny „Wilhelm Gustloff”) sfotografowany w trakcie wypływania z Oslo z rannymi żołnierzami na pokładzie. W sumie odbył on kilka tur do Oslo, przewożąc łącznie na pokładzie ponad 1000 rannych żołnierzy do Niemiec [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]

Styczeń 1945 roku

Wdarcie się Armii Czerwonej pod dowództwem Rokossowskiego do Prus Wschodnich wywołało powódź niemieckich uciekinierów, która wąskim strumieniem rozlała się w kierunku zachodnim w poszukiwaniu schronienia przed radzieckimi kolumnami. Dezorganizacja niemieckiej obrony i szybkość rosyjskiego natarcia doprowadziły do szybkiego zajęcia znacznych obszarów, na których wojska radzieckie dały upust swej nienawiści do wroga. Głównie skupiła się ona na bezbronnej ludności cywilnej i to nie tylko niemieckiej. Płonęły zajęte przez Rosjan wsie i miasta, dopuszczano się potwornych zbrodni: gwałcono kobiety, mordowano, rabowano co się dało. Na ulicach, w domach i na polach leżały ciała pomordowanych ludzi. Kiedy przeszły pierwsze tzw. „pościgowe” kolumny radzieckich żołnierzy, po nich wkraczała druga fala, która niszczyła to wszystko



Okręt szpitalny „D” sfotografowany z kolejnymi rannymi powracającymi na leczenie do kraju [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Lazaretschiff „D” sfotografowany w sierpniu 1940 roku w trakcie wpływania do portu kilońskiego [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Propagandowe ujęcie przedstawiające wynoszonych z pokładu okrętu szpitalnego „D” rannych żołnierzy [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Lazarettenschiff „D” w trakcie cumowania do nabrzeża portu kilońskiego. Sierpień 1940 roku [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Kolejne ujęcie byłego „Gustloff” sfotografowanego w Gotenhafen w lipcu 1942 roku [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Dawny „Wilhelm Gustloff” sfotografowany w bazie Gotenhafen (obecnie Gdynia) w lipcu 1942 roku. Od 20 listopada 1940 r. rozpoczęła się jego nowa kariera jako pływających koszar Wohnschiff – 2. Unterseeboots-Lehrdivision przydzielonych do 2. Dywizjonu Szkolnego Okrętów Podwodnych. Po prawej stronie zdjęcia widoczna jest „Hansa”, która razem z nim wypłynęła w styczniu 1945 roku [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]

co „giermanskije”. Dopiero po nich przychodziła trzecia fala, która przeczesywała miasta i zajmowała wszystko to, co dało się wywieźć i wykorzystać w Związku Radzieckim. W takich warunkach odbywał się dramat uciekinierów w Prusach Wschodnich i na Pomorzu. Zabierano ze sobą cenniejszy dobytek i kierowano się w stronę Danziger Bucht, aby z tamtejszego portu Gotenhafen jakimkolwiek statkiem popłynąć do III Rzeszy. Wszystko to odbywało się w ekstremalnych warunkach. Największą tragedią jaka rozegrała się w tamtym okresie, była ta na zamrożonym Zalewie Wiślanym. Przepływające się tam kolumny uchodźców zostały zaatakowane przez radzieckie samoloty. Ostrzeliwane bronią pokładową oraz bombardowane spoczęły na dnie zalewu wraz z dobytkiem.

Największa operacja ewakuacji ludności cywilnej, rannych i niezdolnych do walki, obejmująca tereny Prus Wschodnich rozpoczęła się w połowie stycznia 1945 roku. Nosila kryptonim „Hannibal” i została przeprowadzona przez większą część niemieckiej floty handlowej i jednostek *Kriegsmarine*. Dzięki ogromnemu wysiłkowi, wielkiemu poświęceniu oraz bardzo dobrej organizacji przetransportowano na tereny III Rzeszy ok. 2 mln osób. Operacja połączona była z rozkazem ewakuacji bazy szkolenia okrętów podwodnych znajdujących się w Pillau i Gotenhafen. Rozkaz o ich ewakuacji wydano w naczelnym dowództwie *Kriegsmarine* w dniu 21 stycznia 1945 r. W pierwszej kolejności zamierzano przetransportować załogi U-Bootów szkolonych w 2. Dywizjonie (2. *Unterseeboots-Lehrdivision*). Akcja ta miała zostać połączona z ewakuacją cywilnych uchodźców z terytorium

