

Flucht aus Ostpreußen

Der Zeuge E. hat bisher berichtet, wie seine Kindheit und Jugend in Königsberg (heute russisch Kaliningrad) verlaufen ist und wie er den Krieg erlebte. Im Folgenden berichtet er über seine Flucht aus Ostpreußen und aus Königsberg.

Es war die letzte Januarhälfte im Jahr 1945. Ich hatte mich nach der Arbeit mit Freunden wieder mal mit „Spaziergängen“ auf dem Steindamm vergnügt. Was man ja damals so als Vergnügen bezeichnen konnte. Dieser Tag hat sich gut in meiner Erinnerung erhalten. Es war der letzte Tag in Königsberg – für immer.

Ich weiß nicht mehr das genaue Tagesdatum. Als ich nach Hause kam traf ich meine beiden Tanten Herta und Frieda¹ in sehr aufgeregtem Zustand. Gott sei Dank, dass du endlich kommst – so wurde ich empfangen. Dabei war ich sicher nicht später als sonst gekommen, denn was sollten wir schon im Dunkeln zwischen den Trümmern machen. Herta hatte von der Polizei die aktuellste Lagemeldung mitgebracht. Sie war sehr erregt und sagte zu Frieda und mir, dass wir sofort die Koffer packen müssen, um noch in der gleichen Nacht die Flucht nach Westen antreten zu können. Alle Frauen waren von der Dienstpflicht bei der Polizei entbunden worden, während die Männer an die Front mussten. Für die Frauen und Angehörigen der Polizei waren Schleppkähne im Hafen reserviert worden. Diese Kähne wurden nachts durch den Seekanal im Frischen Haff bis nach Pillau² geschleppt, wo schon ein Eisbrecher auf uns wartete. Von dort aus ging es in der nächsten Nacht mit diesem Schiff bei Sturm weiter nach Gotenhafen (Gdingen)³. Dort angekommen waren wir bei den ersten Flüchtlingen, welche das große Glück hatten auf die „Cap Arcona“ zu kommen. Ich hatte schon davon berichtet, dass die Dienstverpflichtung von Herta bei der Polizei noch ganz wichtig für die Flucht aus Königsberg werden würde. – Jetzt trat dieses Ereignis ein.

Diesem Umstand, dass die Polizei noch eine organisierte Flucht für ihre Angehörigen durchführen konnte, haben wir mit Sicherheit unser Leben zu verdanken. Eine Flucht ins Ungewisse hat doch für viele Menschen das Ende bedeutet. Ich werde jetzt nochmals intensiv an diesen Teil der Flucht zurückdenken, um diese Tage bis zum Eintreffen auf der „Cap Arcona“ in Einzelheiten wiedergeben zu können.

Es war nun endgültig der letzte Tag für uns in Königsberg gekommen. Als ich nach dem Treffen mit meinen Schulfreunden nach Hause gekommen war, begann sofort die große Fluchtvorbereitung.

¹ Erna, Lina, Herta und Frieda waren die Schwestern seiner Mutter.

² Heute russisch Baltijsk

³ Heute polnisch Gdynia bei Gdańsk (Danzig)

Wichtig waren Lebensmittel für unterwegs, denn niemand konnte ja wissen, ob es irgendwo etwas zu essen gab. Dann konnten wir nur so viel mitnehmen, wie wir zu dritt in der Lage waren auch zu tragen. Eine größere Menge Dosen mit Ölsardinen wurden eingepackt. Dann ein großer Topf mit Schweineschmalz, welchen ich dann zu tragen hatte, sowie ein Rucksack und ein Koffer. Wir hatten das Glück, durch verwandtschaftliche und sonstige Beziehungen einigermaßen mit Lebensmitteln versorgt zu sein. Auch meine beiden Tanten waren ordentlich mit Koffern und Rucksäcken beladen. Da war dann die Sache mit wichtigen Papieren, Ausweisen und Bekleidung für jeden. Unterwäsche und Bekleidung wurde mehrfach übereinander angezogen. Ich kam mir vor wie ein wandelndes Wäsche und Kleiderbündel. In diesem Fall war es gut, dass 20 Grad Frost waren; sonst aber war doch die große Kälte für Kleinkinder und kranke Menschen oft das Lebensende gewesen. Würde man eventuell die Koffer verlieren, so hatte doch jeder recht viel am Körper. So verließen wir dann schwer bepackt die Wohnung und gingen zum Hafen an den Pregel.⁴

Bald merkten wir, dass wir zu viel Gepäck mitgenommen hatten. Es war unmöglich, alles zu tragen. Bettwäsche war das erste, das weggeworfen wurde. Bald folgten noch andere Sachen, damit wir leichter marschieren konnten. Bis zu den Hafenbecken waren es mindestens sechs bis zehn Kilometer Fußweg, denn das Hafengelände hatte ja eine große Ausdehnung. Wir wussten aber, wo die reservierten Schleppkähne zu finden sind. Es war ja finstere Nacht zwischen den zerstörten Stadtteilen; da kommt einem der Weg unendlich vor. Mit solchen Schleppkähnen wurden sonst Sand und Kohlen transportiert. Wir waren noch rechtzeitig angekommen, denn die lange Nacht musste zur Fahrt genutzt werden. Am Tag war so eine Fahrt durch den Seekanal wegen der russischen⁵ Flieger zu gefährlich geworden. Auch vom Land her konnte man vielleicht schon diese Fahrwinne einsehen. Der Seekanal führte von Königsberg durch das frische Haff bis zum Ostseehafen Pillau.

