

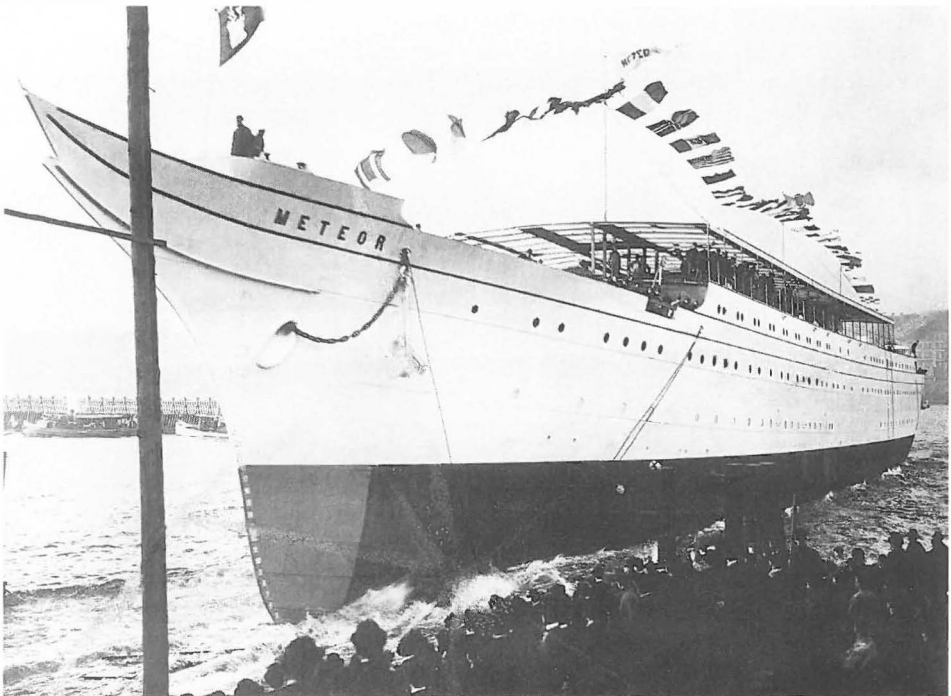
DIE »METEOR«

Vom Musik-Vergnügungsdampfer der HAPAG
zum Lazarettenschiff in Eismeer und Ostsee

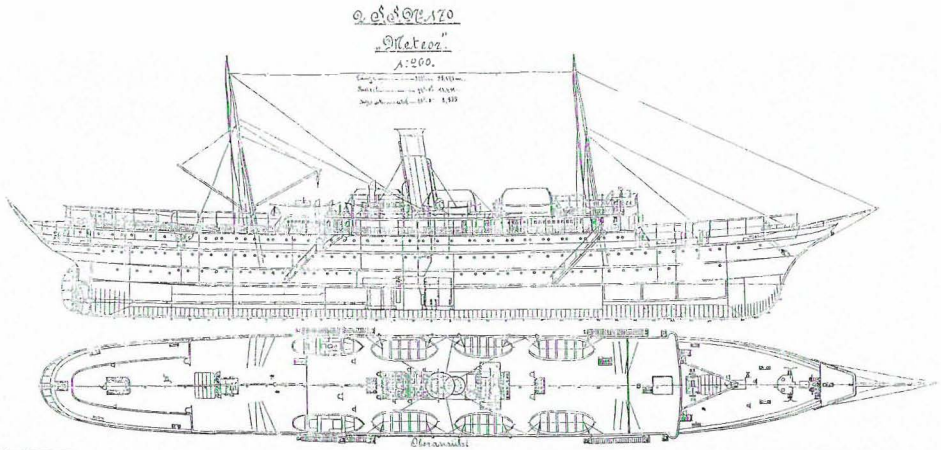
VON VOLKER HARTMANN UND HANS-JOACHIM MAURER

Indienststellung als Passagierdampfschiff

Am 15. März 1904 lief bei der Werft von Blohm & Voss in Hamburg nach mehrmonatiger Bauzeit ein Doppelschrauben-Dampfer vom Stapel, der von seiner Aufgabe her eigentlich für anspruchsvollere Touristen- und Vergnügungsfahrten der Mittleren Fahrt konzipiert worden war. Die große Festversammlung, die dem Taufakt folgte, und auch die Taufpatin, die Gattin des Flügeladjutanten von S.M. Kaiser Wilhelm II., Fregattenkapitän von Grumme, hatten sicherlich keine Vorstellung, in welche bewegte Zeiten dieses neue Schiff hineinsteuern sollte und für welche unvorhergesehenen Zwecke das Fahrzeug schließlich eingesetzt werden würde. Auch die Indienststellung des Dampfers, ein Jahr nach dem Stapellauf, am 28. Mai 1905, und die erste erfolgreich verlaufene Probefahrt am Tage darauf¹



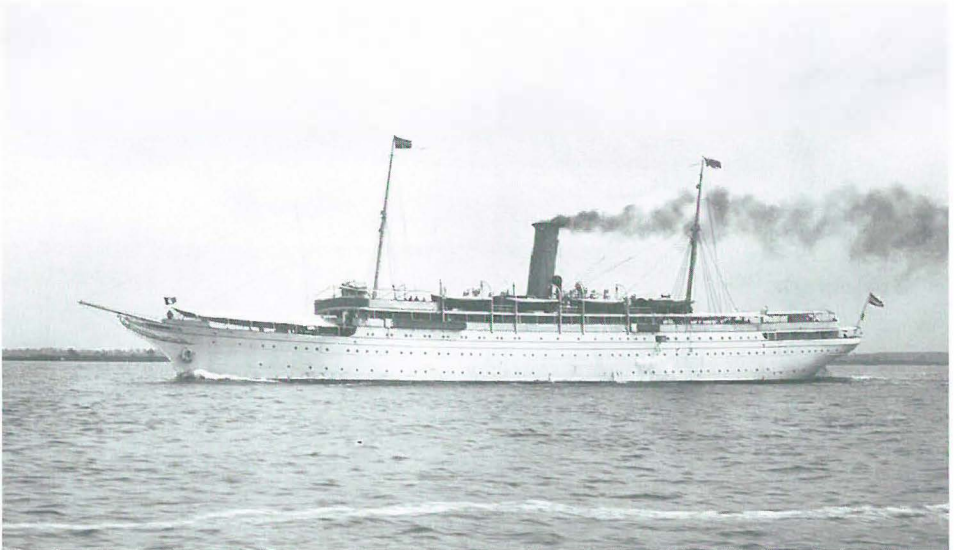
*Feierlicher Stapellauf der METEOR am 15. März 1904 bei Blohm & Voss in Hamburg.
(Archiv Blohm & Voss)*



