

Wczasy od Führera. Statek wycieczkowy „Wilhelm Gustloff” jako propagandowa wizytówka III Rzeszy

Holidays from the Führer: the cruise ship *Wilhelm Gustloff* as a propaganda showcase of the Third Reich

DOI: 10.61027/2025/7/325357

VARIA

WILHELM GUSTLOFF
STATEK WYCIECZKOWY
SIŁA PRZEZ RADOŚĆ
KDF
NIEMIECKI FRONT PRACY
PROPAGANDA
IDEOLOGIA
ROBOTNICY

WILHELM GUSTLOFF
CRUISE SHIP
STRENGTH THROUGH JOY
KDF
GERMAN LABOUR FRONT
PROPAGANDA
IDEOLOGY
LABOURERS

Abstrakt

Zwodowany 5 maja 1937 r. w hamburskiej stoczni Blohm & Voss motorowiec pasażerski „Wilhelm Gustloff” był pierwszym statkiem zaprojektowanym i zbudowanym na zlecenie nazistowskiego Niemieckiego Frontu Pracy (DAF). Był flagową jednostką floty wycieczkowców zarządzanych przez podległą DAF organizację – Narodowosocjalistyczna Wspólnota „Siła przez Radość” (KdF) – która zajmowała się organizowaniem dla niemieckich robotników: wczasów, wycieczek, wyjazdów urlopowych oraz innych aktywności realizowanych w czasie wolnym od pracy. Spośród wielu atrakcji oferowanych przez KdF „towarzyszom pracy”, jak ich określała narodowosocjalistyczna propaganda, największą popularnością cieszyły się rejsy wycieczkowe po Morzu Północnym, do norweskich fiordów, a także na Morze Śródziemne, do Portugalii i Włoch. Spragnieni odpoczynku i nowych wrażeń członkowie niemieckiej „wspólnoty narodowej” za przystępną cenę mogli odbyć morską podróż m.in. na pokładzie nowoczesnego „Wilhelma Gustloffa”. Statek miał kabiny w jednym standardzie, zapewniał swoim pasażerom wygodę i przeżycia dotychczas dostępne jedynie dla osób zamożnych. Stał się narzędziem nazistowskiej propagandy i zagraniczną wizytówką III Rzeszy. Jego zadaniem było pozyskanie robotników dla reżimu narodowosocjalistycznego i pokazanie światu, jak „nowe” Niemcy dbają o ludzi pracy.

Abstract

Launched on 5 May 1937 at the Blohm & Voss shipyard in Hamburg, the passenger motor ship *Wilhelm Gustloff* was the first vessel designed and built on behalf of the Nazi German Labour Front (Deutsche Arbeitsfront, DAF). It served as the flagship of a fleet of cruise ships operated by an organisation subordinate to the DAF – the National Socialist Community “Strength Through Joy” (Kraft durch Freude, KdF). KdF organized holidays, excursions, vacations, and other leisure activities for German workers. The many attractions offered to so-called “work comrades” (this is how National Socialist propaganda called them) included cruises in the North Sea, journeys to the Norwegian fjords, and voyages to destinations such as the Mediterranean, Portugal, and Italy. Eager for rest and new experiences, members of the German “national community” (Volksgemeinschaft) were able to embark on sea voyages at affordable prices, including trips aboard the modern *Wilhelm Gustloff*. All cabins were uniform standard, providing passengers with a level of comfort and experience that had previously been accessible only to the wealthy. In this way, the *Wilhelm Gustloff* became both an instrument of Nazi propaganda and a prominent showcase of the Third Reich abroad. The ship’s purpose was not only to offer leisure but also to win workers over to the National Socialist regime and to demonstrate to the outside world how the “new” Germany claimed to care for its working population.

Niemiecki motorowiec „Wilhelm Gustloff” zarówno historykom badającym okres II wojny światowej, jak i miłośnikom statków i okrętów oraz szero-kiemu gronu osób interesujących się historią najnowszą kojarzy się przede wszystkim z wydarzeniami, do jakich doszło na Bałtyku w pierwszych miesiącach 1945 r. Chodzi tu głównie o wielką operację ewakuacyjną prowadzoną przez Kriegsmarine od stycznia tego roku, podczas której statek „Wilhelm Gustloff” został storpedowany i zatopiony przez sowiecki okręt podwodny S-13, dowodzony przez kpt. III rangi Aleksandra Marineskę. Skutkiem zatonięcia „Wilhelma Gustloffa”, po godzinie 22.00 30 stycznia 1945 r., była śmierć 9343 osób¹. Te tragiczne i spektakularne wydarzenia przysłoniły nieco wcześniejszy, przedwojenny okres służby jednostki jako statku wycieczkowego. Spowodowały również, że badacze rzadziej poświęcają uwagę zamysłom i ideom, które doprowadziły do jego powstania, a także wytycznym, według których został zaprojektowany, i zasadom, jakie regulowały jego początkową eksploatację. Niniejszy tekst będzie

¹ H. Schön, *Die Tragödie der Flüchtlingsschiffe. Gesunken in der Ostsee 1944/45*, Stuttgart 2004, s. 44–51, 59; *idem*, *Tragedia Gustloffa. Relacja osoby ocalałej z największej katastrofy morskiej w drugiej wojnie światowej*, Zakrzewo 2006, s. 161–162, 170–172, 199; *idem*, *Ostsee45. Menschen, Schiffe, Schicksale*, Stuttgart 1998, s. 132–200.

zatem próbą innego spojrzenia na okoliczności i motywacje, które doprowadziły do podjęcia decyzji o budowie „Wilhelma Gustloffa”. Przedstawiona zostanie w nim również analiza założeń ideologii nazistowskiej, uwzględnionych w projekcie statku, oraz jego służba w latach 1938–1939 w charakterze propagandowej wizytówki i narzędzia indoktrynacji w rękach funkcjonariuszy reżimu narodowosocjalistycznego.

Powstanie statku było ściśle związane z pryncypiami doktryny społeczno-politycznej wprowadzanej w III Rzeszy po objęciu, 30 stycznia 1933 r., urzędu kanclerza Niemiec przez Adolfa Hitlera. Miał on również stać się jednym z elementów maszyny propagandowo-agitacyjnej, której celem było umocnienie władzy narodowych socjalistów i przekonanie do nowej ideologii szerokich rzesz społeczeństwa niemieckiego, a w szczególności robotników. Ta ostatnia kwestia była bardzo istotna z punktu widzenia Narodowosocjalistycznej Niemieckiej Partii Robotników (Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei; NSDAP), która w wyborach do Reichstagu 31 lipca 1932 r. uzyskała 37,4% głosów, opozycyjne w stosunku do niej partie robotnicze zaś – Komunistyczna Partia Niemiec (Kommunistische Partei Deutschlands; KPD) i Socjaldemokratyczna Partia Niemiec (Sozialdemokratische Partei Deutschlands; SPD) – otrzymały odpowiednio 14,5% i 21,6%. Przy czym na NSDAP zagłosowali głównie przedstawiciele klasy średniej (rzemieślnicy, handlarze detaliczni) i chłopci, a zatem przede wszystkim mieszkańcy mniejszych miast i wsi. Narodowi socjaliści zdążyli odebrać wyborców partiom konserwatywnym i liberalnym, natomiast jedynie w niewielkim stopniu ugrupowaniom lewicowym. W kolejnym głosowaniu parlamentarnym, które odbyło się 6 listopada 1932 r., NSDAP odnotowała spadek poparcia, ponieważ uzyskała wynik 33,1% oddanych głosów, natomiast na KPD zagłosowało 16,9% wyborców, co stanowiło wzrost o 2,4%. Naziści mogli obsadzić 196 miejsc w Reichstagu, komuniści – 100, socjaldemokraci zaś – 121².

5 marca 1933 r., czyli już po przejęciu władzy przez nazistów, Niemcy ponownie poszli do urn wyborczych. W kampanii poprzedzającej te wybory NSDAP mogła w znacznej mierze wykorzystać potencjał aparatu państwowego, a wobec konkurentów politycznych zastosować terror i szykany. Nie było zatem zaskoczeniem, że jej wynik wyniósł 43,9% głosów, jednak uzasadnione obawy przedstawicieli nowego reżimu mogły budzić rezultaty wyborcze KPD i SPD, które w trudnych warunkach nierównej walki politycznej (ich kandydaci nie mogli prowadzić kampanii wyborczej, część musiała się ukrywać lub przebywać w aresztach) uzyskały – pierwsza 12,3% głosów, druga zaś 18,3%. Ogółem na nazistów zagłosowało 17 mln osób, a na obie partie robotnicze łącznie ponad 12 mln³. Jeśli do tego dodać,

² P. Longerich, *Hitler. Biografia*, Warszawa 2017, s. 315–316, 326; R.J. Evans, *Nadejście Trzeciej Rzeszy*, Oświęcim 2017, s. 309.

³ P. Longerich, *Hitler...*, s. 363; R.J. Evans, *Nadejście...*, s. 347.



że w okresie od 1928 do 1933 r. procentowy udział robotników wśród członków NSDAP spadł z 38 do 31%, a odsetek wyborców partii nazistowskiej, wywodzących się z proletariatu, zmniejszył się z 32 do 27%, to wyraźnie widać, że narodowi socjaliści musieli podjąć energiczne działania, jeśli chcieli przyciągnąć, zagospodarować i związać ze sobą robotniczy elektorat. Przy czym mieli oni świadomość, że wobec niezwykle zdyscyplinowanej i dobrze zorganizowanej rzeszy wyborców partii lewicowych niezbędne będzie zastosowanie różnego rodzaju rozwiązań, w tym siłowych⁴.

NSDAP postanowiła zatem wyeliminować ideologicznych antagonistów i przejąć kontrolę nad ruchem robotniczym, zarówno komunistycznym, jak i socjaldemokratycznym, oraz organizacjami związkowymi. Aby zrealizować ten zamiar, od marca do lipca 1933 r., naziści zlikwidowali związki zawodowe, zdelegalizowali KPD i SPD. Hitler jednak wiedział, że zdecydowane i brutalne metody nie wystarczą, aby włączyć robotników do nowej, nazistowskiej „wspólnoty narodowej” (*Volksgemeinschaft*) oraz by zapewnić sobie ich posłuszeństwo, a także utrzymać produkcję na odpowiednim poziomie. Konieczna była również poprawa warunków bytowych ludzi pracy, jak to określił Führer – „socjalne podniesienie” szerokich mas, angażujące do maksimum możliwości produkcyjne niemieckiej gospodarki. Dlatego też, kiedy trwała likwidacja struktur ruchu robotniczego i przejmowanie jego majątku, 10 maja 1933 r. utworzono, podporządkowany NSDAP, Niemiecki Front Pracy (*Deutsche Arbeitsfront*; DAF). Instytucją tą kierował Robert Ley, który dotąd pełnił funkcję szefa Wydziału Organizacyjnego NSDAP w monachijskiej centrali partii. Głównym zadaniem DAF było, zgodnie z wytycznymi Adolfa Hitlera, stworzenie nowego niemieckiego ruchu robotniczego. Miał on przekształcić, w większości wrogie reżimowi, masy proletariackie w karną armię robotników, służącą na froncie produkcji. Marksistowska ideologia walki klas powinna zostać zastąpiona narodowosocjalistyczną myślą rasistowską i nacjonalistyczną, a pracodawcy i pracownicy mieli zgodnie współtworzyć „wspólnotę narodową” wszystkich Niemców i współdziałać dla jej dobra. Prawo narodu do odrębności i niczym nieograniczonego rozwoju stawało się celem nadrzędnym, przeważającym nad szczęściem jednostki. Organizacja miała podejmować działania, które doprowadzą do tego, że każdy członek wspólnoty zajmie odpowiednie dla niego miejsce w gospodarczym życiu narodu, a dzięki temu podniesie swoją wydajność pracy z korzyścią dla ogółu. W głoszonych przez nią hasłach pobrzmiwała, propagowana już

⁴ H. Weiß, *Ideologie der Freizeit im Dritten Reich. Die NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude”, „Archiv für Sozialgeschichte”* 1993, nr 33, s. 290. W 1933 r. w Niemczech 13,1 mln osób było zatrudnionych w przemyśle i rzemiośle, co stanowiło prawie 46% wszystkich osób czynnych zawodowo; 9,3 mln osób pracowało w rolnictwie i leśnictwie, 5,9 mln w handlu i transporcie, 2,7 mln w usługach, 1,3 mln jako służba domowa; R.J. Evans, *Trzecia Rzesza u władzy*, Oświęcim 2017, s. 429.

na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych przez Josepha Goebbelsa, ówczesnego gauleitera Berlina, idea „socjalizmu czynu” (*Sozialismus der Tat*), prowadzącego do głębokiej zmiany mentalności społeczeństwa, dzięki wyzwoleniu jego duchowej energii, przedsiębiorczości i swego rodzaju narodowego instynktu⁵.

Należy w tym miejscu dodać, że Hitler już na początku swojej działalności politycznej, odnosząc się do określeń „socjalistyczna” i „robotników”, zawartych w nazwie NSDAP, twierdził, że „odbierze socjalistom socjalizm” oraz że socjalizm jest „najwyższą formą narodu”. Według niego, terminy „narodowy” i „socjalny” były równoznaczne, a nawet więcej – oznaczały dokładnie to samo. Już we wczesnych latach dwudziestych dostrzegał potrzebę przyciągnięcia robotników do ruchu nazistowskiego, a tym samym przywrócenie ich na łono narodu niemieckiego, z którego zostali wykluczeni, jak twierdził, w okresie II Rzeszy. Doceniając siłę niemieckiego ruchu robotniczego, a jednocześnie starając się dotrzeć do szerszych mas proletariatu, Hitler zgodził się na utworzenie w 1929 r. Narodowosocjalistycznych Zakładowych Komórek Organizacyjnych (Nationalsozialistische Betriebszellenorganisation; NSBO), czyli nazistowskiego związku zawodowego, który później został wchłonięty przez DAF⁶.

Niemiecki Front Pracy prowadził „walkę o pracę” głównie na niwie propagandowej i organizacyjnej, podejmował również konkretne inicjatywy, które miały pomóc przekonać robotników do nazizmu. Jedną z nich było powołanie do życia, 27 listopada 1933 r., Narodowosocjalistycznej Wspólnoty „Siła przez Radość” (Nationalsozialistische Gemeinschaft „Kraft durch Freude” – KdF). Organizacja ta była *de facto* częścią składową DAF, a jej zwierzchnika, w randze Kierownika Urzędu Rzeszy, powoływał przywódca DAF – Robert Ley. 1 sierpnia 1934 r. desygnował on na to stanowisko Prezydenta Izby Radiowej Rzeszy Horsta Dresslera-Anderssa⁷. KdF zajmowała się zagospodarowywaniem czasu wolnego robotników i organizacją

Niemiecki Front Pracy prowadził „walkę o pracę” głównie na niwie propagandowej i organizacyjnej, podejmował również konkretne inicjatywy, które miały pomóc przekonać robotników do nazizmu.

