

Robert Domżał

Muzeum Stutthof w Sztutowie

ORCID: 0009-0003-7987-6223

Nieznane wątki morskich ewakuacji więźniów KL Stutthof na tle operacji „Hannibal” w 1945 r. u wybrzeży Mierzei Wiślanej

Unknown stories of sea evacuations of prisoners from KL Stutthof against the backdrop of Operation Hannibal in 1945 off the coast of the Vistula Spit

DOI: 10.61027/2025/7/358377

VARIA

STUTTHOF
WRAKI
EWAKUACJE WIĘŹNIÓW
OPERACJA „HANNIBAL”

STUTTHOF
WRECKS
PRISONER EVACUATIONS
OPERATION HANNIBAL

Abstrakt

Trwające pod koniec II wojny światowej ewakuacje więźniów obozów koncentracyjnych drogą lądową, znane jako „marsze śmierci”, miały na celu pozbycie się przez Niemców świadków ich zbrodni. Autor zwraca w tekście uwagę na nieznane aspekty dramatycznej morskiej ewakuacji więźniów KL Stutthof, którzy zostali przetransportowani barkami w maju 1945 r. w rejon Zatoki Lubeckiej oraz do duńskiego portu Klintholm na wyspie Møn. Analizie poddano poszczególne jednostki pływające przewożące więźniów lagru oraz uzupełniono fakty na temat przebiegu rejsów. W opracowaniu podjęto także próbę analizy nieznanych dotąd wydarzeń z ostatnich miesięcy wojny na Mierzei Wiślanej, w tym zbadano funkcję oraz zidentyfikowano pozostałości dobrze zachowanych niemieckich barek i statków leżących obecnie w płytkich wodach morskich na wysokości Krynicy Morskiej. Najprawdopodobniej w ostatnich miesiącach wojny wykorzystywano je w ramach operacji „Hannibal”. Spoczywające na dnie morza wraki nie zostały dotąd badane przez archeologów i nie doczekały się identyfikacji.

Abstract

The evacuations of concentration camp prisoners by land at the end of the Second World War, known as ‘death marches’, were meant to rid the Germans of witnesses to their crimes. The author draws attention to unknown facets of the dramatic maritime evacuation of prisoners from KL Stutthof. They were transported by barges in May 1945 to the area of Lübeck Bay and to the Danish port of Klintholm on the island of Møn. The individual vessels transporting the camp prisoners were analysed, and the facts about the course of the voyages were supplemented. The study also sets to analyse the previously unknown events from the last months of the war on the Vistula Spit. The author examines the purpose and identifies the remains of well-preserved German barges and ships currently lying in shallow sea waters off Krynica Morska. Most likely, they were used in the last months of the war in Operation Hannibal. The wrecks lying at the bottom of the sea have not yet been examined by archaeologists and have not been identified.

WSTĘP

Tematyka morskich ewakuacji więźniów z obozu macierzystego KL Stutthof 25–29 kwietnia 1945 r. i jego gdyńskiej filii 25 marca 1945 r. była poruszana w polskiej literaturze¹. Szczególne miejsce poświęcono Polakom, którzy przeżyli dramatyczną morską podróż i barką „Breslau” dostali się do duńskiego portu Klintholm na wyspie Møn². Powyższym zagadnieniom oraz wydarzeniom, które rozegrały się 3 maja 1945 r. w Zatoce Lubeckiej, poświęcili sporo miejsca także w ostatnich latach historycy z Niemiec i Danii³. Autor opracowania porusza nieznane dotąd aspekty morskich ewakuacji z KL Stutthof, systematyzuje informacje na temat jednostek

¹ J. Sauk, *Barki śmierci, ewakuacja więźniów Stutthofu drogą morską 25 kwiecień–11 maj 1945 r.*, „Komunikaty Muzeum Stutthof” 1969, nr 1; M. Gliński, *Organizacja obozu koncentracyjnego Stutthof (1 września 1939 – 9 maja 1945)*, „Zeszyty Muzeum Stutthof” 1979, nr 3, s. 201–204; *Stutthof – hitlerowski obóz koncentracyjny*, red. D. Steyer, Warszawa 1988, s. 305–316; E. Grot, *Ewakuacja morska podobozu gdyńskiego 25 marca 1945 roku [w:] Stutthof – hitlerowski obóz koncentracyjny*, red. D. Steyer, Warszawa 1988; E. Grot, *Rejs śmierci. Ewakuacja morska więźniów KL Stutthof w 1945 r.*, Gdańsk 1993.

² E.M. Grot, *Ewakuacja morska więźniów KL Stutthof przez Rugię do Danii*, Sztutowo 2015. Polacy stanowili największą grupę narodowościową, która znalazła się na barce „Breslau”.

³ W. Lange, *Cap Arcona Dokumentation*, Eutin 2014; *Stutthof Maritime Evacuations Project*, red. T. Straede, Odense 2021.



pływających przewożących więźniów lagru oraz uzupełnia fakty na temat przebiegu ich rejsów. W artykule omówiono także niedawno rozpoznane wraki barek i innych jednostek pływających, które w ostatnich miesiącach wojny wykorzystywano w ramach operacji „Hannibal” u wybrzeży Mierzei Wiślanej. Wraki spoczywające na dnie morza na wysokości Krynicy Morskiej nie zostały dotąd zbadane przez archeologów i nie doczekały się identyfikacji.

MORSKIE ASPEKTY EWAKUACJI WIĘŹNIÓW KL STUTTHOF

KL Stutthof założono 2 września 1939 r. i był on pierwszym niemieckim obozem koncentracyjnym, najdłużej działającym na obecnych ziemiach polskich⁴. Początkowo był przeznaczony dla polskich więźniów politycznych z Pomorza Gdańskiego, a od kwietnia 1940 r. działał jako samodzielna jednostka systemu więziennego III Rzeszy. Na przełomie 1941 i 1942 r. był obozem pracy wychowawczej⁵. W lutym 1942 r. został przekształcony w obóz koncentracyjny, którego przekwalifikowanie zatwierdził Reichsführer-SS Heinrich Himmler po inspekcji z 23 listopada 1941 r.⁶ Od połowy 1944 r. stał się miejscem zagłady oraz punktem docelowym transportu dla żydowskich więźniów z innych obozów na terenie obecnej Litwy, Łotwy, Estonii oraz Węgier⁷.

Jednym z ostatnich rozdziałów końca hegemonii III Rzeszy były masowe ewakuacje niemieckich obozów koncentracyjnych nasilające się w kwietniu i maju 1945 r. Pozbycie się więźniów stało się istotne w obliczu rysującej się już od jesieni 1944 r. klęski Niemiec i ofensywy Armii Czerwonej w styczniu 1945 r. Równocześnie dwa miliony niemieckich cywilów oraz wojsko chciało opuścić obszar Prus Wschodnich i przez Prusy Zachodnie przedostać się do Europy Zachodniej. Chaosowi i bezładnej ewakuacji miał zapobiec plan o kryptonimie „Eva”, opracowany w sztabie gauleitera Alberta Forstera przez administrację Okręgu Rzeszy Gdańsk-Prusy Zachodnie. Został on zatwierdzony 4 września 1944 r. i zakładał, oprócz konieczności wywiezienia ludności cywilnej na zachód, transport jeńców wojennych, osób osadzonych w obozach koncentracyjnych, robotników przymusowych oraz majątku ruchomego. Ewakuacja KL Stutthof w dokumencie została

⁴ M. Orski, *Zbrodnie hitlerowskie w obozie koncentracyjnym Stutthof. Liczba ofiar w świetle źródeł i badań. Próba bilansu*, „Acta Cassubiana” 2001, nr 3, s. 11–26.

⁵ M. Gliński, *Stutthof obozem pracy wychowawczej (od 1.10.1941 do 7.01.1942)*, „Zeszyty Muzeum Stutthof” 1977, nr 2, s. 203–238.

⁶ M. Owsiniński, *Dwie godziny w listopadzie... Wizyta Heinricha Himmlera w obozie Stutthof 23 listopada 1941 roku. Geneza, przebieg, konsekwencje*, Sztutowo 2020, s. 15–11, 102.

