



Peter Danker-Carstensen

Der Verlust des finnischen Frachters HELEN vor Rügen im August 1942 – Ein Überlebender berichtet

In der Nacht des 13. August 1942 sank ca. 6 Seemeilen vor Kollickerort nordöstlich von Sassnitz das Dampfschiff (DS) HELEN, das sich mit einer Erzladung auf dem Weg von Luleå in Nordschweden nach Stettin befand, nach einem Minentreffer. 11 der 20 Besatzungsmitglieder starben bei diesem Unglück. Die Überlebenden wurden von dänischen und deutschen Fischern nach Sassnitz gebracht und dort versorgt. Nur zwei der Opfer, der Steuermann Stig Abrahamsson und der 2. Ingenieur Ragnar Lindström, konnten geborgen werden und wurden einige Tage nach dem Unglück auf dem Sassnitzer Friedhof mit militärischen Ehren beigesetzt.

Schwedisches Erz für die deutsche Rüstungsindustrie

Der Handelsverkehr Deutschlands mit den skandinavischen Ländern erhielt während des Zweiten Weltkrieges eine außerordentlich große Bedeutung für die deutsche Kriegswirtschaft. Dänemark, Norwegen, Finnland und Schweden wurden während der Kriegsjahre (1940–1945) gegen ihren Willen in großem Umfang in die sogenannte Großraumwirtschaft einbezogen. Der Beginn des Weltkrieges 1939 führte zu einem radikalen Rückgang der deutschen Handelsschifffahrt mit dem Ausland. Als direkte Folge kam dem Außenhandel und der Schifffahrt mit den skandinavischen Ländern für die deutsche Industrieproduktion eine immer größere Bedeutung zu. Die nordischen Länder bildeten die einzige Industrieregion, mit der es dem Deutschen Reich gelang, während des Krieges eine umfassende Handelsschifffahrt aufrechtzuerhalten. Die Einbindung der Nordischen Länder in die deutsche Kriegswirtschaft begann im Sommer und Herbst 1940 und währte für Schweden und Finnland bis zum Spätsommer 1944, für Dänemark und Norwegen bis zur deutschen Kapitulation im Mai 1945. Die nordischen Länder trugen während des Krieges wesentlich zum Funktionieren der deutschen Rüstungsindustrie bei, sowohl durch Rohstoffe als auch durch Industrieprodukte. 56% des Eisenerzes, 40% des Rohstahls, 42% der Kohle und 50% des

Chroms wurden aus den von Deutschlands besetzten oder den mit Deutschland verbündeten Ländern importiert. Der überwiegende Teil des nach Deutschland importierten Eisenerzes stammte aus den norrländischen Erzgruben in Kiruna und Gällivare. 1942 betrug die Eisenerz-Importe aus Schweden insgesamt 9,01 Mio. Tonnen. Davon wurden 2,74 Mio. Tonnen mit deutschen, 4,86 Mio. mit schwedischen und 0,5 Mio. mit finnischen Schiffen transportiert.¹

Die von den nordschwedischen Häfen wie Luleå ausgehenden Erztransporte waren 1942 relativ sicher, da sie so weit wie möglich die minenfreien schwedischen Hoheitsgewässer nutzten. Erst in den deutschen Hoheitsgewässern der südlichen Ostsee, hier besonders in der Pommerschen Bucht und vor der Küste von Rügen, drohte Gefahr durch von britischen Flugzeugen in küstennahen Gewässern abgeworfenen Minen, die auf keiner der auf den Schiffen mitgeführten Seekarten verzeichnet waren.

Operation »Gardening« – die Verminung deutscher Küstengewässer durch die Royal Air Force (RAF)²

Seit April 1940 hatte die RAF begonnen, Hafenansteuerungen, das Kattegat, die Sund- und Beltzone sowie die südliche Ostsee durch Abwurf von Fernzündungsminen mit Fallschirmen (Grundminen) zu verminen. Diese Luftminenoffensive bedeutete eine ernste Gefahr für die Handelsschifffahrt sowie für die Boote der U-Boot-Lehrdivisionen und Ausbildungsflottillen in den deutschen Ostseehäfen.³ Die Aktion wurde innerhalb der RAF als »Operation Gardening« (Gartenarbeit) bezeichnet. Die als »Vegetables« (Gemüse, Grünzeug) bezeichneten Luftminen⁴ wurden dabei in sogenannten »Minengärten« abgeworfen. Mit dem Einsatz des schweren viermotorigen Lancaster MK Bombers ab Frühjahr 1942 konnte die Minentransportkapazität pro Bomber auf sechs Luftminen erhöht und die Reichweite von 1400 auf 3600 km gesteigert werden. Bis zum Sommer 1942 wurden vom nördlichen Kattegat bis zur Danziger Bucht 25 »Gemüseärten« angelegt. Der verminnte Bereich vor der Ostküste Rügens und der Pommerschen Bucht trug den Decknamen »Geranium« (Geranie).⁵

1 Steinweg, Günther: Die deutsche Handelsflotte im Zweiten Weltkrieg, Göttingen 1954, S. 37.

2 Für diesen Abschnitt stütze ich mich auf die sehr fundierte Darstellung bei Wolfgang Müller, Kriegsschauplatz Ostsee 1919–1945, Bd. 5 (1942), S. 178–186, sowie S. 192/193.

3 Je eine U-Boot-Lehrdivision in Pillau und Gotenhafen-Oxhöft mit jeweils einer Schulflottille und insgesamt sieben U-Flottillen in Stettin, Danzig, Gotenhafen, Pillau und Memel.

4 Zu Beginn der Operation waren die Minen nur mit einem Induktionszündgerät versehen. Im Verlauf des Krieges entwickelte die Royal Navy weitere Bauformen und führte das akustische Zündgerät ein. Vgl. Müller, Kriegsschauplatz Ostsee, S. 178/179; hier auch detailreiche Abb. der Flugzeugmine A Mark I-IV.

