

Eine Tragödie die sich am 12.12.1944 im Finnischen Meerbusen als Folge schlechten Wetters und mangelhafter Navigation ereignete, raubte etwa 600 Besatzungsangehörigen zweier Zerstörer das Leben.

Zufällig fand ich in einer Suchmaschine im Internet den Bericht über den Tod des Obermaaten Heinz Dröge, welchen das Das Bunkermuseum e.V. Emden, Holzägerstraße mit Datum vom 05.09.2002 veröffentlichte.

Der Bericht hatte die Überschrift:

„Heinz Dröge – Tod auf Z 35“

Auf demselben Schiff war mein Bruder Joachim Kraft, als Seekadett im Alter von gerade 18 Jahren, vom Jahrgang Mai 1926.

Auch er ist seit damals als vermisst gemeldet.

Er war seit Juli 1944, nach der Grundausbildung in Stralsund, an Bord des Zerstörers Z 35, der in Gotenhafen (dem heutigen Gdingen) stationiert war, an Bord wurde er am 01.10.44 zum Seekadetten ernannt.



Die letzte Unternehmung der 6. Zerstörer – Flottille unter dem Kommando von Kpt. z. S. Friedrich Kothe, wurde von Pillau aus gestartet.

Es sollte eine Minensperre erweitert werden, um den Finnischen Meerbusen ganz abzusperren. Im April 1944 waren schon 2/3 der Minensperre gelegt worden, jetzt sollte das letzte Drittel die Gesamtsperre nach Süden hin vervollständigen.

Das sollte auch die letzte Fahrt meines Bruders sein, bevor er einen dreiwöchigen Heimaturlaub hätte antreten können, um danach an die Marineschule Flensburg – Mürwick versetzt zu werden.

Sein Platz während der „Feindfahrt“ war an dem Steuerbord 3,7 cm Flakgeschütz in Höhe des zweiten Schornsteins.



Mein Vater, wir wohnten damals in Wilhelmshaven, hatte Mitte Dezember 1944 über den „Londoner Rundfunk“ (der durfte eigentlich nicht abgehört werden) eine Meldung gehört, dass im Finnischen Meerbusen zwei deutsche Zerstörer versenkt worden seien.

Wir hatten seit mehreren Tagen keine Post von meinem Bruder erhalten (er schrieb ca. zweimal wöchentlich). Die an ihn gerichtete Post kam mit dem Vermerk „nicht zustellbar“ zurück. Da fügte mein Vater die Nachricht des „Londoner Rundfunks“ mit dem letzten Brief meines Bruders vom 08.12.44 zusammen, in dem der schrieb:

vielleicht geht es morgen wieder los, ja wohin es geht, weiß ich nicht, aber jedenfalls ist es ein schönes Hafenstädtchen, ich glaube „Onkel Jonny“ war schon einmal dort, es ist nicht weit von hier. (Pillau)

Dazu muss ich etwas weiter ausholen:

Unser „Onkel Jonny“ war am 15.04. 1940 mit dem nicht ganz fertigen Kreuzer der „L – Klasse“, (Schwesterschiff der „Prinz Eugen) den die Nazi – Führung im Austausch gegen „kriegswichtige Güter“ an die damals noch in einem „Nichtangriffspakt“ mit dem Deutschen Reich verbundener Sowjetunion, nach Leningrad geliefert hatte, als Werftspezialist der „Deschimag Bremen“ auf diesem Schiff, um es in Leningrad fertig zu stellen. 1941 war es etwa zu zwei Dritteln fertig und erhielt den Namen Petropawlowsk. Das Schiff hat während der deutschen Blockade Leningrads die deutschen Truppen vor Leningrad beschossen.

Nach dem Überfall der deutschen Truppen auf die Sowjetunion, im Sommer 1941, wurde „Onkel Jonny“ interniert und über die Türkei nach Deutschland abgeschoben, er traf 1942 oder 1943 wieder in Bremen ein.

Mein Vater hatte also aus den Zeilen des letzten Briefes meines Bruders daraus geschlossen, dass die Fahrt von der er schrieb, in Richtung Finnischer Meerbusen ging.