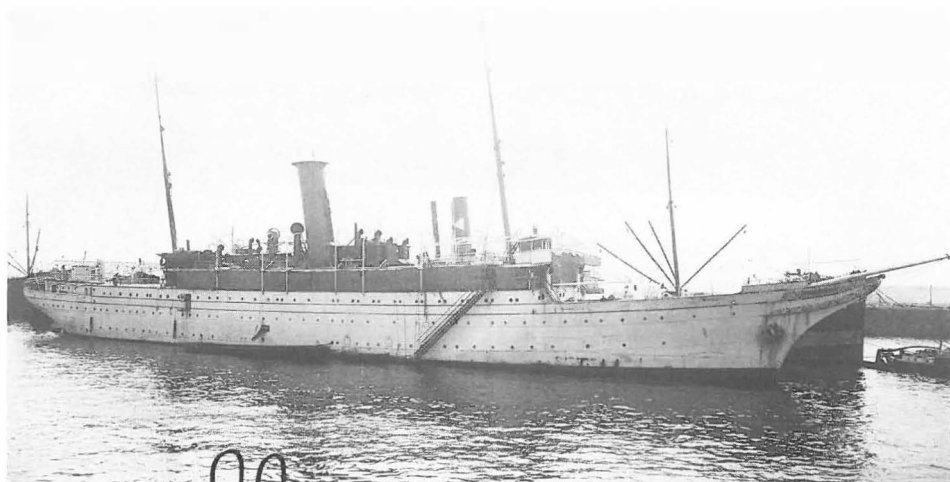
Werftplan der METEOR. (Archiv Blohm & Voss)

versetzten die 300 geladenen Gäste an Bord in Hochstimmung. Immerhin waren alle nutzbaren Innenräume für Passagiere 1. Klasse vorgesehen, ursprünglich 4 Staatskabinen und 157 reguläre Kabinen, mit je einem Bett oder zwei Betten, boten fast 300 Passagieren Platz. Die Festgäste, darunter die Hamburger Bürgermeister Dres. Hachmann und Mönckeberg, der Oberbürgermeister von Altona, Giese, und der Generaldirektor der HAPAG, Albert Ballin, fanden gemeinsam im großen Speisesaal Platz und konnten auch den Rauchsalon und ein geräumiges Gesellschaftszimmer bestaunen.

Bereits vom 3. bis 16 Juli 1905 lief S/P METEOR² mit einem prominenten Publikum³ zu ihrer ersten planmäßigen Nordlandfahrt (u.a. mit Hafenziegezeiten in Aalesund, Molde und Bergen) aus. Einen der Höhepunkte der Reise stellte die Begegnung des Schiffes mit der



Die METEOR als Passagierschiff der Hapag bei der Ausfahrt zu einer Norwegenfahrt in der Elbmündung. (Archiv Blohm & Voss)



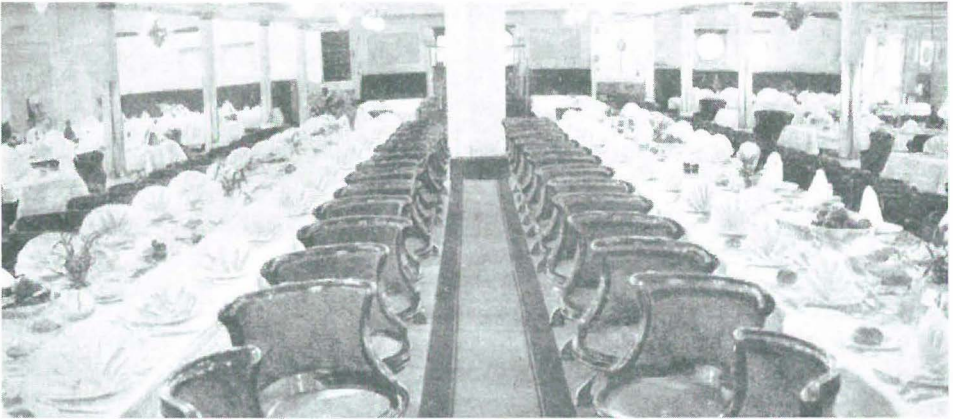
Die METEOR kurz vor Beginn des Ersten Weltkrieges im Hamburger Hafen. (Archiv Blohm & Voss)

Kaiseryacht HOHENZOLLERN dar, auf der das Staatsoberhaupt den Sommerurlaub verbrachte. Kaiser Wilhelm II. ließ es sich zur Freude der Passagiere nicht nehmen, zur METEOR überzusteigen und das neue Schiff eingehend zu besichtigen. Auch während späterer Reisen kam es immer wieder zu Begegnungen mit dem Souverän. So vermerkte der Kapitän der METEOR, Oskar Schwammerberger, nach der Rückkehr von der 59. Reise des Schiffes am 30. Juli 1908 in seinem Rapport an die Geschäftsleitung der Hamburg-Amerika-Linie: *Verließen Hamburg mit 277 Passagieren am 17. Juli vormittags und liefen fabplanmäßig die vorgeschriebenen Hafen an. Die Reise verlief zur vollsten Zufriedenheit der Passagiere. Hatten ein dreimaliges Zusammentreffen mit S.M.Y »Hohenzollern«. Die Passagiere hatten Gelegenheit, während der Besichtigung der »Hohenzollern« »Seine Majestät« an Bord, sowie an Land, beim Spaziergang, in nächster Nähe zu sehen.*⁴

Auch in den kommenden Jahren fuhr die METEOR im Sommer vor allem in norwegische Gewässer, während im Winter und Frühjahr zumeist Reisen in das Mittelmeer anstanden. Die Herbstreisen führten zu den mondänen belgischen und französischen Badeorten am



Blick in eine der komfortablen Zweibettkabinen. (Archiv Schiffahrtsmuseum Bergen)



Der große Speisesaal an Bord, festlich gedeckt zum Empfang der Passagiere. (Archiv Schiffahrtsmuseum Bergen)

Kanal oder auch zu den Hauptstädten der Ostseeanrainer. Während der Kieler Woche war die METEOR als Gästeship Albert Ballins ständiger Gast und gelangte außerdem im Kieler Hafen als sogenanntes »Verlobungsschiff« zu einiger Berühmtheit.⁵ Gelegentlich vercharterte die Nautische Abteilung der Hamburg-Amerika Linie das Schiff zu Gruppenreisen. Beispielsweise zahlte der Hauptausschuß des Deutschen Flotten-Vereins für eine dreitägige Fahrt von St. Pauli-Landungsbrücken nach Helgoland und zurück für eine 280köpfige Reisegesellschaft immerhin 14000 Reichsmark.

Neben dem Besuch interessanter Häfen wurden den Passagieren immer wieder auch sonstige Kurzweil und Unterhaltung geboten. Beispielsweise verzeichnet der Rapport der 102. Reise vom Frühjahr 1912: *Bei der Ankunft in Monaco bot sich den Passagieren ein sehr interessantes Schauspiel. Der erste Tag der Fliegerwoche hatte begonnen. Schon vor dem Hafen kamen uns einige Hydroaeroplane entgegen, umkreisten das Schiff und ließen sich in der Nähe auf dem Wasser nieder, um gleich darauf wieder aufzusteigen.*⁶ Bei einer Reise nach Korfu begrüßten die zufällig anwesenden Majestäten und die Prinzessin Victoria Luise die Passagiere auf dem Balkon des Achilleion und gestatteten anschließend die Besichtigung der Residenz. Anlässlich einer Nordlandfahrt begegnete die METEOR einem anderen Compagnie-Dampfer, auf dem sich der Generaldirektor der HAPAG, Albert Ballin, befand. *Wir flaggten über die Toppen und wechselten Grüße.* Mit einem Erlebnis besonderer Art, das auch einige diplomatische Verwicklungen auslöste, wurden die Gäste der METEOR im Winter 1907 konfrontiert. Die Zeitung »Hamburger Echo« vom 16. Januar 1907 meldete: *Panik auf einem deutschen Paketboot. Über das eigenartige Abenteuer eines deutschen Paketbootes im Mittelmeer berichtet ein Telegramm: Wie einige Abendblätter melden, geriet das deutsche Paketboot »Meteor« in ein Nachtmanöver der französischen Mittelmeerflotte. Dei unerwartete Kanonade erregte eine Panik auf dem deutschen Schiffe, die aber ohne schlimme Folgen blieb.*

In den Rapporten der Kapitäne wird gelegentlich auch auf medizinische Besonderheiten eingegangen. Einige aufschlußreiche Berichte sollen hier wiedergegeben werden. So führte der Kapitän im Abschlußbericht der 118. Fahrt während der Hafenliegezeit in Alexandria eine Dysenterie auf, die etwa 20 Reisende befiel und sie an den beabsichtigten Exkursionen in das Land der Pharaonen hinderte.

