

Nachdem Himmler Anfang April der Bitte Bernadottes zugestimmt hatte, kranke und entkräftete Dänen und Norweger aus Neuengamme nach Schweden evakuieren zu dürfen, erfolgten mehrfach kleinere Transporte mit Kranken über Dänemark nach Schweden. Fast gleichzeitig mit der Anordnung der Räumung des Hauptlagers durch den Höheren SS- und Polizeiführer vom 19. April traf abends die Genehmigung des Reichsführers SS zum Abtransport aller skandinavischen Häftlinge ein. Für die große Rettungsaktion bot das Schwedische Rote Kreuz mit dänischer Unterstützung alle verfügbaren Kräfte auf. Mit 120 Bussen und anderen Fahrzeugen, von denen viele kurzfristig in Dänemark bereitgestellt, weiß gestrichen und mit dem Zeichen des Roten Kreuzes versehen worden waren, verließen am 20. April die verbliebenen 4200 Insassen des „Skandinavierlagers“ in sechs Konvois das KZ Neuengamme. Bei ihrer Ankunft im dänischen Padborg wurden sie von der Bevölkerung begeistert empfangen. Von Padborg fuhren die Busse weiter nach Schweden und die Häftlinge erlangten unwiderruflich ihre Freiheit. Insgesamt konnten 6000 dänische und norwegische Gefangene im Rahmen der Aktion der „Weißen Busse“ – auch als „Aktion Bernadotte“ bezeichnet – aus Neuengamme gerettet werden. In den Wochen bis zum Kriegsende gelang es dem Schwedischen Roten Kreuz anschließend noch, bis zu 15 000 weitere KZ-Häftlinge anderer Nationalität zu retten, darunter über 7000 Frauen aus dem KZ Ravensbrück und etwa 2000 Frauen aus Außenlagern des KZ Neuengamme.

Am 20. April begann auch die vollständige Räumung des Hauptlagers, die Hamburgs Gauleiter und Reichsverteidigungskommissar Karl Kaufmann in Kooperation mit dem Höheren SS- und Polizeiführer Nordsee Georg Henning Graf von Bassewitz-Behr, der die Befehlsgewalt über das KZ Neuengamme im Fall alliierter Feindannäherung ausübte, organisierte. Kaufmann hatte sich Mitte April unter dem Einfluss enger Weggefährten sowie des Rüstungsministers Albert Speer, des Kampfkommandanten von Hamburg, Generalmajor Alwin Wolz, und maßgeblicher Vertreter der Wirtschaft, die eine weitere Zerstörung der nach den Bombenangriffen des Jahres 1943 bereits schwer geschädigten Stadt, Fabrikationsanlagen und Werften bei einer militärischen Verteidigung Hamburgs fürchteten, dazu durchgerungen, die Stadt kampfflos an die britische

Neutralität im Zweiten Weltkrieg; vgl. Izabela A. Dahl, Die „Weißen Busse“ und Folke Bernadotte. Zur Rezeption der Hilfsaktion in Deutschland und Skandinavien, in: Dachauer Hefte 24 (2008), S. 203–219; Claudia Lenz, Vom Heldentum zum moralischen Dilemma. Die „Weißen Busse“ und ihre Deutungen nach 1945, in: Beiträge zur Geschichte der nationalsozialistischen Verfolgung in Norddeutschland 10 (2007), S. 68–80.

Armee zu übergeben.⁷⁵ Die am 13. April 1945 von der Gauwirtschaftskammer vertraulich verbreiteten „Richtlinien für die Betriebe bei einer Evakuierung im Falle unmittelbarer Feindbedrohung“ bestimmten: „KZ-Häftlinge (männliche und weibliche) werden spätestens bei ‚Alarm Küste‘ abtransportiert. Die Herausführung zu einem früheren Zeitpunkt wird seitens der Gauwirtschaftskammer angestrebt.“⁷⁶ Die Wirtschaftsvertreter teilten die Sorge der Stadtverwaltung vor Plünderungen, die nach dem Ende der Kampfhandlungen durch befreite Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge befürchtet wurden. Zudem befürchteten sie Repressalien der Siegermächte, sollten diese bei der Einnahme der Stadt auf halb verhungerte Häftlinge und Opfer von Gräueltaten stoßen. Daher sollten die „KZ-Elendsgestalten“ und möglichst auch die ausländischen Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter noch vor der Übergabe an die britische Armee aus der Stadt gebracht werden.

Kaufmann und Bassewitz-Behr einte fortan das Interesse, den Alliierten möglichst geordnete Verhältnisse präsentieren zu können. Da Bassewitz-Behr keine Ausweichlager mehr zur Aufnahme der Neuengamme-Häftlinge fand, soll seinen Angaben zufolge Kaufmann die Unterbringung auf Schiffen vorgeschlagen haben. In dem 1946 gegen ihn geführten Ermittlungsverfahren erklärte Bassewitz-Behr dazu: „Da durch die Verlegung auf Schiffe mir die Frage der Beschaffung von Versorgungsanlagen (Küchen, Latrinen, usw.), die bei Neueinrichtung eines Lagers so schnell kaum hätten beschafft werden können, und die Frage der Bewachung des Lagers (keine Einzäunung notwendig) sehr einfach zu lösen schien, griff ich diesen Vorschlag auf und beauftragte [den Kommandanten des KZ Neuengamme] Pauly, sich sofort mit dem Reichskommissar für die Seeschifffahrt in Verbindung zu setzen und mit dessen Beauftragten an Ort und Stelle die Möglichkeit der Einrichtung eines Ausweichlagers auf diesen Schiffen zu prüfen.“⁷⁷

75 Vgl. Karl Heinz Roth, Ökonomie und politische Macht: Die „Firma Hamburg“ 1930–1945, in: Angelika Ebbinghaus/Karsten Linne (Hrsg.), Kein abgeschlossenes Kapitel: Hamburg im „Dritten Reich“, Hamburg 1997, S. 15–176, hier S. 132 ff. Zur Rolle Kaufmanns vgl. Manfred Asendorf, 1945. Hamburg besiegt und befreit, Hamburg 1995; Frank Bajohr, Hamburgs „Führer“. Zur Person und Tätigkeit des Hamburger NSDAP-Gauleiters Karl Kaufmann (1900–1969), in: ders./Joachim Szodrzynski (Hrsg.), Hamburg in der NS-Zeit. Ergebnisse neuerer Forschungen, Hamburg 1995, S. 59–91.

76 Zit. nach Ludwig Eiber, Das KZ-Außenlager Blohm & Voss im Hamburger Hafen, in: Hermann Kaienburg (Hrsg.), Konzentrationslager und deutsche Wirtschaft 1939–1945, Opladen 1996, S. 227–238, hier S. 236.

77 Schriftliche Aussage von Georg Henning Graf von Bassewitz-Behr, Höherer SS- und Polizeiführer, v. 7. 3. 1946, The National Archives, London, WO 309/408; zur Rolle des