Nun hörte er im „Feindsender“, den er immer abhörte, von der Versenkung der beiden Zerstörer.

Da bis kurz vor Weihnachten keine Post von meinem Bruder gekommen war und an ihn gesendete Post mit dem Vermerk „nicht zustellbar“ wieder zurückkam, nahm mein Vater Fühlung zum Kriegsmarinestab in der Marinekommandantur Wilhelmshaven auf, fragte dort einen ranghohen Offizier nach der Richtigkeit der Meldung von der Versenkung der Zerstörer.

Das war natürlich zu der Zeit mit einem hohen Risiko verbunden. Doch der Offizier bestätigte ihm die Meldung obgleich er sehr erstaunt war, dass mein Vater eine solche Frage stellte, er fragte aber zum Glück nicht weiter.

Der „Norddeutsche Eisenbau“ in Sande, dort hatte mein Vater als früher gelernter Schiffsbaumeister eine wichtige Position (im „Eisenbau“ wurde damals die Mittelsektion eines U-Boot Typs gebaut), ermöglichte ihm eine „kriegswichtige Fahrt“ nach Gotenhafen.

Er kam am 7 Januar 1945, sehr niedergeschlagen, von dort zurück, denn er hatte definitiv erfahren, dass die beiden Zerstörer untergegangen waren.

Nach der Kapitulation am 08.Mai 1945 befand sich ein kleiner Rest der deutschen Kriegsschiffflotte im ehemaligen „Kriegshafen“ in Wilhelmshaven.

Wie es der Zufall will, liegt auch eines der Torpedoboote, die an der Minenunternehmung am 12.12.1944 dabei waren, im Hafen.

Schnell hatte mein Vater eine Verbindung zum Steuermann des Schiffes und erhielt von ihm eine genaue Beschreibung der Minenunternehmung und des Desasters, sowie sogar eine Seekarte der Kriegsmarine des Finnischen Meerbusens mit kleinen Berichtigungen vom 03.12.1944 (also ganz authentisch), in die der Steuermann nach dem Gedächtnis die Situation von damals rekonstruierte, zeichnete und ihm ungefähr wie folgt berichtete:

Der gesamte Schiffsverband hatte in Pillau Minen übernommen, die auf der Back in Reihe standen. Die Zerstörer waren mit Gleitschienen auf dem Achterdeck für das Minenlegen ausgestattet.

In Kiellinie fahrend, bestand der Verband aus zwei Torpedoboote und drei Zerstörern in der Reihenfolge: T 23; T 28; Z 43; Z 35 und Z 36. Die Zerstörer Z 35 und Z 36 hatten eine Verdrängung von 3.500 t und ca. 330 Mann Besatzung, wovon die Seekadettencrew meines Bruders die letzte Fahrt machte, weil die Abkommandierung nach Mürwik bereits feststand. Die neue Seekadettencrew war bereits an Bord und machte die erste Fahrt.

Auf Z 35 war der Flottillenführer, Kapitän zur See Friedrich Kothe.

Der Wind blies mit Stärke 6 aus SW, das Wasser eine hatte Temperatur von etwa 6⁰ C.

Aus zwei Peilungen, die der Steuermann von T 23 mit dem Leuchtfeuer Parkerort um 00:⁵⁴ Uhr und ein zweites Mal um 01:³⁰ Uhr nimmt, errechnet er den Standort, der ihm zeigt, dass der Schiffsverband sich auf einer 9 SM zu weit nördlichen Position befindet.

Das meldet er dem Verband, daraufhin drehen die beiden Torpedoboote und Z 43 kurz vor der Minensperre bei, Z 35 und Z 36 jedoch rauschen mit voller Fahrt in das Minenfeld und versinken nach je zwei Minentreffern.

Die Flottille hatte sich um fast genau 9 Seemeilen zu weit nördlich verfahren und war in eine eigene Minensperre gefahren, die im April 1944 von einem Zerstörerverband, zu dem auch Z 35 gehörte, gelegt worden war.

Von den fast 660 Seeleuten können sich 67 Mann auf Flößen retten und kommen in Kriegsgefangenschaft.

