

バルト海の悲劇

世界商船史上最悪の遭難事件の真相

THE WORST TRAGEDY IN THE BALTIC SEA : Sinking of German Evacuation Ships, 1945

by Kenji Ouchi



大内 建二

(海事史研究家)

第2次大戦終結直前の1945年1月30日、バルト海でソ連潜水艦に撃沈されたドイツ客船ヴィルヘルム・グストロフ Wilhelm Gustloff。乗船していた避難民など10,582名のうち9,331名が死亡するという空前の惨劇であった(野間 恒提供)

第2次世界大戦の欧州戦線も末期に近い1945年1月30日の深夜、厳寒のバルト海で一隻のドイツの大型客船がソ連潜水艦の雷撃を受けて沈没した。

この船には東プロイセンのグディニアから撤退するドイツ海軍将兵に加えて、溢れんばかりの避難民が乗船しており、一路ドイツ本国を目指している途中であった。

この沈没による犠牲者の総数は、近年になって最終的にまとめられた数字によると9,331名という、一隻の船の犠牲者の数としては空前の値に達していた。

しかし悲劇はこれだけでは終わらなかった。この日からおよそ100日後のドイツ降伏の日までに、バルト海では立て続けにさらに3件の、それも記録的な数の犠牲者を伴った遭難事件が発生したのである。

これら4隻の商船の遭難による犠牲者の総数はおよそ24,000名に達し、文字通り「バルト海の悲劇」と言えた。

この一連の悲劇については、これまで日本ではほとんど触れられる機会がなかったので、最新の情報をもとに、

この一連の悲劇について概要を述べてみることにする。

敗戦間際の大脱出作戦

1939年9月1日、ヒトラーの率いるドイツ第3帝国は突如ポーランドに侵入し、第2次世界大戦の火蓋が切られた。

ポーランドからロシア西部、さらにはバルト三国にかけての広大な地域には、11世紀の神聖ローマ帝国の時代からプロイセン王国、さらに19世紀初頭のドイツ帝国統一の時代に至るまで、多数のドイツ系の人たちが移住し、ポーランドの独立、バルト三国の独立、さらにこれらがロシア領に編入されてからもなお、独自のドイツ文化と生活習慣を維持し、比較的優雅な暮らしを謳歌していた。

1941年6月、ドイツはそれまで結ばれていた独ソ相互不可侵条約を突如一方的に破棄し、強大な陸軍力と空軍力を背景に、ソ連領内に怒濤の進撃を開始した。

防衛体勢の整っていないソ連軍は、すべての戦線で強

大なドイツ軍勢力に圧倒され、蹂躪されていった。

1941年末頃にはかつてのプロイセン王国の領土、さらにはバルト三国を中心とするかつてのドイツ騎士団の領土は、すべてドイツの手中に帰っていた。

これらの地域に古くから居住する多数のドイツ系住民は、ドイツ勢力の復権を勝ち取り、周囲を威圧した。さらにこれらの地域には、ドイツ本国から続々と人びとが移住してきたが、彼らの多くは1942年から激しさを増したドイツ本土空襲の被災者や疎開者たちであった。

彼らは新天地でしばしの安楽の時を過ごしたが、それも束の間だった。

1943年の半ばを境に独ソの戦勢は逆転した。体勢を整えたソ連軍は攻勢に転じ、ドイツ軍は東部戦線の各地で守勢に立たされ、1944年半ば頃には総崩れとなり、1944年12月になるとソ連軍はドイツ本土内にまで侵入を開始していた。

バルト海沿岸地方も、バルト三国はすでにソ連軍の勢力下に入り、東部プロイセン地域もほとんどがソ連軍の侵攻を許して、1945年1月に入る頃にはドイツ軍の勢力圏はバルト海を背にした僅かの地域、ポーランド東部のグディニア（ゴーテンハーフェン）、ダンチヒ、そしてメーメルを含む版図だけになっていた。

ドイツ軍は完全に包囲され、孤立したのである。

この地域に追い込まれたドイツ軍勢力はおよそ50万人で、内容は実戦能力を持った多数の陸軍歩兵部隊のほか、すでに可動戦車のすべてを失った戦車隊の将兵、航空機を失った航空隊員、そして2万人を越える海軍将兵であった。

しかしこの僅かの地域には、軍隊以外に150万人の民間人の避難民が各地から集まっていた。

彼らのすべてが東部プロイセン各地やバルト三国方面から避難してきたドイツ系住民であったが、彼らには避難してくるだけの理由があった。彼らがドイツ系住民であるということがその理由のすべてであった。

ソ連軍はそれまで許してきたドイツの侵略に対する報復として、奪い返した東部プロイセンの多くの土地で、ドイツ系住民に対する凄惨極まる殺戮を繰り返し、この情報は逸早く住民たちに伝わり、彼らを震え上がらせた。