Unter dem 28. April 1906 ist verzeichnet: *Mussten in Venedig den I. Conditor H. Bruckmann wegen Geistesstörung durch Vermittlung des deutschen Consulats und auf Anraten*

des Schiffsarztes einem Hospital überweisen.⁸ Am 9. April 1911 bemerkte der Kapitän: *In Corfu landete die Familie Stadtrat Haase, weil der junge Herr während der Reise an Maseru erkrankte.*⁹

Auch von Unglücksfällen während der Landexkursionen ist die Rede: *Bei einem Ausflug nach Taormina ereignete sich ein Unfall, in dem ein Wagen durch Unachtsamkeit des Kutschers umstürzte. Eine Dame, Fr. Fink aus Frankfurt/a.M., wurde hierbei am Kopfe verletzt, jedoch nicht gefährlich und ist diesselbe vom Schiffsarzt während der Reise behandelt und heute mit fast verheilten Wunde von Bord gegangen.*¹⁰ Bei Todesfällen von Passagieren wurde wie folgt vorgegangen: *Wie ich von Madeira telegraphisch mitteilte, starb dort der Passagier Richard Foerstner. Auch seine Anverwandten wurden sofort telegraphisch benachrichtigt. Der Verstorbene wurde in Madeira gelandet und von dem deutschen Konsulat und unserer dortigen Agentur am Tage nach unserer Abfahrt bestattet. Seine Barschaft und Effekten wurden dem deutschen Konsulat in Madeira übergeben.*¹¹

Insgesamt absolvierte die METEOR 124 größere Reisen, die letzte als deutsches Passagierschiff begann Mitte Juli 1914; noch einmal begegnete sie dem Kaiser. Der Kapitänsrapport dieser Fahrt, aufgezeichnet am 29. Juli 1914 in Hamburg, drei Tage vor der deutschen Mobilmachung und der Kriegserklärung an Rußland lautete: *Am 18. Juli morgens 9 Uhr wurde, mit 282 Passagieren, die dritte Nordlandfahrt des D. »Meteor« angetreten. – Das Anlaufen sämtlicher Häfen geschah fahplanmäßig und war, wie auch auf den beiden ersten Nordlandreisen, durchweg von schönem Wetter begünstigt. – Stimmung und Befinden der Reisenden war ausserordentlich gut, und wurde noch besonders gehoben durch das Antreffen der Kaiserlichen Yacht in Barholmen, um welche, – wie üblich, – herum gefahren wurde; der Kaiser befand sich an Bord, und erwiderte andauernd die stürmischen Ovationen der Touristen. – Wiederholt trafen wir deutsche Kriegsschiffe in den Fjorden an, und traten mit*



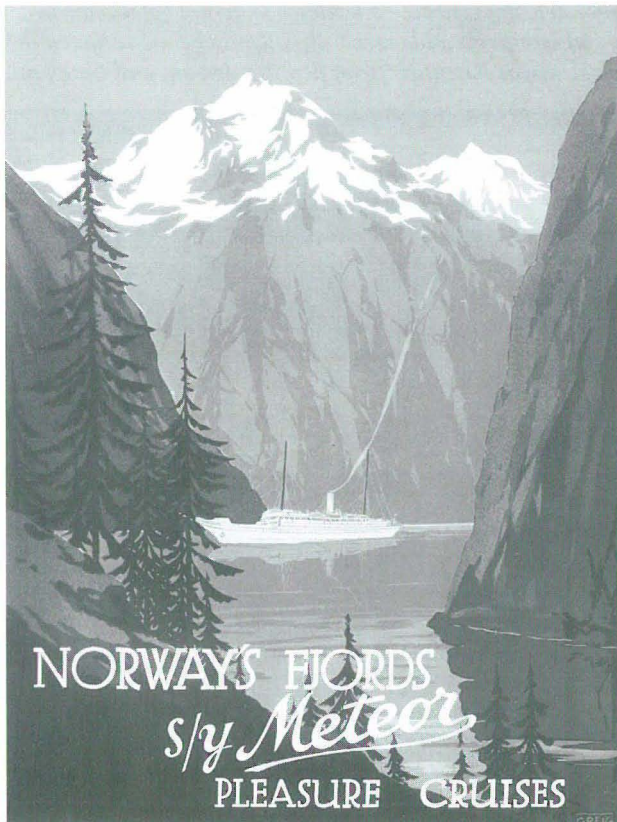
Möbiliar im Rauchsalon der METEOR. (Archiv Schiffahrtsmuseum Bergen)

*denselben, wenn es angebracht war, in Verkehr, was von den Passagieren sehr dankbar anerkannt wurde. Obwohl durch die Kriegsnachrichten der letzten Tage eine gewisse Erregung bemerkbar war, litt doch die allgemein gute Stimmung nicht darunter. So verlassen sämtliche Passagiere hochbefriedigt das Schiff. – Am 29. Juli a. M. landeten wir einige Reisende in Cuxhaven, und dampften weiter elbaufwärts.*¹²