183 tote Seeleute werden bei dem herrschenden Südwestwind an die finnische Küste getrieben und dort zunächst auf der Insel Fagerö beigesetzt.

Der Rest der Besatzung wird als vermisst gemeldet.

Bis zum Kriegsende warteten meine Eltern auf Nachricht, ob mein Bruder in russische Kriegsgefangenschaft geraten sei, es kam aber keine Nachricht, meine Mutter ist daran zerbrochen.

Bereits im Herbst 1945, verschiedene Tageszeitungen erschienen schon wieder, veröffentlichte mein Vater in diversen Tageszeitungen Suchmeldungen über den Verbleib von Besatzungsangehörigen der beiden Zerstörer Z 35 und Z 36.

Viele hundert Briefe waren das Ergebnis dieser Anzeigen und es entwickelte sich eine sehr lebhafte Korrespondenz mit den Angehörigen, zu der auch die des Heinz Dröge am 31. März 1946 gehörten.

Viele Jahre lang wurde durch meinen Vater die Suche nach Überlebenden der Katastrophe unternommen, aber leider ohne das für ihn so sehnsuchtsvoll erwartete Ergebnis.

Nach geraumer Zeit kamen Überlebende aus russischer Kriegsgefangenschaft nach Haus. Drei dieser Heimkehrer berichteten aus dem Gedächtnis über das Geschehen im Finnischen Meerbusen am 12. Dezember 1944.

Die Berichte sind hier zusammengefasst:

Von Z 35 berichtet:

der frühere IWO, Kpt. Lt. Rohwer, Rötzheim und Lankau

Von Z 36 berichtet:

Heinz Stein:

Am 12. Dezember, etwa 20 Minuten nach Mitternacht, lief Z 35 auf eine Mine im Finnischen Meerbusen, etwa halbwegs zwischen Reval und Helsingfors. Nur wenige Minuten später erhielt auch Z 36 einen Treffer.

In beiden Fällen waren die Treffer achtern etwa in Höhe des hinteren Geschützes. Die Wirkung war auf Z 36 erheblich stärker, da bei diesem Schiff auch die Munition der achteren Munitionskammer explodierte. Im Übrigen fielen die zum Wurf bereitgestellten Minen aus ihren Lagerungen und verursachten dadurch Verletzungen und teilweise Knochenbrüche.

In kurzen Abständen erhielten beide Schiffe je einen weiteren Treffer, und zwar Z 35 beim achteren Rohrsatz, also gleich hinter dem letzten Schornstein und Z 36 etwa zwischen den beiden Schornsteinen. Scheinbar sind auch in beiden Schiffen die Kessel hoch gegangen. Auf Z 35 kam auch die Flakmunition des 3,7 – Stands zur Explosion.

Als Folge dieses zweiten Treffers ging Z 36 sofort unter, während Z 35 noch eine zeitlang geschwommen, bzw. sichtbar gewesen ist. Jedenfalls gelang es Z 35 den Kutter zu Wasser zu bringen und zu besetzen. Führer war Oberleutnant Büttner. Außerdem sollen der Kommandant und einige weitere Offiziere im Kutter gewesen sein, ferner einige Verwundete. Der Rest der Besatzung und die von Z 36 retteten sich auf Flöße. Die Flöße waren sehr ungleichmäßig beladen, bei Rohwer befanden sich 9 Personen, auf anderen Flößen nur 2 – 3 Personen.

Es sollen sogar leere Flöße getrieben haben. Viele Kameraden schwammen noch im Wasser, weil sie ihre Flöße infolge der Dunkelheit oder Aufregung nicht fanden.

In beiden Fällen scheint das Achterschiff schnell gesunken zu sein, während sich die Vorderschiffe steil aufrichteten und dann versanken.

Von dem Kutter fehlt bislang jede Nachricht.

Die Lage der Leute auf den Flößen war sehr schlecht, sie saßen etwa bis zum Bauch in dem 3 – 5 Grad warmen Wasser und hatten ständig damit zu tun, in der kabbeligen See das Kentern zu verhüten, bzw. mussten wieder hinaufklettern. Anfangs hörten sie die Kameraden im Wasser noch rufen, bzw. sahen Signale von anderen Flößen, aber die Fühlung ging bald verloren. Teilweise hatten sie die Flöße zusammengebunden.