Prus Wschodnich i Zachodnich. Dowódca *Kriegsmarine* admirał Karl Dönitz planował na początku marca 1945 nową ofensywę podwodną, w realizacji której miały mu pomóc 84 łodzie podwodne najnowszego typu XXI znajdujące się w końcowej fazie wyposażania i prób morskich. Personel 2. Dywizjonu Szkolnego Okrętów Podwodnych w Gotenhafen liczył w całości 3700 osób, co pozwalało na obsadzenie około 70 okrętów podwodnych. Załogi okrętów podwodnych miały być ewakuowane w pierwszej kolejności, z zachowaniem statusu tajności wykonywanej operacji. Okazało się to o tyle łatwe, że do tej pory *Wohnschiff – 2. Unterseeboots-Lehrdivision* (dawny *Lazarettsschiff „D”*, a wcześniej M/S „Wilhelm Gustloff”) na stałe pełnił rolę koszar dla części 2. Dywizjonu Szkolnego Okrętów Podwodnych. Do marynarzy dokwaterowano oficerów i podoficerów kadry, mieszkających w prywatnych mieszkaniach i willach w Gotenhafen. Na jednostce zaokrętowano w kabinach łącznie 918 oficerów, podoficerów i marynarzy. Wojskową część pasażerów uzupełniono o 373 kobiety z pomocniczego personelu służby kobiet marynarki wojennej i wojska – *Marinehelferinnen* i *Wehrmachtshelferinnen*. Liczbę rannych marynarzy i żołnierzy ograniczono do 162 osób ze względu na trudności z zaokrętowaniem i problemami z opieką i miejscem dla hospitalizowanych. Dopiero potem – od 25 stycznia 1945 roku – zaczęto przyjmować na pokład ludność cywilną. W radiogramie nadanym 28 stycznia 1945 roku poproszono dowódcę Sił Morskich Wschodniego Bałtyku wiceadmirała Augusta Thielego o pozwolenie na wypłynięcie. W odpowiedzi nakazał zabrać większą ilość uciekinierów, których rozmieszczono na pokładzie „E”, jak również na górnej promienadzie.

29 stycznia 1945 roku na pokładzie jednostki otrzymano rozkaz opuszczenia portu następnego dnia wraz z innymi transportowcami *Kriegsmarine*: „Cap Arcona” i „Hansa”. Do tego dnia kontynuowano zabieranie uciekinierów na pokład, a ich szacowana liczba wynosiła ponad 6000 ludzi. Im bliżej było odpłynięcia, tym ludzie stali się bardziej zdesperowani. Na pokład okrętu⁴ dostawali się poza oficjalną rejestracją. Zaprzestano jej prowadzenia, ponieważ po pierwsze nie było już miejsca na wpisy w książce pokładowej, a po drugie nie było czasu na szukanie ukrytych ludzi i ustalanie, czy zostali wpisani do książki pokładowej. Po trzecie starano się ewakuować jak najwięcej osób i to był ważny priorytet. W ostatnich godzinach pobytu w porcie na pokład zabrano przedstawicieli władz miejskich, działaczy partyjnych, oficerów SS z rodzinami

⁴ W tym momencie statek otrzymał uzbrojenie przeciwlotnicze i z racji tego był uznawany za uzbrojoną jednostkę pomocniczą *Kriegsmarine*.