これらの情報を伝え聞いたドイツ系住民たちは恐怖に駆られ、一斉に本国に向かって陸路避難を開始したが、彼らの行く先はすでに怒濤の進撃を続けるソ連軍の勢力下に入っており、本国への陸路はすでにまったく閉ざされていた。

結果的に彼らの行く先は包囲された僅かの地域に限られ、脱出の道は海路以外になくなっていった。

今や残された東部プロイセンの地域は第二のダンケルクと化してしまったのである。

東部プロイセン唯一の良港グディニアは、大戦勃発後間もなく、ドイツ海軍の潜水艦乗組員の一大訓練基地として整備されることになり、各種の設備が建設されると同時に、膨大な数の訓練生や教官および施設要員の宿泊施設として使用するために、当時航行可能であった何隻もの大型客船がグディニアに回航された。

カップ・アルコナ（Cap Arcona, 27,561総トン）、ロベルト・レイ（Robert Ley, 27,288総トン）、ヴィルヘルム・グストロフ（Wilhelm Gustloff, 24,548総トン）など、当時ドイツ国内に係留されていた大型客船が宿泊船として集められ、以後4年間にわたりグディニア港に係留されることになった。

1945年1月、ドイツ軍司令部は当初この包囲された地域から兵力のみを撤退させる予定であったが、膨大な数の同胞避難民を放置するわけにゆかず、彼らの脱出も同時に行なうことに方針を転換せざるをえなかった。

方針は変更されたが、いざ実行するととなると、これは容易なことではなかった。しかし一刻の猶予もなく200万人の人々の脱出を実施せざるをえない。

この大脱出作戦に関わる全権がドイツ海軍に託されることになった。

1945年1月23日、ドイツ海軍最高司令官カール・デーニッツは、東プロイセンからの200万人にも上る兵員と避難民の脱出作戦「ハンニバル作戦」を発動した。

1月の中旬までにはすでに作戦の骨子は出来上がっていたが、それによると、この作戦には当時のドイツ海軍で航行可能な大小すべての艦艇が投入され、さらに航行可能な全商船と、ありとあらゆる大小船艇が掻き集められることになっていた。

投入される最大の艦艇は重巡洋艦アドミラル・ヒッパー（Admiral Hipper）とプリンツ・オイゲン（Prinz Eugen）、最小は100トンにも満たない掃海艇であった。

しかし何といてもこの脱出作戦の主力は大型客船と貨物船で、その内訳は2万トン級客船5隻、1万トン級客船8隻、そして25隻の貨物船であった。

グディニア港に長年にわたって係留されていたカップ・アルコナやヴィルヘルム・グストロフも、整備のための入渠の時間もないまま、それこそぶっつけ本番でこの大脱出作戦に投入されることになった。

作戦に投入された運命の客船

この脱出作戦に加わった大型客船の中でひときわ異彩を放っていたのがヴィルヘルム・グストロフとロベルト・レイの2隻である。

1933年にヒトラーがドイツの政権を手中に納め、いわゆるナチス・ドイツが樹立されると、社会のあらゆる面で、新生ドイツの躍進ぶりを世界に向けて宣伝するた

めの活動が賑やかに展開された。

さまざまな宣伝活動の中でも異色の存在であったのが、「歓喜力行運動」(Kraft durch Freude)という新生ドイツの基盤を担う若く勤勉なドイツ労働者を世界に向けて称え上げる一大プロパガンダであった。

ドイツ政府は、新生ドイツの未来を担う勤勉な労働者とその家族は「常に特別の歓喜によって報われる」という謳い文句を現実世界に示すため、その具体的な手段として、労働者とその家族をクルーズへ招待する実施案を打ち出したのであった。

まさに海運国ドイツの面目躍如たる方法である。

当初はこのクルーズのため10,000総トン級の一般の客船が国家によってチャーターされていたが、ほどなく政府はこのクルーズ専用の客船2隻の建造計画を打ち出し、ただちに実行に移した。

第1船ヴィルヘルム・グストロフは1938年にブローム・ウント・フォス社のハンブルク造船所で完成し、さらにその拡大型の第2船ロベルト・レイが1939年にハンブルクのホバルツベルク造船所で竣工した。

この2隻の客船は、一定の貨物を積載し、しかも相応の高速で運行する定期船ではないため、大容量を占める船倉もなく、また機関室も大きな容積を占有する必要がなく、船内の容積は船室や公室として限界一杯まで活用することができた。

しかもこの歓喜力行運動自体が平等を基本としているため、船室にグレード別の容積変化を持たせる必要もなく、規格化された客室を多数配置することができた。

その結果、ヴィルヘルム・グストロフが1,465名、ロベルト・レイが1,774名という多数の旅客を収容することが可能であった。船室のレイアウトも、4人用船室の外舷側の一角を仕切って2人用の船室およびそれ用の通路としており、どの船室からも舷窓越しに景色が楽しめるように工夫されていた。