⁵ A. Bullock, *Hitler studium tyranii*, Warszawa 1997, s. 232; R.J. Evans, *Trzecia Rzesza...*, s. 430–433; H. Schön, *Hitlers Traumschiffe. Die „Kraft durch Freude” – Flotte 1934–1939*, Kiel 2010, s. 11; C. Selzner, *Die Deutsche Arbeitsfront. Idee und Gestalt*, Berlin 1935, s. 24–25; F. McDonough, *Czas Hitlera*, t. 1: *Triumf 1933–1939*, Poznań 2022, s. 74–75; B. Simms, *Hitler*, Poznań 2023, s. 275; M. Maciejewski, *Ruch i ideologia narodowych socjalistów w Republice Weimarskiej. O źródłach i początkach nazizmu 1919–1924*, Warszawa–Wrocław 1985, s. 351; P. Longerich, *Hitler...*, s. 201; H. Weiß, *Ideologie der Freizeit...*, s. 289.

⁶ B. Simms, *Hitler...*, s. 86, 275.

⁷ H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 16, 18; R.J. Evans, *Trzecia Rzesza...*, s. 438; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt*, Bd. V, *Eine Ära geht zu Ende 1930 bis 1990*, Hamburg 1990, s. 125; B. Simms, *Hitler...*, s. 301. Narodowosocjalistyczna Wspólnota „Siła przez Radość” była wzorowana na funkcjonującej od 1925 r. w faszystowskich Włoszech, instytucji „Dopolavoro” [Po pracy]. Zresztą taką samą nazwę miała początkowo nosić również KdF; H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 16; R.J. Evans, *Trzecia Rzesza...*, s. 438.



masowej turystyki i rekreacji. Z jednej strony oferowała ona szerokim masom niedostępne dla nich do tej pory rozrywkę, sport i podróże, a z drugiej – kontrolując formy spędzania przez robotników wolnego czasu, ograniczała ich swobodę, kanalizowała energię, wpływała na opinie na temat reżimu oraz kształtowała światopogląd. Robert Ley wychodził z założenia, że okresy płatnych urlopów, które zostały wydłużone z 3–8 dni, obowiązujących w Republice Weimarskiej, do 6–16 dni oraz godziny, jakie robotnicy spędzali poza zakładami pracy, powinny zostać objęte nadzorem państwa i ujęte w ramy instytucjonalne. W przeciwnym razie bowiem zostanie stworzona możliwość indywidualnych i niekontrolowanych, a co za tym idzie – potencjalnie groźnych dla partii nazistowskiej, form aktywności⁸. DAF i KdF miały toczyć bój o dusze i umysły robotników, podnosząc ich standard życia, gdyż, jak twierdził Hitler, niski poziom egzystencji z jednej strony otwiera drogę bolszewizmowi, a z drugiej – prowadzi do degeneracji rasowej narodu. Należało zatem dbać o dobrobyt, wysokie wskaźniki konsumpcji i postęp techniczny, ponieważ zadowoleni i syci robotnicy stają się odpornymi na ideologię komunistyczną, lojalnymi członkami „wspólnoty narodowej”⁹.

W dniu oficjalnego utworzenia KdF Robert Ley mówił:

„ Każdy robotnik i pracownik umysłowy powinien zgodnie z wolą Führera, przynajmniej raz w roku móc wziąć udział w przystępnej cenowo podróży KdF. Powinien on przy tym nie tylko móc doświadczać najpiękniejszych niemieckich obszarów urlopowych, lecz także podróży morskich za granicę!¹⁰

Początkowo największym zainteresowaniem cieszyła się jednak oferta kulturalna i sportowa „Siły przez Radość”, której przygotowanie i rozwijanie należało do zadań Wydziału Czasu Wolnego KdF. Dzięki rozbudowanej infrastrukturze (obiekty sportowe, schroniska, domy wypoczynkowe) i ogromnym możliwościom finansowym (tylko w 1937 r. DAF wsparł KdF kwotą 29 mln reichsmarek) „Siła przez Radość” mogła zaoferować robotnikom bardzo tanie lekcje tenisa i żeglarstwa oraz możliwość uprawiania innych dyscyplin sportowych, wieczorki taneczne i śpiewacze, bilety do teatrów, kin, filharmonii i muzeów, kursy fotograficzne, szachowe i filatelistyczne. Według danych z 1938 r. w zorganizowanych przez Wydział Czasu Wolnego wydarzeniach wzięło dotychczas udział 50 mln uczestników,

⁸ R. Grunberger, *Historia społeczna Trzeciej Rzeszy*, Warszawa 1994, s. 240–241; R.J. Evans, *Trzecia Rzesza...*, s. 438. Już 10 września 1933 r. w przemówieniu wygłoszonym na Kongresie Pracy DAF, Robert Ley, by wyjaśnić potrzebę założenia nowej organizacji, mówił: „Powinniśmy nie tylko pytać, co robi człowiek w pracy, lecz także mamy obowiązek troszczyć się o niego, kiedy nadchodzi czas wolny. Musimy mieć pewność, że nie wypoczywa w nudzie, lecz ma rozrywkę w najróżniejszej formie. Organizacja tej rozrywki, tego relaksu, będzie naszym najważniejszym zadaniem”; H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 16.

⁹ B. Simms, *Hitler...*, s. 143, 299.

¹⁰ *Ibidem*, s. 20.

w tym: 13,67 mln w „wieczorach narodowych”, 7,48 mln w spektaklach teatralnych, 6,64 mln w przedstawieniach operowych i operetkowych, 4,46 mln w wydarzeniach zwanych „kolorowymi wieczorami”. Jak wynika z powyższego, sposoby spędzania wolnego czasu, kojarzone dotychczas z klasą średnią, stały się dostępne dla mas robotników¹¹.

Bardzo szybko najpopularniejszymi atrakcjami proponowanymi przez KdF stały się jednakże te zapowiadane przez Roberta Leya, czyli wczasy, wycieczki i dłuższe podróże, w tym rejsy statkami pełnomorskimi. Organizacją tych, dotąd zarezerwowanych dla nielicznych, zamożnych Niemców, form wypoczynku zajmował się Wydział Podróży, Wędrówek i Urlopu „Siły przez Radość”, kierowany przez Bodo Lafferentza. KdF, dzięki stosowaniu masowych zamówień, dotacjom finansowym i dobrej organizacji, mogła zaoferować zniżki na przejazdy kolejowe w wysokości 75%, a pokoje hotelowe taniej o 50%. W znaczący sposób wpłynęło to na obniżenie cen wyjazdów, które kształtowały się na następującym poziomie: tygodniowy pobyt nad Morzem Północnym kosztował 35 reichsmarek, tydzień w Górach Harzu – 28 reichsmarek, dwa tygodnie nad Jeziorem Bodeńskim – 65 reichsmarek, natomiast za podróż do Włoch trzeba było zapłacić 155 reichsmarek. Chociaż koszty zorganizowanego wypoczynku rzeczywiście znacząco spadły, to jednak – jeśli porównać je z płacami niemieckich robotników – nadal były one znaczne. Według danych dla 1937 r. wyspecjalizowany robotnik zatrudniony w budownictwie mógł zarobić nawet do 400 reichsmarek miesięcznie, natomiast przeciętna pensja robotnika wykwalifikowanego wynosiła już tylko nieco ponad 125 reichsmarek, uśrednione zarobki w przemyśle zaś dochodziły do 108 reichsmarek miesięcznie. Zatem, choć wyjazdy były w zasięgu możliwości finansowych szerokich rzesz niemieckiego społeczeństwa i mogli sobie na nie pozwolić także zwykli robotnicy, to jednak nie wszyscy, a dla wielu wiązały się one z pewnymi wyrzeczeniami i oszczędnościami. Nie zmienia to wszakże faktu, że przystępność cenowa w krótkim czasie doprowadziła do ogromnego wzrostu zainteresowania różnymi formami wypoczynku proponowanymi przez KdF. W 1934 r. na wczasy zorganizowane na terenie Niemiec wyjechało 400 tys. osób, we wszystkich podróżach i wyjazdach (nie morskich) zaś wzięło udział 2 120 751 osób. W roku następnym było to już 5 737 867 osób, w 1936 – 7 488 191 osób, w 1937 – 7 916 624 osób, w 1938 – 7 080 934 osób, natomiast w 1939 r. liczba uczestników spadła do 6 245 414 osób¹².

Rejsy KdF rozpoczęto w maju 1934 r., a do końca tego roku w podróże morskie wyruszyło 80 tys. Niemców, w ciągu następnych 12 miesięcy było

¹¹ R.J. Evans, *Trzecia Rzesza...*, s. 439; H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 18–19; B. Simms, *Hitler...*, s. 301.

¹² R.J. Evans, *Trzecia Rzesza...*, s. 439–440; R. Grunberger, *Historia społeczna...*, s. 229–231, 241–242; H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 19, 52.



to już 138 tys. osób, w 1936 r. – 144 tys., w 1937 r. – 136 708, w kolejnym roku – 121 550, do końca sierpnia 1939 r. zaś – 138 316. W sumie do wybuchu II wojny światowej w wycieczkach morskich KdF wzięło udział 758 574 osoby, jednak wśród nich było tylko 131 300 robotników. Jak zatem wynika z powyższego, wbrew propagandowym hasłom i deklaracjom samego Leya, z jednej strony nie byli oni głównymi beneficjentami tej formy wypoczynku. Z drugiej strony jednak ludzie pracy, śledząc oficjalne doniesienia medialne i widząc rosnącą liczbę uczestników rejsów wycieczkowych, mogli wierzyć przywódcy DAF, kiedy mówił: „Robotnik widzi tutaj, że poważnie myślimy o podniesieniu jego pozycji społecznej. To jego, a nie tak zwane klasy oświecone, wysyłamy w świat, jako reprezentanta nowych Niemiec”¹³.

Do końca sierpnia 1939 r. „Siła przez Radość” funkcjonowała przede wszystkim jako wielkie partyjne „biuro podróży”, którego bardzo ważną część oferty stanowiły rejsy wycieczkowe. Organizacja dawała niemieckiemu społeczeństwu siłę poprzez wypoczynek i zabawę, podkreślała znaczenie i rolę robotników w III Rzeszy, wykorzystując do tego m.in. statki pasażerskie, a przy okazji realizowała swoją misję nadzorczą oraz indoktrynowała uczestników podróży, bombardując ich nazistowską propagandą. Urzeczywistniała przy tym ideę „wspólnoty narodowej”, pokazując, że przy ustalaniu list pasażerów nie bierze się pod uwagę ich pochodzenia, zamożności czy zajmowanego stanowiska, liczyła się jedynie przynależność do wspólnoty i zasługi dla państwa. Dodatkowo, aby wykazać, że liczba robotników korzystających z rejsów jest wyższa niż owe 131 300, nazistowska propaganda zaczęła stosować mniej precyzyjne, a bardziej pojemne określenie *Arbeitskameraden*, co można tłumaczyć, jako „towarzysze pracy”. Do tej grupy zaliczono rzemieślników, osoby zatrudnione w rolnictwie, niektórych pracowników umysłowych oraz żony towarzyszące *Arbeitskameraden*. Dzięki temu zabiegowi KdF mogła podać, że w zorganizowanych przez nią rejsach wzięło udział ponad 500 000 „towarzyszy pracy”¹⁴.

¹³ R. Grunberger, *Historia społeczna...*, s. 241; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 127, 131, 138, H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 52. Wprawdzie A. Kludas podaje dla lat 1935 i 1936 nieco inne dane dotyczące liczby uczestników rejsów KdF niż H. Schön, odpowiednio – 120 133 i 118 405, jednak obliczona przez niego sumaryczna liczba pasażerów statków KdF w latach 1934–1939 różni się jedynie nieznacznie, gdyż wynosi 758 900, określony liczbowy udział robotników w tych rejsach zaś jest taki sam jak u Schöna. W związku z tym, na potrzeby artykułu zostały przyjęte dane opublikowane w pracy Schöna jako bardziej precyzyjne i obejmujące wszystkie lata z omawianego zakresu czasowego; H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 52; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 131, 138.

¹⁴ H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 52–53. Warto w tym miejscu dodać, że Joseph Goebbels, szedł jeszcze dalej w uogólnianiu i rozszerzaniu znaczenia terminu „robotnik”. Twierdził bowiem, że za „robotnika” należałoby uznać każdego członka „wspólnoty narodowej”, który jest zdolny do aktywności fizycznej lub duchowej, niezależnie od jego kwalifikacji i wykonywanego zawodu; M. Maciejewski, *Ruch i ideologia narodowych socjalistów...*, s. 352.

Już pod koniec 1933 r. w berlińskich centralach DAF i KdF rozpoczęto planowanie rejsów wycieczkowych, jednak aby móc je zaoferować dużej liczbie chętnych, „Siła przez Radość” musiała dysponować przynajmniej kilkoma jednostkami pływającymi. Dlatego już wiosną 1934 r. wyczarterowała od Norddeutsche Lloyd parowiec „Dresden”, a od Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Hamburg-Süd) motorowce „Monte Olivia”, „Monte Sarmiento” i „Monte Rosa”. Parę miesięcy później flotę „Siły przez Radość” zasilili: parowiec „Sierra Morena” należący do Norddeutsche Lloyd, który po zakupie jeszcze w tym samym roku przez DAF otrzymał nazwę „Der Deutsche” (był to pierwszy statek, który Niemiecki Front Pracy pozyskał na własność), parowiec „Oceana” i motorowiec „St. Louis”, wzięte w czarter od Hamburg – Amerikanische Packetfahrt – Actien – Gesellschaft (Hapag) oraz parowce „Sierra Cordoba”, „Stuttgart” i „Berlin”, pływające dla Norddeutsche Lloyd. W rejsy po Bałtyku wyruszał dla „Siły przez Radość”, wyczarterowany od Seedienst Ostpreußen motorowiec „Hansestadt Danzig”, a po Morzu Północnym turbinowce „Cobra” i „Kaiser” oraz motorowiec „Königin Louise”, należące do Hapag. Warto w tym miejscu dodać, że poza „Der Deutsche”, DAF kupił jeszcze w 1935 r. „Sierra Cordobę” i „Oceanę”, a w 1938 r. „Stuttgarta”¹⁵. Jako pierwsze, 3 maja 1934 r., w rejsy wypłynęły „Dresden” i „Monte Olivia”, po uprzednim zaokrętowaniu odpowiednio w Bremerhaven i Hamburgu, z 2769 pasażerami¹⁶. Statki odbyły pięciodniowe podróże do Isle of Wight, a później regularnie pływały do norweskich fiordów. Zarówno uczestnicy tych wycieczek, jak i kolejnych, w które wyruszały pozostałe statki KdF, wyrażali swoje zadowolenie, a nawet zachwyt. Czasami dało się jednak słyszeć głosy krytyki, gdyż jednostki czarterowane lub będące własnością „Siły przez Radość” w większości miały kabiny w trzech klasach, z różnym wyposażeniem. Podczas rejsów wycieczkowych nie obowiązywał natomiast podział na klasy i związane z tym różne ceny biletów. Wszyscy pasażerowie płacili taką samą kwotę, a kajuty przydzielano w drodze losowania.