Wir waren nun also da. – Die Schleppkähne waren schon mit Menschen vollgestopft. Der Boden war mit Stroh aufgeschüttet, so wie in einem Stall. Eine Leiter führte hinab. Die Bordwände waren von innen mit einer Eiskruste überzogen, vielleicht vom Schwitzwasser. In der Mitte stand ein Kanonenofen und daneben ein Eimer als Ersatztoilette. Dieser wurde dann gelegentlich über Bord ausgeleert. Ein jeder musste diesen Eimer benutzen, es blieb ja auch keine

⁴ Der Fluß, welcher durch Königsberg fließt

⁵ In Berichten wie diesem begegnet man immer wieder dem Topos „des Russen“. Es handelte sich bei der Roten Armee mitnichten ausschließlich um Russen, denn die Sowjetunion war ein multiethnischer Staat, der nach dem Krieg 15 Sowjetrepubliken zählte. Zieht man das während des Zweiten Weltkrieges gewaltsam annektierte Baltikum (also drei Republiken) ab, dann kommt man auf 12 Republiken. Die Gleichsetzung „Russen“ mit der Roten Armee hat wahrscheinlich mehrere Gründe. Erstens: Die propagandistische Gleichsetzung des Kommunismus/Bolschewismus und der gesamten Sowjetunion mit ihrer größten Republik (Russland) durch die nationalsozialistische Propaganda. Zweitens: Die Lingua Franca der Sowjetunion war Russisch, somit werden also alle sowjetischen Soldaten aufgrund ihrer Lingua Franca fälschlicherweise als „die Russen“ bezeichnet.

Wahl. Kaum waren wir im Kahn, ging die Fahrt auch schon los, damit man bis Tagesanbruch den Weg nach Pillau auch geschafft hatte. Einige Petroleumlampen machten etwas hell. In diesem Kahn konnte man schon so manches Elend sehen. Säuglinge und kleine Kinder waren immer am Schreien. Dann hatten alte Leute mit ihren Krankheiten und Gebrechen zu kämpfen. Dabei hatten wir noch eine relativ gute Fluchtmöglichkeit mit diesen Kähnen. Wie gut ging es doch noch uns Drei, weil wir gesund und widerstandsfähig waren.

Und dann dieser Abschied! Die Frauen und Kinder konnten heraus, während die Männer an die Front mussten. Welch ein großes Glück für mich, weil ich noch nicht 16 Jahre alt war. Außerdem war ich damals recht schmal und nicht besonders groß gewachsen. Jedenfalls hat man daher auch nicht meinen Ausweis kontrolliert.

Es war wie in einem feuchten, kalten Keller, aber unsere dicke Bekleidung hielt doch einigermaßen warm. Ich weiß nicht mehr, wie lange diese Fahrt gedauert hat. Es war jedenfalls heller Tag, als wir in Pillau an Land stiegen. Auch das weiß ich noch sicher, wir standen stundenlang im Hafen mit vielen Menschenmassen herum. Auch hier hatte noch die Polizei für ihre Angehörigen und Mitarbeiter Vorsorge treffen können. Man hatte uns wissen lassen, dass an einer bestimmten Anlegestelle ein Eisbrecher kommen würde, und wir müssten dann versuchen auf dieses Schiff zu kommen. Der Eisbrecher sollte noch in der gleichen Nacht nach Gotenhafen auslaufen. Dort war zwischenzeitlich der Passagierdampfer „Cap Arcona“ wieder fahrbereit gemacht worden, um Flüchtlinge nach dem Westen in Sicherheit zu bringen. Wir begaben uns nun zu dieser Anlegestelle und hofften, dass der Eisbrecher auch wirklich kommen möge. Dieser Eisbrecher war laufend im Einsatz, um bei dem strengen Frost die Häfen offen zu halten. Dann plötzlich war das Schiff da. Es war schon wieder finstere Nacht geworden. Ich konnte erkennen, dass dieser Eisbrecher der Kriegsmarine gehören musste, weil er mit Flakgeschützen bestückt war. Pillau war damals auch ein Liegeplatz für Kriegsschiffe. Es war bemerkenswert, dass an diesem Tag keine russischen Flugzeuge über Pillau auftauchten. Für die vielen Flüchtlinge im Hafen wäre das furchtbar gewesen. Wo hätte man da Schutz gefunden? Vielleicht war auch der Hafen durch die Flugabwehr gut geschützt. Überhaupt hat die Kriegsmarine große Anstrengungen unternommen, um sehr viele Flüchtlinge in Sicherheit zu bringen. Dem unermüdlichen Einsatz der Marine haben ganze Lazarette, Flüchtlinge und sich absetzende Truppenteile das Überleben zu verdanken.

So waren wir nun glücklich auf den Eisbrecher draufgekommen. Alle Gänge und Winkel dieses relativ kleinen Schiffes waren mit Menschen und Gepäckstücken vollgestopft. Für jeden gab es etwas warme Erbsensuppe, denn sicher war auf dem Schiff auch nicht allzu viel zur Verköstigung der Mannschaft vorhanden. Wir wurden gewarnt, nicht so viel zu essen wegen der Seekrankheit.