Ćwiczenia specjalistyczne wykonywane przez załogę U-806 na basenie o głębokości 3 metrów znajdującym się na Oxhöft (obecnie Oksywie). Wykonywano tam alarmowe opuszczanie zanurzonego okrętu podwodnego [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Ćwiczenia załogi U-806 w opuszczaniu zanurzonego okrętu podwodnego [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Omawianie przez instruktorów ćwiczeń podwodnych na powierzchni wykonywanych przez kursantów [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]

i krewnymi. Pierwsza faza okrętowania została zakończona do godziny siedemnastej. Według szacunkowych danych na okręcie znalazło się wówczas 7956 uciekinierów. Jeszcze tej samej nocy i rano weszło na pokład kilkuset kolejnych, a już po wypłynięciu przybył statek z Pillau „Reval” i przywiózł na pokład następnych 500 uciekinierów. Ile faktycznie było osób na pokładzie, trudno jest określić. Lista pasażerów obejmowała wstępnie 4424 osoby cywilne, 918 marynarzy *Kriegsmarine*, 173 członków załogi, 373 kobiety z pomocniczej służby marynarki oraz 162 ciężko rannych żołnierzy. W sumie 6050 osób. Po podniesieniu kotwicy i przeliczeniu okazało się, że na pokładzie jest 8956 uchodź-

ców⁵. Wieczorem oprócz ludzi „Hansa” i „Gustloff” zabrały na pokład tajne plany łodzi podwodnych i tajemnicze skrzynie. W tym czasie nie wolno było fotografować okrętów, jak również wyglądać przez bula-

⁵ Nie zachowały się źródła, mogące jednoznacznie potwierdzić faktyczną liczbę zaokrętowanych uchodźców cywilnych. Autorzy opracowań dotyczących „Wilhelma Gustloff’a” szacują, że w chwili wyjścia w morze na pokładzie mogło znajdować się od 3500 do 11 000 uciekinierów cywilnych. Prawdziwa liczba nigdy nie zostanie poznana. Większość historyków opiera się na liczbie podanej przez „Wilhelma Gustloff’a” po opuszczeniu główek portu: marynarze i żołnierze – około 1000 osób, uciekinierzy cywilni – około 4400 osób, kobiecego personelu pomocniczego – około 375 osób, ranni marynarze i żołnierze – około 160 osób, cywilna załoga kadrowa – około 165 osób. Razem według list pasażerów ok. 6100 osób.



Tzw. „podwójne dno” na basenie 6-metrowym, na którym wykonywano dwa rodzaje zadań. Po pierwsze ćwiczone ewakuację z zalanego okrętu podwodnego, co dobrze ilustruje powyższe zdjęcie z zajęć wykonywanych przez załogę U-806. Po drugie ćwiczone ewakuację marynarzy przez pojedynczą wyrzutnię torpedową znajdującą się w tym basenie (niewidoczna na zdjęciu) [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Reda Libau (obecnie Lipawa) sfotografowana w styczniu 1945 roku z jednostkami handlowymi, na pokładach których przewidziano ewakuację wojska i ludności cywilnej z terenów Prus Wschodnich [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Dawny „Robert Ley” sfotografowany w Pillau (obecnie Piława) w malowaniu maskującym jako pływające koszary Wohnschiff – 1. Unterseeboots-Lehrdivision przydzielony do 1. Dywizjonu Szkolnego Okrętów Podwodnych w Pillau [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



je, które należało przesłonić. Co znajdowało się w skrzyniach transportowca, możemy jedynie się domyślać. Prawdopodobnie były to depozyty muzealne, bankowe, akta personalne wyższych urzędników i działaczy partyjnych, dokumentacja budowy jednostek typu XXI oraz przedmioty stanowiące dużą wartość materialną. Dokładną listę zawiera odpowiedni dokument sporządzony i pozostawiany na pokładzie „Gustloff”. Drugi został w bazie Gotenhafen i prawdopodobnie spłonął w trakcie prowadzonych działań wojennych.