5 Müller, Kriegsschauplatz Ostsee, S. 180. Übersicht zu den britischen »Minengärten«.

Für 1942 konnten laut Kriegstagebuch der deutschen Seekriegsleitung, Teil A, 39 Eintragungen über Einflüge britischer Minenlegflugzeuge in den Ostseeraum nachgewiesen werden. In diesem Zeitraum wurden durch britische Luftminen 126 Schiffe bzw. Boote versenkt sowie 28 beschädigt.⁶ Für den hier geschilderten Fall des Verlusts der HELEN sind die im Mai und Juni 1942 beobachteten »Feindeinflüge« von Belang. Für den 11. Juni 1942 heißt es: »Vor Swinemünde wurden in der Nacht 11 LM abgeworfen. Ein Flugzeug von der Marineflak abgeschossen.«⁷

Der Bericht eines Überlebenden⁸

Einer der Überlebenden der HELEN, der 1. Ingenieur Erkki Anton Hurme (siehe Kurzbiografie im Anhang) verfasste einen Erlebnisbericht über den Untergang des Schiffes und seine Rettung. Dieser Bericht wurde im Sommer 1943 in einer finnischen Fachzeitschrift für Schiffingenieure veröffentlicht.⁹

Die schicksalshafte letzte Reise der HELEN begann am Sonnabend, den 8. August 1942, in der schwedischen Hafenstadt Luleå. Das Schiff war bis zur oberen Lastmarke mit Eisenerz beladen und in Richtung Stettin unterwegs.

»Wir waren wieder mal mit einer Ladung Erz auf dem Weg nach Süden. Unser altes Schiff stöhnte bei jedem Wellenkamm unter der schweren Last, aber es ging voran und wie immer war Eile geboten. Angekommen in den Stockholmer Schären wurde die Zeit noch knapper, da wir uns einen Konvoi anschließen sollten, der am nächsten Morgen von Dalarö abgehen sollte. Der Kapitän meinte, es ginge zu langsam, obwohl die alte Dampfmaschine ihr Äußerstes gab. Am folgenden Morgen [12. August] erreichten wir Dalarö, mussten aber einige Stunden auf die Abfahrt des Konvois warten.

Der Tag im Konvoi verlief ruhig und in der Nacht passierten wir Kalmarsund, aber nach kurzer Zeit fanden wir uns in einem richtigen »London-Nebel« wieder. Die Schiffe waren gezwungen ihre Fahrt zu verringern, und die Dampfsirenen begannen ihr eigenartiges Konzert. Dieses ging unseren Kapitän wohl auf die Nerven, denn er befahl dem Maschinenraum »Volle Fahrt Voraus« und steuerte

unser Schiff in die offene See und ließen die ihr Sirenenkonzert fortsetzenden Nachbarn hinter uns. Wir liefern mit guter Fahrt, der Nebel lichtet sich und in der Abenddämmerung sahen wir Leuchtfeuer an der Küste. Die Luft war kühl und ein leichter Dunst lag über dem Wasser. Eine leichte Brise wehte von Süden. Die Stimmung an Bord war gelöst. Ab und zu hörte man Gesang. Wieder ging eine gefährliche Reise ihrem Ende zu. Gegen Mittag des folgenden Tages würden wir im sicheren Hafen sein – so geschah es aber tatsächlich nur für einige von uns – doch unter vollständig anderen Bedingungen.

HELEN steuerte jetzt Kurs 174° östlich Rügen und wir näherten uns dem mit Tonnen markierten sicheren minenfreien Fahrwasser Richtung Swinemünde.¹⁰ Die Sicht war gut und der zweite Steuerermann konnte die Leuchtfeuer [Kap] Arkona und Ranzow [auf Stubbenkammer] peilen¹¹. Ich machte wie immer meine letzte Runde des Tages im Maschinenraum um 23:45 Uhr, um zu sehen ob alles in Ordnung sei. Nach der Wachablösung um 24:00 Uhr ging ich nach oben in meine Kabine, wusch mich und wollte mich in meiner Koje zur Ruhe zu legen. Ich legte mich aber nicht gleich hin, sondern schaltete das Radio ein, um – im Pyjama – etwas Musik zu hören und noch ein bisschen zu lesen. Ich zog meine Armbanduhr auf und hing sie an die Wand. Da zeigte sie 00:13 Uhr.

Ich hatte gerade mein Buch aufgeschlagen, als es eine furchtbare Explosion gab, das Licht ging aus, ich wurde zusammen mit dem Inhalt meiner Koje an die Decke geschleudert. Ich hörte grässliches Geklapper und Geschrei und verstand sofort, dass wir auf eine Mine gelaufen waren. Mir kam es so vor, als wenn ich bis in den unteren Kohlebunker des Schiffes heruntergestürzt wäre. Nach dieser »Luftreise« fand ich mich auf dem von der Wand gerissenen Schapp meiner Kabine zwischen einer Menge Zeug wieder. Der Kopf schmerzte, Blut lief mir in die Augen. Ich hatte einen gewaltigen Schlag gegen die Stirn bekommen, die sich ganz weich anfühlte. Ich kam auf die Füße und gelangte zur Tür. Drehte den Schlüssel, drückte und trat mit aller Kraft gegen die robuste Eichentür, die sich aber nicht öffnen ließ. Ich wollte nicht mit bloßen Händen kämpfen und suchte etwas, um die Tür mit Gewalt zu öffnen – aber ohne Erfolg. Ich fand nur ein Stuhlbein, das mir aber keine Hilfe war. Draußen hörte ich Geschrei und das Geräusch von einströmendem Wasser. Im Maschinenraum strömte Dampf aus einer gebrochenen Leitung. Die noch laufende Hauptmaschine gab Geräusche von sich, die denen einer Steinsäge ähnelten. Ich gab die Tür auf und wandte mich dem Fenster zu. Draußen im Gang lief jemand; ich rief ihm zu, dass sich die Tür nicht öffnen ließ. Der Zweite Maschinist

⁶ Infolge der erhöhten Gefährdungslage in der Ostsee wies der Befehlshaber der U-Boote, Admiral Dönitz, die Seekriegsleitung am 1. 10. 1943 darauf hin, dass die U-Boot-Ausbildung durch die britische Minenoffensive ernsthaft gefährdet sei. Vgl. Müller, Kriegsschauplatz Ostsee, S. 195.

⁷ Müller, Kriegsschauplatz Ostsee, S. 183.

⁸ Der Bericht erschien zusammen mit einem Interview Hurmes zum ersten Mal im August 1943, also ein knappes Jahr nach dem Unglück in der zweisprachigen Fachzeitschrift *Voima ja Käyttö / Kraft och Drift* (siehe Quellen- und Literaturverzeichnis). Eine zweite etwas gekürzte Fassung erschien anonym unter dem Titel *Valkeat arkut (De Vita Kistorina)* in Helge Heikkinen: *Vaarallisilla vesillä (I fartiga farvatten)*, Helsinki 1960 (siehe Quellen- und Literaturverzeichnis).