– Aber die Menschen hatten Hunger und packten nun die mitgebrachten Vorräte aus, um sich richtig satt zu essen. Wir waren ganz unten neben dem Maschinenraum, und es war dort recht warm. Die dicke Bekleidung wurde hier lästig. Aber alle waren recht zufrieden, da jeder das Gefühl hatte, gerettet zu sein. Das Schiff verließ auch gleich den Hafen von Pillau zur Fahrt nach Gotenhafen. Kaum hatten wir in der Danziger Bucht die offene See erreicht, brach ein heftiger Sturm los. In der tobenden See wurde das Schiff hin und her geworfen. Das Gepäck und auch die Menschen wurden durcheinander geschaukelt. Jetzt wussten wir, warum die Besatzung vor zu vielem Essen gewarnt hatte.

Die meisten wurden seekrank mit allen schrecklichen Folgen. Alle möglichen Eimer und sonstigen Kübel wurden verteilt. Aber trotzdem war es doch irgendwie „lustig“, wenn nur nicht der furchtbare Gestank von Erbrochenem gewesen wäre. Es war auch nicht möglich auf Deck zu gehen, weil das Schiff laufend von großen Wellen überspült wurde. Die Reling und Schiffsaufbauten waren mit einer dicken Eisschicht überzogen. In normalen Zeiten hätte ein so kleines Schiff niemals bei diesem schweren Sturm den Hafen verlassen. – Auch hatten wir damals nicht gewusst, dass die Ostsee vermint worden war und russische U-Boote auf der Lauer lagen.

Ich denke an das Passagierschiff „Wilhelm Gustloff“, welches mit 6000 Flüchtlingen an Bord von einem russischen U-Boot torpediert und versenkt wurde. Mehr als 5000 Menschen sind in der eisigen Ostsee ertrunken. Das war am 30. Januar 1945.⁶ Aber die Menschen sind trotzdem auf die Schiffe gegangen, denn es war die letzte Möglichkeit das Leben zu retten.

Zu welcher Zeit ist dieses alles geschehen. Es muss die Zeit zwischen dem 25. und 31. Januar 1945 gewesen sein, als wir wohlbehalten in Gotenhafen (heute Gdingen) ankamen. Alle auf dem Eisbrecher wurden sofort zu dem größten Schiff geleitet welches im Hafen lag: Die „Cap Arcona“.

Wir waren bei den ersten Flüchtlingen dabei, welche auf dieses Schiff gekommen sind. Bis hierher war es der Polizei möglich gewesen, eine geordnete Flucht für ihre Angehörigen und Beschäftigten einigermaßen zu ermöglichen. – Was wäre wohl mit uns geschehen, wenn wir nicht diese Hilfe bekommen hätten? Vielleicht wären wir nie lebend aus Königsberg herausgekommen oder den Russen in die Hände gefallen mit all seinen schlimmen Folgen.

Übrigens: Bis ins Jahr 1947 wurden die noch Überlebenden alle aus Königsberg und dem nördlichen Ostpreußen ausgewiesen oder verschleppt. Es gab dann dort keine Deutschen mehr. Das Land wurde von den Russen besiedelt und als Kriegsbeute betrachtet.

⁶ Nach wie vor wird diskutiert, ob es sich bei der Versenkung der Gustloff um ein Kriegsverbrechen handelt oder um eine probate Versenkung eines Militärschiffes, da neben den Flüchtlingen auch Soldaten an Bord waren.

Wie vor allem beim Bild erläutert war die „Cap Arcona“ früher ein Passagierschiff der Luxusklasse gewesen, welches die Südamerika-Linie befahren hatte. Nun war es mit grauer Tarnfarbe überstrichen und diente als Wohnschiff für die Marine. Jetzt war es wieder fahrtüchtig gemacht worden, um Flüchtlingstransporte durchzuführen.

Große Menschenansammlungen hatten sich hier im Hafengebiet eingefunden, denn es lagen noch weitere Schiffe für Flüchtlingstransporte bereit. Wir begaben uns zielstrebig zur „Cap Arcona“, denn man hatte uns nach dort gewiesen. Mit dem Einschiffen war bereits begonnen worden, und wir reihten uns in eine Warteschlange ein. Die Feldgendarmen oder Feldjäger, wie man sie auch nannte, standen am Ausgang zum Schiff. Heute bezeichnet man diese Soldaten als Militärpolizei. Hier wurde nun kontrolliert, ob eventuell noch wehrfähige Männer zwischen 16 und 60 Jahren dabei waren. Jeder von uns bekam noch einen so genannten Fahrschein und wurde registriert. Später war das alles nicht mehr möglich, wegen des großen Ansturms. Wäre ich schon 16 Jahre alt gewesen, so hätte ich nicht auf das Schiff gedurft, sondern wäre zum Volkssturm abkommandiert worden. Das hätte mit Sicherheit den Tod oder russische Gefangenschaft bedeutet. Nur noch fünf Monate trennten mich von meinem sechzehnten Lebensjahr, aber ich hatte diesmal noch Glück. Später in Bayern hat man diesen kurzen Abstand nicht mehr gebilligt, und ich musste dann doch noch zum „Volkssturm“ eingezogen. Davon werde ich noch später berichten.

Wir waren nun also glücklich auf das Schiff gekommen. Trotz der großen Gefahren und der Tausende von Menschen im Hafengebiet herrschte zum Glück hier keine Panik.