⁷ Por. *Kto przez ogień. Żydowskie świadectwa ze Stutthofu*, wybór, oprac. i tłum. A.R. Michalak, Sztutowo 2022, s. 34–35, 65–67 i in.; por. A. Barnicka, *Światopogląd w działaniu. Heinrich Himmler i jego wizja rasowego imperium III Rzeszy*, Gdańsk 2023, s. 379–398, 528 i in.

potraktowana ogólnikowo i pozostawiona do szczegółowych rozwiązań dla komendantury obozu⁸. Planu „Eva” nie udało się skutecznie wdrożyć, ponieważ błędnie założono, że Armia Czerwona będzie poruszała się wolniej ze względu na Wisłę i podmokły obszar Żuław. Ponadto gauleiter Prus Wschodnich i komisarz Obrony Rzeszy Erich Koch nie widział potrzeby podjęcia działań ewakuacyjnych ludności podlegającej jego okręgowi⁹. Ewakuację KL Stutthof rozpoczęto na podstawie rozkazu operacyjnego nr 3 (Einsatzbefehl nr 3) z 25 stycznia 1945 r. wydanego przez komendanta SS-Sturmabführera Paula Wernera Hoppego¹⁰. Podczas marszu śmierci z 33 tys. więźniów, którzy opuścili obóz centralny drogą lądową (11 tys.) i podobozy (21 tys.), życie straciło ok. 17 tys. osób¹¹. Faza morska zaś zakończyła się na wodach Zatoki Lubeckiej umieszczeniem więźniów na trzech zacumowanych tam statkach. Szef okręgu NSDAP Hamburga gauleiter Karl Kauffmann odpowiadał za utworzenie na nich „pływających obozów koncentracyjnych”, które w razie potrzeby można było zatopić. Za ewakuację i wykorzystanie jednostek pływających miał być odpowiedzialny SS-Gruppenführer i generał policji Georg-Hennig Graf von Bassewitz-Behr¹². Statek pasażerski „Cap Arcona”, nazywany też „nazi-stowskim Titanikiem”, unieruchomiony z powodu usterek technicznych i niezdolny do żeglugi, przyjął pierwszych więźniów z obozu Neuengamme 26 kwietnia 1945 r. Z brzegu przewożono ich inną, mniejszą jednostką o nazwie „Athen”¹³. Kolejnym kotwiczącym w pobliżu statkiem był zbudowany w 1923 r. oceaniczny liniowiec pasażerski „Deutschland”. Frachtowiec o nazwie „Thielbek” został przyholowany do zatoki 1 maja 1945 r.

⁸ Archiwum Państwowe w Gdańsku, Gauleitung NSDAP, 266/I, 266/II; por. J. Grabowska, *Marsz śmierci. Ewakuacja piesza więźniów KL Stutthof i jego podobozów 25 stycznia–3 maja 1945*, Sztutowo 2023, s. 32–38 i in.; E.M. Grot, *Jeśli ludzie zamilkną, głowy wołać będą. Marsz Śmierci więźniów KL Stutthof w upamiętnieniach na Ziemi kaszubskiej*, Gdynia 2003.

⁹ H. Schön, *Die letzten Kriegstage Ostseehafen*, Stuttgart 1995, s. 24. Gauleiter E. Koch ze swoim sztabem zbiegł 23.04.1945 na pokładzie lodołamacza Ostpreussen z Pillau do Kopenhagi, por. https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ostseeflucht/ausgabe.php?active_ostsee=fahrten&where_value=684 [dostęp: 11 VII 2025]; szczegółowo o tej ucieczce: <https://ahnen-navi.de/viewtopic.php?t=5719> [dostęp: 11 VII 2025].

¹⁰ AMS, Konzentrationslager Stutthof, I-IB-5, Rozkaz specjalny nr 3 z 25.01.1945. Por. M. Gliński, *Ewakuacja i wyzwolenie obozu Stutthof (25 stycznia – 9 maja 1945)*, s. 182–184.

¹¹ J. Grabowska, *Marsz śmierci. Ewakuacja piesza więźniów KL Stutthof i jego podobozów 25 stycznia–3 maja 1945*, Gdańsk 1992; M. Orski, *Ostatnie dni obozu koncentracyjnego Stutthof. Styczeń–maj 1945*, Gdańsk 1995; por. D. Blatman, *Die Todesmarsche 1944/45. Das Letzte Kapitel des Nationalistischen Massenmords*, Reinbek 2011.

¹² G. Schwarberg, *Angriffsziel Cap Arcona. Die Chronik eines furchtbaren Versehens*, Hamburg 1983, s. 38–41; R. Goguel, *Cap Arcona. Report über den Untergang der Häftlingsflotte in der Lübecker Bucht am 3. Maj 1945*, Frankfurt am Main 1982, s. 31; por. <https://www.graffes.com/forums/showthread.php?69079- tragic-but-interesting-bit-of-history-I-had-never-heard-of-till-now> [dostęp: 1 VII 2025].

¹³ R. Goguel, *Cap Arcona...*, s. 23.



Konwój barek z osadzonymi w KL Stutthof, z których tylko dwie dotarły bezpośrednio do Zatoki Lubeckiej, wyruszył w dwóch turach z Nickelswalde (Mikoszewo)¹⁴ w stronę Helu, stamtąd do Sassnitz na Rugii i dalej przez Warnemünde. Pierwsza ewakuowana grupa liczyła 3 tys. osób, które wyruszyły z obozu 25 kwietnia, a po dotarciu następnego dnia na przystań w Nickelswalde zostały rozlokowane na czterech jednostkach. Trzy z nich to barki rzeczne o nazwach „Wolfgang”, „Vaterland” i „Klaus”. Czwartą była jednostka desantowa Marinefährrahm F862 przeznaczona do przewozu i wyładunku wojska i amunicji w strefie przybrzeżnych działań morskich. Należała do 11. Flotylli Desantowej „Kriegsmarine”, miała samodzielny napęd o mocy 375 KM i przy rozmiarze 50 m długości, 6,5 m szerokości mogła zabrać 140 t ładunku. W jej ładowniach znalazło się ok. 500 więźniów, wśród nich ok. 300 żydowskich kobiet. Z powodu umieszczenia na promie chorych na tyfus jednostkę oznakowano żółtą flagą kwarantannową¹⁵. Trzy wymienione wyżej barki rzeczne oraz prom desantowy z pierwszą ewakuowaną grupą dotarły do portu w Helu wczesnym rankiem 27 kwietnia. Po krótkiej przerwie wraz z ciągnącymi je holownikami wyruszyły w dalszą podróż morską do Niemiec. Barkę „Wolfgang” ciągnął holownik „Adler”, „Vaterland” – holownik „Bussard”, a „Klaus” – jednostka o nazwie „Danzig”.

Druga grupa ok. 700 więźniów, w tym wielu narodowości żydowskiej, opuściła KL Stutthof wieczorem 27 kwietnia i pieszo pokonała dystans 14 km w drodze do Nickelswalde. Wcześniej rano 29 kwietnia umieszczono ich na barce o nazwie „Ruth”, która popłynęła na Hel. W obu fazach ewakuacji na jednostki załadowano w przybliżeniu 3,7 tys. osób.

Barki rzeczne o stalowych kadłubach, takie jak „Wolfgang”, miały 55 m długości przy 8 m szerokości, a ich wnętrza było podzielone na osiem oddzielnych ładowni o wysokości ok. 3 m¹⁶. Nie były przystosowane do przewozu ludzi i na co dzień używano ich do rzeczno i kanałowego transportu towarów masowych, takich jak: piach, kamienie, węgiel itd. Wśród ok. tysiąca więźniów płynących barką „Wolfgang” na zachód z Helu byli m.in. Skandynawowie z Danii, Finlandii i Norwegii. Wśród tych ostatnich było 223 policjantów przetrzymywanych w KL Stutthof od grudnia 1943 r.¹⁷

Na barce „Vaterland” uwięziono osoby głównie pochodzenia żydowskiego oraz Polaków i Rosjan. Ostatnia barka „Klaus” była nieco mniejsza od dwóch wcześniej wspomnianych barek i mogła zabrać ok. 600 więźniów. 2 maja konwój z barkami „Wolfgang” i „Vaterland” dotarł do portu w niewielkiej miejscowości Neustadt in Holstein położonej w zachodniej części

¹⁴ Autor podaje nazwy miejscowe właściwe dla omawianego okresu historycznego, w nawiasach są podane nazwy w obecnym brzmieniu, gdy użyto ich po raz pierwszy.

¹⁵ *Stutthof Maritime Evacuations Project...*, s. 43, 59–60.

¹⁶ E. Grot, *Rejs śmierci...*, s. 87 i in.

¹⁷ Por. O.R. Walle, *Norweska policja za drutami kolczastymi*, Sztutowo 2015.



Zatoki Lubeckiej. Jednostki zacumowano po obu burtach statku „Thielbeck”. Zarówno ten ostatni, jak i stojąca opodal „Cap Arcona” były już przepełnione i nie mogły przyjąć więźniów KL Stutthof. Barka Wolfgang zaczęła przeciekać i została opuszczona przez załogę, a w następstwie odcumowana od statku podryfowała w stronę brzegu. Część osób, którym udało się dotrzeć do plaży, została rozstrzelana przez Niemców, resztę zaś przepędzono do budynków pobliskiego Neustadt in Holstein. Następnego dnia kazano im wrócić na statek „Athen”, który miał ich przewieźć na większą jednostkę „Cap Arcona”. Więźniowie z drugiej barki pozostawieni przez niemiecką załogę po czterech godzinach dryfowania także dotarli do brzegu¹⁸. Na plaży otworzono do nich ogień. Z dwóch barek masakrę przeżyło ok. 800 więźniów¹⁹.