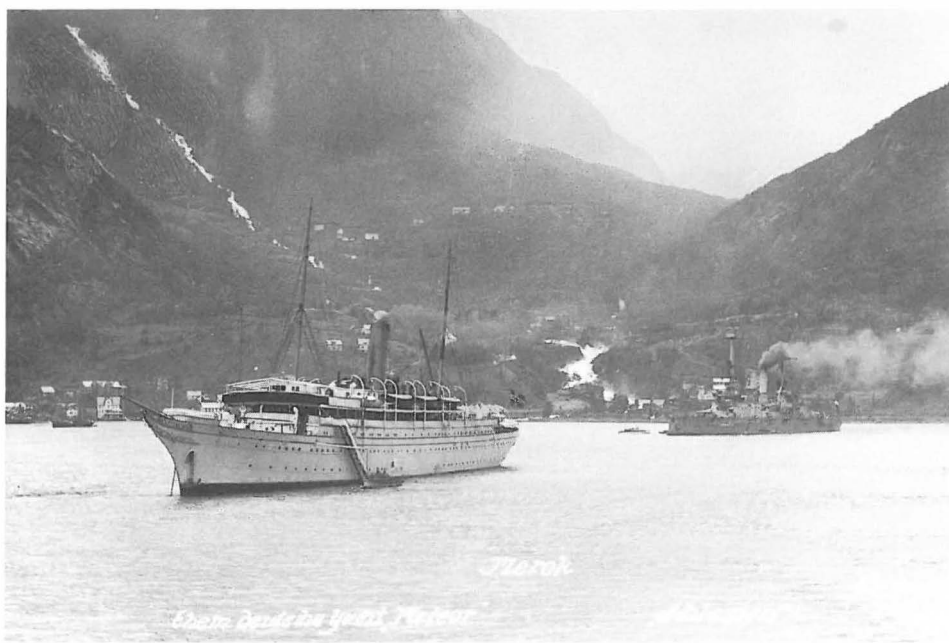
Mit dieser 124. Fahrt endet die zivile Nutzung der METEOR für die kommenden vier Jahre. Die Kaiserliche Marine verwendete das Schiff zunächst im Hamburger Hafen als Wohnschiff der militärischen Hafenwache und später als Wohn- und Zielschiff einer U-Bootflottille in Eckernförde. Wie die Hamburg-Amerika Linie dem Chronisten im Juni 1942 mitteilte, verließ der Dampfer die Hansestadt am 18. Mai 1919, um gemäß den Bestimmungen des Versailler Vertrages an Großbritannien ausgeliefert zu werden. Am 30. Mai 1919 wurde die METEOR an den »Shipping Controller« der britischen Regierung übergeben, der das Schiff zunächst der Royal Mail Steam Packet Co. in London übertrug. Im Jahre 1921 übernahm die Londoner Reederei H.J. Jewell (BDS) die METEOR.¹³

Unter britischer und norwegischer Flagge

Über das weitere Schicksal der METEOR unter britischer Flagge gibt es nur spärliche Mitteilungen. Im Winter 1921 führte sie eine Mittelmeerreise über Marseille nach Alexandria und schon im darauffolgenden Jahr wurde sie an die norwegische Reederei Det Bergenske



Die METEOR auf einem Werbesprospekt der norwegischen Reederei »Det Bergenske Dampskibsselskab«. Zwischen 1922 und 1940 verkehrte sie vor allem für zahlungskräftige britische Gäste zwischen England und Norwegen. (Archiv Schiffahrtsmuseum Bergen)



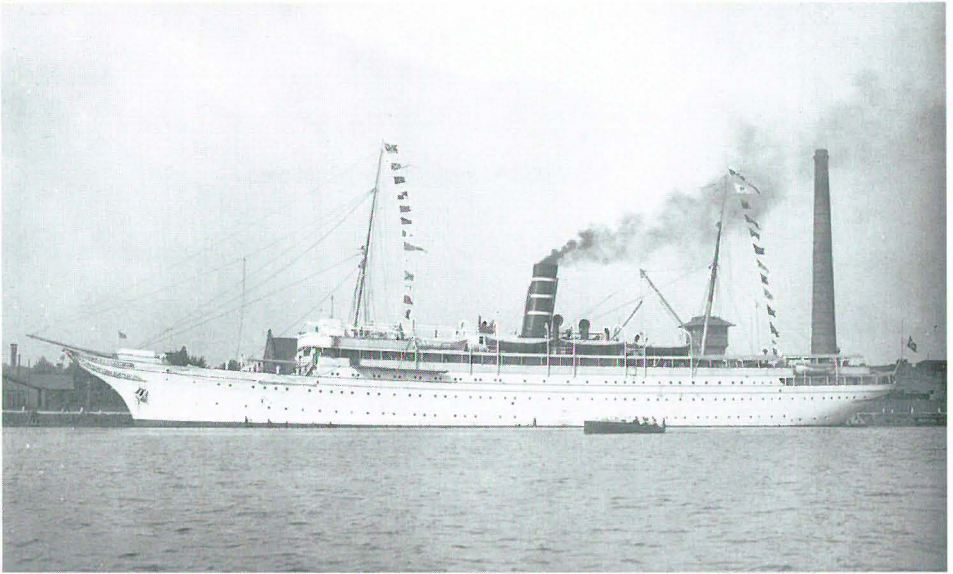
Die METEOR unter norwegischer Flagge im Geirangerfjord. Rechts Linienschiff SCHLESIEEN.
(Archiv DSM)

Dampfskibsselskab (B. & N. Line Norwegian Royal Mail Steamships) verkauft. Diese große Reederei besaß zu dieser Zeit mehr als 50 Motorschiffe und setzte die METEOR zunächst für Passagierdienst zwischen Molde und Newcastle-on-Tyne ein.¹⁴ In einem Werbeprospekt der Reederei heißt es: *These »Meteor« cruises are unique. No other holiday programme offers such a comprehensive set of attractions compressed into such a short space of time. Norway is a land of temperate climate and sunshine, while the actual open sea crossing takes no more than a day and a night from the Tyne to the smooth waters of the Hardanger Fjord. The »Meteor's« draught allows her to keep inside the chain of isles and skerries which shelter the Norwegian coast. Thus she sails continually in calm waters.*

*The »Meteor« has accomodation only for first-Class passengers. Every cabin has special ventilating apparatus, ensuring a continuous supply of fresh air. The dining saloon seats 260 passengers at 22 tables, thus all the passengers who can be accomodated on the »Meteor« dine at the same time. There is large deck space for promenading, dancing and games; the spacious boat deck is a distinctive feature. The cabins are single and two-berthed, and there are two suites-sitting-room, bedroom and bathroom attached. Many of the cabins are furnished with sofas and wardrobes.*¹⁵ Als Schiffsführer werden 1922–25 W. Dreyer und 1926–27 Just Olsen benannt.

Im Jahre 1936 wurde die METEOR im Rahmen des Eucharistischen Kongresses im italienischen Syrakus als Charterschiff für Pilger eingesetzt.¹⁶

Kurz vor Kriegsbeginn im Spätsommer 1939 konnten nach Angaben der Reederei im Rahmen des Pendelverkehrs zwischen England und Norwegen sogar britische Freiwillige für Finnland transportiert werden, das im sog. Winterkrieg gegen die Sowjetunion stand. Eine interessante Begebenheit erlebten Schiff, Besatzung und 238 Passagiere kurz nach Beginn des Krieges im Herbst 1939 in der Nordsee. Ein deutsches Unterseeboot, U 47 unter Kapitänleutnant Günter Prien, kreuzte den Weg des neutralen Passagierschiffes und



Die METEOR unter norwegischer Flagge zwischen den Kriegen. (Archiv Schiffahrtsmuseum Bergen)

gab einen Warnschuß ab, in der Annahme, daß Funksprüche abgesetzt würden. Der 1. Offizier der Meteor stieg auf das U-Boot über und ließ seine Papiere kontrollieren. Es stellte sich jedoch rasch heraus, daß keine Funksprüche getätigt wurden, so daß die METEOR ihren Weg nach Newcastle-upon-Tyne fortsetzen konnte.

Einrichtung als deutsches Lazarettsschiff

Im April besetzte die deutsche Wehrmacht Norwegen, charterte die in Bergen liegende METEOR bei der Reederei und begann, sie als Lazarettsschiff einzurichten. Die 70 Mann starke norwegische seemännische Zivilbesatzung verblieb unter ihrem Kapitän Weltz und dem I. Offizier Kapitän Hansen an Bord.