⁹ Die hier vorgelegte deutsche Übersetzung beruht auf einer schwedischsprachigen Version des Berichtes, die von Hurmes Großneffen TH Norling, Åbo / Turku, gefertigt wurde. Aus der Sammlung Norlings stammen auch die hier wiedergegebenen Abbildungen und persönlichen Dokumente Hurmes.

¹⁰ Die Verminung des Fahrwassers Richtung Swinemünde durch britische Luftminen geschah im Frühjahr und Sommer 1942 (siehe oben). Eine entsprechende Warnung an die zivile Schifffahrt hatte es wahrscheinlich (noch) nicht gegeben.

¹¹ Peilen = Positionsbestimmung durch Kreuzpeilung, wahrscheinlich mit Hilfe einer Aufsatzpeilscheibe.



TH Norling: Dampfer HELEN vor Rügen, 2021, Öl auf Leinwand, 50 × 70 cm

DAMPFER HELEN VOR RÜGEN AUF KURS 174°
AM 13 AUGUST 1942 KURZ NACH MITTERNACHT

war sofort da, und mit vereinten Kräften versuchten wir, die Tür zu öffnen, aber ohne Erfolg. Er rief, dass sich dicke Bleche von der Wandverkleidung gelöst hätten und die Tür blockierten. Ich forderte ihn auf, zu verschwinden, um sich selbst zu retten. Nun wandte ich mich wieder dem Bulleye zu und versuchte vergebens, mich durch die Öffnung zu zwängen. Aber nur den Kopf und einen Arm bekam ich hindurch und musste einsehen, dass dies sinnlos war. Warum konnte dies Loch nicht größer sein.

In diesem Augenblick begann das Schiff zu sinken und die See bahnte sich rasend schnell ihren Weg über die Gänge ins Schiff. Ich schraubte beide Fenster fest zu, um die Kabine wasserdicht zu machen, und hoffte, dass der Wasserdruck die Tür eindrücken würde. In diesem Moment schossen die Wassermassen herein. Das Wasser drückte durch den Türspalt und die Lüftungsöffnungen in der Decke. Schnell stand ich bis zu den Knien im Wasser und merkte, wie das Schiff mit einem Zittern auf dem Grund auftraf. Mein einziger Gedanke war, jetzt nicht wie eine in einen Käfig gesperrte Ratte zu sterben, ohne die Chance rauszukommen und meine schon als Kind erlernten Schwimmkünste beweisen zu können.

Ich warf mich mit Gewalt gegen den unteren Teil der Tür. Da gab die Tür nach! Der obere Teil mit den Scharnieren und allem krachte nach innen und blieb wie eine Klappe in der Türöffnung hängen. Das Wasser schoss mit Gewalt in die Kabine und warf mich gegen die gegenüberliegende Wand. Ich versuchte, zur Tür zu kommen und mich durch den oberen Teil zu zwängen, aber die Öffnung war zu eng. Dann versuchte ich unten über die Türschwelle hindurch zu kommen, was schließlich glückte. Nun war ich endlich raus, aber über mir lag noch das Bootsdeck. Ich tauchte von den mir bekannten Ecken bis zur anderen Seite des

Schiffes und strampelte vom Maschinenraumsschott rauf zum Bootsdeck. Dann an die Oberfläche, die ich wahrscheinlich nie erreicht hätte, wenn das Wasser nur einige Meter tiefer gewesen wäre. Ich musste meine ganze Willensstärke zusammen nehmen, um kein Wasser in die Lungen zu bekommen und war kurz davor zu ersticken, als ich wie ein Korken an die Oberfläche getrieben wurde. Das Auftauchen ging so schnell, dass mein Körper bis zu den Hüften aus dem Wasser kam.¹²

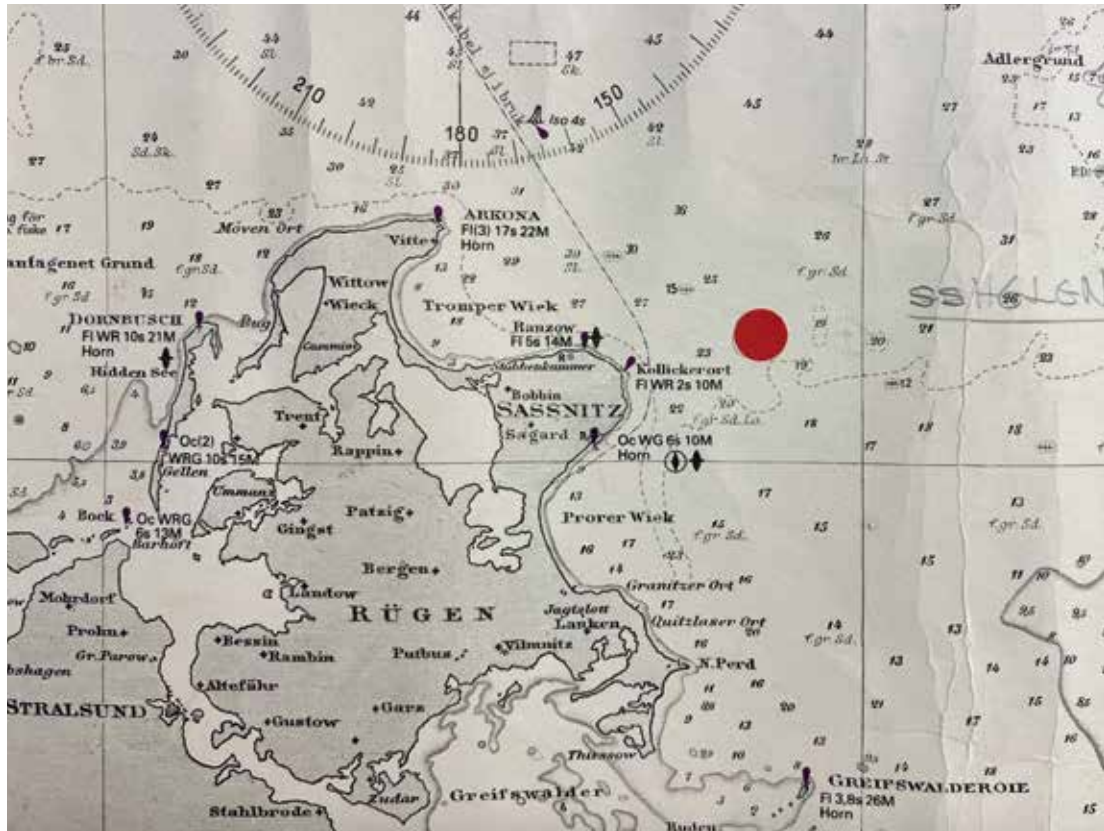
Ich bekam ein Brett zu fassen und ruhte mich etwas aus. Versuchte mich in der dunklen Nacht umzusehen. Von der HELEN waren nur noch ein paar herumtreibende Planken der Lukenabdeckung zu sehen. Man hörte herzerreißende Hilferufe. Ich schwamm weiter und stieß auf einen größeren Gegenstand, die [während der Fahrt an der Reling festgezurte] Fallreepstreppe.¹³ Ich schwang mich hinauf, aber diese schlug um und ich plumpste wieder ins Wasser. In einiger Entfernung sah ich etwas Dunkles, möglicherweise eines der Rettungsflöße. Ich schwamm los, um den Gegenstand zu untersuchen. Nach einer Weile, die mir wie eine Ewigkeit vorkam, erreichte ich das Rettungsfloß. Der Wind trieb dieses leichte, aus Tonnen konstruierte Floß vor sich her. Völlig erschöpft kletterte ich hinauf.