ブロードデッキも荷役設備がない分一般の客船よりも長く配置することができ、スモーキングルームやホールなども広々と配置され、いかにも音楽の国ドイツらしく、特大のミュージックルームも設けられていた。これらの公室には規格化された椅子やテーブルが所狭しと配置され、必要に応じて各部屋が一大集会所や教室として使用されるように設計されていた。

しかしこの船の設備の圧巻は、最上甲板のサンデッキにあった。そのスペースは1,500人の乗客が一度に体操することが可能な広さであった。

まさにドイツならではのコンセプトの中で設計された異質のクルーズ客船である。

このような設計であったがために、ヴィルヘルム・グストロフとロベルト・レイは兵員の宿舎としてはまさに

打って付けの船であった。

押し寄せた避難民を満載して出港

「ハンニバル作戦」の発動から同船の出港までの余裕は僅かに7日間であった。

1940年にグディニアに係留されてから一度もスクリューを回転させていなかった船を、突然に稼働させることは容易なことではなかった。しかし実行しなければならなかった。ただ遠距離の航行ではなく、わずかに1日の行程の航海の繰り返しであることが安心といえ安心であった。

ヴィルヘルム・グストロフは最低限の整備を行なっただけで出港の日を迎えることになった。

ただ同船の出港にあたって唯一心配なことは、救命艇の絶対的な不足であった。

もともとヴィルヘルム・グストロフには22隻の救命艇が搭載されていたが、グディニアに係留された早い時期に、その中の10隻が港内の雑役艇として徴用されていた。そのため同船は出港に先立ち、その不足を補うため、潜水艦乗組訓練生の訓練用のカッター18隻を徴集し、それを広大な最上甲板のサンデッキに積み込んだ。

しかしこの応急の対策が果たして緊急時にどれほど役に立つかは、まったくの未知数であった。

脱出作戦の第1船ヴィルヘルム・グストロフは、1945年1月30日午後1時、グディニアの岸壁を離れた。

この時同船に乗っていた避難民と兵員および乗組員の総数は次の通りである。

潜水艦乗組訓練生および正規将兵	918人
婦人補給隊員(主として看護婦)	373人
傷病将兵	162人
避難民	4,424人
グストロフ乗組員	173人
合計	6,050人

この数字はヴィルヘルム・グストロフの事務長が出港直前に集計したもので、多少の数え間違いはあったとしても、かなり正確な数字であったことが戦後の調査で判明している。

船が岸壁を離れ、港内を微速で進んでいたまさにその時、同船は無数の小船によって行く手を阻まれてしまい、一旦停船せざるを得なくなってしまった。

無数の小船には、ヴィルヘルム・グストロフに乗りきれなかった避難民が群がっており、舷側に触れんばかりに近づいて、声をからして乗船を懇願した。

叫び続けていたのは多数の小船の人々ばかりではなかった。たった今離れた岸壁にも避難民が溢れ返り、彼らは口々に同船への乗船を懇望した。

ヴィルヘルム・グストロフの船長は決断した。彼は乗

組員に対して多数の縄梯子やネットを舷側から下ろすことを命じた。

溢れんばかりの避難民を乗せた小船は同船の舷側に群がり集まり、乗っていた人々は先を争って縄梯子やネットから船上によじ上ってきた。

一旦堰を切ったこの動きは、たちまちのうちに岸壁に残された避難民にも波及し、空になった小船は岸壁に戻って、新たな避難民を満載し、再び舷側に戻ってくることを繰り返した。

この騒動はおおよそ2時間にわたって続いたが、ヴィルヘルム・グストロフのあらゆる空所が新たに乗り込んできた避難民によって埋め尽くされたとき、その収容能力は限界に達した。

午後3時過ぎ、まだ押し寄せる無数の小船を押し分けるように、ヴィルヘルム・グストロフは港を後にした。

この騒動によって、最終的にどれほどの避難民が乗船したのか、それはその後50年間にわたる「グストロフの謎」として残されたのであった。

当時同船の航海士官が作戦本部に対して、「新たに2,000人の避難民を乗船させた」と打電していることが記録として残されているが、この数字の妥当性を証明するものは何も存在していない。

厳冬のバルト海に消ゆ

ヴィルヘルム・グストロフがグディニア港を後にし、その北方にまるで防波堤のように細長く張り出しているヘラ半島をかわした途端、そこには厳寒、荒天のバルト海が待ち構えていた。

ヴィルヘルム・グストロフの護衛には旧式な魚雷艇1隻と、訓練用の魚雷を回収するための雑役艇1隻が付くことになっていたが、この2隻にも相当数の避難民が乗っていた。しかし、強風と高波の荒れ狂う当日のバルト海を航行するには、この2隻はあまりにも小型に過ぎた。

2隻の小型護衛艇はヴィルヘルム・グストロフの護衛

どころか、自分たちの航行だけでも精一杯の有様で、仮に敵潜水艦を発見したとしても、乗船している多数の避難民も災いして、攻撃を行なうことなど到底できるものではなかった。