Über das Schicksal und diesen ersten Transport mit Flüchtlingen und Verwundeten ist in dem Buch „Die Cap Arcona Katastrophe“ ausführlich von Augenzeugen berichtet worden. Ich kann diese Darstellung nur voll bestätigen, weil ich bei dieser Fahrt selber dabei war. Wie ich schon erwähnt hatte, möchte ich hier meine ganz persönlichen Erlebnisse und Betrachtungen mitteilen. Daher ist diese Niederschrift eine Ergänzung zu diesem Teil des Buches.

Im Hafen standen bald Pferde und Wagen der Bauern verlassen da. Diese sind wahrscheinlich vom Militär in Beschlag genommen worden, nachdem die Menschen auf die Schiffe gelangt waren.

Nachdem wir das Schiff betreten hatten, wurden wir in den unteren Teil des riesigen Schiffsrumpfes gewiesen. Diese waren früher mal die Kabinen der billigen Klasse gewesen. Dieselben waren voll mit doppelstöckigen Betten gestellt. In den oberen Sälen und Kabinen lagen die Menschen einfach auf dem Boden. Auch alle Gänge waren bald vollgestopft mit Menschen und Gepäck. In den unteren Kabinen waren Männer und Frauen getrennt untergebracht. Jedes Bett war für zwei Personen und mehr ausgenutzt. Dass hier unten Männer und

Frauen mit Kindern getrennt geschlafen haben, hat mich mit Sicherheit ein zweites Mal vor dem Volkssturm bewahrt. Darauf komme ich bald. So allerlei Schicksale und Elend konnte man hier dicht gedrängt erleben. Aber ich weiß, dass es doch recht tolerant unter den vielen Menschen herging. Man saß im wahrsten Sinne des Wortes in einem Boot, wie doch ein bekanntes Sprichwort sagt. Besonders Frauen mit kleinen Kindern wurden bevorzugt behandelt, soweit dies irgendwie möglich war. Auf dem großen Promenadengang, welcher um das ganze Schiff auf dem Oberdeck herumführte, standen wir stets Schlange nach etwas Suppe und Brot. Wie gut, dass wir alle doch genügend „Reiseproviant“ mitgenommen hatten, um nicht hungern zu müssen. – Aber, wie lange würden diese Vorräte noch reichen?

Das Schiff war zwischenzeitlich schon total überfüllt. Am 3. Februar 1945 verließ die „Cap Arcona“ mit 13.000 Menschen an Bord den Hafen in Gotenhafen. Es war der Untergang der „Wilhelm Gustloff“ bekannt geworden, und wir alle hofften doch, dass uns nicht auch dieses Schicksal ereilen möge. Die Fahrt ins Ungewisse hatte nun begonnen. Dass uns um Haaresbreite bald das gleiche Schicksal getroffen hätte wie der „Wilhelm Gustloff“, haben wir erst sehr viel später erfahren.

In dem von mir genannten Buch ist nachzulesen, wie knapp wir doch am sicheren Tod vorbei gekommen sind. Niemand von den 13.000 Menschen ahnte etwas von den Minenfeldern und dem russischen U-Boot, welches zum Angriff auf die „Cap Arcona“ bereit war. Zweimal versuchte das russische U-Boot das Schiff zu torpedieren. Die Torpedos haben das Ziel verfehlt. Auch der Name des russischen U-Boot Kommandanten ist heute bekannt. Er hieß Konovalov und war Kapitän dritten Ranges. So etwas kann man nachträglich aus den Kriegsarchiven erfahren.

Die „Cap Arcona“ war ein schnelles Schiff und ist stetig im Zick-Zack-Kurs gefahren, was uns sicher gerettet hat. Man muss mal versuchen die Vorstellung zu bekommen bei 20 Grad Frost in der Ostsee zu versinken. Am nächsten Tag stoppte das Schiff plötzlich und niemand wusste warum. Wir lagen auf der Höhe von Stettin⁷ bzw. Swinemünde, wie man erfahren konnte. Von dort tauchten dann einige kleine Schiffe aus dem Dunstschleier auf, welche dann die „Cap Arcona“ umkreisten. Es waren Schnellboote der Kriegsmarine. Eines dieser Schiffe machte aber an unserer Bordwand fest. Ich konnte sehen, wie da irgendwelche Kartons und Säcke eingeladen wurden. Aber auch Feldgendarmarie kam zu uns an Bord. Meine Tanten haben mich daraufhin in der Frauenkabine versteckt, denn es wurden wieder Kontrollen bei den Männern durchgeführt, insbesondere bei Angehörigen der Wehrmacht, ob auch deren Marschbefehle in Ordnung waren. Es handelte sich dabei um Verwundete, Kranke und solche mit besonderem Auftrag. Die Kabinen der Frauen waren stets

⁷ Heute 20 Kilometer hinter der deutsch-polnischen Grenze. Heutiger Name: Szczecin.

tabu. Da ich ja noch im gleichen Jahr 16 Jahre alt wurde, war das für mich gefährlich. Konnte man diesen Feldjägern trauen? Bald war auch dieses alles vorbei.