¹⁵ M. Schmidtke, *Rettingsaktion Ostsee 1944/1945. Eine Großtat der Menschlichkeit. Zusammenfassende Dokumentation einschließlich Darstellung der beteiligten Schiffe und Boote von Handelsflotte, Kriegsmarine, Luftwaffe und Heer*, Bonn 2006, s. 138, 190; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 128; H.J. Witthöft, *Norddeutscher Lloyd*, Herford 1973, s. 97, 101, 121–122; A. Kludas, *Die Schiffe der Hamburg-Süd 1871–1951*, Oldenburg–Hamburg 1976, s. 94, 102; A. Kludas, *Die Geschichte der Hapag-Schiffe*, Bd. 3: 1914–1932, Bremen 2008, s. 164; *idem*, *Die Geschichte der Hapag-Schiffe*, Bd. 5: *Seebäderschiffe, Seeschlepper, Hilfsschiffe*, Bremen 2010, s. 56, 70, 72; H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 20, 51; U. Nussbaum, *Brücke über die Ostsee. Der Seedienst Ostpreußen 1920–1944*, Hamburg 1999, s. 126–127; A. Kludas, *Die Geschichte der Hapag...*, s. 164.

¹⁶ „Dresden” przyjął na pokład 969 pasażerów pochodzących z okręgów Düsseldorf i Essen, a „Monte Olivia” 1800 przybyłych z okręgów: Berlin, Gdańsk, Halle-Merseburg, Hamburg i Kurmark; H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 21; J. Jarosz, *Statki pasażersko-towarowe typu Monte Sarmiento*, cz. 1, „Morze Statki i Okręty” 2021, nr 9–10, s. 94–95; *idem*, *Statki pasażersko-towarowe typu Monte Sarmiento*, cz. 2, „Morze Statki i Okręty” 2021, nr 11–12, s. 90.



W związku z tym w tej samej cenie jeden podróżny otrzymywał luksusową kabinę, a inny niewielką i skromnie wyposażoną, co budziło niezadowolenie. Zaradzić tej sytuacji mogła jedynie przebudowa statków i urządzenie na nich wszystkich pasażerskich pomieszczeń mieszkalnych w ujednoliconym, raczej średnim standardzie, zgodnym z zasadami „wspólnoty narodowej”. Jednakże tak daleko idącej ingerencji w układ i wyposażenie kabin KdF mogła dokonać tylko na jednostkach będących jej własnością. Zatem w pierwszej kolejności, już latem 1934 r., stosowne prace przeprowadzono na „Der Deutsche” i zmieniono go w wycieczkowiec jednoklasowy. Następnie, w 1935 r., przebudowana i dostosowana do standardu jednoklasowego została „Sierra Cordoba”. Poza tym „Siła przez Radość” starała się czarować statki, których kabiny nie były podzielone na klasy, a do takich należały „Oceana” i „Monte Olivia”. Ponadto DAF uzyskał zgodę Hamburg-Süd na dodatkową modernizację „Monte Olivii” i „Monte Sarmiento”¹⁷. Mimo pojawiających się niedociągnięć i problemów rejsy wycieczkowe KdF cieszyły się coraz większą popularnością. Liczba zainteresowanych wzięciem udziału w morskiej podróży stale wzrastała, jednak większość statków, którymi dysponowała „Siła przez Radość”, nie spełniała nazistowskiego, ideologicznego i propagandowego standardu jednoklasowości, cała jej flota zaś nie była w stanie zapewnić dostatecznej liczby miejsc dla spragnionych wypoczynku na morzu. W związku z tym władze DAF, aby realizować deklarację Roberta Leya ogłoszoną jeszcze w początkach 1934 r., podjęły decyzję o zbudowaniu dla KdF statków wycieczkowych, które dzięki swoim rozmiarom nie tylko pozwoliłyby na znaczne zwiększenie liczby pasażerów jednorazowo uczestniczących w rejsach, ale także stałyby się pływającymi wizytówkami III Rzeszy i symbolami jej troski o robotników. Niezwykle istotne i w pełni zamierzone było również to, że ich wygląd i zastosowane w konstrukcjach i wnętrzach rozwiązania miały odzwierciedlać narodowosocjalistyczną ideologię i założenia, zgodnie z którymi chciano kształtować nowe niemieckie społeczeństwo¹⁸.

22 stycznia 1936 r. DAF złożył w hamburskiej stoczni Blohm & Voss zamówienie na budowę pasażerskiego motorowca, pierwszego statku, który miał powstać na zlecenie organizacji podległej NSDAP i od początku stanowić jej własność. Jednostka ta miała być, jak twierdził Robert Ley, pierwszą z serii nawet 30 wycieczkowców, które w ciągu kolejnych lat weszłyby w skład floty KdF. Ponadto byłaby nowym typem statku dla ludu, który oferowałby możliwość wypoczynku, różnorodne atrakcje i budował poczucie wspólnoty, ale jednocześnie umożliwiał indoktrynację i kontrolę pasażerów. Statek, jeszcze zanim powstał, był wykorzystywany przez nazistowską propagandę. Można też zaryzykować twierdzenie, że niemal wszystko, co

¹⁷ A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 127–129.

¹⁸ H. Schön, *Tragedia Gustloff...*, s. 44; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 130; H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 20.

było z nim związane, zyskiwało wymiar wręcz symboliczny i niosło ze sobą określone, społeczno-polityczne przesłanie¹⁹.

Z całą pewnością w takich kategoriach należy oceniać kwestię nazwy motorowca. Początkowo niemieckie Ministerstwo Propagandy i Oświecenia Publicznego zamierzało nadać nowej jednostce imię Führera III Rzeszy Adolfa Hitlera, jednak ostatecznie, 10 lutego sam Hitler zdecydował, że nazwa statku będzie upamiętniała kierownika Grupy Krajowej NSDAP Szwajcaria (Landesgruppenleiter der NSDAP Landesgruppe Schweiz) Wilhelma Gustloffa, zastrzelonego 2 lutego 1936 r. w Davos przez Żyda Davida Frankfurtera²⁰. Był to swoisty hołd dla „bohatera” i „męczennika” ruchu nazistowskiego oraz propagandowe przesłanie wskazujące, że partia nie zapomina o tych, którzy poświęcają się dla jej ideałów, a także swego rodzaju uzasadnienie dla głoszonego przez nią antysemityzmu. Również położenie stępki pod motorowiec zostało odpowiednio zainscenizowane i wykorzystane, aby pozyskać reżimowi sympatyków wśród niemieckich robotników. Na polecenie Roberta Leya 2 maja 1936 r. zgromadzono w hamburskiej stoczni Howladtswerke 10 tys. „towarzyszy pracy”, aby byli świadkami, jak przywódca DAF osobiście uczestniczy w położeniu stępki pod „Wilhelma Gustloffa”. Chociaż w zakładzie, w którym odbyła się uroczystość, miał zostać zbudowany bliźniak „Gustloff” – „Robert Ley”, jednak niemiecka prasa przedstawiła to wydarzenie jako

¹⁹ H. Schön, *Tragedia Gustloffa...*, s. 44; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 130–131. Podczas wywiadu, którego Ley udzielił 19 kwietnia 1938 r. berlińskiemu korespondentowi angielskiego pisma fachowego „The Motor Ship”, mówił już o budowie, przez kolejne 20 lat, jednego dużego statku wycieczkowego rocznie. Zatem jego wcześniejsza deklaracja, zgodnie z którą KdF miała dysponować 30 własnymi jednostkami, nie była już aktualna. W rozmowie z dziennikarzem stwierdził również, że DAF złożył już zamówienia na kolejne dwie jednostki w stoczniach w Gdańsku i Flensburgu; H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 37.

²⁰ Wilhelm Gustloff urodził się 30 stycznia 1895 r. w Schwerinie. Po wybuchu I wojny światowej nie został powołany do wojska z powodu ciężkiej choroby płuc. W 1917 r., aby leczyć swoją przypadłość, wyjechał do Szwajcarii, gdzie zamieszkał w Davos. Pracował tam najpierw jako asystent, a później sekretarz obserwatorium w Instytucie Meteorologii. W latach trzydziestych pracował również jako agent ubezpieczeniowy Szwajcarskiego Towarzystwa Ubezpieczeń Mebli. W 1923 r. wstąpił do NSDAP i zaangażował się w rozbudowę organizacji partyjnej, do której mogli wstępować tylko Niemcy mieszkający w Szwajcarii. W uznaniu zasług Gustloffa dla partii nazistowskiej Gregor Strasser, kierownik organizacyjny NSDAP, mianował go 1932 r. kierownikiem Grupy Krajowej NSDAP Szwajcaria (NSDAP Landesgruppe Schweiz). Landesgruppenleiter sprawował w lokalnej organizacji partyjnej dyktatorską władzę, był fanatycznie oddany Hitlerowi i skuteczny w tworzeniu nowych struktur szwajcarskiej NSDAP. Na zamieszkanym przez ludność niemieckojęzyczną obszarze kraju założył 45 okręgów i komórek partii nazistowskiej, które obejmowały również organizację młodzieżową Hitlerjugend. Kierowana przez Gustloffa Grupa Krajowa NSDAP finansowała przeznaczone dla Niemców wydarzenia kulturalne, pokazy filmów i dyskusje, urządzała również uroczyste obchody ważnych nazistowskich rocznic, w tym urodzin Führera; S.P. Halbhook, *Szwajcaria i naziści. Jak alpejska republika przetrwała w cieniu III Rzeszy*, Poznań–Wrocław 2015, s. 311–312; H. Schön, *Tragedia Gustloffa...*, s. 27; E. Ludwig, *David und Goliath. Geschichte eines politischen Mordes*, Zürich 1945, s. 54–57.



początek budowy tej pierwszej jednostki i powiązała je z Narodowym Świętem Pracy 1 maja. W rzeczywistości stępkę pod „Wilhelma Gustloffa” położono dopiero 4 sierpnia 1936 r., w wyżej wspomnianej stoczni Blohm & Voss w Hamburgu, nadawszy budowie numer stoczniowy 511. Statek został zwodowany 5 maja 1937 r. w obecności: Adolfa Hitlera, Reichsführera SS Heinricha Himmlera, SA-Obergruppenführera Wilhelma Brücknera, SS-Gruppenführera Wernera Lorenza, szefa DAF Roberta Leya, gauleitera i namiestnika Rzeszy (Reichsstatthaltera) w Hamburgu Karla Kaufmanna i burmistrza Hamburga Carla Krogmanna. Matką chrzestną była Hedwig Gustloff, wdowa po szwajcarskim landesgruppenleiterze²¹.

Uroczystość wodowania motorowca była dobrze wyreżyserowanym pokazem poparcia społeczeństwa dla narodowego socjalizmu oraz potęgi DAF i Narodowosocjalistycznej Wspólnoty „Siła przez Radość”. Uczestniczyło w niej 50 tys. osób, które mogły zobaczyć całą ówczesną flotę statków KdF, do hamburskiego portu bowiem dzień wcześniej, 4 maja, wpłynęły: „Sierra Cordoba”, „St. Louis”, „Der Deutsche”, „Oceana”, „Monte Olivia” i „Stuttgart”. Jednostki były odświętnie przystrojone, a na wszystkich innych statkach stojących tego dnia w porcie podniesiono gale flagowe. Hitler przybył swoim pociągiem specjalnym na dworzec Dammtorbahnhof, skąd po dokonaniu przeglądu kompanii honorowej SS – Standarte „Germania” odbył triumfalny przejazd odkrytym samochodem przez miasto do stoczni Blohm & Voss. Na terenie zakładu Führera przywitał jego dyrektor, radca państwowy Rudolf Blohm, a stosowne meldunki złożyli mu: kierownik Wydziału Podróży, Wędrowek i Urlopu „Siły przez Radość” Lafferentz oraz gauleiter i Reichsstatthalter Kaufmann. Następnie do tłumów zgromadzonych przy pochylni przemówili dyrektor Blohm i Robert Ley, który powiedział m.in.:

„ To jest coś niesłychanie wielkiego, to jest czymś jedynym i pierwszym na świecie, że państwo podjęło się zbudowania dla swoich robotników tak wielkiego statku. Nie stare łajby bierzemy my Niemcy dla naszych robotników, ale to, co najlepsze, to jest wystarczająco dobre dla naszych niemieckich pracowników²².

Kiedy Ley zakończył swoje wystąpienie, Hedwig Gustloff wypowiedziała formułę chrztu i kadłub „Wilhelma Gustloffa” zjechał z pochylni do wody. Później Hitler odebrał z pokładu awiza Grille paradę statków KdF, które z 6500 zachwyconych urlopowiczów na pokładach po uroczystości wodowania wyruszyły w podróż do norweskich fiordów²³.

²¹ H. Schön, *Tragedia Gustloff...*, s. 25, 27–29, 44–46, 47–49; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 131–132; R.J. Evans, *Trzecia Rzesza...*, s. 539; H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 30; F. McDonough, *Czas Hitlera...*, s. 73; B. Simms, *Hitler...*, s. 346.

²² H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 30–31.

²³ E. Gröner, D. Jung, *Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939–1945 und ihr Verbleib*, Bonn 2001, s. 42; H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 30, 32.

Właścicielem nowego statku był DAF, natomiast organizacją rejsów i akcją informacyjną zajmowała się podlegająca mu KdF. Armatorem motorowca, który odpowiadał m.in. za jego stan techniczny i załogę pokładową, była spółka żegluga Hamburg-Süd²⁴. „Wilhelm Gustloff” był jednostką o pojemności 25 484 BRT, długości całkowitej 208,55 m i szerokości 23,59 m, zanurzeniu 7 m, rozwijał prędkość maksymalną 15,5 w. Wszedł do służby 15 marca 1938 r., będąc wówczas największym wycieczkowcem i dwudziestym piątym, pod względem pojemności, statkiem pasażerskim na świecie. Koszt jego budowy wyniósł 25 mln reichsmarek²⁵.