Rankiem 3 maja 1945 r. czterech pilotów RAF (Royal Air Force) – Peter West, Pierre Clostermann, Martin Trevor Scott Rumbold, Don Saunders – wyruszyło z lotniska w Ahlhorn, by zgodnie z rozkazem operacyjnym nr 71 zniszczyć niemieckie jednostki znajdujące się wciąż na wodach zatoki²⁰. Na statku „Cap Arcona” przebywało wówczas ok. 4,2 tys. osób.

¹⁸ R. Goguel, *Cap Arcona...*, s. 70–71.

¹⁹ D. Drywa, *The Extermination of Jews in Stutthof Concentration Camp 1939–1945*, Sztutowo 2004, s. 292.

²⁰ G. Schwarberg, *Angriffsziel Cap Arcona...*, s. 12.

IL. 1

Archiwalne zdjęcie jednostki desantowej Marinefährrahm F 862 w tle. Na pierwszym planie ocalałe więźniarki KL Stutthof. Waabs, Zatoka Lubecka, 5 maja 1946 r. (Yad Vashem)

Po angielskim nalocie jednostka osiadła na mieliźnie, atak przeżyło ok. 450 osób. „Thielbek” podczas bombardowania 3 maja został trafiony kilkoma bombami, które spowodowały pożar. Zatonął w ciągu 15 minut. Z ok. 2,8 tys. osób uratowało się zaledwie 50²¹. Statek „Deutschland” poszedł na dno bez więźniów w ładowniach. Nie zdążono jeszcze przewieźć ich na jednostkę, na której znajdowało się w czasie katastrofy ok. 100 Niemców, w tym członków załogi i personelu medycznego. W sumie w Zatoce Lubeckiej zginęło ok. 7,3 tys. więźniów niemieckich obozów koncentracyjnych, w tym nieustalona liczba z KL Stutthof. Piloci brytyjscy w chwili bombardowania mieli nie wiedzieć o ich uwięzieniu na statkach²². Jednostka desantowa Marinefährrahm F 862 po opuszczeniu redy portu w Helu nie została wpuszczona do portów w Swinemünde (Świnoujście) oraz Neustadt in Holstein, gdzie spodziewano się ataków angielskich samolotów. Jednostka zacumowała 2 maja u wejścia do fiordu kilońskiego i została tam zaatakowana przez samoloty RAF. Na ciężko uszkodzonym i płonącym promie liczba ofiar była trudna do ustalenia. Z dryfującego okrętu udało się ok. 60 osobom przedostać na plażę w Bookniseck, w tym więźniarkom żydowskim²³.

Barka Klaus z Helu dotarła 29 kwietnia do Sassnitz i krótko po jego opuszczeniu, z 29 na 30 kwietnia, weszła na mieliznę przy wysepce Greifswalder Oie. Z ok. 600 płynących na niej osadzonych akcją ratunkową przeżyły 473 osoby. Ocalałych przewieziono barką z amunicją do małego portu rybackiego Lauterbach na wyspie Rugia, gdzie udało się uciec ok. 120 więźniom KL Stutthof. Stamtąd konwój ruszył większą 65-metrową barką „Breslau” ciągniętą przez holownik „Danzig” w kierunku Danii i 5 maja przybył do niewielkiego portu Klintholm na duńskiej wysepce Møn. W sumie uratowano tam 345 więźniów²⁴.

Barka Ruth, holowana przez lodołamacz „Pregel”, wyruszyła z Nickelswalde 29 kwietnia i po kilku godzinach dotarła na Hel, ale nie pozwolono jej przybić do brzegu. Tego samego dnia, wraz z tą samą jednostką pomocniczą i w asyście dwóch innych okrętów, ruszyła dalej w kierunku Swinemünde. Następnie 1 maja bezskutecznie próbowała dostać się do portu Sassnitz, by po trzech kolejnych dniach znaleźć schronienie w porcie we Flensburgu²⁵. Dopiero 5 maja transportowane osoby przeniesiono na statek „Rheinfels”, na którym musiały czekać kolejnych pięć dni na ratunek. Za pośrednictwem

²¹ R. Goguel, *Cap Arcona...*, s. 55–58; por. S. Nies, J. Werner, M. Schlipfes, *Erinnern an Kriegsendphasenverbrechen an der Ostseeküste*, „Gedenkstätten Rundbrief” 2024, Nr 216 (December), s. 9.

²² B. Jacobs, E. Pool, *The 100-year secret, Britain's hidden WWII massacre*, Connecticut 2004, s. 2, 80 i in.

²³ https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/landungsfahrzeuge/marinefaehrprahm/ausgabe.php?where_value=1093 [dostęp: 7 VII 2025]; por. E. Grot, *Rejs śmierci...*, s. 85; *Stutthof Maritime Evacuations...*, s. 104.

²⁴ E.M. Grot, *Ewakuacja morska więźniów KL Stutthof...*, s. 90, 158. Inne źródła podają, że do Klintholm dotarło 370 więźniów – por. *Stutthof Maritime Evacuations...*, s. 118.

²⁵ *Ibidem*, s. 123.

Szwedzkiego Czerwonego Krzyża ocalałych przetransportowano na pokład statku „Homberg”, który zabrał ich 11 maja z Flensburga do szwedzkiego Malmö²⁶. W sumie morską podróż i katastrofę w Zatoce Lubeckiej przeżyła mniej niż połowa ewakuowanych z obozu głównego KL Stutthof²⁷ (TAB. 1).

TABELA 1

Podstawowe dane jednostek pływających oraz przybliżona liczba więźniów KL Stutthof biorących udział w morskich ewakuacjach w kwietniu i maju 1945 r.

Typ i nazwa jednostki transportującej więźniów, data rozpoczęcia morskiej ewakuacji	Typ i nazwa jednostki pomocniczej	Przybliżona liczba ewakuowanych więźniów	Miejsce przybycia transportu	Przybliżona liczba ocalałych więźniów
Barka „Wolfgang” 26 IV 1945	Holownik „Adler”	1000 osób	Neustadt in Holstein	400 osób
Barka „Vaterland” 26 IV 1945	Holownik „Bussard”	1000 osób	Neustadt in Holstein	400 osób
Barka „Klaus” 26 IV 1945	Holownik „Danzig”	600 osób	Wejście na mieliznę przy wyspie Greifswalder Oie	473 osoby
Barka „Breslau” (przejęta na Rugii więźniów z barki „Klaus”), wyruszyła 3 V 1945 z portu Lauterbach na Rugii	Holownik „Danzig”	351 osób (więźniowie z barki „Klaus”)	port Klintholm na wyspie Møn w Danii	351 osób
Jednostka desantowa Marinefährrahm F 862 26 IV 1945	Napęd własny	500 osób	Bookniseck (Zatoka Eckenforde)	60 osób
Barka „Ruth”, 29 IV 1945	Lodotłamacz „Pregel”	600 osób	Flensburg	430 osób ocalało przewiezionych wraz z więźniami innych obozów statkiem „Homberg” do szwedzkiego Malmö
SUMA		3700 osób		1763 osób

Opracowanie własne.

25 marca 1945 r. rozpoczęła się ewakuacja morska więźniów KL Stutthof przebywających w podobozie Aussenarbeitslager Deutsche Werke Gotenhafen. Łącznie 618 osób załadowano na dwa statki: „Elbing” i „Zephyr”. Transport morski był obciążony dużym ryzykiem, nie tylko z powodu częstych

²⁶ *Ibidem*, s. 85–115.

²⁷ D. Drywa, *Więźniowie KL Stutthof objęci pomocą Szwedzkiego i Duńskiego Czerwonego Krzyża*, „Stutthof. Zeszyty Muzeum” 2014, nr 2 (12), s. 205 i n.; por. AMS, relacje i wspomnienia byłych więźniów, oprac. O.M. Pichholz-Barnitsch, t. 3, *Żydowscy więźniowie KL Stutthof*, s. 143–174.



nalotów radzieckiego lotnictwa, ale też ze względu na skrajnie trudne warunki bytowe w ładowniach, niewystarczającą ilość pożywienia i wody pitnej²⁸. Parowiec „Elbing” zabrał do Hamburga 250 więźniów, którzy trafili do Spaldingstrasse Schule, będącego podobozem KZ Neuengamme, a następnie do Stalag X-B w Sandbostel²⁹. Na statek „Zephyr”, który dotarł do portu w Kiel, załadowano w Gdyni 368 osób. Trafiły one do głównego obozu KZ Neuengamme, a stamtąd w kolejnych dniach były ewakuowane m.in. na jednostki „Cap Arcona” oraz „Athen”³⁰. Około połowy więźniów ewakuowanych z Gdyni zginęło 3 maja w wyniku angielskiego nalotu³¹. Statek „Elbing” był niewielkim frachtowcem handlowym, jednym z dziewięciu z serii budowanej w latach 1893–1912 w stoczni Schichaua w Elblągu i Gdańsku³². „Elbing I” powstał w Elblągu w 1893 r. i miał wyporność 466 t. Interesującą nas czwartą jednostkę z serii – „Elbing IV” – zbudowano w gdańskich zakładach Ferdinanda Schichaua w 1898 lub 1899 r. Miał wyporność 314 t.