Schon in der Nacht starben die ersten Kameraden auf den Flößen trotz aller Versuche, ihnen mit dem Notproviant zu helfen. Als Todesursache ist wohl Erfrieren anzunehmen. Bei einigen kam noch hinzu, dass sie Öl geschluckt hatten, sie schliefen ein, um nicht wieder zu erwachen.

Das Floß Rötzhelm kam bereits nachmittags an Land, Kpt. Lt. Rohwer landete im Laufe der Nacht, Stein ist scheinbar erst am anderen Tage ohne Besinnung aufgefunden worden.

Leider ist ein Teil der Kameraden noch bei dem Versuch auf die glatten Seiten hinauf zu kommen umgekommen, wahrscheinlich waren sie schon zu sehr geschwächt und das Weitere hat die Kälte und der Wellenschlag gemacht.

Die finnischen Bauern und Fischer haben die Geretteten sehr freundlich aufgenommen, sie mit Verpflegung und Kleidung versorgt und ins Bett gesteckt. Später wurden sie nach Helsingfors geschafft und den Russen übergeben, welche sie nach Reval schafften. Es sollen 45 Mann von Z 35 und 22 Mann von Z 36 gewesen sein. Von Reval kam ein Teil ins Lazarett, der Rest wurde auf verschiedenen Lager verteilt.

Es scheint, als wenn die meisten in Estland verblieben sind. Nur Weinmann und Muth sollen in die Gegend von Moskau gebracht worden sein.

Als gerettet sind bis jetzt folgende Namen genannt:

Z 35: 18 Namen, die sich gemeldet haben,

Z 36:

Fkw.Hpt.Gfr. Gerhard Gotter; Matr.Ogfr. Paul Hafner; Fähnr.z.S. Günther Muth;
 Seekad. Egon Niederland; Seekad. Wolfgang Pohlmann; Haupt.Gfr. Werner Schmidt;
 Seekad. Franz Schnabel; Masch. Ob.Gfr. Heinz Schwanke; Matr. Lambert Vorspel;
 Oblt.z.S. Klaus Weinmann; Lt.z.S. Heitmann; Sign.Ob.Gfr. Heinz Göthe;
 Ob.Mt. Hans Kugler; Ob.Gfr. Gottfried Bathen; Seekad. Steffens;
 Ob.Gfr. Hahn.

Als auf den Flößen gestorben sind folgende Namen genannt:

Ob.Strm. Krüger; Ob.Mt. Dölling; Sign.M. Engel; Seekad. Mundt;
 Verw. Ob.Gfr. Kochauf; Fk.Ob.Gfr. Bohr; Sign. Ob.Gfr. Brandt;
 Uffz. Schöttler.

Ferner sollen tot sein:

Verw. Off. Hagemeister; Sign.Ob.Gfr. Scholz; Kpt. Ltn. Ing. Wilhelm Baltz.

Heimgekehrt sind:

Z 36:

Masch. Gfr. Heinz Stein, ferner soll Matr. Irle zurückgekehrt sein.

In folgenden russischen Gefangenenlagern befinden sich Gerettete:

Reval Nr. 286/ 6 & 7

Wollosowo b. Leningrad Nr. 300

Seetrosek b. Leningrad Nr. 254 / 6

Jev b. Nerva Nr. 135

Moskaweensk 200 km. südl. Moskau Nr. 27 / 5

Wladimir 200 km östl. Moskau

Wologan

Krubur b. Libau

Ischwi – zwischen Riga und Narwa

Ferner die Lager Nr. 219 ; 335 und 339 / 8, 279; 339/ 36

Heimkehrer aus diesen Lagern müssen befragt werden, ob sie etwas über Geretteten von Z 35 und 36 wissen, sagen die Berichter.

Zusatz:

Der Heimkehrer Hans Schmidt aus Walldorf / Baden berichtet, dass der zu Wasser gelassenen Kutter bei den Aaland – Inseln mit 25 Insassen treibend gefunden worden sein soll.