Nachdem ich etwas ausgeruht hatte, begann ich, so laut ich konnte, zu rufen. Hier war ein Rettungsfloß und eine Rettungschance. Mein Rufen

¹² Bei diesem »Tauchgang« handelte es sich um eine außerordentliche körperliche Leistung. Erst tauchte Hurme ca. 14 m quer durch das gesunkene Schiff und dann noch ca. 23 m bis an die Wasseroberfläche. Man kann davon ausgehen, dass Hurme nur wegen seiner seit Kindheit trainierten Schwimmleistungen und seiner guten körperlichen Konstitution überlebt hat.

¹³ Im finnischen Original paraatiporras, Seemannsjargon für fin. lasakuporras (Fallreepstreppe). Für diesen wörtlich mit »Paradestreppe« zu übersetzenden Ausdruck findet sich aber weder in der schwedischen noch in der deutschen Sprache ein Äquivalent.

Der Untergangsort
der HELEN auf einer
zeitgenössischen
Seekarte, Quelle: TH
Norling, Turku



wurde von einem unserer Heizer gehört, der nun in Richtung des Floßes schwamm. Es dauerte lange, bis er das rettende Floß erreichte. Auch er hatte eine große Planke unter sich und wollte diese erst nicht loslassen. Ich half ihn aufs Floß hinauf und fragte ihn, ob sich noch jemand in der Nähe befände. Er erwähnte einen Matrosen, den er etwas weiter weg auf einem Eichenpfahl hatte treiben sehen.

Wir zitterten vor Kälte. Der Wind war kalt und unsere wenigen nassen Kleider boten keinerlei Schutz. Mein Schiffskamerad hatte Unterhemd und Hosen an, während ich nur mein Pyjamahemd trug. Die Hose war während meiner Schwimmtour verschwunden. Wir suchten nun nach Kleidungsstücken, die sich eigentlich auf dem Rettungsfloß befinden sollten. Wir fanden eine Rolle feuchter Decken und Ölzeug. Die Nacht war dunkel und außer den Sternen am Himmel war nichts zu sehen. Der Wind trieb uns nun in nördliche Richtung auf die offene See hinaus.

Während mein Kamerad auf den Boden des Floßes liegend vor sich hin jammerte, weil er sich durch die Explosion am Bein verletzt hatte, untersuchte ich den Inhalt unseres Fahrzeugs. Zwischen den Tonnen zog ich eine Blechdose hervor, die einmal wasserdicht und mit Brot gefüllt gewesen war. Sie war kaputt und enthielt eine breiähnliche Masse. Der Geruch war abscheulich, aber wir schmissen die Dose nicht ins Wasser, sondern legten sie hinten ins Floß, damit wir sie für den Fall, dass unsere Reise länger dauern und sich Hunger einstellen würde, zur Hand hätten. Es fanden sich noch andere Dosen, die Ölfarbe und Wasser enthielten. Petroleum fand sich nicht, dagegen aber ein Behälter mit Notraketen.

Ich versuchte diesen zu öffnen, aber der Deckel saß so fest, dass er sich nicht bewegen ließ. Auch mit vereinten Kräften bekamen wir den Behälter mit unseren klammen Fingern nicht auf. Das alles war mehr als ärgerlich, denn in einiger Entfernung sahen wir die Lichter eines vorbeifahrenden Schiffes, konnten aber keine Notsignale senden. Als ich die Dosen mit Ölfarbe untersuchte, entdeckte ich eine Streichholzschachtel aus Bakelit mit echten englischen ›lifeboat matches‹. Ich strich ein Streichholz an – das funktionierte. Ich riss ein Stück von einer Decke ab, tunkte es in das Öl und versuchte, das ganze anzuzünden, aber ohne Ergebnis.

Nun versuchte ich mit einem Stück Holz die Dose zu öffnen. Erst nach Stunden mühsamer Anstrengungen gab der Deckel nach und den Inhalt frei: zwölf Notraketen. Ich musste diese jedoch erstmal untersuchen, um herauszufinden, wie man diese abzufeuern hätte. Die Schiffslichter, die wir beobachtet hatten, waren längst im Dunkeln verschwunden, aber aus anderer Richtung meinten wir hier und da schwache Lichter blinken zu sehen. Mein Kamerad hatte sich etwas erholt. So machten wir uns gemeinsam über die Raketen her und schossen diese ab, beschlossen aber einige für die folgende Nacht aufzusparen.