Das Schiff setzte auch bald seine Fahrt wieder fort. Zwei Schnellboote umkreisten jetzt ständig unser Schiff. Aber bald stoppte das Schiff schon wieder. Gerüchte gingen um, es wären Minenfelder in der See und russische U-Boote und feindliche Flugzeuge. – Wie schon erwähnt erst später haben wir erfahren, dass es nicht nur Gerüchte gewesen sind. Das Schiff mit seinen 13.000 Menschen an Bord hatte einen Schutzengel dabei. – Irgendwann kamen tatsächlich Minensuchboote vor uns in Sicht, und es ging wieder weiter.

Aber trotz allem, keiner musste hier frieren und zu verhungern brauchte auch niemand. Wir hatten fast alle noch etwas Essbares als letzte Reserve bei uns. Auch auf dem Schiff wurde stets irgendeine dünne Suppe ausgegeben. Vielen von uns Flüchtlingen ist es doch sehr viel schlechter gegangen, und die Flucht führte oft in den Tod. Alle waren doch dem Schicksal dankbar, überhaupt auf dieses Schiff gekommen zu sein.

Auf dem hinteren Teil des riesigen Schiffes befand sich das Sportdeck, wo in Friedenszeiten alle möglichen Ballspiele veranstaltet worden sind. Hier stand nun ein Fahrrad herum. Einige Kinder und junge Leute sowie auch ich sind nun mit diesem Fahrrad auf dem Sportdeck herumgefahren. Ich bekam so eine Vorstellung in der Phantasie, wie es so gewesen sein könnte, als dieses Schiff seine Reisen nach Südamerika gemacht hatte. Bei genauem Hinsehen konnte man noch so einigen, jetzt leider verkommenen Luxus erkennen, besonders in den ehemaligen Salons und Speisesälen.

Aber nun wieder zurück zur Wirklichkeit. Nach drei Tagen war die „Cap Arcona“ vor Neustadt in der Lübecker Bucht angelangt. Drei Tage voller Angst und Bangen, aber auch mit viel Hoffnung, lagen nun hinter uns. Das Schiff konnte leider nicht im Hafen anlegen, weil wegen der riesigen Größe und des großen Tiefgangs des Schiffes dieses nicht möglich war. Wir wurden also auf offener See ausgebootet. Alle möglichen Barkassen und sonstigen kleinen Schiffe und Boote wurden jetzt eingesetzt, um alle Menschen recht schnell an Land zu bringen. Die Gefahr von Luftangriffen war hier sehr groß, wenn die Engländer und Amerikaner das Schiff entdecken sollten. Wir hätten keine Chance gehabt. Die „Cap Arcona“ hatte überhaupt keinerlei Bewaffnung an Bord, nicht einmal ein leichtes Flakgeschütz. Überhaupt war die militärische Abwehrkraft schon sehr geschwächt. Wir hatten wieder einmal mehr großes Glück gehabt, wie schon bisher bei der ganzen Flucht. Als wir dann an Land gekommen waren, wussten alle, dass dieses Schiff unser Lebensretter gewesen war.

Für den weiteren Transport der vielen Menschen waren nun viele organisatorischen Leistungen erforderlich geworden. Wir wurden mit der Bahn zunächst nach Sankt-Peter-Ording in Schleswig-Holstein gebracht und dort in

Schulen und Sälen in Massenunterkünften untergebracht. Es wurde gefragt, wer hier im Westen Verwandte hat. Man sollte sich dann dort selbst um Unterbringung bemühen. Für die meisten traf dieses aber nicht zu, und so wurden dann diese Menschen auf die nördlichen Landesteile aufgeteilt. Wir wussten aber, wo meine Großeltern evakuiert waren. Nach dorthin wollten wir nun versuchen hinzukommen. Das war nur mit der Bahn möglich. Also nahmen wir wieder unsere wenigen Habseligkeiten auf den Rücken und in die Hände und begaben uns auf die Reise nach Weixdorf. Dieser Ort liegt ganz in der Nähe von Dresden.

Ein abenteuerlicher, gefährlicher und anstrengender Weg lag nun vor uns. Diese Reise von Sankt-Peter-Ording bis nach Dresden dauerte mehrere Tage mit Strapazen, größten Kraftanstrengungen und Entbehrungen.

Aber nun wieder alles der richtigen Reihenfolge nach. Ich erinnere mich. Es war ja damals schon so weit gekommen, dass der Eisenbahnverkehr drastisch eingeschränkt worden war. Die alliierten Streitkräfte (Engländer und Amerikaner) waren seit der Invasion in der Normandie bereits bis zur deutschen Westgrenze vorgerückt. Tiefflieger beschossen Straßen und Eisenbahnlinien. Alles, was sich regte wurde unter Beschuss genommen. Die deutschen Städte versanken in Schutt und Asche. Es war fast immer Fliegeralarm. Viele Bahnlinien waren durch Bomben zerstört. Man war trotzdem laufend bemüht, die Gleise zu reparieren, um den Bahnverkehr einigermaßen in Gang zu halten. Die Züge fuhren daher fast immer nur nachts, um nicht so leicht entdeckt zu werden. Da es ja damals nur Dampfloks gab, waren diese durch die ausgestoßenen Dampf- und Rauchfahnen für die Flugzeuge leicht zu erkennen. Sogar die Bauern auf den Feldern sind vor Tieffliegern nicht mehr sicher gewesen. So sah damals die Lebenslage aus, als wir uns auf die Reise nach Dresden begaben.