Żołężona w 1872 r. spółka z organiczną odpowiedzialnością Elbinger Dampschiffahr Reedereri F. Schichau sprzedała parowiec firmie armatorskiej Zedler w Elblągu prawdopodobnie w 1926 r. Do tego samego armatora trafił też bliźniaczy parowiec „Elbing III”. Oba pływały z towarami masowymi pomiędzy Elblągiem a Szczecinem oraz zawijały do innych bałtyckich portów, na przykład w Szwecji³³. W trudnym do ustalenia roku jednostkę powiększono przez poprzeczne przecięcie kadłuba i jego przedłużenie, dzięki czemu w sumie osiągnięto wyporność 450 t³⁴. Według danych o stratach niemieckiej marynarki wojennej ten niewielki parowiec miał zostać zbombardowany przez radziecki samolot 31 marca 1945 r. w okolicach portu Pillau (Piława) i wskutek tego zatonał³⁵. W tym rejonie w ostatnich dniach marca dochodziło do bardzo licznych ataków prowadzonych przez radzieckie lotnictwo, niszczące infrastrukturę portową,

²⁸ E. Grot, *Ewakuacja morska podobozu gdyńskiego...*, s. 305–316; *idem*, M. Orski, *Aussenlagerbeitzlager Gotenhafen, filia obozu koncentracyjnego Stutthof w Gdyni*, „Zeszyty Muzeum Stutthof” 1990, nr 9, s. 38–40 i in.; por. M. Orski, *Filie obozu koncentracyjnego Stutthof w latach 1939–1945*, Gdańsk 2004, s. 10–21 i n.;

²⁹ J. Grabowska: *K.L. Stutthof: Ein historischer Abriss* [w:] *Stutthof. Ein Konzentrationslager vor den Toren Danzigs*, Hrsg. H. Kuhn, Bremen 1995, s. 282; stan liczbowy więźniów gdyńskiego podobozu w: AMS, I-IIIb-6, Meldunki o stanie liczbowym obozu (Starkemeldung des Lagers Stutthof am 24 Januar 1945), b.n.k.

³⁰ E. Grot, *Rejs śmierci...*, s. 40–48.

³¹ W. Lange, *Cap Arcona...*, s. 30.

³² *100 Jahre Schichau 1837–1937*, Elbing 1937, s. 51, 175.

³³ *Die Eisfahrt der Elbing III*, <https://www.aefl.de/ordld/ElbingIII/ElbingIII110304/eisfahrt.htm> [dostęp: 27 XII 2024].

³⁴ T. Lockemann, *Elbing*, Berlin 1926, s. 137.

³⁵ H. Blocksdorf, *Pillau Chronik eines Untergangs. Die Flucht aus Ostpreußen*, Hamburg–Berlin–Bonn 2000, s. 93, 130; por. też: *Verluste deutscher Handelsschiffe 1939–1945*, <https://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/verluste/ausl%2Bdtsch-4503.htm> [dostęp: 27 XII 2024].

przystanie i pomosty, ale także niemieckie jednostki wojskowe usiłujące ewakuować się drogą morską. W czasie sprzyjających warunków atmosferycznych operująca w obszarze Prus Wschodnich 1. i 2. Armia Lotnicza dziennie zatapiała kilka niemieckich statków i promów. Na przełomie marca i kwietnia pogoda była dżdżysta i mglista, a ograniczona widoczność uniemożliwiała precyzyjne naloty. W zapiskach obu armii mglisty dzień zatopienia statku „Elbing IV” nie obfitował w wiele wydarzeń i była to jedyna jednostka posłana tego dnia na dno w okolicy Pillau. Być może stało się to podczas lotu zwiadowczego³⁶.



IL. 2

Archiwalne zdjęcie statku „Elbing IV” (Bildarchiv Ostpreußen)

„Zephyr” (wcześniejsze nazwy: „Levensau” i „Deva”) to statek towarowy o napędzie parowym zbudowany dla Norddeutsche Frachtdampfschiffahrts AG z Flensburga. Ukończono go 11 maja 1907 r. w niemieckiej stoczni Tönning, Eiderwerft AG (ryc. 6). Ta średniej wielkości jednostka o długości 92,3 m i wyporności 2556 t do rozpoczęcia II wojny światowej przewoziła głównie towary masowe. Jej właścicielem od 1938 r. był fiński armator Oy Suomi Shipping Ab (C.S. Bergström)³⁷. 18 listopada 1939 r. w czasie

³⁶ H. Blocksdorf, *Pillau Chronik eines Untergangs...*, s. 92–94 i in.; archiwum sztabu 3. Frontu Białoruskiego, nr 087U z 31.05.1945.

³⁷ *Ship Card #4094*, Finnish Mercantile Marine Database, <https://kauppalaiva.nba.fi/card.php?id=4094&lang=en> [dostęp: 20 I 2025].



rejsu z ładunkiem celulozy z fińskiego Kemi do Nowego Jorku została zatrzymana i przechwycona przez niemiecki stawiacz min „Hansestadt Danzig”. W 1939 r. „Zephyra” przebudowano na okręt wojenny, a w kolejnych latach przeszedł kolejne adaptacje. W maju 1945 r. został przejęty przez siły angielskie w Kiel i przekazany fińskiemu armatorowi Oy Suomi Shipping Ab. W 1946 r. nowym armatorem została firma Lovisa Rederi A/B, która nadała mu nową nazwę – „Raimo-Ragnar”³⁸.



IL. 3

Archiwalne zdjęcie statku „Zephyr” (SA KUVA)

ŚLADY MORSKICH EWAKUACJI OPERACJI „HANNIBAL” 1945 R. NA MIERZEI WIŚLANEJ

W ramach wspomnianego na wstępie planu „Eva” zamierzano od września 1944 r. transportować na zachód nie tylko niemiecką ludność cywilną, ale też jeńców wojennych i więźniów obozów koncentracyjnych. Rozpoczęta 12 stycznia 1945 r. ofensywa zimowa Armii Czerwonej, która już w ciągu kilku tygodni doszła do południowych brzegów Zalewu Wiślanego, wywołała na zajmowanych terenach *exodus* ludności niemieckiej. Okrążonym

³⁸ <https://www.aanimeri.fi/piwigo/index.php?category/984> [dostęp: 20 I 2025].

na Pomorzu Niemcom pozostała jedynie ucieczka drogą morską. Posuwający się na zachód żołnierze 2. Frontu Białoruskiego odcinali kolejne porty zaopatrzeniowe, takie jak Pillau, a wcześniej Königsberg (Królewiec). Po zaciętych walkach w okolicy miejscowości Steegen (Stegna) i Bodenwinkel (Kąty Rybackie) Niemcy poddali się dopiero 8 maja 1945 r.³⁹

Operacja „Hannibal” rozpoczęta 21 stycznia 1945 r. przez naczelnego dowódcę Kriegsmarine, wielkiego admirała Karla Dönitza, miała początkowo dotyczyć ewakuacji dywizjonów szkoleniowych u-bootów z portów w Memel (Kłajpeda), Pillau oraz z okupowanej Gdyni. Już w pierwszych jej miesiącach przewieziono drogą morską ok. 50 tys. żołnierzy⁴⁰. Wkrótce operacją objęto także mieszkańców Prus Wschodnich i Zachodnich⁴¹. Do ewakuacji wojska i cywilów używano zarówno zasobów marynarki wojennej, jak i wszystkich pływających obiektów przeznaczenia cywilnego. Były wśród nich barki, statki transportowe, pasażerskie, kutry, lodołamacze, jednostki rybackie oraz wojskowe. Biorąc pod uwagę dane statystyczne i zakładając, że drogą morską przedostało się do Niemiec blisko 2 mln ludzi, na dnie Bałtyku spoczęło zaś „jedynie” ok. 20 tys. ofiar, całe przedsięwzięcie można uznać za sukces ewakuacyjny⁴². Kilka morskich katastrof było jednymi z największych, jakie wydarzyły się w historii działań militarnych na morzu. Między styczniem a kwietniem 1945 r. w wyniku zatopienia niemieckich okrętów „Wilhelm Gustloff”, „Goya” i „Steuben” zginęło łącznie 17–18 tys. osób, w tym tylko na pierwszej jednostce ponad 9 tys.⁴³

Mimo upływu ośmiu dekad od zakończenia operacji ewakuacyjnych na południowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego wciąż są znajdowane materialne świadectwa tych wydarzeń. Interdyscyplinarny zespół duńskich i niemieckich naukowców zakończył identyfikację jednej z domniemanych barek więźniarskich, która mogła transportować do Zatoki Lubeckiej więźniów z KL Stutthof. Kadłub jednostki odnaleziono w duńskich wodach w okolicy Kriegers Flak, a jej badania przeprowadziło Muzeum Roskilde wraz z Uniwersytetem Południowej Danii. Wrakowi odkrytemu w 2021 r. na głębokości 26,4 m podczas prac hydrograficznych pod morskie farmy

³⁹ T. Gliniecki, *Walki na Mierzei Wiślanej. Działania 53 Korpusu Strzeleckiego Armii Czerwonej w początku maja 1945 r.* „Zeszyty Muzeum Stutthof” 2019, nr 7 (17), s. 43, 44, 54 i n.; *idem*, *Gdańsk '45. Działania zbrojne. Opanowanie Pomorza Gdańskiego przez Armię Czerwoną*, Łódź–Gdynia–Sztutowo 2024; por. W.B. Each, *Działania wojsk niemieckich na Żuławach [w:] Żuławy w 1945 roku. Źródła z niedalekiej przeszłości*, red. A. Gąsiorowski, J. Hochleitner, Sztutowo 2017, s. 15–30; E. Kosiarz, *Wyzwolenie północnych i zachodnich ziem polskich w roku 1945*, Poznań 1971; *idem*, *Kierunek Bałtyk. Wyzwolenie polskich ziem północnych 1944–1945*, Warszawa 1978.