Wir saßen frierend auf dem Floß und hofften, dass jemand unsere Notsignale gesehen hätte. Allmählich begann der Tag zu dämmern, als wir entfernte Rufe hörten, die wir nach Kräften beantworteten. Vermutlich war es einer unserer Schiffskameraden, der überlebt hatte. Jetzt konnten wir in der Dämmerung ein anderes Floß mit einigen Männern darin erkennen. Mit einem aus dem Boden

herausgebrochenen Brett paddelte ich in Richtung des anderen Floßes mit den anderen Überlebenden. Der Abstand verringerte sich langsam, aber nach einigen Stunden fanden wir endlich zusammen. Inzwischen war es Tag geworden und wir konnten zwei kleinere Schiffe erkennen, die auf uns zukamen. Wir feuerten die letzten Raketen ab, winkten und schrien so laut wie möglich. Die Schiffe näherten sich rasch und es stellte sich heraus, dass es zwei Fischerboote waren. Nach kurzer Zeit war das eine Boot bei uns. Wir konnten an Bord klettern und unser altes Rettungsfloß treiben lassen. Es hatte seine Aufgabe erfüllt.

Wir wiesen die Fischer nun auf das andere Rettungsfloß hin. Als wir es erreichten, war die Enttäuschung riesengroß, denn es fanden sich nur noch zwei Mann darauf. Wir dachten, dass sich mindestens sechs von uns gerettet hätten. Und wo waren die übrigen zwölf?

Die Fischer steuerten nun in die Richtung, nach der wir vermuteten, dass die HELEN in der Tiefe verschwunden war. Bald entdeckten wir Wrackteile von der HELEN, sowie ein leeres Rettungsboot, ein zerstörtes Holz-Ruderboot, einen Kühlschrank und andere Gegenstände. Wir untersuchten alles in der Hoffnung, weitere Schiffskameraden zu finden, aber mit negativem Ergebnis. Das andere Fischerboot hielt ebenfalls Ausschau. Bald entdeckten wir einen leblosen Körper in einer Korkweste auf dem Wasser dümpeln. Als wir ihn bargen, mussten wir feststellen, dass es sich um den 2. Maschinisten [Ragnar Lindström] handelte, der noch vor einigen Stunden versucht hatte, mich aus meiner Todesfalle zu befreien und nun leblos vor uns lag. Er hatte wohl, als er von meiner Tür abließ, gedacht, ich sei verloren und er hätte bessere Aussichten auf Rettung. Aber es kam anders. Wie auch die anderen hatte er in der Dunkelheit die Rettungsflöße nicht entdecken können und solange im Wasser getrieben, bis das Leben ihn verließ.

Nach dem der Versuch, weitere Überlebende zu finden, abgebrochen wurde, steuerten die Fischer ihren Kutter in den nächsten Hafen. Unter uns Geretteten gab es einige schwer Verletzte, besonders den Männern auf dem anderen Rettungsfloß ging es schlecht. Sie hatten auf dem überladenen Floß acht Stunden lang mit den Füßen im Wasser zu bringen müssen, einige von ihnen nur mit nassen Unterhemden bekleidet. Unsere Retter gaben uns etwas zu essen, Kaffee und Zigaretten. Besonders letztere schmeckten uns. Von dem anderen Boot wurde uns berichtet, dass sie einen Mann vom Dach einer umhertreibenden Kabine gerettet hätten. Das war eine glückliche Nachricht für uns. Aber viele fehlten ja noch und wir hofften, dass auch sie gerettet worden wären.

Die Fischer berichteten, dass sie gegen fünf Uhr morgens [13. August] in der Dämmerung Notsignale beobachtet, sofort das Fischen eingestellt und uns dann gegen acht Uhr gerettet hätten. Das eine Boot war ein deutsches, das andere ein

Besatzungsliste DS HELEN (auf ihrer letzten Reise)

Kapitän	Karl U. Heino	Saltvik, Åland	†
Erster Steuermann	Stig A. Abrahamsson	Mariehamn	†
Zweiter Steuermann	Odert A. Sjöström	Mariehamn	
Erster Maschinist	Erkki Anton Hurme	Åbo/Turku	
Zweiter Maschinist	Ragnar E. Lindström	Norrskata, Åboland	†
Dritter Maschinist	Gösta F. Pettersson	Jomala, Åland	
Hilfsheizer	Reino N. Purjevirta	Åbo / Turku	†
Heizer	Adolf V. Fagerholm	Hammarland, Åland	†
Heizer	Johan Bertil Kronstam	Finström, Åland	
Heizer	Arvid E. Åkerback	Bergö, Åland	†
Kohletrimmer	Nestor G. Söderlund	Mariehamn	†
Kohletrimmer	Lars V. Rofhök	Vaasa/Vasa	†
Matrose	Karl B. Burgman	Wårdö, Åland	†
Matrose	Hans Erik Engman	Saltvik, Åland	
Leichtmatrose	Alf L. Karlman	Kökar, Åland	†
Leichtmatrose	Ture Rafael Nordlund	Finström, Åland	
Jungmann	Bror A. Keihänen	Saltvik, Åland	
Stuart	Gustaf Adolf Gustafsson	Lemland, Åland	
Koch	Karl H. Hammarberg	Lemland, Åland	
Küchenhelfer	Niels I. Höglund	Jomala, Åland	

dänisches Fischerboot. Nach einigen Stunden legten wir am Kai in Sassnitz an. Das war nun wirklich eine armselige Truppe, die mit Hilfe einiger Männer aus dem Ort an Land gebracht wurde. Von unseren Kleidern war nicht mehr viel übrig. Einige trugen noch Ölzeug, aber die anderen hatten nur die Sachen an, die sie von den Fischern bekommen hatten. Alle waren wir schwarz wie die Neger wegen des vielen Öls und Ruß, der auf dem Wasser trieb. Einige hatten Probleme, sich auf ihren Beinen zu halten und kamen ins Straucheln. Wir erreichten das nahegelegene Hafenkantor, wo wir uns mit warmem Wasser und Seife den schlimmsten Dreck abwaschen konnten. Kurz danach wurden wir in eine Militärbaracke gebracht, wo wir ärztlich versorgt wurden. Wir bekamen etwas zu essen und erhielten sogar einen Cognac. Die Krankenschwestern und Marinehelferinnen kümmerten sich gut um uns. Unsere dreckigen Kleider wurden gewaschen und getrocknet und wir erhielten sogar frische Unterwäsche. Wir versuchten, uns im Wäschebottich zu waschen. Unser Messejunge war aber so schwarz von Teer und Ruß, dass er zu einem im Hafen liegenden Kriegsschiff geschickt wurde, um dort eine richtige Dusche zu nehmen. Am Abend wurden wir zu einem höher gelegenen Haus gefahren, das uns als Unterkunft dienen sollte. Zwei der am schwersten Verletzten wurden ins Krankenhaus gebracht.