Am 5. Mai 1940 trafen die ersten für die METEOR vorgesehenen Besatzungsangehörigen in Bergen ein. Die Offiziere logierten zunächst im Hotel »Terminus«, die Mannschaft wurde an Bord des inzwischen requirierten norwegischen Vollschiiffes STAATSRAD LEHM-KUL untergebracht. Bereits zwei Tage später, am 7. Mai, wurde die METEOR als deutsches militärisches Lazarettsschiff in Dienst gestellt und von ihrem ersten Chefarzt, Marinestabsarzt Dr. Gerhard Zimmer, übernommen. Weitere Sanitätsoffiziere an Bord waren zu diesem Zeitpunkt Marinestabsarzt Dr. Kallfels, Marineassistenarzt Dr. Hermann Bendiek und Marineassistenarzt Dr. Franz Pertl, zusätzlich standen ein Sanitätsmaat und drei Mannschaftsdienstgrade zur Verfügung. Dr. Friedrich Weber befand sich von 1940 bis 1942 als Marinezahnarzt an Bord¹⁷, ihm folgte ein Marineoberstabszahnarzt. Infolge der in den kommenden Monaten ständig steigenden Belegungsziffern der METEOR traten Anfang Juni 1940 12 Schwestern des Deutschen Roten Kreuzes, Mutterhaus Kiel, hinzu. Ihre Zahl wurde später auf 7 verringert.

Im Sommer 1941 bestand die deutsche Besatzung aus 7 Ärzten, 1 Zahnarzt, 1 Marinestabsapotheker, ferner 7 Unteroffizieren, darunter San. Feldwebel Eisert und Stabsbootsmann Stahr, 7 Sanitätsgasten und den 7 Schwestern. Im Frühjahr 1943 gab der damalige

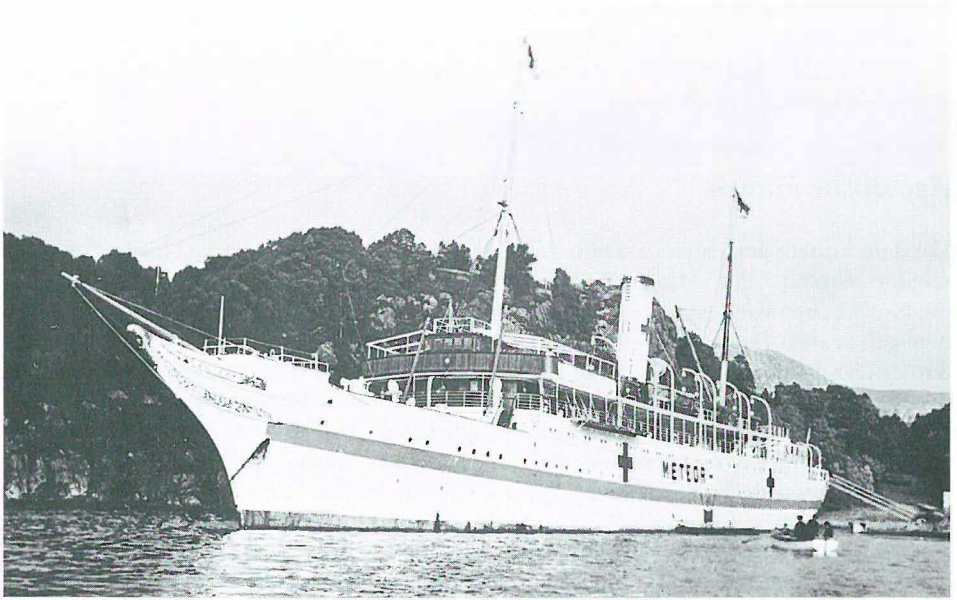
Chefarzt Marineoberstabsarzt Dr. Thomas Fritschi folgende Besetzungszahlen an: 5 Marinesanitätsoffiziere, 1 Marineoberstabszahnarzt, 1 Apotheker, 1 Verwaltungsoffizier im Range eines Oberleutnants (V), 27 Mann deutsches Sanitätspersonal, 7 Krankenschwestern und 1 technische Assistentin.¹⁸

Rechtliche Fragen

Vor dem Einsatz des neuen Lazarettschiffes waren noch einige juristische Hürden zu überwinden. Artikel 3 des »Haager Seekriegsabkommens« vom 18.10. 1907¹⁹ schrieb nämlich die Notifikation von Lazarettschiffen bei der gegnerischen Regierung vor. Dieses Abkommen galt in allen Teilen noch während des Zweiten Weltkrieges, auch wenn zum Zeitpunkt der Unterzeichnung die Bedrohung aus der Luft noch nicht vorauszusehen war. Im Falle der METEOR übermittelte das Auswärtige Amt am 29. Mai 1940 der Deutschen Gesandtschaft in Bern ein Telegramm, in dem um Ersuchen der Schweizerischen Regierung gebeten wurde, das Schiff bei der britischen Regierung zu notifizieren.²⁰ Nach Beginn des Krieges mit den USA wurde das Schiff am 20. Februar 1942 über die Schutzmacht nach bei der amerikanischen Regierung notifiziert.²¹ Die METEOR unterlag somit den strengen Bestimmungen des Seekriegsabkommens. Weitere sich aus dieser internationalen Verpflichtung ergebende Konsequenzen betrafen die Kenntlichmachung des Schiffes. Ein äußerer weißer Anstrich mit einem breiten, waagrecht laufenden grünen Streifen ersetzte den bisherigen Farbanstrich. Ferner wurde diese Sonderbemalung durch Rot-Kreuz-Zeichen beiderseits auf Schornstein und Rumpf ergänzt. Außerdem wurden der Name des Schiffes und das Heimatland (!) in Großbuchstaben auf die Bordwand gemalt, was für Lazarettschiffe ansonsten ungewöhnlich war. Weiter bestand die Auflage, nachts das Schiff anzustrahlen, um die Erkennung als Lazarettschiff auch bei Dunkelheit möglich zu machen.



Mai 1940: Einsatz als Lazarettschiff in Norwegen. Die international vorgeschriebene Kennzeichnung ist hier gut erkennbar: weißer Anstrich, grüner Streifen am Rumpf und Rot-Kreuz-Zeichen an der Bordwand und am Schornstein. Zusätzlich ist der Name des Schiffes und die Nationalität der Reederei in großer Schrift erkennbar. Später wurde »Norge« entfernt. Eine solche ungewöhnliche Kennzeichnung von deutschen Lazarettschiffen läßt sich nur bei der METEOR nachweisen. (Archiv Schiffahrtsmuseum Bergen)



Lazarettschiff METEOR in Südnorwegen. (Archiv DSM)

Die Einrichtungsphase

In der Folgezeit wurden umfangreiche Umbaumaßnahmen an Bord erforderlich, um die infrastrukturellen Gegebenheiten den Bedürfnissen eines Lazarettschiffes anzupassen. Das Schwergewicht der Veränderungen lag dabei auf der Einrichtung von operativen Behandlungsmöglichkeiten, Labor und später Röntgenraum.