Die Besatzung des Kutters war erfroren.

Soweit der zusammengefasste Bericht der drei Heimgekehrten.

Bei den Recherchen, die mein Vater anstellte, gab es allerdings auch die Aussage, dass der Kommandant von Z 43, der nach der Katastrophe automatisch der Flottillenchef war, in der Annahme, die Schiffe seien von russischen U-Booten attackiert und versenkt worden, den Befehl gegeben haben soll, sofort die eigenen Minen über Bord zu werfen und unverzüglich den Rückweg anzutreten, um nicht auch noch Opfer der vermeintlichen russischen U-Boote zu werden.

Kolportiert wird auch, dass Mitglieder der Besatzung der heimgekehrten Schiffe ausgesagt haben sollen, auf den havarierten beiden Zerstörern seien die auf der Back stehenden Minen „in Reihe explodiert“. Das aber widerspräche dem Bericht der drei oben genannten geretteten, die aussagten: die aus der Verankerung gerissenen Minen seien umgefallen und hätten Knochenbrüche verursacht. Auch nach „Expertenmeinung“ können die Minen auf der Back nicht explodieren, da sie dort noch nicht „scharf gemacht“ waren.

Fest steht jedenfalls, dass – entgegen der Rettungspflicht des Restes der Flottille – kein Schiff den Versuch unternahm, die havarierten Seeleute zu retten.

Am 09.11.1948 erscheint in der Zeitung „Helsingin Sanomat“ ein Bericht mit dem Titel:

„Soldatengräbereinsegnung auf kargen Meeresinseln“

Auf der Insel Fagerö, vor Inga, erhebt sich am Strande ein schlichtes graugrünes Kreuz, von einer gleichfarbigen Umzäunung umgeben. Weder Grabhügel oder Gedenktafel, sondern feiner Meeressand deckt die Ruhestelle dieser Verstorbenen. Auf dem Kreuz sind folgende Worte zu lesen:

Hier ruhen 183 Angehörige der deutschen Kriegsmarine – Offiziere, Unteroffiziere und Matrosen – die bei einer Minenexplosion in diesem Fahrwasser im Dezember 1944 ums Leben kamen.



Die erste Grabstelle auf der Insel Fagerö

Weiter im Text:

Das Brausen des Meeres mengt sich in die Rede des Pastors der deutschen Gemeinde in Helsinki, als er am Grabe seine Gedenkworte spricht:

Wir sind an dieses Ufer gekommen, um eine christliche Bestattung im fremden Lande ruhenden Seeleuten zu erteilen. Wir gedenken der Eltern,

die lange auf ein Lebenszeichen von ihren Söhnen gewartet haben, bis schließlich eine Mitteilung kam, dass diese Söhne in der Erde eines fremden Landes ruhen. Die Menschheit ist eine in Leiden lebende Gemeinschaft. Wir Christen leben in Erwartung einer neuen Welt. Dies Neue wird kommen, jedoch muss sich die Menschheit dessen verdient machen.

Es folgt die Einsegnung, nach welcher die Feierlichkeit mit dem „Vater unser“ schließt. Ein schlichter Kranz aus Tannenzweigen wird auf das Grab gelegt und die wenigen Anwesenden verlassen den einsamen Ort. Darauf besucht man die Insel Högholm, wo ebenfalls zwei unbekannte Seeleute in ungesegneter Erde ruhen. Dieselbe einfache Zeremonie wird hier wiederholt und die Reise wird weiter zur im Offenen Meer liegenden Insel Gasö fortgesetzt, wo gleichfalls bei derselben Gelegenheit das Leben einbüßende Seeleute liegen. Auch ihre Ruhestätte wird eingesegnet.

Die kleine Gesellschaft begibt sich daraufhin auf die Rückreise.

Aber mitten auf der offenen Stelle des Barösundes machen die Motorboote halt und unter tiefem Schweigen wird ein mit schlichten Blumen geschmückter Kranz ins Meer versenkt zum Gedenken an die einige hundert Seeleute, die das Meer nicht zurückgegeben hat. Die hier untergegangenen zwei deutschen Schiffe hatten eine Besatzung von je ca. 330 Mann.