Unsere Unterkunft erwies sich als sehr angenehm. Sie befand sich im obersten Stockwerk eines vierstöckigen Hauses mit großen Balkonen. Jeder erhielt ein Eisenbett mit weißen Daunendecken und -kissen. Doch nicht alle konnten in dieser

Beisetzung der beiden Seeleute Abrahamsson und Lindström auf dem Friedhof in Sassnitz am 17. August 1942. In der vorderen Reihe die überlebenden Seeleute, v. l.: Johan B. Kronstam, Bror Keihänen, Ture R. Nordlund, Hans E. Egman, Anton E. Hurme, Gustav A. Gustafson, Odert Sjöström. Quelle: Abrahamsson, En förlisning med frågetecken, S. 109



Nacht schlafen. Die furchtbaren Ereignisse der vorigen Nacht waren noch in zu frischer Erinnerung.

Am folgenden Morgen [14. August] wurde uns eine Gaststätte gezeigt, wo wir morgens Frühstück sowie zweimal täglich Essen erhielten. Die Verköstigung war reichlich und gut, aber nicht besonders abwechslungsreich: meistens Kartoffeln und Fisch. Dreimal erhielten wir während der fünf Tage, in denen wir dort versorgt wurden, Fleischgerichte serviert. Wir erhielten auch neue Wäsche, Anzüge und Schuhe. Diese waren nicht gerade erstklassig, aber wir waren damit zufrieden. Außerdem erhielten wir Bargeld und Tabak-Bezugskarten, sodass wir nichts missen mussten. Die Zeit verging recht angenehm. Tagsüber saßen wir am Badestrand und abends auf der Veranda unserer Villa. Wegen unseres gemeinsamen Schicksals mangelte es nicht an Gesprächsstoff. Jeder hatte seine eigene Version über seine Rettung zu berichten. Wir waren alle der Überzeugung, dass eine Mine mittschiffs achtern explodiert sei und dass es nur wenige Minuten dauerte, bis die HELEN in der Tiefe verschwand.

Eines Morgens erhielten wir die Nachricht, dass Fischer in der Nähe des Unglücksortes die Leiche eines Mannes gefunden hätten und man vermutete, dass dieser zu uns gehören würde. Dies erwies sich als richtig, denn es handelte sich um den Ersten Steuermann [Stig Abrahamsson], der eine große Wunde an der Stirn aufwies. Nach Aussage des Arztes hatte er, nachdem er im Wasser gelandet war, noch längere Zeit gelebt, da er sich selbst mit einem Tau an einer Rettungsboje festgebunden hatte. Der Zweite Steuermann und Unterzeichner [E. A. H.] nahmen es auf sich, die Särge auszuwählen. Wir nahmen die schönsten, die mit schmuckem weißem Seidentuch [ausgeschlagen waren].



Deutsche Marinesoldaten tragen die beiden Särge aus der Kapelle des Sassnitzer Friedhofs. Angehörige der Marine-SA zeigen den Hitlergruß. Quelle: Sammlung Frank Biederstaedt, Sassnitz

Einige Tage später [am 17. August 1942]¹⁴ fand die Bestattung statt. Diese war besonders feierlich mit einer großen Zahl anwesender deutscher Militärpersonen. Die mit Blumen geschmückten Särge waren in einer kleinen Kapelle aufgestellt. Neben den Särgen hielten sechs Marinesoldaten Ehrenwache. Die Särge waren mit der finnischen Flagge bedeckt; davor lagen große Kränze. Der Militärpastor hielt die Grabrede. Soldaten mit Stahlhelmen trugen die Särge zum Grab, gefolgt von rund hundert Militärs und unser kleinen Gruppe von Schiffbrüchigen. Der Pastor sprach noch einmal am Grab, Kränze wurden niedergelegt, ein Fotograf machte einige Bilder; dann war dieser Akt beendet.¹⁵ Auf diesem bescheidenen Friedhof¹⁶ fanden unsere zwei Schiffskameraden

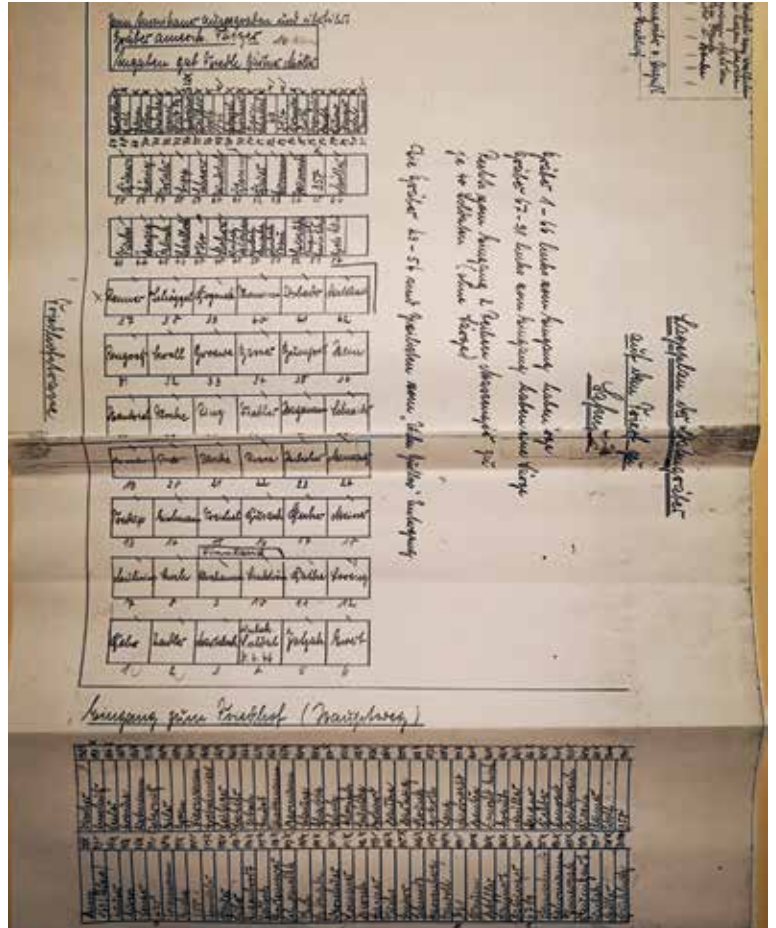
¹⁴ Freundliche Auskunft von Herrn Frank Biederstaedt, Stadtarchiv Sassnitz vom 04.01.2021.