当時ソ連のバルト海艦隊は、ドイツ空軍の攻撃によってほとんど無力化しており、僅か少数の潜水艦と魚雷艇などが実戦兵力として残っていたに過ぎなかったが、そのうちの潜水艦1隻が、この日偶然にもヴィルヘルム・グストロフの予定航路上の海域を哨戒中であった。

浮上して哨戒中のソ連潜水艦S-13の見張員が、午後8時5分、激しく荒れる海上おおよそ5哩先に船のマスト灯を発見した。

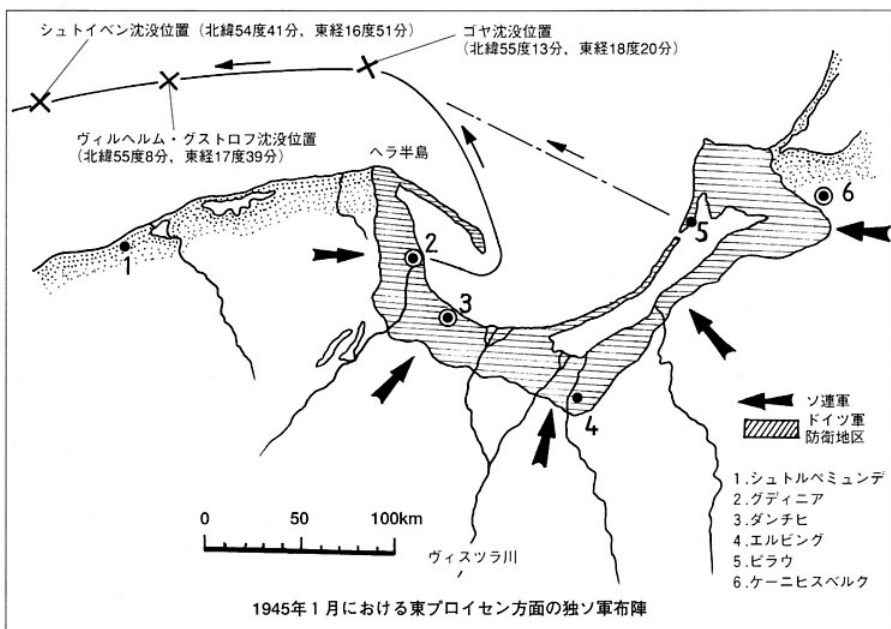
艦長のマリネスコ少佐はこの船を追跡することを命じたが、接近するにつれて、かすかに望まれる灯火の様子からも、その船が巨大な客船であるらしいことが分かった。

その船はおおよそ12ノットの速力で西に進んでいたが、彼は絶好の射点を占めるために、S-13を荒波に揉まれながらも全速力で進め、午後9時8分、3発の魚雷を同船に向かって至近距離から発射した。

発射した3発の魚雷はすべてその巨大な船に命中した。1発目は左舷船首付近、2発目は左舷中央部やや船首寄り、3発目は左舷中央部であった。

雷撃を受けたのはまさにヴィルヘルム・グストロフであった。

魚雷命中直後、同船は左舷に大きく傾き始め、しばらくそのままの姿勢を保っていたが、徐々に傾斜を深め、命中70分後に横倒しとなり、そのまま荒れ狂う波間に



姿を消してしまった。シュトルベミュンデ沖であった。

この間沈みつつつある同船からは僅か数隻の救命艇が海面に下ろされたにすぎず、サンデッキ上に積み込まれたカッターを下ろすことはまったくできなかった。

2隻の護衛艇も現場に到着はしたものの、荒れ狂う波に翻弄され、さらに艇上一杯に乗っている避難民のために、救助作業もままならず、新たに遭難者を救助しても収容する場所がほとんどなかった。

しかし2隻は可能な限り遭難者を救助することに全力を払った。

この30日の夕方遅く、同じグディニア港からは2隻の貨物船と重巡洋艦アドミラル・ヒッパーが避難民を乗せて出港していた。

貨物船にはそれぞれおよそ3,000人の避難民が乗船しており、アドミラル・ヒッパーにも1,500人の避難民が乗艦していた。

これら3隻はヴィルヘルム・グストロフの発する救難信号を受信し、ただちに現場に駆けつけようとしたが荒天に妨げられて船足は進まなかった。3隻が現場に到着したのは、同船がすでに沈んだ後であったが、それでも海上に漂う数百人の遭難者を救助することができた。

ヴィルヘルム・グストロフがグディニアを出港した時、同船の船内はすべての空所が避難民で立錫の余地もないほど埋め尽くされていた。

だがこの混雑を我慢するのも僅か1日の辛抱で、幸運にも乗船できた避難民にとっては、迫り来るソ連軍の報復の恐怖から逃れられたということだけでも、十分に幸運であった。

しかしこの過密状態のヴィルヘルム・グストロフには、上記のように悲劇が約束されていたのである。

絶対的な救命艇の不足。6,000人分しか用意されていない救命胴衣。緊急時には歩行もままならない過密な船内。そして船外には強風吹きすさぶ厳寒の凍りつくようなバルトの海が待ち構えていた。そして約束されたように悲劇が発生した。