In den Schären von Inga sind 187 begraben, die Leichen der anderen sind nie gefunden worden. Von den 187 konnte nur ein Drittel identifiziert werden, die übrigen sind unbekannt. Nun haben sie alle die kirchliche Bestattung erhalten, die laut internationalen Abkommen überall wo Soldaten – eigene oder fremde – begraben werden, zu verrichten ist.

Die Inselgruppe liegt etwa auf 60⁰ nördlicher Breite und 24⁰ östlicher Länge im Barö – Sund.

Die dort bestatteten Seeleute wurden später in die Kriegsgräberstätte Helsinki – Honkanummi umgebettet.

Im Internet findet man dazu folgende Nachricht:

Der deutsche Soldatenfriedhof entstand nach dem zweiten Weltkrieg durch Zusammenbettung deutscher Kriegstoter aus dem südlichen Finnland in Anlehnung an den etwa 20 km nordostwärts der finnischen Hauptstadt gelegenen Soldatenfriedhof Honkanummi. Er ist über die Autobahn E4, Abfahrt Kungsbacka (ausgeschildert) zu erreichen.

Ein Wall aus Granitsteinen und eine Halle grenzen den Friedhof ab. Eine Gedenkhalle öffnet sich zu einem von gewachsenen Fels und einer Natursteinmauer flankierten Ehrenhof, in dem die Bronzeplastik „Mutter und Braut“ Aufstellung fand.

Diese Plastik wurde von dem Hamburger Bildhauer Professor Seitz geschaffen.

Natursteinkreuze tragen Namen und Daten der Gefallenen.

Am Anfang des Waldweges steht auf einer runden Lichtung ein Ehrenmal für 201 deutsche Seeleute, die beim Untergang der beiden Zerstörer „Z 35“ und „Z 36“ am 12. Dezember 1944 im Finnischen Meerbusen den Tod fanden. Sie wurden geborgen und unter den hohen Bäumen von Helsinki – Honkanummi zur letzten Ruhe gebettet.

Die Namen der identifizierten Toten sind auf einer langen, in rotem schwedischem Granit und in einem leichten Bogen errichteter, etwa 2 Meter hoher Mauer eingemeißelt.

Die Einweihung des Friedhofes fand am 30 August 1963 statt.
Auf dem 12.000 qm großen, von Felsformationen unterbrochenen Waldgelände,
ruhen 6 deutsche Gefallene aus dem ersten Weltkrieg und 371 deutsche Gefallene
des 2. Weltkrieges.

Im Internet werden etliche nummerierte Einzelgräber aufgeführt, in denen auch die
sterblichen Überreste einiger Opfer der geschilderten Katastrophe beigesetzt wurden,
darunter die Grabnummer 218 mit dem Namen des Flotillenchefs, Kpt. z. S. Kothe, von dem
ja berichtet wurde, dass er sich auf dem Kutter befinden sollte, der bei den Aalands-Inseln
treibend aufgefunden wurde. Im Grab 171 ist der Leichnam von Fähnrich z. S. Pfeiffer
beigesetzt mit dem Hinweis, er wurde bei Porkalla gefunden, das Grab Nr. 24 enthält die
Überreste von Lt. z. S. Koester, dem O.Gfr. Peter Jäger ist das Grab nummer 150
zugeordnet,
O.Gfr. Heinz Süßmilch wurde im Grab 82 und der Matrose Gerhard Schubert im Grab 15
beigesetzt.

Die Differenz der Anzahl zwischen den zuerst genannten 183 aufgefundenen toten
Seeleuten und den hier bestatteten 201 Toten liegt wohl darin begründet, dass außer der
Kutterbesatzung bei den Aalands-Inseln wohl auch an anderen Küstenstellen im Süden
Finnlands tote Seeleute angetrieben wurden.

Heinz Dröge und Joachim Kraft ließen ihr Leben auf Grund einer fehlerhaften Navigation.
Kein Grab, kein eingemeißelter Name weist auf ihre Ruhestätte hin.
Solange aber noch nächste Angehörige leben, werden sie unvergessen sein.

Udo Kraft
Jever, im April 2008