Es muss ungefähr der 10. Februar 1945 gewesen sein, als dieses alles stattgefunden hat. Wir versorgten uns im Flüchtlingslager mit Lebensmitteln für unterwegs und dann ging es los. Total überfüllte Züge und die Menschen hingen sogar wie Trauben auf den Trittbrettern der Wagen. Wir haben noch so manches beschwerliche Gepäckstück auf der Fahrt verloren. Ich weiß es noch ganz genau, dass wir durch die Abteilfenster in die Züge geklettert sind, weil es anders nicht mehr möglich war. Es herrschte unter den Menschen eine gewisse Hilfsbereitschaft, sonst wären wir nicht in die Züge hinein gekommen. Auf den Bahnhöfen hatte das Rote Kreuz sogenannte „Gulaschkanonen“ zur Versorgung der Flüchtlinge mit etwas Essbarem in Betrieb. Sehr oft haben wir in Luftschutzkellern und Splittergräben Schutz vor Luftangriffen suchen müssen. So ging es in Etappen von Bahnhof zu Bahnhof weiter. Zum Schlafen gab es keine Möglichkeiten, das tat man in irgendeiner Ecke im Bahnhof oder im Zug, wenn es überhaupt möglich war.

Ob wir unter diesen Umständen überhaupt bis nach Dresden durchkommen würden? Manchmal kam alles ins Stocken, weil kein Zug kam.

Ja, und dann kam der Tag, an welchem wir wahrscheinlich wieder einen Schutzengel gehabt haben. Ich glaube es war der Bahnhof in Eisenach,⁸ wo wir wieder mal auf einen Zug in Richtung Dresden warteten. Es kam plötzlich ein Zug der Wehrmacht mit Verwundeten an. Flüchtlinge durften auch von Militärzügen mitgenommen werden, wenn es die Umstände zuließen. Wir durften aber nicht einsteigen, weil es uns von den Feldjägern verwehrt wurde. Der Zug war schon mit verwundeten Soldaten überfüllt. Dieses hat uns wahrscheinlich wieder mal das Leben gerettet. Heute weiß ich auch genau das Datum jenes denkwürdigen Tages. Es war der 13. Februar 1945. In dieser Nacht begann der große Luftangriff auf Dresden.

Der Militärzug mit den Soldaten und Verwundeten verließ auch bald den Bahnhof in Richtung Dresden, wie wir erfahren hatten. Wir waren uns nachher alle sicher, dass dieser Zug den Bahnhof in Dresden noch vor dem verheerenden Luftangriff erreicht haben muss. Was mag wohl mit den vielen Verwundeten geschehen sein in diesem mörderischen Bombenhagel? Wie wäre es uns ergangen, wenn wir mit dem Militärzug mitgefahren wären? Wir warteten wieder eine längere Zeit auf den nächsten Zug, mit welchem wir dann endgültig bis nach Dresden kommen sollten.

Die Fahrt führte zunächst nach Leipzig, dann ging es weiter nach Dresden. Es war wieder Nacht geworden. Dann blieb der Zug auf freier Strecke plötzlich stehen. Wir rätselten, warum es denn nun nicht mehr weiter ging, denn der Zug stand sehr lange auf der gleichen Stelle. Alle Wagen waren wie immer überfüllt, und das kann zur Qual werden. Aber dann sollten wir Gewissheit über die Ursache bekommen. Man hörte das Dröhnen von vielen Flugzeugmotoren. In der Ferne sah man einen hellen rotgelben Schein. Das war das brennende Dresden. Der Feuerschein wurde immer größer, es konnte also nicht sehr weit bis zur Stadt sein. Das Zugpersonal verkündete dann nach längerer Zeit, dass wir vor Radebeul⁹ festliegen. Wir bekamen Angst vor den Tieffliegern, aber unser Zug wurde in der Dunkelheit nicht entdeckt. Der ganze Angriff konzentrierte sich wahrscheinlich nur auf die Stadt. Dann ging nach längerer Zeit die Fahrt wieder weiter. Aber wir konnten nur bis Radebeul fahren, denn Dresden war schon fast zerstört. Wir dachten wieder an den Militärzug, welcher mit Sicherheit den Bahnhof von Dresden erreicht haben müsste.

In den frühen Morgenstunden sind wir dann in Radebeul ausgestiegen. Ich weiß nun nicht mehr genau, wie wir bis nach Weixdorf weitergekommen sind. Auf irgendwelchen Nebenstrecken, auch zu Fuß, haben wir es dann bis nach

⁸ In Thüringen, besonders bekannt durch die Wartburg, wo Martin Luther das Neue Testament ins Deutsche übersetzte.

⁹ Ort bei Dresden.

Weixdorf geschafft. Im Laufe des Tages ist dann Dresden ein zweites Mal schwer bombardiert worden. Die Stadt war mit Flüchtlingen überfüllt, und es musste dort ganz schrecklich zugegangen sein. Man spricht von ca. 35.000 Toten,¹⁰ aber es können auch doppelt so viele gewesen sein. Ich weiß es nicht genau, aber man kann ja in Dresden nachfragen. Sicher wird man dort heute noch viel über den 13. Februar 1945 zu berichten wissen.