Dokumentacja motorowca została opracowana w biurze projektowym stoczni Blohm & Voss, na podstawie wytycznych DAF, które przede wszystkim podkreślały, że statek ma być jednoklasowy, a kabiny oraz jadalnie i urządzenia sanitarne dla załogi i pasażerów mają mieć taki sam standard. Wszystkie pomieszczenia powinny być jasne i przestronne, a pokłady otwarte i z jak najmniejszą ilością urządzeń i podnośników oraz bez wywietrzników i widocznych instalacji wentylacyjnych. Jadalnia dla pasażerów miała być możliwie jak największa i przeznaczona jedynie do spożywania posiłków, wszystkie przestrzenie ogólnodostępne zaś eleganckie i obszerne, choć nieostentacyjne i wyposażone w wygodne fotele i krzesła. Ich zaprojektowanie zlecono prof. Woldemarowi Brinkmannowi z Monachium. „Wilhelm Gustloff” powinien mieć pokład promenadowy o rozmiarach pozwalających na organizowanie tam spotkań dla prawie wszystkich pasażerów. Jednocześnie projektanci mieli przewidzieć ciągi spacerowe i otwarte przestrzenie, w których można rozstawiać leżaki. Motorowiec miał zapewniać pasażerom odpowiedni komfort i bezpieczeństwo żeglugi, musiał zatem zostać wyposażony w systemy przeciwprzechyłowe i stabilizacyjne, a także przeciwpożarowe i odpowiednią ilość środków ratunkowych. Projekt statku oraz jego model zostały zaakceptowane przez Roberta Leya 4 sierpnia 1936 r.²⁶

Motorowiec miał 11 pokładów, 5 oznaczonych literami od A do E, pokład maszynowy, zwany „podwójnym dnem”, dolną promenadę, górną promenadę, pokład słoneczny, pokład dowodzenia z mostkiem kapitańskim i pokład namiarowy. Mógł przyjąć na pokład 1463 pasażerów, dla których przeznaczono 461 kabin, z czego 1 była jednoosobowa, 224 – dwuosobowe, 233 – czterosobowe i 3 – sześciuosobowe. Sześć sal sypialnych, z których każda była wyposażona w dziesięć koi, było wykorzystywanych przez

²⁴ H. Schön, *Die Tragödie der Flüchtlingsschiffe...*, s. 35, 50; R. Schmidt, A. Kludas, *Die deutschen Lazarettsschiffe im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 1978, s. 167; R. Grunberger, *Historia społeczna...*, s. 240–242; R.J. Evans, *Trzecia Rzesza...*, s. 438–440; A. Kludas, *Die Schiffe...*, s. 136.

²⁵ H. Schön, *Tragedia Gustloffa...*, s. 50–53; *idem*, *Die Tragödie der Flüchtlingsschiffe...*, s. 35; *idem*, *Ostsee* 45..., s. 87; R. Schmidt, A. Kludas, *Die deutschen Lazarettsschiffe...*, s. 14, 167; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 132; *idem*, *Die Schiffe...*, s. 136.

²⁶ H. Schön, *Tragedia Gustloffa...*, s. 45; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 132.



młodzież z Hitlerjugend lub jego żeńskiej sekcji Związku Niemieckich Dziewcząt (Bund Deutscher Mädel – BDM). Dla załogi liczącej 426 osób przewidziano 156 kajut, w tym: 40 – jednoosobowych, 39 – dwuosobowych i 77 – czteroosobowych. Większość kabin, zarówno pasażerskich, jak i załogi, zostało urządzonych w niemal takim samym standardzie, wyjątek stanowiły pomieszczenia jednoosobowe, które zapewniały wyższy komfort i lepsze wyposażenie. Jednakże wszystkie kajuty były przestronne i wygodne, miały umywalki z ciepłą i zimną wodą, stoliki, sofy i krzesła. Niezwykle istotne jest również to, że na „Wilhelmie Gustloffie”, jako na jedynym statku wycieczkowym na świecie, każda kabina miała okno. Były jednak cztery kajuty, które standardem znacznie przewyższały pozostałe, chodzi tu o pomieszczenia zajmowane przez kapitana, pierwszego oficera i pierwszego inżyniera, które składały się z części mieszkalnej, sypialnej i łazienki oraz o kabinę urządzonej specjalnie dla Adolfa Hitlera. Wódz miał do swojej dyspozycji obszerną przestrzeń z oddzielną częścią mieszkalną – dzienną i sypialną oraz łazienkę z wanną i prysznicem, a także toaletą. Warto zaznaczyć, że umeblowanie kajuty Hitlera było bardziej eleganckie i gustowne niż innych pomieszczeń pasażerskich, jednak wówczas nie uznawano go za komfortowe. W części mieszkalnej ustawiono kanapę, a przed nią stół i dwa krzesła, było też biurko z krzesłem i dwa dodatkowe krzesła, a także dwie szafy. Do części sypialnej prowadziły dwuskrzydłowe drzwi, a jej wyposażenie stanowiły: duże łóżko, dwie szafki nocne, dwa krzesła i dwie duże szafy. Wyjście na korytarz było możliwe zarówno z pokoju dziennego, jak i z sypialni. W obu przypadkach należało najpierw przejść przez niewielkie przedpokoje. Führer obejrzał kabinę tylko raz, 29 marca 1938 r. w Hamburgu, kiedy po uroczystości wodowania flagowego wycieczkowca KdF, Roberta Leya, wizytował „Wilhelma Gustloffa”. Przez cały czas, w tym także przez okres wojny, pozostawała ona zarezerwowana do jego wyłącznej dyspozycji, jednakże nie skorzystał z niej ani razu. Kajutę udostępniono innym pasażerom dopiero podczas ostatniego, tragicznego rejsu statku, który rozpoczął się 30 stycznia 1945 r.²⁷

Kabiny o takim samym standardzie dla większości pasażerów i członków załogi miały uosabiać ideę wyrażaną w używanym przez nazistów określeniu „towarzysze pracy”. Niemal wszyscy na pokładzie statku byli sobie równi dzięki pracy wykonywanej dla ojczyzny i przynależności do

²⁷ Deutsches Schifffahrtsmuseum Leibniz-Institut für Maritime Geschichte Bremerhaven, Wilhelm Gustloff: Längsschnitt u. obere Decks, VIII 1 II 076, 2 S.S. „511”, Generalplan 1: 200, Blohm & Voss, Hamburg, ca. 1937; *ibidem*, Wilhelm Gustloff: A-, B-, C-Deck, VII 3 VIII 110, Wilhelm Gustloff/A. Deck (Brückendeck) – C. Deck (II Deck), Generalplan 1: 100, Blohm & Voss, Hamburg – Kuhwerder, 30.10.1940; *ibidem*, Wilhelm Gustloff: Decks, VII 3 VIII 109, Wilhelm Gustloff/Kartenhausbild, Generalplan 1: 200, Blohm & Voss, Hamburg – Kuhwerder, 08.04.; H. Schön, *Tragedia Gustloff...*, s. 52–53, 57; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 132–133.

„wspólnoty narodowej”. Charakterystyczny dla komunizmu podział społeczeństwa na walczące ze sobą klasy w narodowym socjalizmie zastępowała, przynajmniej oficjalnie, współpraca pomiędzy pracownikami i pracodawcami oraz „zasada przywództwa”. Stąd też nie wywoływała oburzenia wśród uczestników wycieczek obecność na „Wilhelmie Gustloffie” niewielkiej, uprzywilejowanej grupy pasażerów i członków załogi. Przede wszystkim liczyło się bowiem to, że KdF umożliwiła robotnikom korzystanie z formy spędzania wolnego czasu, która dotychczas była dostępna jedynie dla osób majątnych, w powszechnej świadomości zaliczających się do wyższych sfer. To właśnie nazistowska propaganda nagłaśniała, jako „socjalizm czynu”, który zakładał zbieżność celów i interesów pracowników oraz pracodawców, a także – jako nową formę sprawiedliwości społecznej²⁸. Na najwyżej umiejscowiony pokład „Wilhelma Gustloff’a”, pokład namiarowy, wstęp mieli tylko członkowie załogi statku, którzy dokonywali tam m.in. pomiarów astronawigacyjnych. Zlokalizowany poniżej pokład dowodzenia, był miejscem, z którego wydawano rozkazy i gdzie znajdowały się wszystkie urządzenia i sprzęt niezbędny do kierowania jednostką. Najważniejszymi pomieszczeniami na tym poziomie były sterówka i pokój z mapami, znajdowała się tam również obszerna kabina mieszcząca radiostację z radiowęzłem, z którego za pośrednictwem 138 głośników rozmieszczonych na całym statku nadawano muzykę odtwarzaną przez adapter z płyt gramofonowych oraz ważne komunikaty i audycje propagandowe. Była tam także kabina z aparaturą do nadawania telegramów, centrala łączności radiowej, biura oficerskie oraz pokój dla pilotów. Radiostacja „Wilhelma Gustloff’a” pozwalała na jednoczesne prowadzenie dwóch rozmów telefonicznych i wysyłania dwóch telegramów. Pasażerowie mogli zamówić połączenie telefoniczne z lądem, które kosztowało 5 reichsmarek, co stanowiło zaledwie jedną siódmą ceny obowiązującej na innych jednostkach wycieczkowych. Tuż za sterówką urządzono kabiny kapitana i pierwszego oficera, a dalej kajuty dla 12 oficerów i dla stewardów. Były tam również łazienka i toalety przeznaczone dla oficerów²⁹. Pokład słoneczny był w większej części odkryty, znajdowały się tam miejsca do uprawiania sportu, przestrzeń do odpoczynku i spotkań towarzyskich.

²⁸ R. Grunberger, *Historia społeczna...*, s. 236; R.J. Evans, *Trzecia Rzesza...*, s. 434. Warto dodać, że zauważalne w III Rzeszy nierówności społeczne i wysoką pozycję niektórych funkcjonariuszy partyjnych i państwowych, Robert Ley tłumaczył m.in. 1 listopada 1933 r. podczas spotkania z pracownikami berlińskiej fabryki Siemens. W wygłoszonym wówczas przemówieniu użył słownictwa morskowego, mówiąc: „Wszyscy jesteśmy żołnierzami pracy, jedni z nas dowodzą, inni słuchają. Musimy ponownie podporządkować się posłuszeństwu i odpowiedzialności [...]. Nie możemy wszyscy stać na mostku kapitańskim, bo nie będzie komu stawiać żagli i ciągnąć lin. Nie, wszyscy nie możemy tego robić, musimy pojąć ten fakt”; R.J. Evans, *Trzecia Rzesza...*, s. 435.

²⁹ Deutsches Schifffahrtsmuseum..., *Wilhelm Gustloff: Längsschnitt u. obere Decks...*; H. Schön, *Tragedia Gustloff’a...*, s. 53–54.



Pasażerowie mogli skorzystać z: boiska, hali gimnastycznej, przebieralni, pawilonu z miejscem do tańca, toalet oraz jednej z kilku restauracji funkcjonujących na statku. W tym miejscu należy dodać, że wszystkie tego typu lokale na „Wilhelme Gustloffie” były pomieszczeniami stosunkowo niewielkimi i nie zostały wyposażone w stoliki dla gości. Były to właściwie tylko kuchnie, w których przygotowywano potrawy, roznoszone następnie przez kelnerów do zamawiających przebywających w innej części pokładu. Wart podkreślenia jest również fakt, że określano je mianem „gospód”, co miało wskazywać na ich robotniczy, a nie elitarny i ekskluzywny charakter. Był to jeden z przejawów propagandowej funkcji statku, odniesienie do socjalistycznego pierwiastka ideologii narodowosocjalistycznej oraz nawiązanie do tradycji piwiarnianych spotkań starych bojowników NSDAP. Rozmiary pokładu słonecznego, wynoszące 60 m długości i 18 m szerokości, pozwalały na jednoczesne przebywanie tam wszystkich pasażerów. Na jego niezadaszonej przestrzeni można było rozstawić dużą liczbę leżaków, przechowywanych w dwóch sporych rozmiarów magazynach. W upalne dni było możliwe ochłodzenie wypoczywających na nim osób, poprzez uruchomienie specjalnych urządzeń zraszających³⁰. Pokład słoneczny miał zachęcać urlopowiczów do spędzania czasu na świeżym powietrzu, co wprost nawiązywało do misji KdF. Natomiast możliwość uprawiania tam sportu była odzwierciedleniem, lansowanej przez narodowych socjalistów, idei sprawności fizycznej i tężyzny, która miała charakteryzować przedstawicieli rasy aryjskiej i niemieckiego nadczłowieka (*Übermensch*). Sport był też, w rozumieniu organizatorów rejsów „Siły przez Radość”, prostą, niewymagającą rozrywką, odpowiednią dla robotników³¹.

Górna promenada pełniła nie tylko funkcję zadaszonego pokładu spacerowego, ale także mieszkalnego i łodziowego. Urządzono tam 58 kabin pasażerskich z dwoma łózkami i 50 z czterema, 6 łazienek, 17 pryszniców, toalety męskie i damskie. Na wysokości górnej promenady na żurawikach zawieszono 22 łodzie ratunkowe, przy czym 20 z nich zostało wyposażonych w silniki, a większość w radiostacje i reflektory. 18 łodzi mogło zabrać po 95 osób, dwie po 65 i dwie po 39³².

Na dolnej promenadzie znajdowała się, biegnąca dookoła pokładu, całkowicie zabudowana, wyposażona w duże okna trasa spacerowa o długości 335 m. Na tym poziomie zlokalizowano także większość wspólnych przestrzeni. Były to, od dziobu w kierunku rufy: przednia sala ze 110 miejscami siedzącymi, biblioteka z księgozbiorem liczącym 1500 pozycji, sala teatralna z widownią na 210 miejsc i parkietem do tańca oraz pomieszczeniem,

³⁰ Deutsches Schiffahrtsmuseum..., Wilhelm Gustloff: Längsschnitt u. obere Decks...; H. Schön, *Tragedia Gustloff...*, s. 53.

³¹ B. Simms, *Hitler...*, s. 303.

³² H. Schön, *Tragedia Gustloff...*, s. 54; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 132; Deutsches Schiffahrtsmuseum..., Wilhelm Gustloff: Längsschnitt u. obere Decks...

w którym znajdował się projektor filmowy, Wielka Sala z 380 miejscami siedzącymi i dwoma powierzchniami przeznaczonymi do tańca, sala muzyczna z kolejnym parkietem tanecznym i 240 miejscami do siedzenia i sala na rufie, mająca powierzchnię taneczną w kształcie okręgu i 126 miejsc siedzących. Na tym pokładzie znajdowały się także: trzy gospody, bar i kuchnia, w której przygotowywano kawę. Warto dodać, że obsługa gospód korzystała ze specjalnej windy prowiantowej³³.