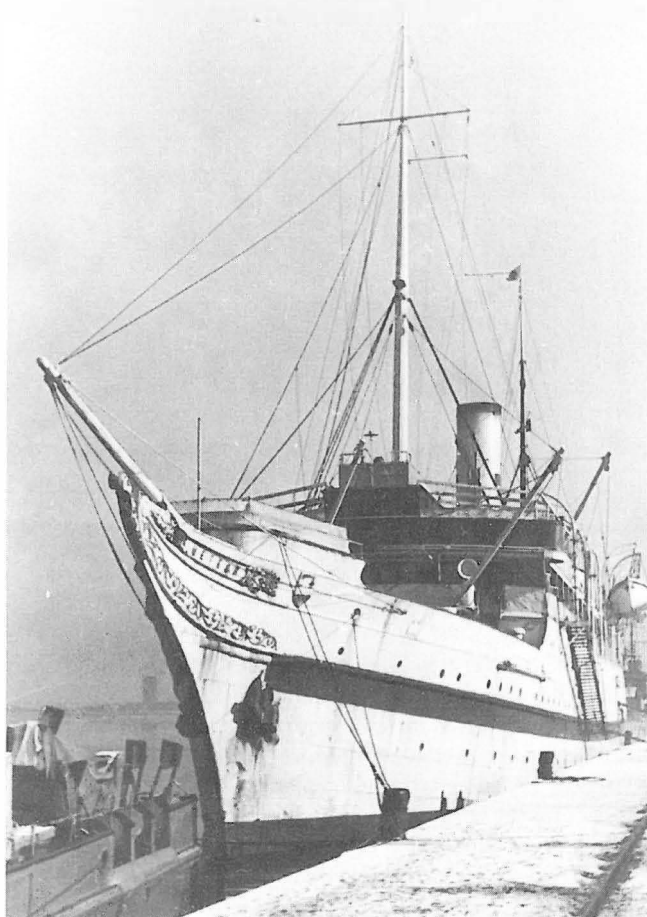
Im A-Deck entstand aus dem vorhandenen Speisesaal durch Einziehung von Zwischenwänden ein Krankensaal, ein Schwerkrankenraum, eine Schwesternmesse und ein Patienten- bzw. Mannschaftsspeiseraum.

Auch der Operationsaal mit zwei Tischen wurde in diesem Deck, im ehemaligen Damensalon, eingerichtet, die frühere Bar zum Laboratorium umfunktioniert. Der Friseursalon diente nach baulichen Änderungen als Röntgen- und Massageraum, die Apotheke fand in der ehemaligen Schiffsapotheke Platz.

Einige Monate später, im September 1940, stand ein weiterer Umbau des Schiffes an, um die mögliche Patientenkapazität zu erhöhen, vor allem aber auch, um die bisher nicht ausreichende Heizungsanlage dem kommenden norwegischen Winter anzupassen. Im Zuge dieser Arbeiten richtete das Bordkommando den bisherigen Speisesaal auf Backbordseite zum Krankensaal ein, anschließend an ihn wurde ein Schwerkrankenraum mit zwei Kojen eingebaut. *Der Operationssaal I auf Steuerbordseite wurde durch eine eingezogene Wand geteilt und so ein Gemeinschaftsraum gewonnen, in dem die Patienten essen und sich aufhalten konnten. An Stelle des Vorhanges in Op. II wurde eine feste Wand gezogen und in dem bisherigen Warteraum die Ambulanz der Abtlg. I eingerichtet. In beiden Operationsälen wurden Wandschränke mit Schiebetüren eingebaut. Behandlungstische, Gipstische usw. wurden zum größten Teil aus Bordmitteln hergestellt.*²²

Das erste Sanitätsmaterial, insbesondere medizinische Gerätschaften und chirurgische Instrumente, wurde aus Deutschland im Lufttransport angeliefert, die weitere Ausstattung

An der Pier. (Archiv DSM)



und das Verbrauchsmaterial kamen vom Heeres-Sanitätspark in Bergen, später vom Sanitätspark in Oslo. Einrichtungsgegenstände, wie OP-Tische oder Krankenbetten, bezog das Bordkommando auf dem freien Markt. Andere Utensilien, z.B. Wandschränke, stellte die Besatzung in Eigenarbeit her, die OP-Wäsche wurde an Bord selbst genäht.²³

Nach Abschluß aller Umbauten waren auf der METEOR eine Innere (I), Chirurgische (II), eine für Haut- und Geschlechtskrankheiten (III), eine ophthalmologische (IV), eine hals-nasen-ohrenärztliche (V) Abteilung und eine zahnärztliche Behandlungsmöglichkeit vorhanden. Insgesamt konnten zunächst über 200 Krankenbetten zur Verfügung gestellt werden.

Nach vollständiger materieller Ausstattung erschienen bereits am 23. Mai 1940 die ersten Patienten. Es handelte sich um 20 Verwundete eines Explosionsunglückes. Am Folgetag verlegte die METEOR in die Vaagnesbucht, etwa 17 km vom Stadtzentrum Bergens entfernt. Ein zur Verfügung gestellter Pkw sorgte für eine zügige Verbindung in die Stadt bzw. zum Haukeland Sykehus (Krankenhaus), das für fachärztliche Konsultationen zur Verfügung stand. Insbesondere für größere Röntgenuntersuchungen nutzten die deutschen Ärzte diese norwegische Einrichtung, da an Bord der METEOR anfangs lediglich eine Siemens-Röntgenkugel zur Verfügung stand.



Das Sanitätspersonal der METEOR. (Sammlung Graf Ingelheim)

Am 11. Juni 1940 wechselte erstmals der Chefarzt, Marineoberstabsarzt Dr. Bruno Korth, der vorher den Dienstposten des Sanitätsoffiziers beim Admiral der norwegischen Südküste bekleidet hatte²⁴, löste Marinestabsarzt Dr. Gerhard Zimmer ab. Bereits am 17. August übernahm Marinestabsarzt d.R. Dr. Reinhold Hinkel die Geschäfte als Chefarzt.

Im Spätsommer 1940 wurden, ausgenommen die METEOR, alle anderen deutschen Lazarettsschiffe in Anbetracht des geplanten Unternehmens »Seelöwe«, der Invasion Großbritanniens, in die vorgesehenen Einsatzhäfen verlegt. Nach dem erwähnten erneuten Umbau und der Anbordnahme weiterer Verwundeter erhielt auch die immer noch bei Bergen liegende METEOR im November 1940 den Befehl zu anderer Verwendung; die Kranken wurden entlassen bzw. verlegt, u.a. auf die in Oslo liegende WILHELM GUSTLOFF.²⁵ Am 20. November 1940 nahm Vizeadmiral Otto von Schrader als Admiral Norwegische Westküste²⁶ die Abschiedsmusterung vor. Am Tag danach lief das Schiff aus Bergen aus, ging als erstes deutsches Lazarettsschiff nach Nordnorwegen und trat in den Bereich des Admirals Polarküste über.²⁷ Dort sollte die METEOR als schwimmende Ambulanz und auch sanitätsdienstliches Transportschiff für abgelegene Küstenverteidigungsstellungen und medizinisch nur schwierig zu versorgende Standorte dienen. Insbesondere war in Anbetracht der besonderen geographischen Struktur und der schlechten Wegeverhältnisse in Nordnorwegen daran gedacht, Verwundete und chronisch Kranke an Bord zu nehmen und über See in die verkehrstechnisch besser angebundenen westnorwegischen Hafenstädte zu verbringen.