We wtorek 30 stycznia 1945 roku o godzinie 11.20 na pokład okrętu wszedł pilot. Godzinę później cztery holowniki ruszyły, a ryk syren oznajmił wszystkim, że „Wilhelm Gustloff” wypływa w morze. Jego przejście z Gotenhafen do Niemiec zostało staranie zaplanowane, a pomoc mu miały w tym prognozowane na noc z 30 na 31.01.1945 roku złe warunki hydrometeorologiczne. Zapowiadano wiatr o sile 6–7 stopni w skali Beauforta z kierunku północnego i północno-zachodniego, stan morza wynoszący 4 stopnie oraz zawieję śnieżną, która ograniczała widoczność do trzech mil morskich. To wszystko miało uchronić okręt przed ewentualnym atakiem radzieckich łodzi podwodnych. W konwoju oprócz niego miała płynąć również „Hansa”. Osłonę tego zespołu tworzyły dwa torpedowce. Jednak jak się wkrótce okazało, skład płynących jednostek się zmienił. Po godzinie 13 pojawiły się pierwsze problemy ze sterownością „Hansy”, na której później doszło do awarii. Z zablokowanym sterem transportowiec zatoczył krąg. Podjęte próby usunięcia awarii nie udały się, co wykluczyło możliwość kontynuowania przez niego rejsu. Późnym wieczorem nadano z „Gustloff” do „Hansy” i dowództwa w Gotenhafen radiotelegram o przejściu samego transportowca, który z powodu panujących warunków pogodowych musiał odesłać do portu swoją osłonę złożoną z poławiacza min „TF-19”. Pozostał mu jedynie torpedowiec „Löwe”. Rejs rozpoczął się na drodze numer 58. Została ona wytyczona z dala od wybrzeża – w odległości około 12–25 mil – i omijała z północnej strony Ławicę Słupską, na której mogły się znajdować miny. „Löwe” zajął miejsce przed eskortowanym transportowcem, osłaniając go od strony otwartego morza. Prędkość konwoju ograniczono do 12 węzłów. W tym czasie na północ od Półwyspu Helskiego okręt podwodny „S-13”, płynąc po powierzchni, ładował baterie akumulatorów. Skryta ucieczka „Gustloff” została wykryta przez Rosjan. Charakterystyczny szum szybkiej dwuśrubowej jednostki został usłyszany przez hydroakustyka na łodzi. Jednak śnieżyca nie pozwalała na zlokalizowanie statku.

Łodzie ratunkowe, jakie znajdowały się w etatowym wyposażeniu „Wilhelmia Gustloff” [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Kolejne ujęcie redy Libau z oczekującymi na uciekinierów jednostkami handlowymi [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]



Przymywanie na pokład statku „Preussen” żołnierzy z ewakuowanych terenów Prus Wschodnich [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]

Kiedy zamieć zelżała, z ciemności wyłoniły się światła dużego niezidentyfikowanego uzbrojonego transportowca. Włączenie części światła pozycyjnych było decyzją przeforsowaną przez kapitana Petersena, który zalecił wykonanie tej czynności po otrzymaniu radiotelegramu o grupie płynących z przeciwka trałowców. W ten sposób chciał uniknąć w nocy zderzenia z innymi jednostkami.

W tym momencie Marinesko – dowódca radzieckiej łodzi podwodnej, nie miał szans na skuteczny atak. Postanowił podjąć go od strony lądu, gdzie według niego Niemcy nie spodziewali się wrogich łodzi podwodnych. Płynąc z maksymalną prędkością 18 węzłów, w półzanurzeniu, po pewnym czasie wyprzedził transportowiec. Krótco po godzinie 21 osiągnął kurs bojowy, czekając na zbliżający się okręt przeciwnika. Na pokładzie „Gustloff” po kajutach chodzili marynarze i sprawdzali, czy wszyscy mają założone kamizelki. Do momentu wypłynięcia jednostki do portu nie wolno było ich zdejmować. Ale jak to bywa w życiu, nie wszyscy usłuchali rozkazu i wielu z nich wykorzystało je jako „poduszki” podłożone pod głowę, aby wygodniej się spało. Wydawać by się mogło, że zbliżający się do Ławicy Słupskiej konwój był coraz bardziej bezpieczny. Komandor Wilhelm Zahn, wojskowy szef transportu, postanowił z pozostałymi kapitanami uczcić lampką koniaku pomyślność tego rejsu. W tym czasie na pokładzie „S-13” w rurach dziobowych wyrzutni czekały gotowe do odpalenia cztery torpedy. O godzinie 21.08 Marinesko wydał rozkaz „Pal!” i wystrzelone torpedy pomknęły do oddalonego zaledwie o 600–800 metrów „Gustloff”. Pierwsza z nich trafiła transportowiec w lewą burtę w okolicy dziobu. Po 10 sekundach uderzyła następna, a kilka chwil później słychać było eksplozję trzeciej torpedy, która wybuchła na wysokości maszynowni. Z kolei czwar-