この夜のヴィルヘルム・グストロフの遭難は、早い段階で連合国側に察知されていた。

事件の20日後、2月19日付けのイギリスのロンドン・タイムズ紙上には、遭難の事実と「犠牲者の総数4,000人」の数字が掲載された。また2月21日付けの中立国スウェーデンのストックホルム・ティドニンゲン紙上にも同船の遭難の事実と、「犠牲者推定7,000人」の数字が掲載された。

何人乗っていたのか？

戦争の終結とともに分断されたドイツでは、西ドイツを中心にヴィルヘルム・グストロフの悲劇的な遭難事件

についてのさまざまな調査が展開された。

その焦点は「最終的に同船にはどれほどの人々が乗っていたか」ということであった。

戦後早い時期から、この時の犠牲者の総数は「5,000人」という数字が報じられ、その後現在に至るまでこの数字が客船ヴィルヘルム・グストロフを紹介する記事には必ず記されている。

しかし、この数字はヴィルヘルム・グストロフがグディニアの岸壁を離れる前に集計されていた、かなり正確な乗船者の総数6,050人から、当時救助されたと報じられていた964人という数字を差し引いたもので、同船が港内で立往生し、そこで新たに乗船させた多数の避難民の数は含まれていない。

戦後の西ドイツで、ヴィルヘルム・グストロフ遭難事件の真相を解明するために中心的役割を担った人物がいた。彼の名前はハインツ・シェーン (Heinz Schön) といった。彼はドイツ海軍に召集され、ヴィルヘルム・グストロフの事務担当の下士官として遭難時も乗船しており、奇跡的に救助された一人である。

ヴィルヘルム・グストロフの遭難にまつわる多くの情報は、彼の調査結果によるところが多く、同船の遭難に関する最初の書物「Der Untergang der Wilhelm Gustloff」(ヴィルヘルム・グストロフの沈没)が彼によって書かれ、1951年に出版されている。

さらにこの書籍をベースに、1957年には映画「Nacht : Fiel über Gotenhafen」(夜・ゴートンハーフェン沖の惨劇)が作られた。この映画は遭難の状況をセットによって忠実に再現し、当時の西ドイツ国民に一大センセーションを巻き起こした。ちなみに戦争中、ナチス・ドイツはグディニアをゴートンハーフェンと呼んでいた。

シェーンはその後もこの悲劇的な遭難事件の真相の究明に尽力したが、特に遭難当時の乗船者の実数と救助された人の実数の解明に最大限の努力を払った。

彼の尽力の結果、ヴィルヘルム・グストロフ遭難事件の「生存者会」も設立され、ここを中心にさらに確度の高い調査が続けられた。

その結果、当時の乗船者の数が想像以上であったことが判明したが、犠牲者の数字は増えるばかりで、その都度数字が公表されたが、その数字はさらに悲惨さを増すばかりであった。

ただこれらの数字はあくまでも西ドイツ国内を対象とした調査に限られ、当然存在するはずの東ドイツに属する遭難者や生存者の数については不明の部分が多く、調査の空白地帯であった。

この問題を一気に解決する事態は、1989年の東ドイツの崩壊と東西ドイツの統合によって発生した。

1998年、シェーンは多くの協力者を得て、それまで調査してきたヴィルヘルム・グストロフの悲劇的な遭難事件についての最終的な報告書をまとめ上げた。

その内容はあまりにも悲惨、かつ驚愕すべきものであった。

以下の数字が、彼と多くの協力者の地道かつ精力的な調査によって調べ上げられた数字である。

★乗船者総数	10,582人
内訳	
避難民	8,956人
潜水艦乗組訓練生	918人
従軍看護婦	373人
傷病兵	162人
乗組員	173人
★救助された者	1,251人
★差引・犠牲者総数	9,331人

犠牲者の総数は、平時の遭難事件として有名なタイタニックの犠牲者の6倍にも達している。たとえ戦時であったとはいえ、あまりにも悲惨な数字である。

第2, 第3の惨劇

東プロイセンからの大脱出作戦「ハンニバル作戦」は、ドイツ降伏の日に、市街戦の展開されるピラウから脱出した数隻の小船によって終了した。

1月30日からドイツ降伏の5月初旬までのおよそ100日間に、包囲された東プロイセンの地から脱出した人々の総数は、軍人、軍属、避難民合計およそ202万人と報告されている。