Dolna promenada miała być przede wszystkim pokładem spacerowym i miejscem dobrej zabawy dla pasażerów. Poza imprezami tanecznymi, które zazwyczaj rozpoczynały się o godzinie 20.30 i trwały do godziny 24.00 (od północy obowiązywała rygorystycznie przestrzegana „cisza na statku”), w pomieszczeniach zlokalizowanych na tym pokładzie organizowano również występy śpiewacze, teatralne, wieczorki muzyczne i wykłady. Wystrój poszczególnych sal był dopracowany, gustowny, jednak nie przesadny. Ściany zdobiły obrazy, szlachetne drewno, malowidła, szlifowany lakier i płaskorzeźby, a duże okna sprawiały, że wnętrza pomieszczeń były jasne i dobrze oświetlone. Znajdujące się tam meble były eleganckie, stylowe i wykonane z dobrych materiałów³⁴. Dolna promenada miała zachwycać urlopowiczów i uświadamiać im, że DAF i KdF nie oszczędzały na ich wygodzie i komforcie. „Towarzysze pracy” mieli się tu poczuć jak pasażerowie pierwszej klasy na luksusowym liniowcu, był to kolejny dowód na to, że dzięki narodowym socjalistom udziałem zwykłych robotników stało się to, co dotychczas było dostępne tylko dla ludzi zamożnych (IL. 1).

W części rufowej kolejnego poziomu, czyli pokładu „A”, zlokalizowano pomieszczenie, w którym mogli wypoczywać członkowie załogi; sąsiadowały z nim: kantyna, toalety i służbowa klatka schodowa. Dalej, w kierunku dziobu, znajdowała się część mieszkalna przeznaczona dla pasażerów, było tam 14 kajut z dwoma łózkami i 32 z czterema, 4 łazienki, 9 pryszniców i toalety. Goście mogli tam również skorzystać z oferty pokładowego sklepu. Na śródkręciu mieściły się dwie jadalnie dla pasażerów, przednia z 387 miejscami siedzącymi i tylna z 367 miejscami. Pomiedzy jadalniami urządzono kuchnię wyposażoną m.in. w: siedem kotłów parowych o pojemności 400 l każdy, dwa duże piece elektryczne, urządzenie do obierania i mycia ziemniaków, a także maszynę do mielenia mięsa o pojemności 50 kg. Dziennie statkowi kucharze przyrządzali 400 l zupy, 1020 kg ziemniaków, 400 kg innych warzyw, 160 l sosów. Część przestrzeni kuchennej została wydzielona i pełniła funkcję pokoju kredensowego, w którym każdego dnia przygotowywano 10 tys. kanapek, przy

³³ H. Schön, *Tragedia Gustloff...*, s. 54; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 132; Deutsches Schifffahrtsmuseum..., Wilhelm Gustloff: Unteres Promenadendeck, VIII 3 IX 029, Wilhelm Gustloff/Kartenhausbild, Generalplan 1: 200, 7 IV 1938; *ibidem*, Wilhelm Gustloff: Längsschnitt u. obere Decks...

³⁴ H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 42–43.



czym zużywano ponad 100 kg sera i 250 kg masła. Funkcjonowała również odrębna strefa przeznaczona do parzenia kawy i serwowania innych napojów, gdzie w ciągu jednego dnia wykorzystywano 50 kg ziaren kawy, 100 kg cukru i 250 l mleka. Natomiast w specjalnym pomieszczeniu do zmywania naczyń i sztućców zainstalowana tam zmywarka myła dziennie 35 tys. talerzy, a 12 pomywaczy ręcznie myło 3 tys. filiżanek oraz dużą ilość innej zastawy stołowej. Kuchnia dysponowała również magazynem, w którym przechowywano sztuce, oraz sąsiadującą z nim niewielką przestrzeń wykorzystywaną do ich czyszczenia. Natomiast produkty niezbędne kucharzom do przygotowywania posiłków dowoziła winda prowiantowa wprost do pomieszczenia kuchennego. Można je tam było także dostarczyć oddzielną klatką schodową. W części dziobowej pokładu znajdowały się jeszcze cztery czteroosobowe kajuty pasażerskie i toalety. Dalej, na prawej burcie, urządzono szpital okrętowy z salą operacyjną, dwiema salami dla chorych: męską – dysponującą pięcioma łózkami i kobiecą – z trzema łózkami. Były tam również izolatki, męska i damska, każda z jednym łóżkiem, gabinet stomatologiczny z poczekalnią i kajutą lekarza stomatologa, apteka, toalety oraz statkowy areszt. Na lewej burcie zlokalizowano kajuty dla części obsługi pokładowej, a także pierwszego i drugiego lekarza oraz gabinet przyjęć pacjentów wraz z poczekalnią. Na dziobie wydzielono zadaszoną promenadę dla załogi, z której można było przejść do suszarni, izolatki dla osób nerwowo chorych i kostnicy. Przy przedniej klatce schodowej, przed wejściem na salę jadalną, znajdowała się duża szatnia³⁵.

Na pokładzie „B” znajdowała się przestrzeń przygotowana dla Führera III Rzeszy, opisana już wyżej, oraz kabiny dla osób mu towarzyszących³⁶. Zarówno lokalizacja kajuty Hitlera na pokładzie mieszkalnym, na którym znajdowały się pomieszczenia przeznaczone dla zwykłych pasażerów i członków załogi, jak i jej wyposażenie nieuchodzące za luksusowe, stanowiły świadomy zabieg, obliczony na uzyskanie odpowiedniego efektu propagandowego. Chodziło o pokazanie, że wódz jest ze swoimi robotnikami, że podróżuje tylko w nieco lepszych warunkach niż oni, że jednoczy się z narodem i chce być z prostymi ludźmi, kiedy pracują dla dobra III Rzeszy i kiedy udają się na zasłużone urlopy. Ponadto fakt, że Führer miał mieszkać na statku razem z robotnikami i cieszyć się takimi samymi jak oni przyjemnościami, wyraźnie wskazywał, że narodowi socjaliści rzeczywiście likwidowali różnice klasowe, a w rządzonym przez nich państwie liczyła się nie jednostka, lecz lud (*Volk*). Jednocześnie świadomość, że na pokładzie Wilhelma Gustloffa może pojawić się sam Adolf Hitler i być

³⁵ A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 132; H. Schön, *Tragedia Gustloffa...*, s. 54; Deutsches Schifffahrtsmuseum..., Wilhelm Gustloff: A-, B-, C-Deck...; *ibidem*, Wilhelm Gustloff: Längsschnitt u. obere Decks...

³⁶ Deutsches Schifffahrtsmuseum..., Wilhelm Gustloff: A-, B-, C-Deck...; H. Schön, *Tragedia Gustloffa...*, s. 57; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 133.

może będzie okazja do spotkania go lub chociaż zobaczenia, miała być dodatkowym elementem zachęcającym Niemców do uczestnictwa w rejsach organizowanych przez KdF.

W części pasażerskiej pokładu „B”, poza kajutami dla Hitlera i jego świty, znajdowało się 47 kabin dwuosobowych i 59 czteroosobowych. Było tam także 9 łazienek, 25 pryszniców, 35 toalet. Na rufie zlokalizowano: pralnię, pralnię wyposażoną w trzy pralki, magazyn na rzeczy używane, suszarnię z elektryczną suszarką, a także pomieszczenie do sortowania prania, ich obsługę stanowiło przynajmniej 20 osób. Zadaniem tak licznego personelu było utrzymanie w czystości: 12 tys. ręczników, 4 tys. ręczników kąpielowych, 4 tys. koców, 6 tys. przykryć na materace, 6 tys. podgłówków, 6 tys. kompletów bielizny pościelowej, 5 tys. serwetek stołowych, 22 tys. ścierek kuchennych i 2 tys. ścierek do sprzątania. Nieco dalej w kierunku dziobu urządzono duży magazyn na czyste pranie, a także męski i damski salon fryzjerski oraz księgarnię. Na śródkręciu, w obrębie przestronnego holu prowadzącego do środkowej klatki schodowej, na lewej burcie, znajdowało się pomieszczenie pilota wycieczki, składające się z części mieszkalnej i reprezentacyjnej. Natomiast na prawej burcie, także w dużej izbie, urzędowali przedstawiciele biura podróży. Takie umiejscowienie obu tych lokali nie było przypadkowe i wynikało z faktu, że właśnie w ich sąsiedztwie znajdowały się lewo- i prawoburtowe wejścia, przez które odbywało się zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów³⁷.

W dalszej części pokładu funkcjonował zakład fotograficzny z dwiema ciemniami i pomieszczenia załogi. Kolejną, tym razem dużą salą, był pokój posiedzeń, w którym mogło się spotkać 13 osób, sąsiadowały z nim biura grupy statkowej NSDAP i skarbnika. W dziobowej części pokładu „B” pomiędzy pomieszczeniami mieszkalnymi załogi i biurowymi, zlokalizowano toalety, łazienki, prysznice i umywalnię przeznaczone dla członków załogi³⁸.

Na pokładzie „C” znajdowały się 33 kajuty dwuosobowe, 39 kajut czteroosobowych i jedna sześciuosobowa, przeznaczone dla pasażerów, oraz pomieszczenia mieszkalne załogi, między innymi obszerna kabina dla pierwszego inżyniera. Bliżej dziobu zlokalizowano pomieszczenie, w którym rzeźnicy dokonywali obróbki mięsa, przed wysłaniem go windą do kuchni, nieco dalej funkcjonowały cukiernia i piekarnia z magazynem. Zapotrzebowanie na pieczywo i wypieki było ogromne, codzienne zużycie mąki wynosiło 550 kg, gdyż na każdy posiłek przygotowywano 6,5 tys. bochenków chleba, 180 ciast i 4 tys. ciasteczek. Nieco dalej znajdowały się: umywalnie naczyń, zimna

W dalszej części pokładu funkcjonował zakład fotograficzny z dwiema ciemniami i pomieszczenia załogi. Kolejną, tym razem dużą salą, był pokój posiedzeń, w którym mogło się spotkać 13 osób, sąsiadowały z nim biura grupy statkowej NSDAP i skarbnika.

³⁷ Deutsches Schifffahrtsmuseum..., Wilhelm Gustloff: Längsschnitt u. obere Decks...; *ibidem*, Wilhelm Gustloff: A-, B-, C-Deck...; H. Schön, *Tragedia Gustloffs...*, s. 54–55.

³⁸ *Ibidem*.



kuchnia i kuchnia dla załogi, skąd posiłki można było przesyłać w dół za pomocą windy lub dostarczać je, korzystając ze schodów, na pokład „D”, gdzie znajdowała się jadalnia załogowa. Pomędzy przejściami pokładu „C” znajdowały się toalety, łazienki i prysznice dla załogi i pasażerów, a także młodzieży męskiej z Hitlerjugend i dziewcząt z BDM. Ogółem dla gości przeznaczono 9 łazienek, 20 pryszniców, 21 toalet i 6 pisuarów. Były tam również centrala telefoniczna, duża suszarnia dla załogi, okrętowa drukarnia, magazyn instrumentów muzycznych, magazyn odzieży roboczej i masek przeciwgazowych, biuro i warsztat obsługi maszynowej i pomieszczenie żyrokompasu. Należy w tym miejscu dodać, że na wysokości pokładu „C”, na śródkręciu, zamontowano w obu burtach po dwie pary szerokich furt, umożliwiających przyjmowanie wszelkiego rodzaju dostaw, w tym także, przez parę znajdującą się bliżej rufy, załadunek oleju napędowego³⁹ (IL. 2).

Na poziomie pokładu „D” na dziobie znajdowały się kajuty oraz prysznice dla załogi i specjalna klatka schodowa dla młodzieży z Hitlerjugend i BDM. Nieco dalej urządzono dużą jadalnię załogową, w której jednocześnie mogły spożywać posiłki 182 osoby oraz gospodę i pomieszczenie kredensowe służące do końcowego przygotowywania i wydawania dań. Było ono wyposażone w windę do przesyłania potraw z pokładu „C”, gdzie mieściła się kuchnia dla załogi. W części pokładu od przedniej klatki schodowej do śródkręcia, na obu burtach, znajdowały kajuty pasażerskie. Na lewej burcie były to: 1 sześćoosobowa, 9 czteroosobowych i 16 dwuosobowych, natomiast na prawej: 11 czteroosobowych i 17 dwuosobowych. Pomędzy ciągami kabin urządzono łazienki, toalety i prysznice przeznaczone dla gości, były tam także magazyn i specjalne pomieszczenie wydzielone do czyszczenia butów. Dalej, na lewej i prawej burcie, było po 17 czteroosobowych i 17 dwuosobowych kajut pasażerskich, a między nimi toalety, łazienki i prysznice, oraz kolejny magazyn i pomieszczenie przeznaczone do czyszczenia butów. W sumie na pokładzie „D” goście mieli do dyspozycji 10 łazienek, 18 pryszniców, 28 toalet i 8 pisuarów⁴⁰.

Pokład „E” na dziobie mieścił magazyny: bosmańskie, na bagaże lub opakowania zwrotne, do przechowywania mąki i ziemniaków. Dalej, na lewej burcie, urządzono trzy dziesięcioosobowe pomieszczenia mieszkalne dla dziewcząt z BDM, a na prawej trzy, także dziesięcioosobowe, sale dla chłopców z Hitlerjugend. Pomędzy nimi znajdowała się świetlica dla młodzieży oraz przeznaczone dla niej umywalnie i prysznice. W kolejnej części pokładu zlokalizowano basen kąpielowy o wymiarach 10 × 5 m,

³⁹ Deutsches Schifffahrtsmuseum..., Wilhelm Gustloff: A-, B-, C-Deck...; *ibidem*, Wilhelm Gustloff: Längsschnitt u. obere Decks...; *ibidem*, Wilhelm Gustloff: Decks...; H. Schön, *Tragedia Gustloffs...*, s. 55.