Meine Großeltern waren in großer Sorge gewesen, was aus uns in Königsberg geworden ist. Sie waren nun sehr froh, dass wir lebend und gesund bei ihnen eingetroffen waren. Wir lebten nun mit fünf Personen in einem kleinen Zimmer. Als nächstes haben wir uns nun bei der Behörde anmelden müssen, um Lebensmittelkarten zu erhalten.

Von meiner anderen Tante, Lina K., wussten wir, dass sie nach Aue in Sachsen evakuiert worden war. Von Tante Erna in Berlin hatten wir schon lange kein Lebenszeichen wegen der Kriegereignisse erhalten können. Reinhard P. und Fritz K., welche beide an der russischen Front waren, wussten nun überhaupt nicht, wo wir geblieben waren.

Die russischen Truppen rückten von Osten her immer weiter nach Deutschland hinein. Es war uns allen klar geworden, dass wir nicht von den Russen überrollt werden wollten. Große Flüchtlingstransporte setzten nun in Richtung Süden nach Bayern ein. Kurz entschlossen haben wir uns diesen letzten Transporten angeschlossen. Durch das Rote Kreuz und durch behördliche Organisationen wurden Transporte auf dem nahen Bahngelände zusammengestellt.

Wir haben mal wieder alles zusammengepackt. Meine Großeltern hatten noch eigenes Bettzeug von Ostpreußen bei der Evakuierung mitnehmen können. Diese Betten wurden nun in Säcke reingestopft und auch ein Teil der Kleidung. Das Ziel unserer Reise war jetzt Bernried im Bayerischen Wald zwischen Bogen und Deggendorf gelegen, nördlich der Donau. Die großen Gepäckstücke wurden mit Namen und der neuen Anschrift versehen in Güterwaggons verladen. Wir selbst stiegen in überfüllte Bahnabteile, und die Fahrt ging los. Bei Regensburg fuhren wir über eine Notbrücke über die Donau, dann weiter nach Straubing. Von hier wurden wir weiter nach Bogen an der Donau gebracht. Hier war nun das Ende der Bahnreise gekommen. Mit Lastwagen wurden wir weiter nach Bernried gebracht. Dieses alles muss wahrscheinlich im Monat März 1945 geschehen sein. So eine Bahnfahrt in jener Zeit kann überhaupt nicht mit heutigen Verhältnissen verglichen werden. Die Strapazen waren sehr groß. Alte und kranke Menschen sind total erschöpft gewesen, und dann stets die Angst vor Tieffliegern, welche oft mit Bordkanonen die Züge angegriffen haben.

¹⁰ Eine Historikerkommission ist in den 2010er Jahren zu ähnlichen Zahlen gekommen, die sich zwischen 25.000 bis 35.000 Bombenopfern bewegen.

Unser Transport war wieder mal glücklich am Ziel angekommen. Hier in Bernried wurden nun alle in der Schule untergebracht. Die Schule lag gleich neben der Kirche und dem kleinen angrenzenden Dorffriedhof auf einem Hügel mitten im Ort. Stroh wurde in den Klassenraum gebracht, wo wir dicht gedrängt auf dem Fußboden schlafen konnten. Im Laufe der nächsten Tage wurden wir auf verschiedene Bauerngehöfte verteilt. Lebensmittelkarten wurden ausgegeben, damit jeder seinen Anteil auch einkaufen konnte. Wir wurden der Familie M. zugewiesen, in einem Zimmer für uns vier Personen.

Ich muss hier noch einfügen, dass Frieda bereits in Sachsen nach Aue gefahren war. Dort war bekanntlich meine andere Tante, Lina K., auch Teddy genannt, von Königsberg aus evakuiert worden. Diese beiden Tanten kamen aber auch bald auf abenteuerlichen Wegen nach Bernried nachgereist, denn es wollte doch niemand von den Russen überrannt werden.

Also meine Großeltern, Herta und ich waren nun in dieser kleinen Stube untergebracht. Ein alter Eisenherd stand auch darin, auf welchem gekocht wurde. Alles mit Holzfeuer. Das Holz dazu mussten wir aus dem nahen Wald holen. Das Haus lag direkt an der Straße nach Metten und Deggendorf. Mit dem Schlafen war das so eine unbequeme Sache. Es waren zu wenig Betten vorhanden. Meine Großeltern schliefen in einem Bett zusammen. Herta im gleichen Raum auf einem Sofa, welches am Tag als Sitzgelegenheit diente. Ich habe auf dem Dachboden geschlafen, direkt unter den Dachziegeln. Dieser Dachboden war über eine Leiter zugänglich. Das Bett war primitiv mit eingelegten Brettern und einer Strohaufschüttung. Verschlissene Bettbezüge sowieso. Aber dafür schlief ich alleine im Bett. Von Hygiene hielt man in diesem Haus nicht besonders viel. Aber auch in anderen Bauernhäusern war es nicht anders. Die angekommenen Flüchtlinge waren besser gekleidet, und auch sonst hielten wir sehr viel auf Sauberkeit. Ich möchte daher jetzt auf die Nennung von Namen verzichten, zumindest hier in meinen schriftlichen Aufzeichnungen. Man hat uns als feine Menschen bezeichnet, wahrscheinlich wegen unserem Bemühen auf Sauberkeit.