しかし、この脱出作戦中の悲劇はヴィルヘルム・グストロフだけではなかったのである。

同船の遭難から僅か11日後の2月10日の深夜、第二の悲劇が同じ海域で発生した。

北ドイツ・ロイド所有の、かつてニューヨーク航路用

の客船として人気を博したシュトイベン（Steuben, 14,690総トン）が、またもヤソ連潜水艦の雷撃を受けて沈没した。しかもこの時同船を雷撃した潜水艦は、ヴィルヘルム・グストロフを撃沈したマリネスコ少佐の指揮する同じS-13だったのである。

シュトイベンにはこの時避難民と乗組員合計3,450人が乗船していたが、救助されたのは僅かに300人そこそこであった。犠牲者数3,100人。

そしてドイツ降伏も目前に迫っていた4月17日、第三の悲劇、それも大惨事が繰り返された。

すでにこの頃には、脱出作戦の当初に主力として活躍した大型客船は、沈没したり機関故障で動けなくなったりして、次々に離脱しており、輸送の主力は貨物船に移行していた。

1941年にノルウェーで建造され、完成直後にドイツの手に渡った快速の中型貨物船ゴヤ（Goya, 5,230総トン）もその一隻であった。

同船は4月16日の夜10時、すでに市街戦が展開され、陥落も間近いグディニアから、船倉にも甲板にも溢れんばかりの避難民を乗せて、ドイツ本国に向けて出港した。

この時ゴヤには避難民と乗組員合計6,849人が乗っていた。

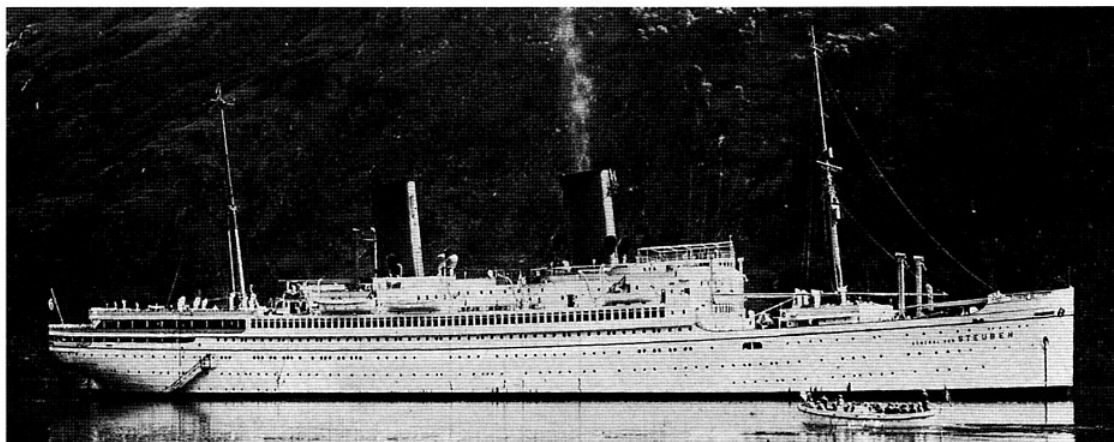
ゴヤがヘラ半島をかわし、西に進路を変えたのは4月17日午前0時40分であった。

まさにこの時、ゴヤの右舷中央部に立て続けに2発の魚雷が命中した。ゴヤは瞬時にして船体中央部から真っ二つに折れ、魚雷命中後4分で沈んでしまった。

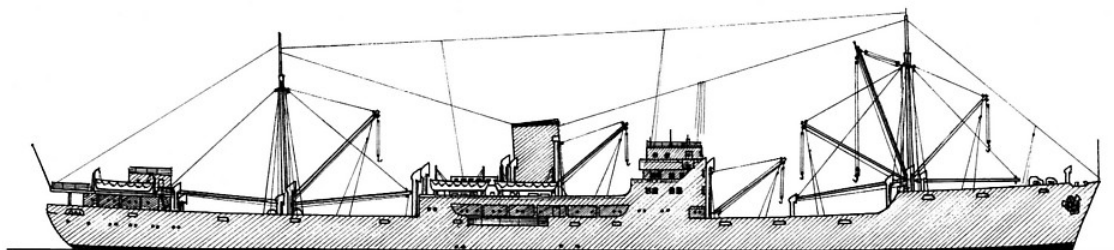
救助された者は僅か183人で、6,666人が犠牲になったのである。

この数字はヴィルヘルム・グストロフの犠牲者に次ぐ、世界の商船遭難史上2番目の恐るべき数字である。

たとえ戦禍による犠牲とはいえ、この3隻の遭難事件



2月10日、やはりバルト海で撃沈された北ドイツ・ロイド所有の客船シュトイベンSteuben。乗り込んでいた3,450名中、生存者はわずか300名程度。撃沈したのはヴィルヘルム・グストロフと同じ連潜水艦S-13であった。



中型貨物船ゴヤGoya

(参考文献2および8に基づき筆者作図)

はあまりにも痛ましいものであったが、この東プロイセンからの脱出作戦による商船の犠牲が続いた直後、それもドイツの降伏を数日後にひかえた5月3日、バルト海の西に位置するリューベック湾内で、最後の惨劇が発生した。