⁴⁰ Deutsches Schifffahrtsmuseum..., Wilhelm Gustloff: Längsschnitt u. obere Decks...; *ibidem*, Wilhelm Gustloff: Decks...

z którego mogli korzystać pasażerowie. Dlatego też w pobliżu urządzono damskie i męskie przebieralnie, toalety i prysznice oraz pomieszczenie do przechowywania bielizny kąpielowej i dla obsługi basenu. Ogółem na pokładzie „E” było 6 pryszniców, 8 toalet i 3 pisuary. Blżej śródkręcia znajdowały się magazyny przeznaczone na zapasy konserw, roślin strączkowych, napojów, w tym napojów w butelkach, cygar, opakowań zwrotnych, była tam również chłodnia do przechowywania kwiatów, magazyny stewardów, specjalna sala do wydawania towarów i produktów oraz winda prowiantowa i zbiornik na ścieki. Na śródkręciu, na obu burtach, zainstalowano zbiorniki oleju napędowego; przestrzeń pomiędzy nimi zajmowała maszynownia pomocnicza, dalej zaś całą szerokość pokładu wypełniała maszynownia główna. Przy czym pomieszczenia obu siłowni były tak wysokie, że obejmowały dwa pokłady, omawiany poziom „E” i znajdujące się niżej „podwójne dno”, czyli właściwy pokład maszynowy. W dalszej części pokładu „E”, na prawej i lewej burcie, umieszczono zbiorniki stabilizacyjne, przeciwprzechyłowe, pośrodku zaś wygospodarowano dużą przestrzeń magazynową. Na rufie natomiast urządzono magazyny: mydła i sody, instrumentów muzycznych, środków czyszczących, materacy, bagaży, pomieszczenie magazynowe dla stewardów. Przy magazynie bagaży znajdowało się biuro dla jego obsługi, a w głębi hali magazynowej, bliżej lewej burty, wyjście awaryjne ze zlokalizowanych poniżej tuneli wałów napędowych statku⁴¹.

Na najniższym poziomie, który określano, jak już wyżej wspomniano, „podwójnym dnem”, na dziobie zlokalizowano zbiorniki wody balastowej, następnie zbiorniki świeżej wody pitnej i wody do wypełniania basenu. Dalej ulokowano chłodnie do przechowywania żywności, napojów i lodu, przy czym utrzymywana w nich temperatura różniła się w zależności od tego, dla jakiego rodzaju produktów przeznaczone było dane pomieszczenie chłodnicze. W magazynie konserw, warzyw i dwóch wydzielonych dla piwa wynosiła zatem 4°C, w chłodni, w której składowano jajka – 1°C, w pomieszczeniu do obróbki mięsa 2°C, natomiast w dwóch magazynach mięsa –2°C, w magazynie ryb –5°C, lodów –18°C, a lodu –6°C. Wstępnym przygotowaniem mięsa zajmowało się czterech rzeźników, którzy na jeden posiłek rozbierali 30 półtuszy lub porcjowali mięso na 5 tys. parówek. Natomiast w magazynie piwa przechowywano 1700 beczek z tym trunkiem, każda o pojemności 25 litrów. W tej części pokładu znajdowała się także maszyna do wytwarzania lodu i winda prowiantowa. Na śródkręciu mieścił się przedział silników pomocniczych i silników głównych; wzdłuż obu burt pierwszego z wymienionych przedziałów było zainstalowanych osiem, wysokich na dwa pokłady, zbiorników oleju napędowego.

⁴¹ Deutsches Schifffahrtsmuseum..., Wilhelm Gustloff: Längsschnitt u. obere Decks...; *ibidem*, Wilhelm Gustloff: Decks...; H. Schön, *Tragedia Gustloff*..., s. 55; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt*..., s. 132–133.



W siłowni pomocniczej ustawiono w szeregu trzy generatory prądotwórcze, natomiast w głównej, przy burtach – dwa. Agregaty wytwarzały prąd stały o napięciu 220 V. Zasadniczy napęd statku stanowiły cztery dwusuwowe, ośmiocyldrowe silniki Diesla firmy MAN o łącznej mocy 9500 KM. Z głównego przedziału maszynowego, przez całą pozostałą długość tego poziomu, biegły dwa wały napędowe zakończone śrubami. Wały obracały się w specjalnych tunelach przechodzących w kierunku rufy przez znajdujące się tam zbiorniki wody balastowej, wody świeżej i przeciwprzechyłowe⁴².

Jak wynika z powyższego opisu „Wilhelm Gustloff” był jednostką nowoczesną, zaprojektowaną w taki sposób, aby zapewnić pasażerom oraz załodze bezpieczeństwo i wygodę. Wart podkreślenia jest fakt, że na tym statku nie tylko kajuty urlopowiczów i marynarzy miały taki sam standard, ale również jadalnie, kuchnie, przestrzenie do odpoczynku i toalety. Pomieszczenia mieszkalne załogi znajdowały się na tych samych pokładach, na których zlokalizowano kabiny pasażerskie, mogła ona również korzystać z wielu udogodnień dostępnych dla gości. Wszystko to miało wskazywać, że „towarzysze pracy”, nieważne, czy na służbie czy na urlopie, obecni na pokładzie są równi i tak samo doceniani przez III Rzeszę. Stanowią jednolitą, niepodzielną na klasy, „wspólnotę narodową i rasową”. „Wilhelm Gustloff” swoimi rozmiarami, wystrojem wewnątrz, rozwiązaniami technicznymi i perfekcyjną organizacją pracy załogi miał budzić onieśmienie i zachwyty. Jego zadaniem było pokazanie światu, jak nazistowskie państwo dba o swoich robotników, jak czyni ich szczęśliwymi i wdzięcznymi swojemu wodzowi. Motorowiec bardzo szybko stał się wizytówką reżimu, świadomie wykorzystywaną przez władze, w celu ocieplenia swojego wizerunku na świecie i prezentowania postępowych rozwiązań socjalnych.

W swój dziewiczy, dwudniowy rejs po Morzu Północnym „Wilhelm Gustloff” wyruszył z Hamburga 24 marca 1938 r. pod dowództwem kapitana Carla Lübbego. Pierwsza podróż statku również miała charakter propagandowy i była związana z ważnym wydarzeniem politycznym, jakim było wcielenie Austrii do III Rzeszy, zapoczątkowane 12 marca 1938 r. Nie było zatem przypadkiem to, że większość pasażerów wycieczkowca stanowili Austriacy w liczbie tysiąca osób. Na pokład weszło także 165 dziennikarzy i 300 dziewcząt z BDM. Jednostka miała wywołać zachwyty wśród nowych obywateli Wielkich Niemiec, pochodzących z Górnej Austrii i rejonu Salzburga oraz uświadomić im, jakie korzyści niesie ze sobą włączenie do Rzeszy. Podróż odniosła pożądany skutek i została w pełni wykorzystana przez nazistowską machinę propagandową, która m.in. upubliczniła telegram,

⁴² Deutsches Schifffahrtsmuseum..., Wilhelm Gustloff: Decks...; *ibidem*, Wilhelm Gustloff: Untere Decks, sygn. VIII 1 II 077, 2 S.S. „511”, Generalplan 1:200, Blohm & Voss, Hamburg, ca. 1937; H. Schön, *Tragedia Gustloffs...*, s. 51, 55; A. Kludas, *Die Schiffe...*, s. 136.

jaki mieli wysłać do Adolfa Hitlera austriaccy uczestnicy rejsu. Szczęśliwi urlopowicze napisali w nim:

„ W tych dniach wspaniałego koleżeństwa, które my austriaccy urlopowicze *Siły przez Radość* przeżyliśmy, mogąc być pierwszymi pasażerami na pokładzie nowego statku KdF *Wilhelm Gustloff*. Z radosną dumą podziwiamy ten nowy wspaniały wyczyn narodowego socjalizmu, najdumniejszy statek świata, który należy również do nas. Dni na otwartym morzu były najpiękniejszymi w naszym wyzwolonym życiu. Podziękujemy Panu jednogłośnie 10 kwietnia. [...] Tysiąc szczęśliwych Austriaków⁴³.

Należy w tym miejscu wyjaśnić, że na 10 kwietnia 1938 r. został wyznaczony plebiscyt, który miał zatwierdzić przyłączenie Austrii do III Rzeszy⁴⁴. Właśnie z tym wydarzeniem był związany jeden z kolejnych rejsów motorowca. Wyruszył on 9 kwietnia 1938 r. z Hamburga w kierunku Londynu. Nie wszedł jednak do portu, a rzucił kotwicę w rejonie ujścia Tamizy poza trzymilową strefą brytyjskich wód terytorialnych. Następnego dnia na jego pokładzie odbyło się referendum w sprawie przyłączenia Austrii do III Rzeszy, w którym wzięli udział obywatele Niemiec i Austrii zamieszkali w Anglii, ogółem 1978 osób. Głosowanie odbyło się dzięki organizacyjnemu wsparciu członków NSDAP, Hitlerjugend, DAF, SA i SS, zaokrętowanych na statku, oraz w obecności przedstawicieli prasy brytyjskiej i niemieckiej. „Wilhelm Gustloff” wystąpił zatem w propagandowej roli pływającego lokalu wyborczego⁴⁵.

W następnych miesiącach statek pływał z pasażerami po wodach Kanału La Manche, na Maderę, do Trypolisu, Neapolu, Genui oraz do norweskich fiordów⁴⁶. Wszędzie prezentował banderę III Rzeszy oraz pełnił misję ambasadora narodowego socjalizmu i „nowych Niemiec”, które dbają o „towarzyszy pracy”. Miejscowi robotnicy, pracujący w odwiedzanych przez wycieczkowic zagranicznych portach, mieli zobaczyć na własne oczy, jak dobrze powodzi się ich niemieckim odpowiednikom. Natomiast Niemcy odczuwali dumę, radość i wdzięczność dla swojego Führera za to, że umożliwił im spędzenie urlopów w sposób, o jakim ludzie pracy z innych krajów mogą tylko marzyć. Szczęśliwi pasażerowie „Wilhelma Gustloffa” nie zawsze jednak zdawali sobie sprawę z faktu, że podczas podróży ich życia cały czas byli poddawani oddziaływaniu nazistowskiej propagandy, byli również bezwiednie wykorzystywani w wewnętrznej walce politycznej zmierzającej do umocnienia reżimu. Legitymizowali

⁴³ H. Schön, *Tragedia Gustloffa...*, s. 50, 52, 56; A. Bullock, *Hitler studium...*, s. 367–371; H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 34–36; R.J. Evans, *Trzecia Rzesza...*, s. 598–601.

⁴⁴ R.J. Evans, *Trzecia Rzesza...*, s. 602.

⁴⁵ H. Schön, *Tragedia Gustloffa...*, s. 61–62; *idem*, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 37.

⁴⁶ *Idem*, *Tragedia Gustloffa...*, s. 63–73, *idem*, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 38–43.



również Wielkie Niemcy i „narodowosocjalistyczną wspólnotę narodową” na arenie międzynarodowej.

Przeciwnemu niemieckiemu robotnikowi z Zagłębia Ruhry nie było łatwo zdobyć bilet na rejs „Wilhelmem Gustloffem”, zarówno ze względu na dużą liczbę chętnych oczekujących w kolejce, jak i dość wysoką cenę. Wprawdzie w koszt biletu wliczony był już przejazd z miejsca zamieszkania do portu, z którego wypływał statek, a także droga powrotna, niezależnie od odległości, jaką należało pokonać. Obejmował on również opłaty za wszystkie atrakcje przewidziane w programie wycieczki. Jednak nie każdy „towarzysz pracy” mógł sobie pozwolić na taki wydatek, gdyż na przykład pięciodniowy rejs do norweskich fiordów kosztował 59 reichsmarek, za siedmiodniową podróż po Morzu Śródziemnym trzeba było zapłacić 63 reichsmarki, za dwunastodniową wycieczkę dookoła Włoch już 150 reichsmarek, koszt dwutygodniowego rejsu na Maderę przez Lizbonę zaś wynosił 155 reichsmarek. Kiedy szczęśliwy posiadacz biletu zameldował się na statku, była mu przydzielana kabina, czasami odbywało się to też drogą losowania. W tym ostatnim przypadku chodziło o to, aby uniknąć podejrzeń, że ktokolwiek mógłby być faworyzowany i otrzymać kajutę dwu-, a nie czteroosobową. Tym bardziej, że ze względów propagandowych KdF dokładała starań, żeby w każdym rejsie brał udział ktoś ważny i znany, i aby taka osoba była traktowana na równi z innymi „towarzyszami pracy”. Następnie informowano pasażera, do której grupy wycieczkowiczów będzie należał (zazwyczaj były dwie grupy – „A” i „B”) oraz podawano mu numer krzesła i stolika w jadalni. Podczas wydawania posiłków wolno było zajmować tylko wyznaczone miejsca. Dodatkowo, wszyscy uczestnicy wycieczki dowiadywali się, że w odróżnieniu od dawnej burżuazji nie uczestniczą w rejsie wyłącznie dla przyjemności, ale także po to, aby budować „wspólnotę narodową”, wzbogacać swoją wiedzę o świecie i dawać dobry przykład w odwiedzanych portach, a tym samym potwierdzać rasową wyższość Niemców. Dlatego też mieli wypełniać wszelkie polecenia kierowników wycieczki, ubierać się stosownie i skromnie, nie nadużywać alkoholu i unikać romansów. Po pozostawieniu bagaży w kabinie można było wziąć udział w zwiedzaniu statku, a następnego dnia rozpoczynało się pokładowe życie, zgodne z harmonogramem od porannej gimnastyki o godzinie 6.30. Później były posiłki o ściśle określonych porach, zebrania wszystkich pasażerów, wykłady, odczyty, imprezy taneczne, przedstawienia teatralne, spotkania muzyczne. Wszystkie te aktywności odbywały się regularnie, w zaplanowanym porządku i pod nadzorem organizatorów oraz agentów Gestapo i SD udających urlopowiczów. Statkowa drukarnia drukowała nie tylko programy zajęć i menu, ale także broszury propagandowe i gazetki NSDAP. Natomiast pokładowy radiowęzeł

był wykorzystywany do odtwarzania muzyki, ale także do emitowania komunikatów porządkowych i audycji o charakterze ideologicznym⁴⁷.

W nietypowy, jak na statek wycieczkowy, rejs wyruszył „Wilhelm Gustloff” z Hamburga 22 maja 1939 r. Tym razem jednak płynął w konwoju, w którego skład weszły także inne statki należące do floty KdF: „Robert Ley”, „Stuttgart”, „St. Louis”, „Oceana”, „Sierra Cordoba” i „Der Deutsche”. Jednostki skierowały się do hiszpańskiego portu Vigo, gdzie dotarły 24 maja. Nie miały tam jednak przyjąć na pokłady wczasowiczów, gdyż w tej podróży pełniły funkcje transportowców wojska, a ich zadaniem było przewiezienie do Niemiec, walczącego w hiszpańskiej wojnie domowej, Legionu Condor. 25 maja w południe rozpoczęło się zaokrętowanie oddziałów. Na „Wilhelma Gustloff”, który wcześniej wylądował zaopatrzenie medyczne przywiezione dla hiszpańskich organizacji pomocowych, weszła część pilotów i obsługi naziemnej z 88. Dywizjonu Artylerii Przeciwlotniczej, razem 1405 osób. Następnego dnia konwój wyruszył w drogę powrotną do Hamburga, gdzie statki weszły 29 maja⁴⁸ (IL. 1, 2).