¹⁵ Es existieren zwei Fotos von der Trauerzeremonie. In den finnischen Quellen ist von »Heldengräbern« die Rede. Diese Formulierung ist sicher der propagandistischen Inszenierung durch die Nationalsozialisten geschuldet, die die überlebenden Seeleute der HELEN stark beeindruckt haben wird.

¹⁶ Die toten Seeleute wurden in einem Gemeinschaftsgrab auf dem heutigen »Alten Friedhof« an der Waldmeisterstraße bestattet.



Gedenksteine für die in Sammelgräbern beerdigten Opfer des Zweiten Weltkrieges. Oben jeweils die Namen der finnischen Seeleute Abrahamsson und Lindström. Quelle: Stadtarchiv Sassnitz



ihre letzte Ruhestätte, aber neun unserer Kameraden hatte die Ostsee in ihren Wellen begraben.¹⁷

Am folgenden Tag [18. August 1942] wurden wir zu dem [von Sassnitz] nach Schweden [Trelleborg] abgehenden Schiff begleitet. Dankbar für die Hilfe und Unterstützung, die wir erhalten hatten, verließen wir Sassnitz nach ein paar Wochen¹⁸ der Erholung und der körperlichen Besserung.

In Schweden trafen wir auf große Hilfsbereitschaft. Alle Angelegenheiten wurden schnell erledigt und wir erhielten unter anderem Bezugsscheine, mit denen wir uns bessere Kleidung beschaffen konnten. Gut eingekleidet und in relativ gutem Gesundheitszustand gelangten wir [mit dem Zug] über Stockholm nach Turku/Åbo.¹⁹ Das Abenteuer war vorbei.

An Land ist man immer klüger, wenn auf See ein Unglück passiert. Aber hinterher denkt man darüber nach, ob nicht mehr Menschen hätten gerettet werden können, wenn man bei einer Havarie besser ausgerüstet gewesen wäre. Nach meinem eigenen Verständnis sollte man sich vorrangig mit

den Rettungsflößen beschäftigen. Es sollte mehr gut ausgerüstete Einheiten [an Bord] geben und alle Besatzungsmitglieder sollten in der Lage sein, diese auch in der Dunkelheit und bei schlechtem Wetter zu bedienen. Auch sollten alle die Überlebensausrüstung der Flöße kennen und im Unglücksfall damit umgehen können. Heutzutage werden Rettungsflöße bei Havarien oft beschädigt oder können nicht zu Wasser gelassen werden.

Ein anderes Thema sind die Unterkünfte der Seeleute. Wie wir alle wissen, befinden sich die Kabinen und Verschlüge oft hinter vielen Ecken und Gängen. Bei einem Unglück werden die Gänge oft versperrt und durch alles Mögliche blockiert, sodass die Insassen eingesperrt sind und mit ihrem Schiff in die Tiefe gerissen werden. Deswegen sollte jede Unterkunft mit einem Fenster versehen sein, das sich leicht öffnen lässt und durch das man leicht nach draußen gelangen kann. Während der jetzt herrschenden Kriegszeit und auch noch so lange, wie die Minengefahr weiter besteht, sollte alles für die Sicherheit der »auf unsicheren Boden« arbeitenden Brüder getan werden.«

Lageplan der Kriegsgräber auf dem Sassnitzer Friedhof um 1950. Die Gräber Nr. 9 und 10 sind mit dem Zusatz »Finnland« gekennzeichnet. Quelle: Stadtarchiv Sassnitz

17 Trotz Recherchen der Stadtarchive Sassnitz und Stralsund in den in Frage kommenden Zeitungen, konnte kein Bericht über die Trauerfeier gefunden werden. Möglicherweise existiert ein solcher Bericht wegen der damals herrschenden Zensurbestimmungen gar nicht.

18 Hier gibt es einen Widerspruch in Hurmes Bericht, da zwischen dem Tag der Rettung (13.08.1942) und dem der Abreise nach Schweden (18.08.1942) »nur« fünf Tage lagen.

19 Am 21.08.1942 erreichten die Geretteten ihren »Heimathafen« Mariehamn.

Kurzbiografie E. A. Hurme

Erkki Anton Hurme wurde am 19. September 1908 auf der vor dem südfinnischen Nystad / Uusikaupunki gelegenen Schäreninsel Hanko geboren. Seine Familie war bereits seit mehreren Generationen in den Schären ansässig. Hurme ging im November 1925 zum ersten Mal zur See und erhielt auf dem Schoner WELLAMO aus Nystad eine Heuer als Jungmann. Sein nächstes Schiff war 1926 die 3-Mast-Bark RAUHA, ebenfalls mit Heimathafen Nystad, auf der er als Leichtmatrose fuhr. Diese damals schon recht betagten hölzernen Segelschiffe fuhren meist im Nord- und Ostseeverkehr und liefen dabei auch Lübeck, Rostock, Stralsund, Stettin und Danzig an.

1929 heuerte Hurme auf dem Dampfschiff OLOVSBORG der Reederei AB Zachariassen aus Nystad als Heizer zu einer Reise nach Australien an. In Melbourne musterte er ohne Erlaubnis ab und arbeitete auf einer Schaffarm und als Apfel-sinenpflücker. Von Australien aus schrieb er an seine Eltern, um sich von ihnen Geld zu leihen, das er für die Ausbildung als Schiffstechniker benötigen würde. Wenn er kein Geld bekäme, würde er in Australien bleiben. Hurme erhielt das Geld und kehrte 1932 nach Finnland zurück. Dort begann er 1933 an der Gewerbeschule (schwed. Industri-skola) in Turku seine Schiffstechnikersausbildung, die er 1936 mit Examen abschloss. Anschließend folgten einige Beschäftigungen in der Maschine auf verschiedenen finnischen Frachtschiffen. Bei Ausbruch des Winterkrieges zwischen Finnland und der Sowjetunion Ende November 1939 wurde Hurme zur Marine eingezogen und diente in den Werkstätten der Marinebasis Åbo / Turku. Während des sogenannten Zwischenfriedens 1941 musterte er als 1. Ingenieur (schwed. Maskinmästare) auf dem

Dampfer HELEN an. Dies war wahrscheinlich seine erste Beschäftigung als Chieff.