⁴⁰ K. Dönitz, *10 Jahre und 20 Tage*, München 1977, s. 426–429 i n.

⁴¹ E. Keiser, *Danziger Bucht 1945. Dokumentation einer Katastrophe*, München–Esslingen 1997, s. 163, 169 i n.; H. Schön, *Flucht über die Ostsee 1944/45 im Bild*, Stuttgart 1995, s. 12–15 i n.; por. M. Westphal, *Drogi ewakuacji ludności niemieckiej przez Żuławy [w:] Żuławy w 1945 roku. Źródła z niedalekiej przeszłości*, red. A. Gąsowski, J. Hochleitner, Sztutowo 2014, s. 60–68.

⁴² F. Brustat-Naval, *Unternehmen Rettung*, Herford 1985, s. 234 i n.

⁴³ H. Schön, *Die Gustloff Katastrophe*, Stuttgart 1999, s. 9–10.



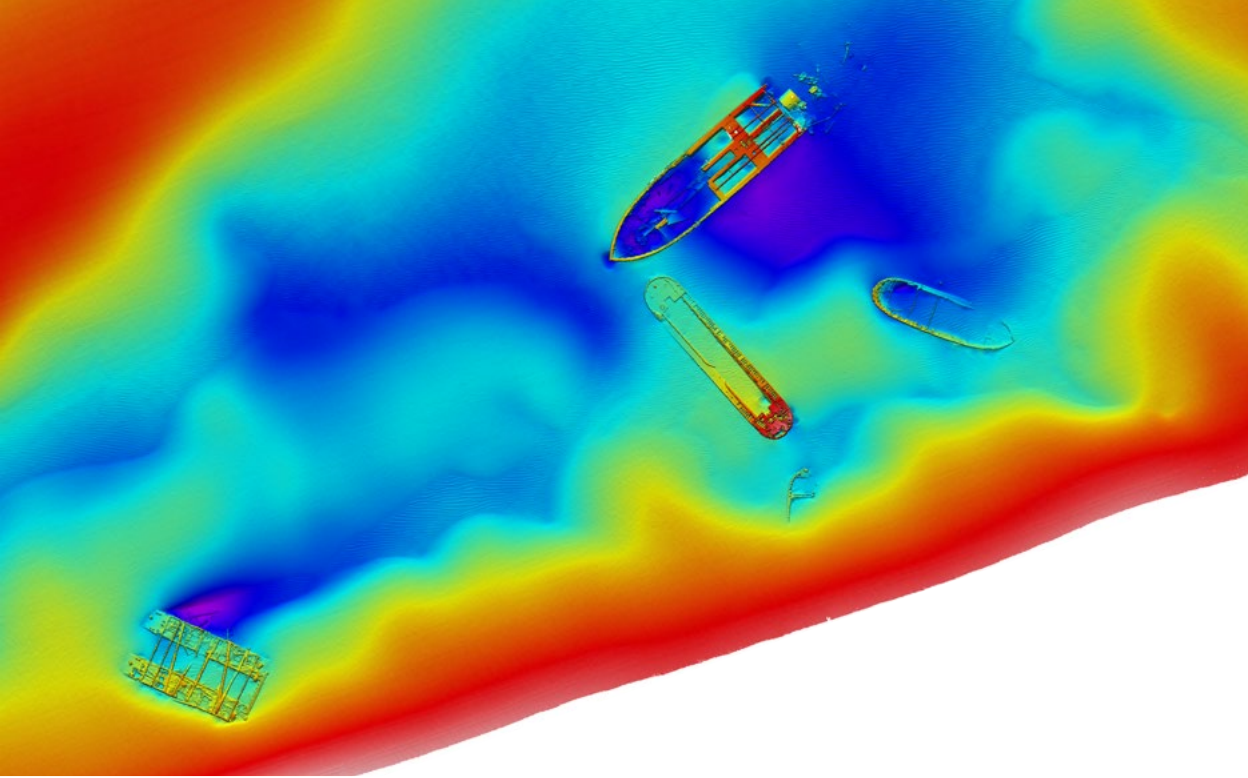
wiatrowe nadano nazwę Schleppekahn wreck VIR 2752. Na podstawie przeprowadzonych badań ustalono wymiary obiektu na 62,7 m długości, 12 m szerokości, a wysokość elementów widocznych nad dnem – na 4 m. Przeprowadzone rozpoznanie oraz wykonana dokumentacja nie potwierdziły, że jednostka należała do konwoju barek więźniarskich, które próbowały wydostać się z Zatoki Lubeckiej na początku maja 1945 r. Mogła jednak być wykorzystana podczas ewakuacji w ramach operacji „Hannibal”⁴⁴.

Pozostałości podobnych barek ewakuacyjnych i innych jednostek pływających używanych w końcówce działań wojennych u morskich wybrzeży Mierzei Wiślanej wciąż czekają na identyfikację na dnie morza. Front pogody wiosną 2024 r. pozwolił zaobserwować znaczne odsłonięcie kilku wraków w pasie przybrzeżnym na wysokości Krynicy Morskiej. Fragmenty jednostek były znane wcześniej, a ich pozostałości okresowo wystawały nad powierzchnię wody. Mimo starań Urzędu Morskiego w Gdyni nie udało się dotąd wydobyć ich z dna i zabezpieczyć. W 2000 r. podniesiono jedyny wrak zalegający bezpośrednio na plaży. Jego kadłub miał 36 m długości i 7,2 m szerokości. Wraz z pozostałymi barkami znajdującymi się w pobliżu prawdopodobnie miała zostać przeholowana na przełomie kwietnia i maja 1945 r. w kierunku Helu⁴⁵. Na wykonanej przez Urząd Morski w Gdyni dokumentacji sonarowej są widoczne fragmentarycznie zarysy czterech wąskich, długich jednostek, z których dwie mają długość 36 m przy szerokości 7,2 m, jedna z nich jest nieco krótsza i ma długość 30 m, najdalej zaś położony wrak barki ma długość 39 m przy szerokości niemal 8 m. Od północy zespół obiektów zamyka leżąca poprzecznie do nich jednostka typu holownik lub trałowiec o długości ok. 90 m i szerokości 12 m. Połowa kadłuba od śródokręcia do rufy została zniszczona przez wybuch (IL. 5). Można sądzić, że cały zestaw barek ciągnięty przez holownik, podobnych do tych, którymi do Zatoki Lubeckiej płynęli więźniowie KL Stutthof, mógł zostać zepchnięty podczas sztormowej pogody na piaszczystą rewę i po uderzeniu w nią zatonął. Możliwe też, że leżące obecnie na dnie jednostki tworzyły swoiste pomosty bądź platformy w strefie brzegowej, po których próbowano przedostać się na głębszą wodę, by wsiąść do większego statku kotwiczącego ok. 400 m od brzegu. Ten ostatni mógł próbować wyholować konwój na pełne morze. W ostatnich miesiącach wojny były budowane też specjalne pływające pomosty pontonowe umożliwiające załadunek wojska lub ludności cywilnej z brzegu (IL. 4)⁴⁶.

⁴⁴ M.H. Thomsen, I.C. Jørgensen, *Kriegers flak. Marinarkæologisk forundersøgelse for offshore havvindmøllepark. VIR 2715*, Roskilde 2017, <https://www.vikingskibsmuseet.dk/frontend/Marinarkaeologi/2715rapportweb.pdf> [dostęp: 2 VII 2025].

⁴⁵ W tym miejscu chciałem podziękować Panu Januszowi Gęstwickiemu i Panu Jackowi Koszałce z Urzędu Morskiego w Gdyni za udostępnienie materiałów sonarowych oraz możliwość omówienia z nimi tematu identyfikacji zatopionych jednostek.

⁴⁶ W. Müller, *Schiffsschicksale...*, s. 146–150.