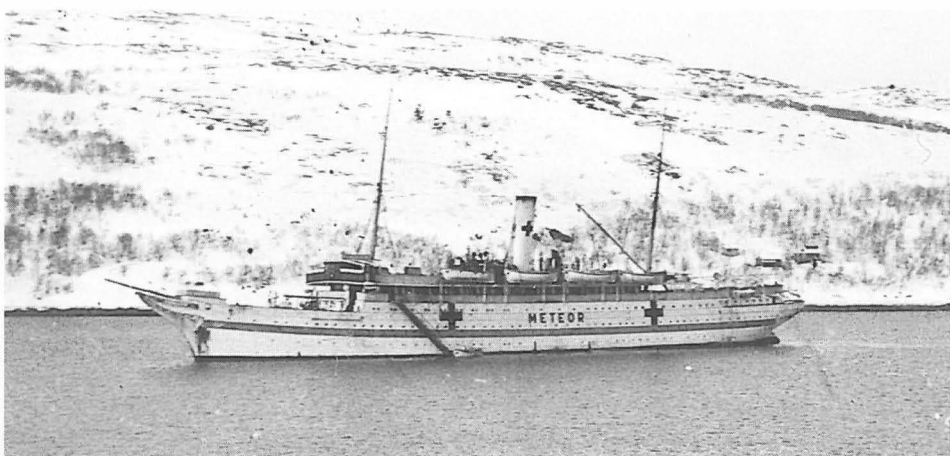
Einsatz in Nordnorwegen

Die Verlegungsfahrt führte über Trondheim und Tromsö nach Kirkenes. Dort wurde am 1. Dezember 1940 geankert, auch das Große Lazarettsschiff STUTTGART, das zunächst als stationäres Lazarett bleiben sollte, hatte sich bereits in diesem nördlichsten Hafen Norwegens eingefunden. Eine fruchtbare Zusammenarbeit beider Schiffe sollte in der kommenden Zeit folgen.

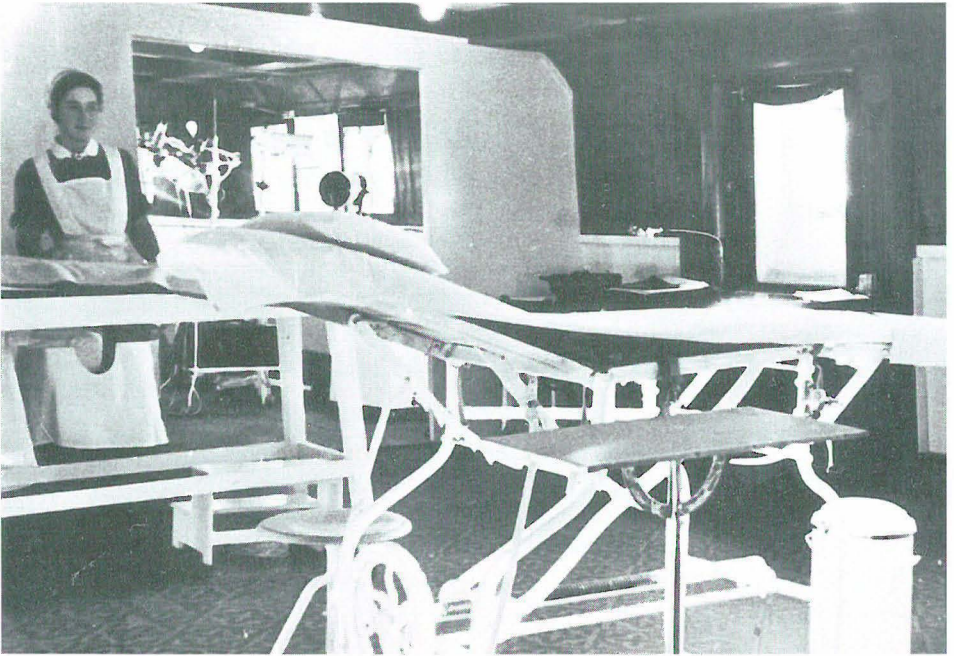


Die METEOR läuft zu einem Verwundetentransport einen norwegischen Hafen an. (Sammlung Graf Ingelheim)

Die norwegisch-finnische Grenze und auch die später nach Beginn des Krieges mit der Sowjetunion schwer umkämpfte Eismeerfront auf der Fischer-Halbinsel waren nicht mehr weit entfernt. Die erste Rundfahrt zur medizinischen Versorgung abgelegener Stützpunkte führte über Honningsvaag, Hamnbukt nach Hammerfest und Alta. Dort warteten zahlreiche Verletzte mit Knochenbrüchen infolge von Skiunfällen. Die auch seemännisch schwierigen Manöver der METEOR in der Dunkelheit der Polarnacht verdeutlicht folgender Auszug aus der Chronik: *Am Abend des 7.12. langte ... ein Fernschreiben an und bat das Lazarettschiff, einen Blinddarmkranken aus dem benachbarten Fjord abzuholen. Da die Fahrt nachts im Porsangerfjord wegen Klippen nicht möglich war – sämtliche Feuer waren gelöscht – wurde ein norwegischer Rettungskutter benachrichtigt und gebeten, den Kranken abzu-*



Auf Station in Kirkenes. (Archiv DSM)



Der Operationsraum des Lazarettsschiffes. (Sammlung Graf Ingelheim)



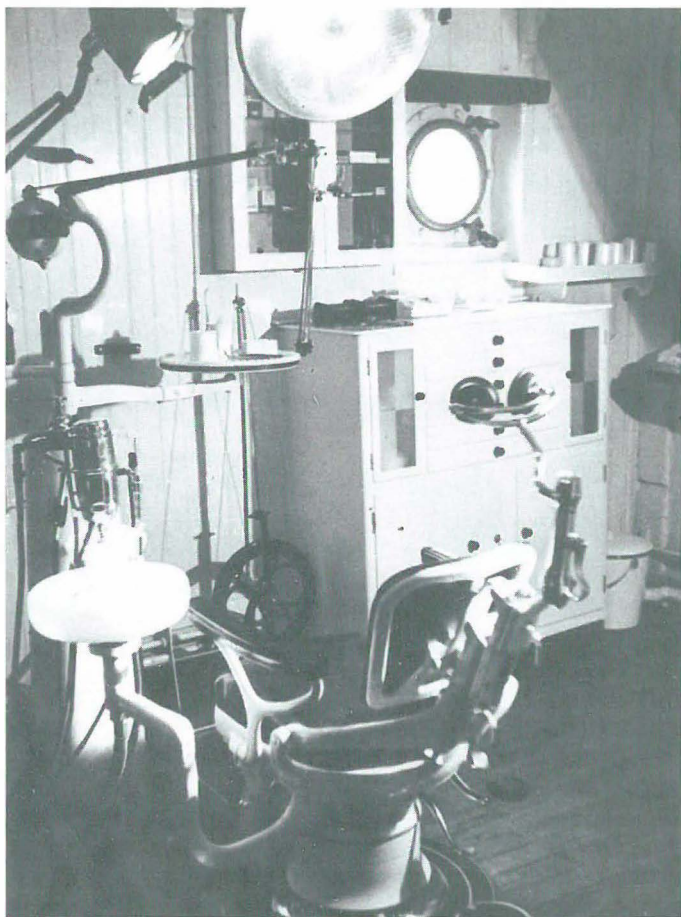
Blick auf die Waschbecken und den OP-Tisch im Operationsraum. (Sammlung Graf Ingelheim)