ta torpeda pozostała w wyrzutni „S-13”. Eksplozja pierwszej torpedy na „Gustloffie” uznana została za wybuch miny morskiej. Pełniący wachtę na mostku kapitan Weller wydał rozkaz zamknięcia grodzi wodoszczelnych na dziobie statku, co uniemożliwiło komukolwiek wydostanie się z pomieszczeń dziobowych. Zniszczenie maszynowni i pozbawienie energii elektrycznej sparaliżowało transportowiec. Zgasło światło, które spotęgowało panikę na jednostce. Dopiero po paru minutach uruchomiono awaryjne oświetlenie. Jednak zanim do tego doszło, na pokładzie i pod nim trwała coraz bardziej okrutna walka o przetrwanie. W tym momencie nie było podziału na partyjnego, wojskowego czy na kobiety i dzieci. Linia przebiegała po stronie silnych na niekorzyść słabych. Ewakuacja na pokładzie przebiegała chaotycznie. Ponieważ wszystkie torpedy wybuchły po jednej stronie burty, woda, która wdarła się do wnętrza kadłuba, spowodowała kilkustopniowy przechył na lewą burtę. W tym momencie załoga mogła użyć tylko prawoburtowych szalup, jednak dopiero po pracochłonnym oczyszczeniu ich z lodu, co bardzo utrudniało opuszczenie ich na wodę. Wzrastająca z minuty na minutę panika powodowała wymykanie się z pod kontroli racjonalnego obsadzenia łodzi uciekinierami przez marynarzy. W pewnym momencie przechył okrętu na moment się zatrzymał, co pozwoliło załodze na skierowanie zmarzniętych i umęczonych walką o przetrwanie ludzi na niższy pokład. Tam mieli oczekiwać na dalsze instrukcje. Nie trwało to zbyt długo, bo po pewnym czasie „Gustloff” przechylił się na lewą burtę, a jego dziób z minuty na minutę pograżał się w Bałtyku. Kiedy na okręcie trwała walka o przetrwanie, pierwszą jednostką, która odnalazła tonący transportowiec jest torpedowiec „Löwe”. Wyrzucił on za burtę siatki i liny, licząc, że uda mu się podjąć z wody

dość sporą liczbę rozbitków. Niestety większość pływających w lodowatej wodzie ludzi nie była już w stanie samodzielnie wdrapać się na zbawczy pokład. Po pewnym czasie do akcji ratowniczej dołączają trałowce z konwoju „Orion” oraz statek „Göttingen”. W sumie 9 jednostek handlowych i wojennych uratowało 1252 osoby, prowadząc akcję ratunkową przez kilka godzin. Przerwano ją nad ranem następnego dnia, ponieważ nie liczono się z jakąkolwiek możliwością uratowania żywego rozbitka. Woda o temperaturze 2 stopni mróz o temperaturze minus 18 stopni zabił większość rozbitków znajdujących się w wodzie w ciągu kwadransu. Tragedia uciekinierów z „Gustloff” trwała jeszcze długo po zatonięciu jednostki, ponieważ przez okres kilku tygodni zwłoki były wyrzucane przez morze na pobliskie plaże.

cdn □



Transportowiec „Wilhelm Gustloff” sfotografowany w styczniu 1945 roku przy nabrzeżu Gotenhafen. Jest on widoczny w środku zdjęcia, powyżej znajduje się „Hansa” [Fot. ze zbiorów M. Skwiota]