Nach dem Untergang der HELEN, seiner Rettung und Rückkehr nach Finnland gab Hurme, 34-jährig, mit Ausnahme einiger Vertretungen auf Schiffen der Bore-Reederei, Turku, seine aktive Seemannslaufbahn auf. Das weitere Berufsleben verbrachte er an Land als Werkstattleiter auf der Åbo Bootswerft (Turun Veneveistämo) in Åbo / Turku. 1973 wurde er pensioniert. Erkki Anton Hurme starb am 10. Oktober 1992 in Åbo / Turku.

Quellen und Literatur

Abrahamson, Sten-Erik: En förlisning med frågetecken. (Ein Schiffsverlust mit Fragezeichen) In: Sjöhistorisk årskrift för Åland, 2007–2008, Nr. 20, S. 99–105.

Allvarliga sjöfartserfarenheter under krigstiden (Dramatische Seemannserlebnisse während der Kriegszeit), in: Voima ja Käyttö / Kraft och Drift, Heft 7/8, Helsinki 1943, S. 105–109.

Anonymus: Valkeat arkut / De Vita Kistorna (Die weißen Särge), in: Helge Heikkinen (Hrsg.): Vaarallisilla vesillä (In gefährlichen Fahrwassern), Helsinki 1960, S. 232–239.

Ålands Nautical Club (Hrsg.): Åländska Sjömän under Andra Världskriget 1939–1945, (Ålands Seeleute während des Zweiten Weltkrieges), Mariehamn 1999, S. 80.

Harberg, Justus: Ålands Sjöfart med maskindrivna fartyg (Ålands Schifffahrt mit Dampf- und Motorschiffen), Mariehamn 1995, S. 94.

Hautero, Harri: SS Helenin tuho sodan uhrina elokuussa 1942 (Untergang der HELEN als Kriegsverlust im August 1942), in: Sjöhistorisk Förening / Merihistoriallinen Yhdistys, Nystad / Uusikaupunki: Årsbok 2006, S. 15–35.

Möller, Gunnar: Minkrigen i Östersjön under världskriget och den internationella efterkrigsminsvepningen (Der Minenkrieg in der Ostsee während der Weltkriege und die internationalen Minenräumungen), in: Nils Erik Villstrand, Kasper Westerlund (Hrsg.): Sjöfarten i krig (Schifffahrt im Krieg), (Meddelanden från Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi, Nr. 35), Åbo / Turku 2018, S. 81–104.

Müller, Wolfgang: Kriegsschauplatz Ostsee 1919–1945, Band 5 (1942), Martenshagen 2018, S. 178–198.

Müller, Wolfgang und Reinhard Kramer: Gesunken und verschollen. Menschen- und Schiffschicksale Ostsee 1945, Herford 1994, S. 245.

Suomen Kauppalaivasto / Finlands Handelsflotta 1939 (Finnlands Handelsflotte), hrsg. von Sjöfartsstyrelsen Statistiska och Registerbyrå, Helsinki 1940, S. 16/17.



E. A. Hurme als Chieff auf dem finnischen Dampfer BORE IX in den 1950er-Jahren, Quelle: Sammlung TH Norling, Turku



E. A. Hurme (links im Unterhemd) 1931 in Australien, Quelle: Sammlung TH Norling, Turku

Das Schiff

Das Dampfschiff (DS) HELEN ex IRENE (Unterscheidungssignal OHZG) wurde 1899 in Grangemouth (GB) für die Reederei AB Kärnan in Hälsingborg (SE) gebaut. Seit August 1936 wurde es von der Reederei AB Ziva, in Mariehamn (FIN) betrieben.

Technische Daten:

LüA 85,21 m; B 12,36 m; Tiefgang 5,57 m; BRT 1849,6; Geschwindigkeit 8 kn; Dampfmaschine 980 PS

Die Seeamtsverhandlung zum Verlust der HELEN fand am 7. September 1942 in Mariehamn statt. Der 2. Steuermann Odert Sjöström als einziger überlebender Offizier gab dazu seinen Bericht ab. Sämtliche Überlebende waren sich darin einig, dass eine Mine Ursache des Verlusts ihres Schiffes war.

Das Wrack der HELEN befindet sich auf der Position 54° 36.3' Nord, 13° 48.6' Ost²⁰ und liegt in einer Wassertiefe von 24 m. Die bei Müller / Kramer²¹, genannte Position 54° 30.55' Nord, 13° 42.40' Ost kann nicht stimmen, da das Wrack dann in Sichtweite vom Ufer liegen würde. Die genaue Position könnte aktuell durch das Betauchen des Wracks gefunden werden.



Die HELEN mit dem vorgeschriebenen »Kriegsanstrich« um 1940, Quelle: Sammlung TH Norling, Turku

²⁰ Die Positionsangaben finden sich bei: Hautero, Harri: SS Helenin tuho sodan uhrina elokuussa 1942, in: Sjöhistorisk Förening / Merihistoriallinen Yhdistys, Nystad / Uusikaupunki: Årsbok 2006, S. 15–35.

²¹ Müller, Wolfgang; Reinhard Kramer: Gesunken und verschollen. Menschen- und Schiffsschicksale Ostsee 1945, Herford 1994, S. 245.



Peter Danker-Carstensen, Dr. phil., Jahrgang 1952, aufgewachsen in Elmshorn (Holstein), 1976–1983 Studium der Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Soziologie und Linguistik an der Universität Hamburg. Tätigkeiten in der Erwachsenenbildung sowie im Archiv- und Museumswesen, 1994–2015 Leiter des Rostocker Schifffahrtsmuseums. 2004 Promotion an der Universität Rostock, seit 2015 im sogenannten Ruhestand, seit 2016 in Stralsund lebend. Veröffentlichungen zur Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte Holsteins, zur Fischereigeschichte des Untereelbäumeres sowie zur Kultur- und Museumsgeschichte Rostocks und Stralsunds. Vorstandsmitglied im Förderverein Stralsund Museum, Vorstandsmitglied im Förderverein des Deutschen Meeresmuseums Stralsund.