強制収容所とされた客船の末路

大脱出作戦発動の当初から、その主力となって活躍していた最大の客船カップ・アルコナは、機関の酷使から航行不能に陥り、4月14日以来、リューベック湾のノイシュタット沖に係留されていたが、奇跡的に連合軍の航空攻撃を免れていた。

4月下旬頃のドイツ軍部内は、情報、連絡、指揮系統のすべてにわたって混乱状態にあり、各部隊の指揮官たちは独自の判断で行動していたが、中には狂気のような行為に出る指揮官も現われていた。

この状況の中、迫り来る連合軍やソ連軍の面前から秘匿するために、リューベック湾周辺の悪名高い強制収容

所に収容されている外国人収容者を、リューベック湾内に係留されている2隻の客船カップ・アルコナとドイツュラント (Deutschland)、および1隻の貨物船ティールベルク (Thielbek) に移すことが決定された。

なぜこのような決定が下されたのかは結局謎のままだが、周辺のノイエンガンメン、マグデブルク、メクレンブルクの3カ所の収容所から10,000人の収容者がこの3隻に移されることになった。

その中で最大の受け入れを行なわざるをえなかったのがカップ・アルコナであった。

カップ・アルコナには6,000人が収容され、その上に護衛と監視のために500名の看守と親衛隊が送り込まれてきた。

収容が完了した直後の5月3日、キール港、リューベック湾、メクレンブルク湾に在泊するドイツ残存の全艦船を攻撃するため、イギリス空軍によるヨーロッパ戦線最後の航空攻撃が展開された。

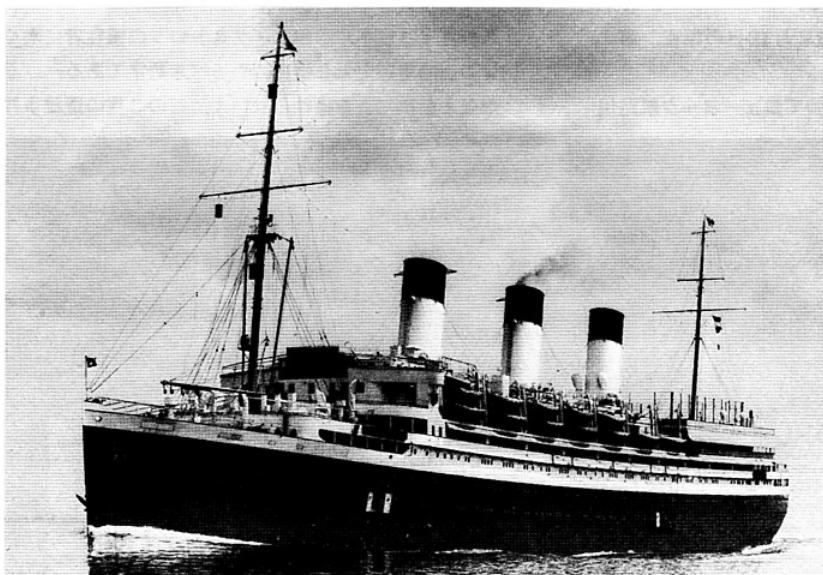
攻撃に参加したイギリス空軍機は、ドイツ、オランダ、

ベルギー各国内の飛行場に展開している第2戦術空軍のホーカー・タイフーン戦闘爆撃機の可動全機200機と、沿岸防備隊のブリストル・ポーフファイター双発戦闘爆撃機の可動全機100機であった。

不運にもカップ・アルコナは、イギリス空軍第197飛行中隊のタイフーン戦闘爆撃機20機の標的にされてしまった。

各機に搭載された8発のロケット弾と4門の20ミリ機関砲の攻撃は、まさに地獄であった。

カップ・アルコナはなぶり殺しに等しい攻撃を受け、



1945年5月3日、リューベック湾で英軍機の攻撃により沈没したドイツ客船カップ・アルコナCap Arcona。強制収容所から移送されていた外国人多数が船と運命をともにした。

たちまち全船火達磨となり、40分後には船底の3分の1を海面に残して転覆してしまった。雨あられと降り注ぎ、打ち込まれる機関砲弾とロケット弾の攻撃から逃れた乗船者は僅かであった。この時の犠牲者数は公式には5,594人と記されている。

* * *

戦争は5月7日に終結したが、世界の商船の遭難史を見ても、人的な被害の多さではトップ・スリーに位置する凄惨な遭難事件がバルト海の南岸周辺で僅か100日の間に起きたことを、何と表現したらよいだろうか。

実態があまりにも悲惨であったためか、あるいは遠いドイツの出来事であったためか、あるいは戦争という忌まわしい行為の結果に蓋をしてしまったためなのか、このバルト海の惨劇について日本では多くが語られていない。