Dodatkowo na wschód od tych obiektów znajduje się widoczny na **IL. 4** niezidentyfikowany wrak drewnianej jednostki o długości 30 m. Autor artykułu dokonał w lutym 2025 r. oględzin jednostek leżących w płytkiej wodzie i uzupełnił zdjęciami istniejącą dokumentację sonarową (**IL. 6**). Według niemieckich źródeł statki zabierające ludność z plaż w okolicy Kahlberg (Krynica Morska) z powodu płycizn i niebezpiecznych rew musiały kotwiczyć w odległości ok. 500 m od brzegu, a transport między lądem i pływającymi jednostkami ewakuującymi Niemców był możliwy tylko dzięki różnego typu promom i pontonom⁴⁷. Na obrazach sonarowych Urzędu Morskiego oprócz barek i większej jednostki, która je holowała, widać na południowy zachód od nich pozostałości pływającego pontonu zbudowanego z dwóch pływaków o długości 32 m połączonych stalowym stelażem. Zniszczona część środkowa i brak rozpoznania archeologicznego nie pozwalają określić przeznaczenia obiektu ani tego, czy zawierał jakąś infrastrukturę, na przykład kafar do wbijania pali dla umocnienia brzegu (**IL. 7**). Planowane dalsze rozpoznanie archeologiczne pozwoli odpowiedzieć na pytanie o przyczynę zatonięcia jednostek oraz umożliwi ich identyfikację. W czasie ewakuacji ludności cywilnej z terenu Mierzei Wiślanej zimą 1945 r. wiele osób decydowało się na ucieczkę w stronę Gdańska pasem mierzei, licząc na dostanie się na jeden ze statków płynących na zachód⁴⁸. W tym

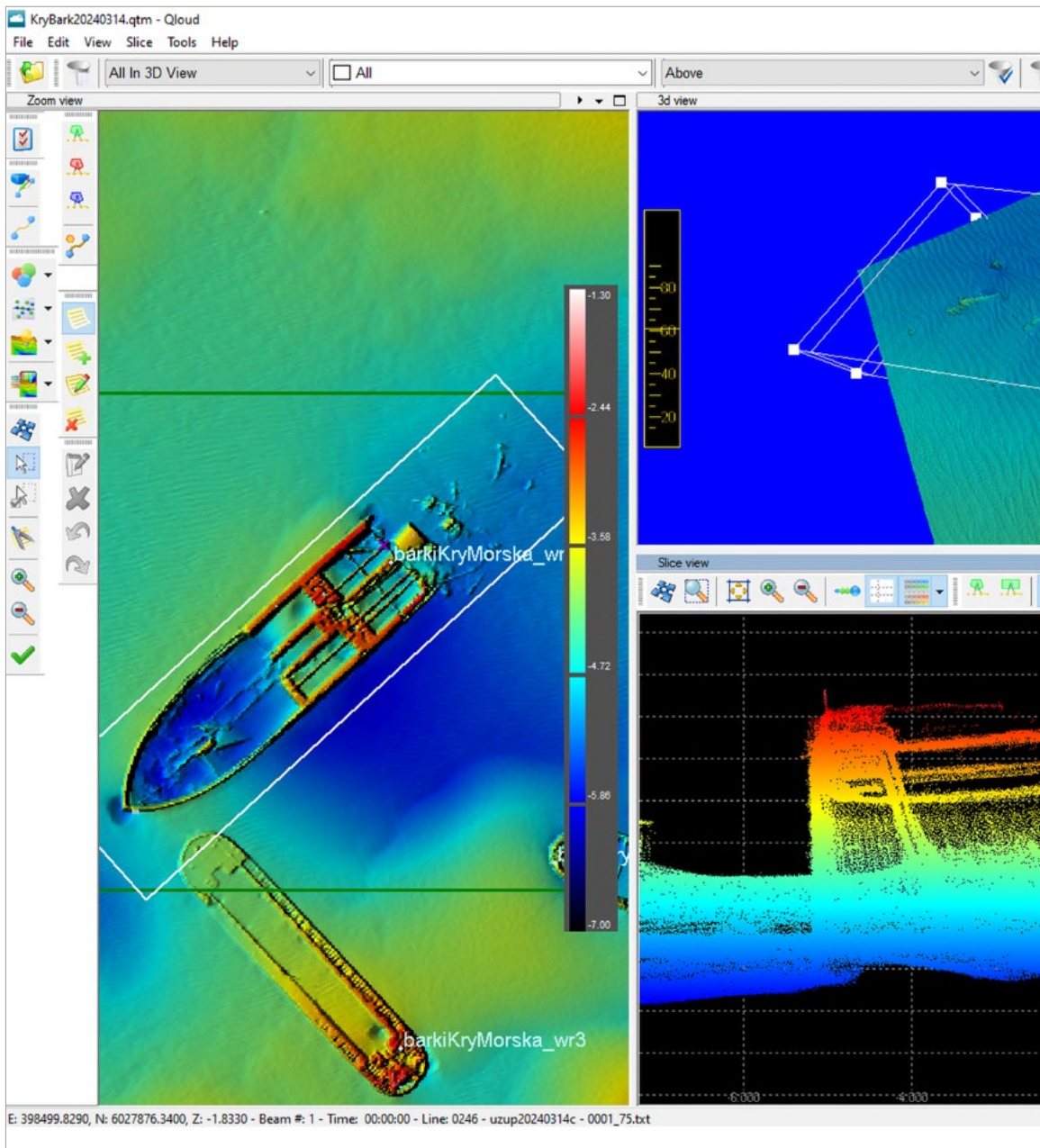
IL. 4

Lokalizacja jednostek ewakuacyjnych na dnie konwoju przy Krynicy Morskiej. Najdalej na północny wschód jednostka holująca zestaw, poniżej od niej najdłuższa 40-metrowa barka. Na południowy zachód widoczny obraz dwukadłubowego pontonu, na wschód zaś niezidentyfikowany wrak drewnianej jednostki (Urząd Morski w Gdyni)

⁴⁷ E. Kieser, *Danziger Bucht 1945. Dokumentation einer Katastrophe*, München 1984, s. 183.

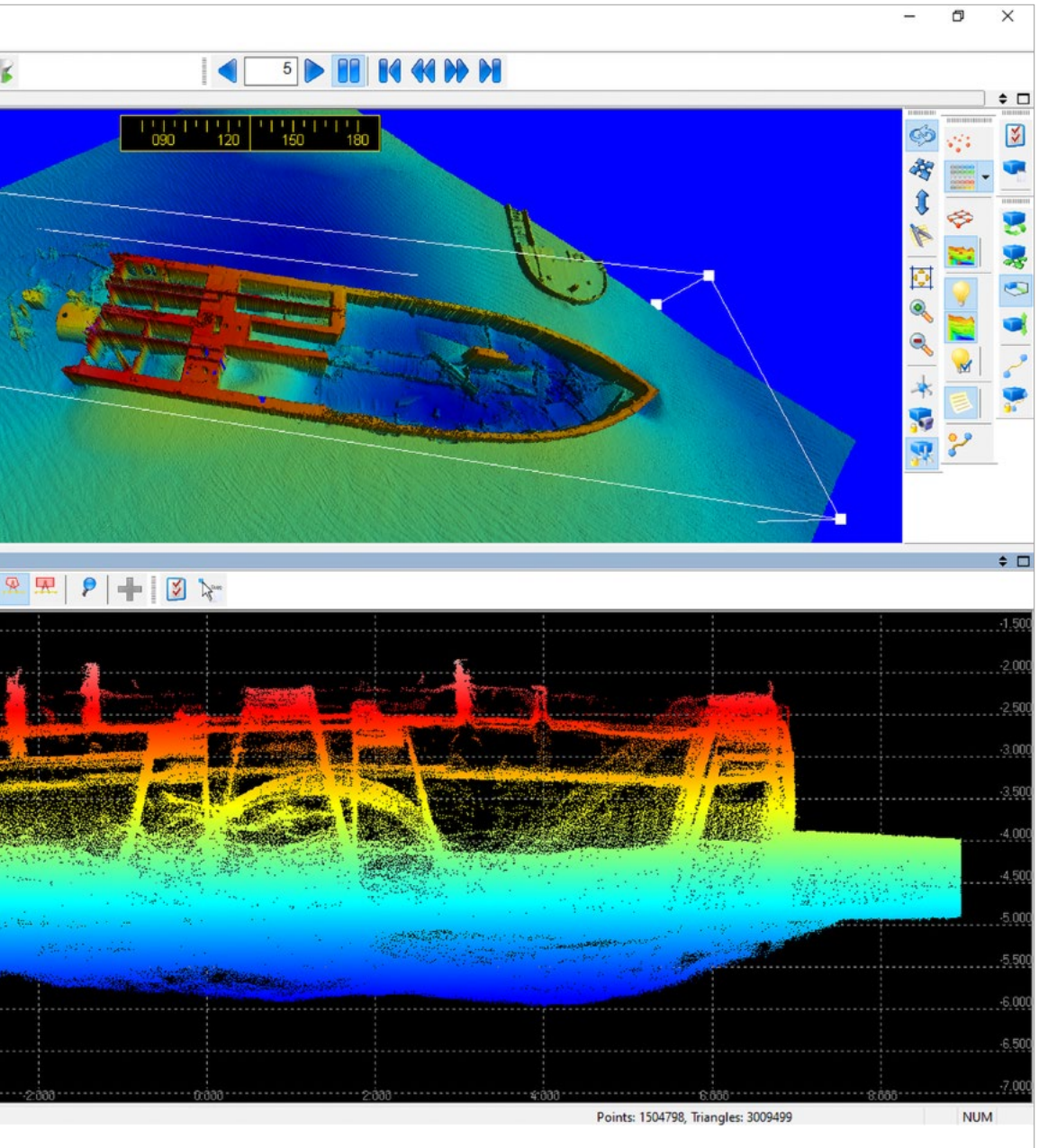
⁴⁸ T. Gliniecki, M. Owsiniński, *Historia i pamięć. Stutthof 8/9 maja 1945 r.*, Sztutowo 2020, s. 16–31; por. E. Kieser, *Danziger Bucht 1945...*, s. 20.