Następny szczególnie rejs motorowca rozpoczął się 18 lipca 1939 r., kiedy to wypłynął z Hamburga i obrał kurs na Sztokholm. Na jego pokładzie znajdowało się 1400 pasażerów, którymi byli sportowcy, przydzielony im personel pomocniczy i osoby towarzyszące, udający się do stolicy Szwecji na pierwszy Międzynarodowy Turniej Gimnastyczny – Lingiadę. „Wilhelm Gustloff” rzucił kotwicę przed sztokholmskim portem, a uczestnicy wydarzenia byli dowożeni na ląd jego łodziami motorowymi. Przez cały czas trwania imprezy niemieccy gimnastycy i pozostali członkowie reprezentacji kwaterowali na statku i na jego pokładzie spożywali posiłki. Zatem można uznać, że pełnił on wówczas rolę jednostki mieszkalnej. Po zakończeniu Lingiady „Wilhelm Gustloff” wyruszył w drogę powrotną do Hamburga, gdzie wpłynął 6 sierpnia 1939 r.⁴⁹

⁴⁷ J. Boyd, *Wakacje w Trzeciej Rzeszy. Narodziny faszyzmu oczami zwykłych ludzi*, Warszawa 2019, s. 286–287; R. Grunberger, *Historia społeczna...*, s. 241, R.J. Evans, *Trzecia Rzesza...*, s. 440, 442–443.

⁴⁸ H. Schön, *Tragedia Gustloff...*, s. 75–76; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 134, 136; S.M. Pavelec, *Luftwaffe 1933–1945. Najważniejsze fakty i liczby dotyczące sił powietrznych Göringa*, Poznań 2012, s. 14; V. Hartmann, H. Nöldeke, *Verwundetentransport über See. Deutsche Lazarett- und Verwundetentransportschiffe im Zweiten Weltkrieg*, Bochum 2010, s. 66; C.C. Jurado, L.M. Franco, *Obrona przeciwlotnicza III Rzeszy*, Warszawa 2016, s. 21; T. Nowakowski, M. Skotnicki, *Legion Condor. Hiszpańska wojna Hitlera*, Warszawa 2011, s. 49, 51. V. Hartmann i H. Nöldeke podają, że wracając z Vigo, Wilhelm Gustloff zawiął do Hamburga 30 maja 1939 r. Jednak zarówno A. Kludas, jak i H. Schön wskazują, że wydarzyło się to 29 maja, i ta data, jako bardziej prawdopodobna, została podana w niniejszym tekście; V. Hartmann, H. Nöldeke, *Verwundetentransport...*, s. 66; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 136; H. Schön, *Tragedia Gustloff...*, s. 76.

⁴⁹ H. Schön, *Tragedia Gustloff...*, s. 77–78; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 136. A. Kludas podaje, że niemieckich uczestników Lingiady zaokrętował również parowiec Stuttgart, który po zaciemowaniu przed portem w Sztokholmie, tak jak „Wilhelm





Obie wyżej wspomniane podróże miały charakter propagandowy, były też, szczególnie przewiezienie Legionu Condor, według wszelkiego prawdopodobieństwa sprawdzianem możliwości statku przed przystosowaniem go do zadań, jakie będzie miał pełnić podczas nadchodzącej wojny.

22 sierpnia 1939 r. „Wilhelm Gustloff” wypłynął z Hamburga w swój ostatni wycieczkowy rejs. Jego celem były norweskie fiordy, a statkiem dowodził wówczas kapitan Heinrich Bertram. W nocy z 24 na 25 sierpnia został on powiadomiony o odebraniu zaszyfrowanego radiotelegramu, w którym znajdowało się polecenie otwarcia znajdującej się w sejfie, w jego kabini, zalakowanej koperty oznaczonej symbolem „QWA7”. Zawierała ona „Specjalne instrukcje dla niemieckich statków handlowych na wypadek wojny”. Po zapoznaniu się z nimi kapitan wydał rozkaz powrotu do Hamburga, gdzie motorowiec dotarł 26 sierpnia po południu. Po zejściu pasażerów na brzeg, zakończył się okres służby „Wilhelma Gustloff’a” dla KdF, a rozpoczął nowy, wojenny etap jego historii⁵⁰.

Do 26 sierpnia 1939 r. statek odbył 50 rejsów jako wycieczkowiec KdF, podczas tych podróży przewiózł ponad 70 tys. pasażerów. Chociaż w marcu

Gustloff”, pełnił funkcję statku mieszkalnego; A. Kludas, *Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt...*, s. 136

⁵⁰ H. Schön, *Tragedia Gustloff’a...*, s. 78–80; E. Petruskevich, *The M.S. Wilhelm Gustloff. World War II to Sinking. September 1st, 1939 – January 30th, 1945*, Hampton 2018, s. 8; *idem, Hitlers Traumschiffe...*, s. 51.

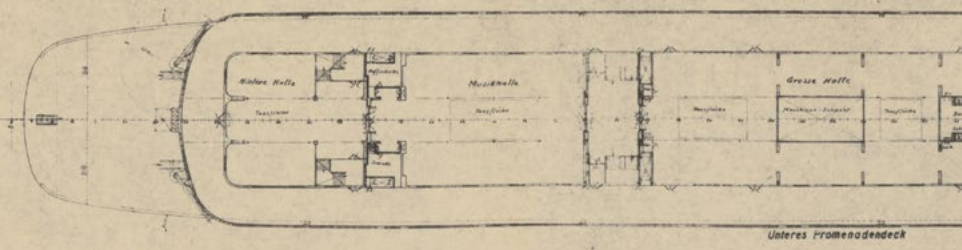
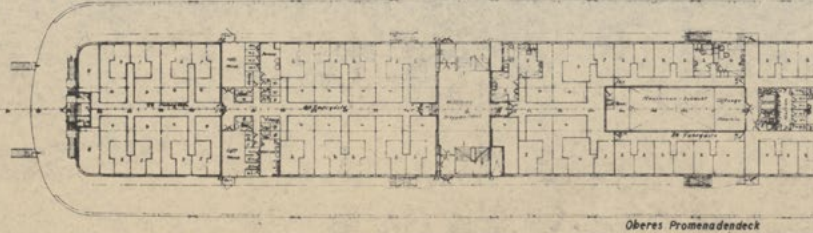
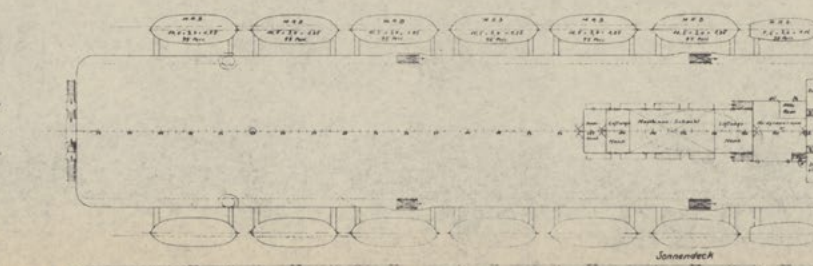
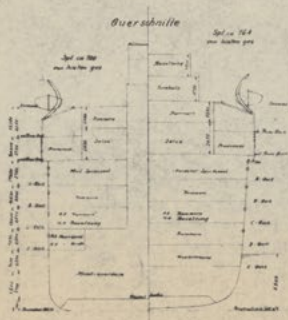
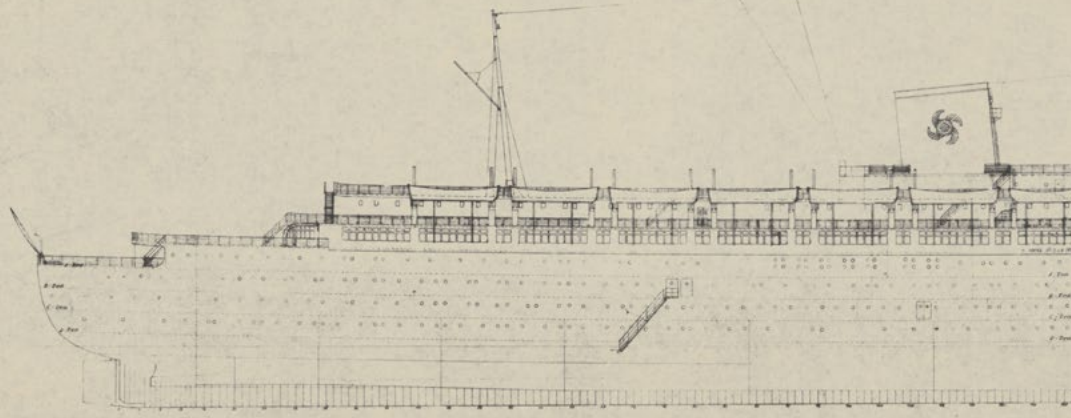
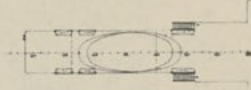
IL. 1

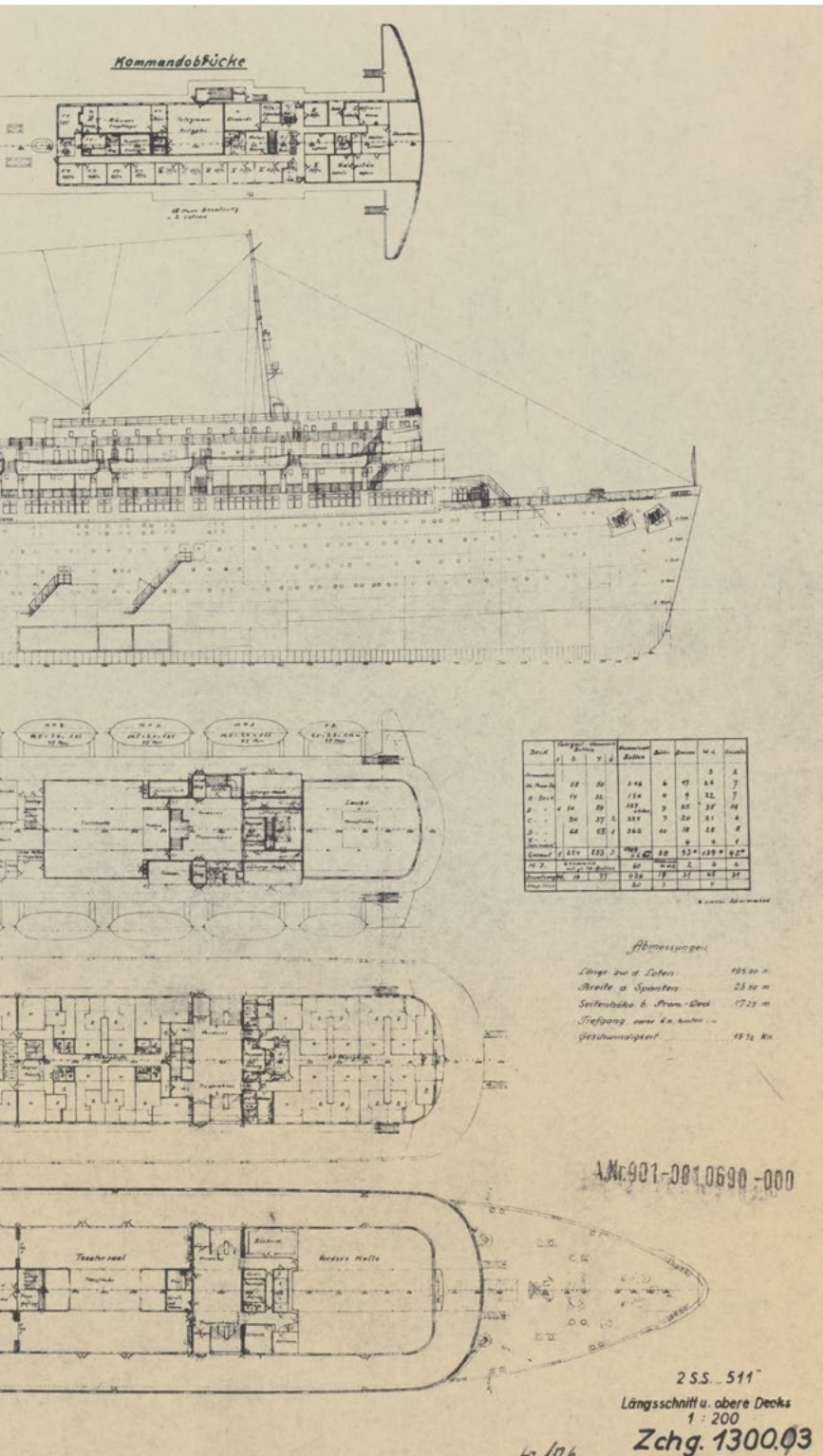
Powitanie lotników Legionu Condor w hamburskim porcie. Meldunek od dowódcy jednostki, generała majora Wolframa von Richthofena, odbiera głównodowodzący Luftwaffe feldmarszałek Hermann Göring. W tle widoczny motorowiec „Wilhelm Gustloff”, 31 V 1939 r. (Narodowe Archiwum Cyfrowe)

IL. 2

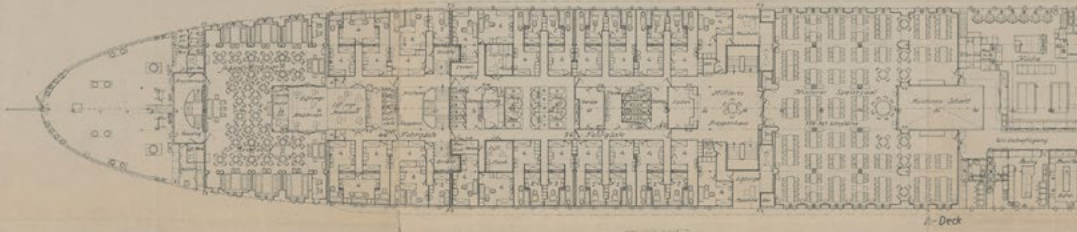
Powitanie lotników Legionu Condor w hamburskim porcie. Na pierwszym planie głównodowodzący Luftwaffe feldmarszałek Hermann Göring. W tle widoczny motorowiec „Wilhelm Gustloff”, 31 V 1939 r. (Narodowe Archiwum Cyfrowe)