Das ganze Haus war voll mit Flöhen verseucht. Auch die anderen Flüchtlinge klagten in manchen Häusern über die Flohplage. Jedes Bauernhaus hatte zwar einen Plumpsklo, welcher aber hier wahrscheinlich nur von uns benutzt wurde. Wir haben oft gesehen, wie die Einheimischen ihre Notdurft zwischen den Kühen und Schweinen verrichtet haben. Aus der großen Wohnküche ging es direkt in den Stall. Von hier zogen dann die Dünfte durch das ganze Haus. Der Gerechtigkeit halber muss aber gesagt werden, dass nicht überall bei den Einheimischen solche Zustände herrschten. Auch Elektrizität gab es außerhalb der geschlossenen Ortschaft damals noch nicht. Wir hatten uns eine Petroleumlampe zugelegt. Die Wäsche wurde am und im Bach gewaschen. Es war ja sicher so auch recht bequem. Das Trinkwasser wurde immer direkt aus diesem Bach geschöpft,

welcher hier am Haus vorbeifloss. Auch wir mussten das tun, denn es gab ja sonst auch keine andere Möglichkeit Wasser zu bekommen. Bei anderen Gehöften kam das Wasser aus dem Wald in offenen Holzrinnen gelaufen. Da war dann „Romantik“ total. Wir konnten es gar nicht so recht glauben, dass die Leute noch so rückständig lebten. – Aber trotzdem, das Wasser war sauber, und alle Menschen haben es verbraucht. – Bei den heutigen Umweltproblemen wird es wohl nicht mehr möglich sein, aus einem offenen Gewässer zu trinken.

Und dann in vielen Häusern die Essgewohnheiten. Die Familienmitglieder aßen alle aus einer Schüssel. Beim Frühstück ging es folgendermaßen zu: Die Bäuerin hatte abgekochte Milch in eine Schüssel gegeben, worin Schwarzbrot eingebrockt wurde. Hatte sich nun die ganze Familie versammelt, so wurde stets ein Gebet gesprochen. Danach fischten die Menschen mit einem Löffel die Brotbrocken aus der Milch. Bei den anderen Mahlzeiten ging es ebenso zu. Ich hatte in Königsberg solche Essgewohnheiten im Film gesehen, wo Darstellungen aus früherer Zeit gespielt wurden. Dass es dieses auch im Jahr 1945 noch gab, war mir damals unverständlich. Wir Flüchtlinge merkten es immer mehr, dass wir hier mit unseren Lebensgewohnheiten überhaupt nicht hinpassten. Wir hofften jetzt immer stärker, dass wir nach Kriegsende sofort wieder nach Ostpreußen und Königsberg zurückkehren durften, um wieder alles aufbauen und neu anfangen zu können.

So lebten wir nun mit vier Personen in diesem kleinen Zimmer. Das Gepäck aller Flüchtlinge in Bernried war bis jetzt noch nicht nachgekommen. Wir hatten in Sachsen die großen Gepäckstücke in Güterwagen verladen müssen, und niemand wusste nun, wo alles geblieben war. Da haben wir Flüchtlinge die Sache selbst in die Hand genommen. Es wurde beschlossen, dass zwei Personen nach Straubing fahren sollten, um sich um unser aller Eigentum zu kümmern. Das mussten selbstverständlich zwei jüngere, gesunde Personen sein, denn so eine Fahrt war kein Sonntagsausflug und mit ungewissen Risiken verbunden. Herta und ich haben diese Aufgabe übernommen. Diese abenteuerliche Reise hat zwei volle Tage gedauert bis wir wieder in Bernried zurück waren. Diese „Reise“ wäre schon an sich eine längere Erzählung wert. In wenigen Sätzen sei aber hier nun alles wiedergegeben, um nicht zu lang zu werden.

Die Strecke zwischen Bernried und Bogen haben wir zu Fuß zurückgelegt. Von Bogen war die Möglichkeit gegeben mit der Bahn bis nach Straubing zu kommen. In Straubing fanden wir dann den Waggon mit dem Gepäck auf einem Abstellgleis. Dort konnten wir erreichen, dass der Waggon noch weitergeleitet werden konnte. Über Plattling ist dieser Waggon noch bis nach Deggendorf gekommen, weil die Brücke über die Donau bei Deggendorf noch nicht zerstört war. Von dort aus hat dann ein jeder selber irgendwie das Gepäck nach Bernried schaffen können. Zwischen Bernried und Deggendorf fuhr immer ein LKW täglich die Milchkannen der Bauern in die dortige Molkerei. Dieser Milchwagen diente

auch als Personen- und Gepäckwagen, was doch sehr von Nutzen war. Bei den damaligen Kriegswirren wäre ohne unseren Einsatz wahrscheinlich alles verloren gewesen. Die Bahnhöfe waren fast alle zerbombt, und immer wieder erfolgten neue Angriffe auf die Bahnanlagen. Die Amerikaner drangen weiter in Deutschland vor und stießen jetzt schon nach Bayern hinein. Also wir hatten unsere Säcke mit dem Bettzeug und den Kleidern doch noch rechtzeitig nach Bernried holen können. Jetzt konnten wir endlich in unseren eigenen Betten schlafen. Aber die Flöhe sind wir nicht los geworden. Ganz schlimm war es nachts, dann sind wir manchmal aufgestanden und haben unsere Hemden aus dem Fenster ausgeschüttelt. Wenn man Glück hatte sind die Flöhe davon gesprungen. Zwischenzeitlich waren auch Lina und Frieda von Aue nach Bernried gekommen.