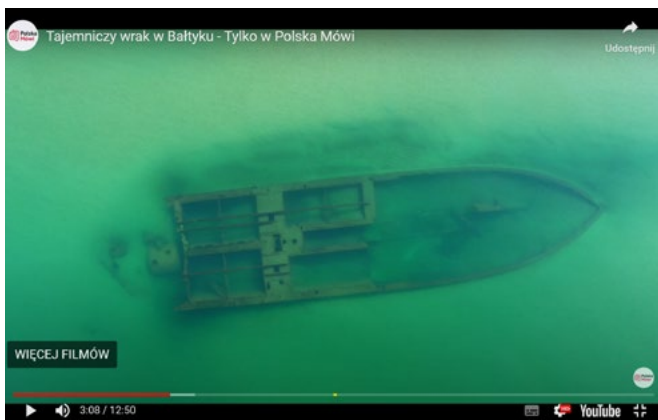




IL. 5

Sonarowy skan kadłuba jednostki mającej prawdopodobnie holować konwój barek (Urząd Morski w Gdyni)





IL. 6

Fotografia fragmentu śródokręcia jednostki mającej prawdopodobnie holować konwój barek, oprac. R. Domżał

czasie Niemcy wciąż dysponowali dużą liczbą pływających jednostek. Do ewakuacji morskich zapewniono płaskodenne jednostki sprowadzane zarówno z terenu Niemiec, jak i z rejonu Morza Śródziemnego. Były to różnego rodzaju promy, pontony, platformy pływające z napędem i bez. Samych nowych tzw. promów Siebla (Siebelfähre) sprowadzono w lutym 35, a kolejne 40 przywieziono m.in. ze Skandynawii i Nie-

miec. Były to specjalne, lekkie, modułowe konstrukcje, które można szybko i tanio transportować drogą lądową, np. w celu przeprowadzenia desantu morskiego. Były produkowane w zakładach Siebel Flugzeugwerke (właściciel Friedrich Siebel)⁴⁹. Reprezentujące cztery różne typy o numerach od 40 do 44 Siebelfähre miały między 21,6 a 27 m długości, zanurzenie ok. 1 m, rozwijały prędkość między 6,5 a 7,4 węzła, a przy tym były w stanie zabrać do 250 żołnierzy. Ze względu na swoją uniwersalność były przez Niemców używane na froncie wschodnim pod koniec II wojny światowej, zarówno w operacjach prowadzonych na rzekach, jak i morskich obszarach przybrzeżnych⁵⁰. Podobne przeznaczenie miała Pionierlandungsboote (z niem. pionierska łódź desantowa), w skrócie Pilabo, używana w rejonie Mierzei Wiślanej w kwietniu 1945 r. Tego typu jednostki mogły przewozić 150 żołnierzy⁵¹.

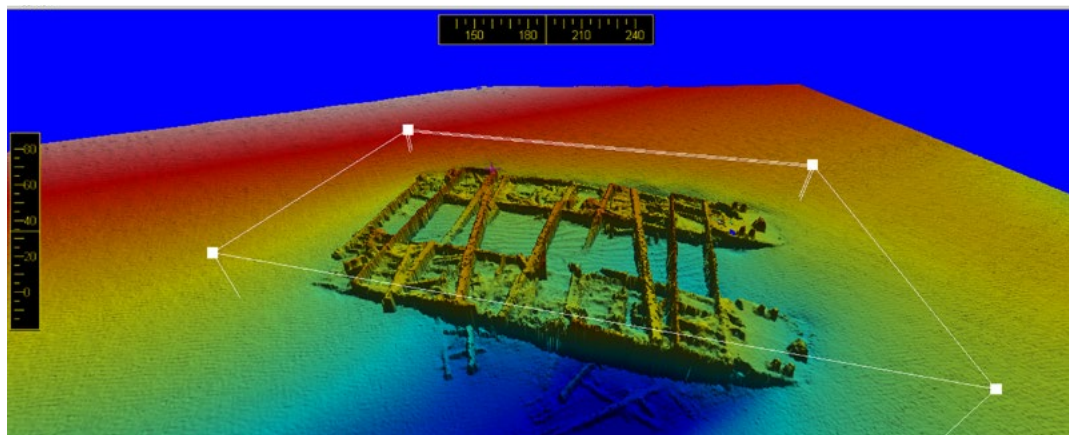
Operacje ewakuacyjne, być może z wykorzystaniem zatopionych jednostek, zostały odnotowane w pasie brzegowym przez 9. Dywizjon Zabezpieczenia SD09 30 kwietnia 1945 r. Tego dnia żołnierze niemieccy wylądowali na plaży w pobliżu Kahlberg, próbując rozlokować na czekających przy brzegu statkach kilka tysięcy cywilów⁵².

⁴⁹ F. Brustat-Naval, *Unternehmen...*, s. 80–81.

⁵⁰ *The Siebel Ferry – Germany's Landing Craft*, NavalHistoria, <https://navalhistoria.com/the-siebel-ferry> [dostęp: 1 VII 2025].

⁵¹ *Pionierlandungsboote*, HMA, https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ostseeflucht/ausgabe.php?active_ostsee=schiffe&where_value=1513 [dostęp: 1 VII 2025]; H. Schön, *Flucht über die Ostsee...*, s. 193.

⁵² R. Kugler, *Chronik der amphibischen Verbände der Marine und Luftwaffe: 1940–1945*, Berlin 1985, s. 120.



ZAKOŃCZENIE

Zarówno marsze śmierci, jak i umieszczenie więźniów obozów koncentracyjnych na statkach w Zatoce Lubeckiej miały na celu pozbycie się przez Niemców świadków ich zbrodni. Większość osób odpowiedzialnych za morskie ewakuacje KL Stutthof, w tym komendant P.W. Hoppe czy wyższy dowódca SS i policji w Gdańsku Fritz Katzmann, uniknęła konsekwencji karnych⁵³. Niejasny mechanizm decyzyjny ewakuacji drogą morską, brak dostępu do dokumentów brytyjskich związanych z atakiem lotniczym w Zatoce Lubeckiej oraz niemieckich informacji o żołnierzach SS nadzorujących transporty morskie – to tylko niektóre tego przyczyny. O ile problematyka morskiej ewakuacji więźniów KL Stutthof została stosunkowo dobrze rozpoznana, o tyle dalszej analizy wymagają wydarzenia z ostatnich miesięcy II wojny światowej na Mierzei Wiślanej, w tym zbadanie funkcji oraz identyfikacja pozostałości dobrze zachowanych barek i statków leżących obecnie w płytkich wodach morskich na wysokości Krynicy Morskiej.

⁵³ A. Forster został skazany w 1948 r. na karę śmierci za całokształt działań w okręgu Rzeszy Gdańsk-Prusy Zachodnie, ale wyparł się udziału w przygotowaniu ewakuacji KL Stutthof – por. T. Cyprian, J. Sawicki, *Siedem wyroków Najwyższego Trybunału Narodowego*, Poznań 1962, s. 275; S. Kamiński, *Sylwetka przestępcy wojennego. O procesie Paula Wernera Hoppego, byłego komendanta obozu koncentracyjnego Stutthof*, „Stutthof. Zeszyty Muzeum” 1990, nr 9, s. 69–86.

IL. 7

Sonarowy skan kadłuba jednostki pomocniczej, prawdopodobnie kataru umieszczonego na pływających pontonach (Urząd Morski w Gdyni)



Bibliografia

Źródła archiwalne

Archiwum Muzeum Stutthof w Sztutowie: Konzentrationslager Stutthof; Relacje i wspomnienia byłych więźniów, oprac. Olgi M. Pickholz-Barnitsch, t. 3.

Archiwum Państwowe w Gdańsku: Gauleitung NSDAP. Centralne Archiwum Ministerstwa Obrony Federacji Rosyjskiej: Archiwum Sztabu 3 Frontu Białoruskiego.