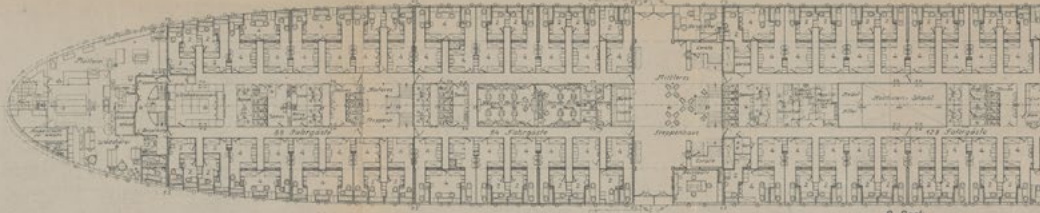




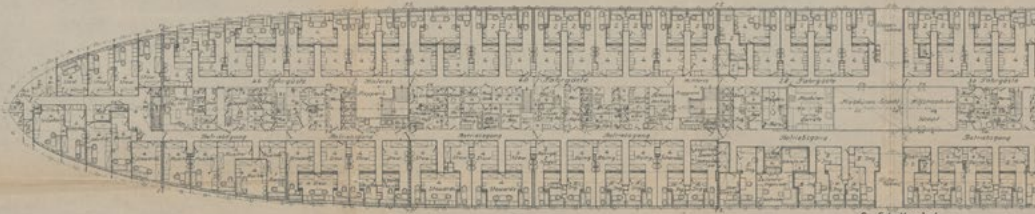
IL. 3
 Plan generalny motorowca „Wilhelm Gustloff“ w skali 1:200, wykonany w hamburskiej stoczni Blohm & Voss, przedstawiający widok statku od prawej burty oraz rzuty pokładów górnych, ok. 1937 r. (Deutsches Schifffahrtsmuseum Leibniz-Institut für Maritime Geschichte Bremerhaven)



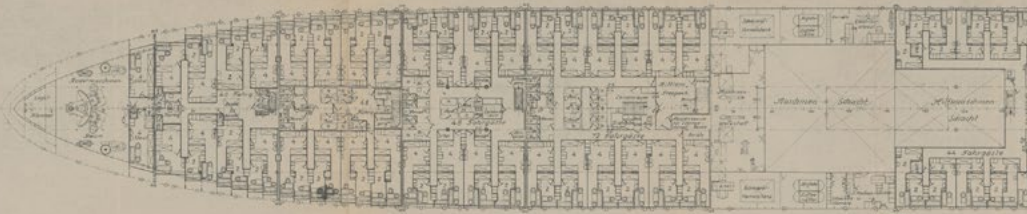
A-Deck



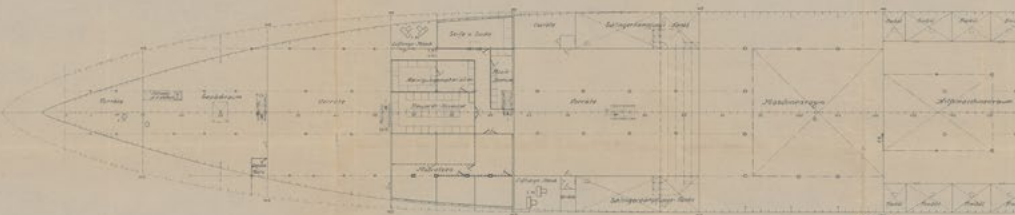
B-Deck



C - Schiffendeck



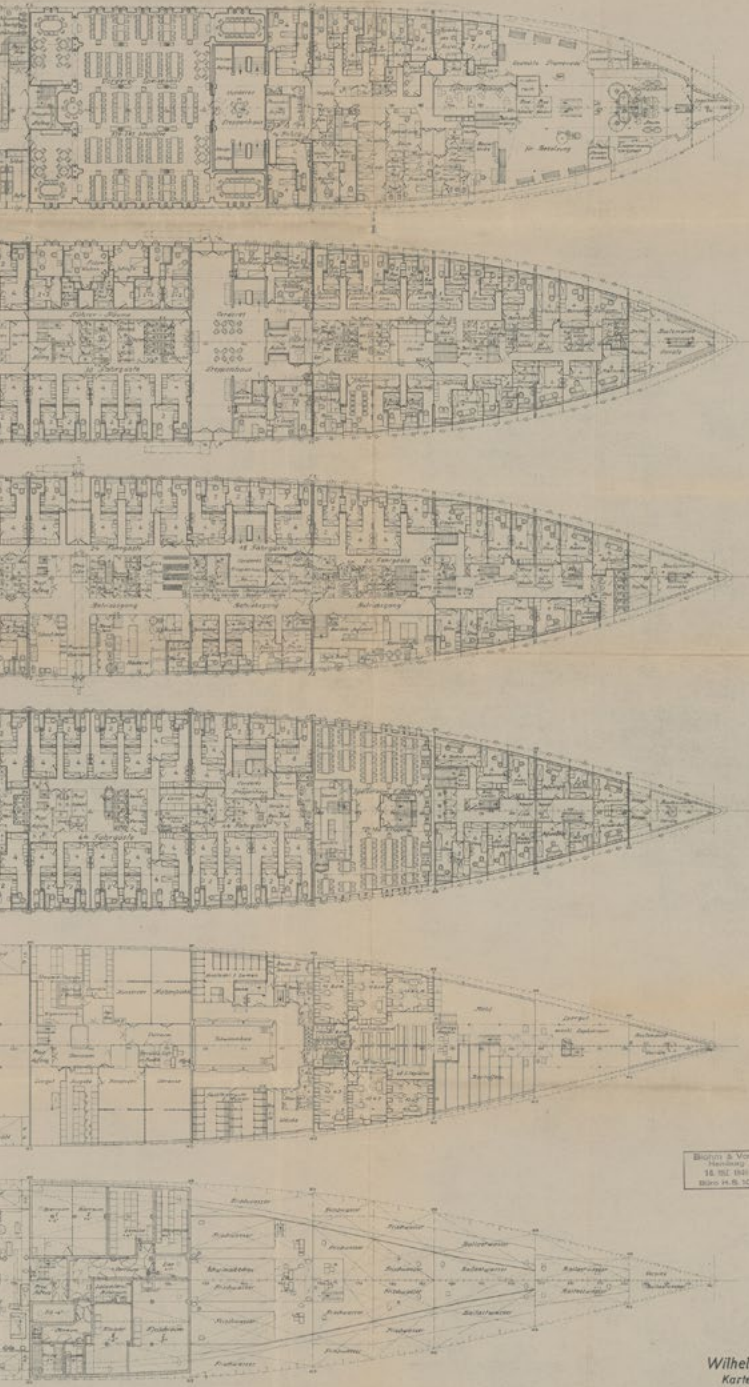
D-Deck



E-Deck



Doppelboden



IL. 4

Plan generalny motorowca „Wilhelm Gustloff” w skali 1 : 200, wykonany w hamburskiej stoczni Blohm & Voss, przedstawiający rzuty pokładów od „A” do „E” oraz „podwójnego dna”, 8 IV 1938 r. (Deutsches Schifffahrtsmuseum Leibniz-Institut für Maritime Geschichte Bremerhaven)

Wilhelm Gustloff
Kartenskizze
1:200

1939 r. tytuł statku flagowego KdF odebrał mu elektromotorowiec „Robert Ley”, to jednak do wybuchu wojny pozostał symbolem, pierwszą jednostką zbudowaną dla DAF według założeń nazistowskich idei „wspólnoty narodowej”, równości „towarzyszy pracy” i zasady wodzostwa. „Wilhelm Gustloff” stał się narzędziem narodowosocjalistycznej inżynierii społecznej, za jego pomocą reżim tworzył „nowych Niemców”, zdobywał zwolenników i kształtował swój wizerunek zagranicą. Pobyt na pokładzie tego statku miał onieśmielać i pokazywać siłę oraz doskonałą organizację III Rzeszy, był nagrodą i przygodą. Zapewniał jednak nie tylko niezapomniane wrażenia, ale także oddziaływał na psychikę, co trafnie skomentował brytyjski adwokat Archibald Crawford, który był pasażerem „Wilhelma Gustloffa” podczas jednej z jego podróży do Portugalii i na Maderę. Stwierdził on między innymi: „Bardziej przypominaliśmy wielką szkołę z internatem niż grupę dorosłych. [...] Polecenia wydawano hurtowo, ale zawsze były przyjmowane ochoczo i niezwłocznie wypełniane, co mnie dziwiło”. Wypowiedź ta może wskazywać na to, że nazistowski projekt pod nazwą „Wilhelm Gustloff” działał i to nie tylko na Niemców⁵¹.

⁵¹ J. Boyd, *Wakacje w Trzeciej Rzeszy...*, s. 286; H. Schön, *Hitlers Traumschiffe...*, s. 44, 51; A. Kludas, *Die Geschichte der Hapag-Schiffe*, Bd. 4: 1933–1970, Bremen 2009, s.40.

Bibliografia

Źródła archiwalne

- Deutsches Schifffahrtsmuseum Leibniz-Institut für Maritime Geschichte Bremerhaven
- Wilhelm Gustloff: Decks, sygn. VII 3 VIII 109, Wilhelm Gustloff/Kartenhausbild, Generalplan 1 : 200, Blohm & Voss, Hamburg – Kuhwerder, 8 IV 1938.
- Wilhelm Gustloff: A-, B-, C-Deck, sygn. VII 3 VIII 110, Wilhelm Gustloff/A. Deck (Brückendeck) – C. Deck (II Deck), Generalplan 1 : 100, Blohm & Voss, Hamburg – Kuhwerder, 30 X 1940.
- Wilhelm Gustloff: Längsschnitt u. obere Decks, sygn. VIII 1 II 076, 2 S.S. „511”, Generalplan 1 : 200, Blohm & Voss, Hamburg, ca. 1937.
- Wilhelm Gustloff: Untere Decks, sygn. VIII 1 II 077, 2 S.S. „511”, Generalplan 1 : 200, Blohm & Voss, Hamburg, ca. 1937.
- Wilhelm Gustloff: Unteres Promenadendeck, sygn. VIII 3 IX 029, Wilhelm Gustloff/Kartenhausbild, Generalplan 1 : 200, 7 IV 1938.

Opracowania

- Boyd J., *Wakacje w Trzeciej Rzeszy. Narodziny faszystu oczami zwykłych ludzi*, Warszawa 2019.
- Bullock A., *Hitler. Studium tyranii*, Warszawa 1997.
- Dinklage L., Witthöft H.J., *Die Deutsche Handelsflotte 1939–1945*, Bd. 1: *Handelsschiffe, Blockadebrecher, Hilfskriegsschiffe*, Hamburg 2001.
- Evans R.J., *Nadejście Trzeciej Rzeszy*, Oświęcim 2017.
- Evans R.J., *Trzecia Rzesza u władzy*, Oświęcim 2017.
- Gröner E., Jung D., *Die Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939–1945 und ihr Verbleib*, Bonn 2001.
- Grunberger R., *Historia spoleczna Trzeciej Rzeszy*, Warszawa 1994.
- Halbrook S.P., *Szwajcaria i naziści. Jak alpejska republika przetrwała w cieniu III Rzeszy*, Poznań–Wrocław 2015.
- Hartmann V., Nöldeke H., *Verwundetentransport über See. Deutsche Lazarett- und Verwundetentransportschiffe im Zweiten Weltkrieg*, Bochum 2010.

- Jurado C.C., Franco L.M., *Obrona przeciwlotnicza III Rzeszy*, Warszawa 2016.
- Kludas A., *Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt*, Bd. 5: *Eine Ära geht zu Ende 1930 bis 1990*, Hamburg 1990.
- Kludas A., *Die Geschichte der Hapag-Schiffe*, Bd. 3: *1914–1932*, Brema 2008.
- Kludas A., *Die Geschichte der Hapag-Schiffe*, Bd. 4: *1933–1970*, Brema 2009.
- Kludas A., *Die Geschichte der Hapag-Schiffe*, Bd. 5: *Seebäderschiffe, Seeschlepper, Hilfsschiffe*, Brema 2010.
- Kludas A., *Die Schiffe der Hamburg-Süd 1871–1951*, Oldenburg, Hamburg 1976.
- Longerich P., *Hitler. Biografia*, Warszawa 2017.
- Ludwig E., *David und Goliath. Geschichte eines politischen Mordes*, Zürich 1945.
- Maciejewski M., *Ruch i ideologia narodowych socjalistów w Republice Weimarskiej. O źródłach i początkach nazizmu 1919–1924*, Warszawa–Wrocław 1985.
- McDonough F., *Czas Hitlera*, t. 1: *Triumpf 1933–1939*, Poznań 2022.
- Nowakowski T., Skotnicki M., *Legion Condor. Hiszpańska wojna Hitlera*, Warszawa 2011.
- Nussbaum U., *Brücke über die Ostsee. Der Seedienst Ostpreußen 1920–1944*, Hamburg 1999.
- Pavelec S. M., *Luftwaffe 1933–1945. Najważniejsze fakty i liczby dotyczące sił powietrznych Göringa*, Poznań 2012.
- Petruskevich E., *The M.S. Wilhelm Gustloff. World War II to Sinking. September 1st, 1939 – January 30th, 1945*, Hampton 2018.
- Schmidt R., Kludas A., *Die deutschen Lazarettsschiffe im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 1978.
- Schön H., *Die Tragödie der Flüchtlingsschiffe. Gesunken in der Ostsee 1944/45*, Stuttgart 2004.
- Schön H., *Hitlers Traumschiffe. Die „Kraft durch Freude“ – Flotte 1934–1939*, Kilonia 2010.
- Schön H., *Ostsee'45. Menschen, Schiffe, Schicksale*, Stuttgart 1998.
- Schön H., *Tragedia Gustloffa. Relacja osoby ocalałej z największej katastrofy morskiej w drugiej wojnie światowej*, Zakrzewo 2006.
- Selzner C., *Die Deutsche Arbeitsfront. Idee und Gestalt*, Berlin 1935.
- Simms B., *Hitler*, Poznań 2023.
- Witthöft H.J., *Norddeutscher Lloyd*, Herford 1973.

Prasa

- Jarosz J., *Statki pasażersko-towarowe typu Monte Sarmiento*, cz. 1, „Morze Statki i Okręty” 2012, nr 9–10.
- Jarosz J., *Statki pasażersko-towarowe typu Monte Sarmiento*, cz. 2, „Morze Statki i Okręty” 2021, nr 11–12.
- Weiß H., *Ideologie der Freizeit im Dritten Reich. Die NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“*, „Archiv für Sozialgeschichte” 1993, nr 33.