1995年、ヴィルヘルム・グストロフの遭難50年の慰霊祭が、「生存者の会」の主催の下に盛大に開催された。そこには存命する多数の生存者を始め、当夜救助のために活躍した関係者多数も参加していたが、その中に一人の特別な招待者がいた。

彼は「生存者の会」の依頼によって、旧ソ連国内から探し出されたソ連潜水艦S-13の唯一の存命者ウラジ

ミール・クローチキン (Wladimir Kourotschkin) 氏である。彼は事件当夜S-13の航海下士官として乗艦していたのであった。

50年の歳月は生存者とクローチキン氏との間に恩讐を超えた握手を交わさせていた。

ヴィルヘルム・グストロフは現在でもシュトルペミュンデ沖の水深50メートルの海底に、左舷を下にして半ば土砂に埋もれて横たわっている。

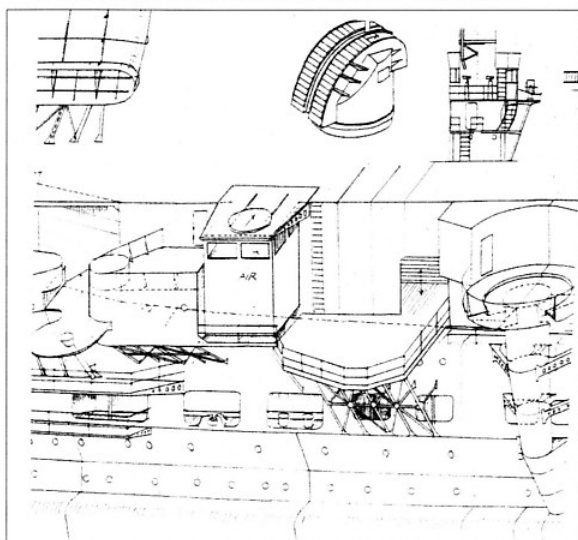
沈んでいる同船からは、ブリッジの号鐘ほか数点の備品が回収され、「生存者の会」によって保存されているが、船体は永遠の墓標として今も海底に残されている。

●参考文献

1. Heinz Schön : SOS Wilhelm Gustloff—Die Grösste Schiffskatastrophe der Geschichte, Motor buch Verlag
2. Erich Gröner : Die deutschen Kriegsschiffe 1815~1945, Bernard und Graefe Verlag
3. Claus Rothe : Die Geschichte der Deutschen Passengier Schifffahrt—Ein Ara Gehe Zu 1990, Ernst Kaber Verlag
4. Clas Broder Hansen : Passenger Liners from Germany 1816~1990, Schiffer Publishing Ltd.
5. The World is Our Oyster (150 Year of Hapag Lloyd) , Hapag Lloyd
6. W. H. Miller : German Ocean Liners of 20th Century, Patrick Stephens
7. J. Rawlings : Fighter Squadrons of the R.A.F., Macdonald and Co.
8. D. Williams : Wartime Disasters at Sea, PSL
9. ドブスン・ミラー・ペイン共著：バルト海の死闘，早川書房

★★★★★大好評!! 艦艇精密図面シリーズ★★★★★

★当会図面の特徴—写真では判明しない構造部の陰の部分も別図とイラストで図解するとともに搭載機、滑走車、デリック、ランチ、機銃等も別紙を用いて表現してあります。(外国の艦についてはカタログを参照してください)



艦名	状	尺	価	艦名	状	尺	価
扶桑 (昭和10年)	C	2	へ	最上	A	2	ホ
扶桑 (昭和14年)	C	2	へ	三隈	B	2	ホ
榛名 (昭和12年)	C	2	へ	赤城	C	2	ト
榛名 (昭和19年)	C	2	へ	山城 (昭和10年)	C	2	へ
榛名 (昭和20年)	D	2	へ	山城 (昭和18年)	C	2	へ
翔鶴 (昭和17年)	A	2	へ	古鷹	C	2	ホ
瑞鶴 (昭和19年)	D	2	へ	青葉	C	2	ホ
最上 (昭和19年)	D	2	ホ	青葉	D	2	ホ

新発売(THE NEW)

No.032 加賀 (大改装後) 200分の1 送料共3,500円

No.32 AC "KAGA" (Modernized) 1:200

幅0.6m, 長さ1.4mの図面3枚を用い、多数の図面、イラストで加賀の詳細を解説した世界初の本格的な資料です。

★図面代金の送付方法について

郵便局で小為替証書を購入し、普通封筒に入れ、80円切手を貼ってポストに投函すると20,000円まで手数料140円で済みます。

★カタログ (図面内容見本を含む)

ハガキでお申し込みください。

状…作図状態：A 竣工時、B 第一次改装、C 第二次改装、D 最終時
尺…作図尺度：2=200分の1、3=300分の1、3.5=350分の1、125=125分の1
価…図面価格(1部送料共)：1800円、1000円、1500円、2000円、2500円、3000円、3500円

発行所 深雪会

〒244-0814 横浜市戸塚区南舞岡3-20-6