Wydawnictwa źródłowe

Kto przez ogień. Żydowskie świadectwa ze Stutthofu, wybór, oprac. i tłum. A. R. Michalak, Sztutowo 2022.

Opracowania

- 100 Jahre Schichau 1837–1937, 1937 Elbing.
- Bartnicka A., *Światopogląd w działaniu. Heinrich Himmler i jego wizja rasowego imperium III Rzeszy*, Gdańsk 2023.
- Blatman D., *The Death Marches 1944/45. The Final Phase of Nazi Genocide*, Reinbek 2011.
- Blocksdorf H., *Pillau Chronik eines Untergangs. Die Flucht aus Ostpreußen*, Hamburg–Berlin–Bonn 2000.
- Brustat-Naval F., *Unternhemen Rettung*, Herford 1985.
- Cyprian T., Sawicki J., *Siedem wyroków Najwyższego Trybunału Narodowego*, Poznań 1962.
- Drywa D., *The Extermination of Jews in Stutthof Concentration Camp 1939–1945*, Sztutowo 2004.
- Drywa D., *Więźniowie KL Stutthof objęci pomocą Szwedzkiego i Duńskiego Czerwonego Krzyża*, „Zeszyty Muzeum Stutthof” 2014, nr 2 (12).
- Dönitz K., *10 Jahre und 20 Tage*, München 1977.
- Gliniecki T., *Gdańsk '45. Działania zbrojne. Opanowanie Portu Gdańskiego przez Armię Czerwoną*, Łódź–Gdynia–Sztutowo 2024.
- Gliniecki T., *Walki na Mierzei Wiślanej. Działania 53 Korpusu Strzeleckiego Armii Czerwonej w początku maja 1945 r.* „Zeszyty Muzeum Stutthof” 2019, nr 7 (17).
- Gliniecki T., Owsiański M., *Historia i pamięć. Stutthof 8/9 maja 1945 r.*, Sztutowo 2020.
- Gliński M., *Ewakuacja i wyzwolenie obozu Stutthof (25 stycznia–9 maja 1945)*, „Zeszyty Muzeum Stutthof” 1979, nr 3.
- Gliński M., *Organizacja obozu koncentracyjnego Stutthof (1 września 1939–9 maja 1945)*, „Zeszyty Muzeum Stutthof” 1979, nr 3.
- Gliński M., *Stutthof obozem pracy wychowawczej (od 1.10.1941 do 7.01.1942)*, „Zeszyty Muzeum Stutthof” 1977, nr 2.
- Goguel R., *Cap Arcona. Report über den Untergang der Häftlingsflotte in der Lübecker Bucht am 3. Maj 1945*, Frankfurt am Main 1982.
- Grabowska J., *K.L. Stutthof: Ein historischer Abriss [w:] Stutthof. Ein Konzentrationslager vor den Toren Danzigs*, Hrsg. H. Kuhn, Bremen 1995.
- Grabowska J., *Marsz śmierci. Ewakuacja piesza więźniów KL Stutthof i jego podobozów 25 stycznia–3 maja 1945*, Gdańsk 1992.
- Grabowska J., *Marsz śmierci. Ewakuacja piesza więźniów KL Stutthof i jego podobozów 25 stycznia–3 maja 1945*, Sztutowo 2023.
- Grot E., *Ewakuacja morska podobozu gdyńskiego 25 marca 1945 roku [w:] Stutthof – hitlerowski obóz koncentracyjny*, red. D. Steyer, Warszawa 1988.
- Grot E., *Ewakuacja morska więźniów KL Stutthof przez Rugię do Danii w 1945 r.*, Sztutowo 2015.
- Grot E., *Jeśli ludzie zamilkną, głowy wolać będą. Marsz Śmierci więźniów KL Stutthof w upamiętnieniach na Ziemi kaszubskiej*, Gdynia 2003.
- Grot E., *Rejs Śmierci. Ewakuacja morska więźniów KL Stutthof w 1945 r.*, Gdańsk 1993.
- Grot E., Orski M., *Aussenlagerbeitslager Gotenhafen, filia obozu koncentracyjnego Stutthof w Gdyni*, „Zeszyty Muzeum Stutthof” 1990, nr 9.
- Jacobs B., Pool E., *The 100-year secret, Britain's hidden WWII massacre*, Connecticut 2004.
- Kamiński S., *Sylwetka przestępcy wojennego. O procesie Paula Wernera Hoppego, byłego komendanta obozu koncentracyjnego Stutthof*, „Zeszyty Muzeum Stutthof” 1990, nr 9.
- Keiser E., *Danziger Bucht 1945. Dokumentation einer Katastrophe*, München–Esslingen 1997.
- Kosiarz E., *Wyzwolenie północnych i zachodnich ziem polskich w roku 1945*, Poznań 1971.
- Kosiarz E., *Kierunek Bałtyk. Wyzwolenie polskich ziem północnych 1944–1945*, Warszawa 1978.
- Kugler R., *Chronik der amphibischen Verbände der Marine und Luftwaffe: 1940–1945*, Berlin 1985.
- Lange W., *Cap Arcona Dokumentation*, Neustadt in Holstein 2014.
- Lockemann T., *Elbing*, Berlin 1926.
- Łach W.B., *Działania wojsk niemieckich na Żuławach [w:] Żuławy w 1945 roku. Źródła z niedalekiej przeszłości*, red. A. Gašiorowski, J. Hochleitner, Sztutowo 2017.
- Müller W., *Schiffsschicksale Ostsee 1945. Bilder und Dokumente*, Hamburg 1996.
- Nies S., Werner J., Schlippe M., *Erinnern an Kriegsendphasenverbrechen an der Ostseeküste*, „Gedenkstätten Rundbrief” 2024, nr 216 (Dezember).
- Orski M., *Filie obozu koncentracyjnego Stutthof w latach 1939–1945*, Gdańsk 2004.
- Orski M., *Ostatnie dni obozu koncentracyjnego Stutthof. Styczeń–maj 1945*, Gdańsk 1995.

- Orski M., *Zbrodnie hitlerowskie w obozie koncentracyjnym Stutthof. Liczba ofiar w świetle źródeł i badań. Próba bilansu*, „Acta Cassubiana” 2001, nr 3.
- Owsiński M., *Dwie godziny w listopadzie... Wizyta Heinricha Himmlera w obozie Stutthof 23 listopada 1941 roku. Geneza, przebieg, konsekwencje*, Sztutowo 2020.
- Sauk J., *Barki śmierci, ewakuacja więźniów Stutthofu drogą morską 25 kwiecień–11 maj 1945 r.*, „Komunikaty Muzeum Stutthof” 1969, nr 1.
- Schön H., *Flucht über die Ostsee 1944/45 im Bild*, Stuttgart 1995.
- Schön H., *Die Gustloff Katastrophe*, Stuttgart 1999.
- Schön H., *Die letzten Kriegstage Ostseehafen*, Stuttgart 1995.
- Schwarberg G., *Angriffsziel Cap Arcona*, Hamburg 1983.
- Stutthof – hitlerowski obóz koncentracyjny, red. D. Steyer, Warszawa 1988.
- Stutthof Maritime Evacuations Project, red. T. Straede, Hamburg 2021.
- Walle O.R., *Norweska policja za drutami kolczastymi*, Sztutowo 2015.
- Westphal M., *Drogi ewakuacji ludności niemieckiej przez Żuławy [w:] Żuławy w 1945 roku. Źródła z niedalekiej przeszłości*, red. A. Gąsowski, J. Hochleitner, Sztutowo 2014.

Strony internetowe

- <https://www.aanimeri.fi/piwigo/index.php?/category/984> [dostęp: 20 I 2025].
- <https://www.aefl.de/ordld/ElbingIII/ElbingIII110304/eisfahrt.htm> [dostęp: 27 XII 2024].
- <https://ahnen-navi.de/viewtopic.php?t=5719> [dostęp: 11 VII 2025].
- <https://www.graffes.com/forums/showthread.php?69079-Tragic-but-interesting-bit-of-history-I-had-never-heard-of-till-now>.
- <https://kauppalaiva.nba.fi/card.php?id=4094&lang=en> [dostęp: 1 VII 2025].
- https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ost-seeflucht/ausgabe.php?active_ostsee=fahrten&where_value=684 [dostęp: 11 VII 2025].
- https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/landungs-fahrzeuge/marinefaehrprahm/ausgabe.php?where_value=1093 [dostęp: 7 VII 2025].
- https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/ost-seeflucht/ausgabe.php?active_ostsee=schiffe&where_value=1513 [dostęp: 1 VII 2025].
- <https://navalhistoria.com/the-siebel-ferry/> [dostęp: 1 VII 2025].
- <https://www.vikingskibsmuseet.dk/frontend/Marinarkaeologi/2715rapportweb.pdf> [dostęp: 2 VII 2025].
- <https://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/verluste/ausl%2Bdt-sch-4503.htm> [dostęp: 27 XII 2024].