*Einer der Krankensäle mit
Patienten und Schwestern.
(Sammlung Graf Ingelheim)*



*Provisorische Zahnbehandlungs-
einrichtung mit Magentrichter als
Speibecken aus den ersten Einrich-
tungstagen. (Sammlung Weber)*



*Komplette Bordzahnstation im Endzustand.
(Sammlung Weber)*

holen und nach Honningsvåg zu bringen. Die Nacht war sehr stürmisch, der Anker des »Meteor« hatte nicht gehalten und das Schiff war abgetrieben worden. Ein Verkehrsboot war losgerissen und an den Klippen zerschellt. Erst gegen 10 Uhr vormittags konnte der »Meteor« seine Fahrt nach Honningsvåg aufnehmen, wo gegen 20 Uhr der Rettungskutter mit dem durch Seekrankheit völlig erschöpften Kranken anlangte.²⁸ Dieser erste Krankentransport des Lazarettschiffes endete kurz vor Weihnachten wieder in Bergen, wo die meisten Patienten an örtliche Lazarette abgegeben wurden. Die folgenden Wochen dienten der Ergänzung eines augenärztlichen Behandlungsplatzes, da vor allem das Fehlen eines Ophthalmologen zu gewissen Problemen geführt hatte. Am 20. Januar 1941 verließ die METEOR Bergen zu ihrer zweiten Rundfahrt in Nordnorwegen. Über Trondheim, Tromsø und Hammerfest ging es zunächst wieder nach Kirkenes und von dort wieder zurück nach Trondheim, wo ein neuer Röntgenapparat zusätzlich zu der bisher vorhandenen Siemens-Röntgenkugel übernommen werden konnte. Danach wurde wieder Kirkenes angesteuert, vorgesehen war nunmehr eine längere Liegezeit als stationäres Standortlazarett für die zahlreichen Heeres- und Luftwaffeneinheiten der Region. Die bisher diese Funktion erfüllende STUTTGART war in einen deutschen Ostseehafen abgezogen worden. Die Rolle des Zubringer- bzw. Abtransportschiffes für Schwerkranke hatte jetzt das Kleine Lazarettschiff BIRKA übernommen. Kurz vor Ausbruch der Feindseligkeiten mit der Sowjetunion verlegte die



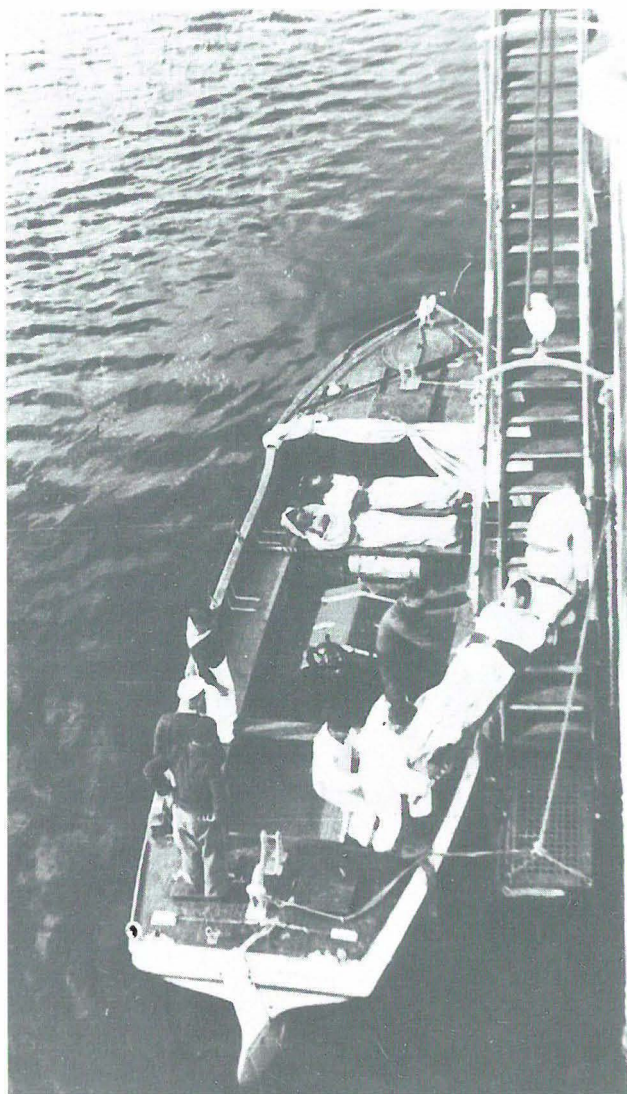
Der Kutter wird zum Verwundetentransport klar gemacht. (Sammlung Graf Ingelheim)

METEOR vom Sibirienkai in Kirkenes in den etwa 12 km entfernten geschützteren Neidenfjord.

Am 22. Juni 1941 begann der Krieg mit Sowjetrußland, der auch in Nordnorwegen wegen der nahen finnisch-russischen Grenze unmittelbare Folgen hatte, da dort am 29. Juni die Kampfhandlungen zur Eroberung des strategisch bedeutenden sowjetischen Nordmeerhafens Murmansk begannen. Bereits am 24. Juni erlebte das Lazarettsschiff den ersten Luftalarm: Zügig wurden nunmehr Vorbereitungen zur Aufnahme von Verwundeten mit hauptsächlich chirurgisch zu versorgenden Verletzungen getroffen. In den kommenden Wochen traf dann eine so hohe Zahl an Verwundeten von der Eismeerfront in Kirkenes ein, daß die Kapazität der METEOR und der anderen in der Region liegenden Sanitätseinrichtungen bei weitem nicht ausreichte und zur Verstärkung das Große Lazarettsschiff BERLIN herangezogen werden mußte, das am 6. Juli 1941 in den Neidenfjord einlief.

Dieser geschützte Fjord entwickelte sich nun infolge der hier ständig ablösenden, aber stets präsenten Lazarettsschiffe zur wichtigsten Lazarettbasis der nördlichen Ostfront. Alle Fachdisziplinen²⁹ waren in diesem »Sanitätszentrum Neidenfjord« vorhanden, zusätzlich dienten die Schiffe auch als Plattform für hier organisierte Konzerte und Theateraufführungen. Diese Betreuung der Soldaten in der ansonsten kulturell nur sehr spärlich versorgten Region stellte einen weiteren Schwerpunkt der Aufgaben der Lazarettsschiffe dar, wenn auch solche Veranstaltungen nach der Genfer Konvention nicht gestattet waren.

Am 7. September 1941 blieben die Verbände des Gebirgs-Korps Dietl an der Liza stehen, ihr Angriff gegen Murmansk war nicht durchgeschlagen. Die Eismeerfront erstarb im Stellungskrieg. Der Aufbau der Verwundetentransportkette gestaltete sich an der nördlichen Ostfront besonders schwierig. Der Rücktransport der Verwundeten von der Front an



*Über das Seefallreep
werden Verwundete in
Krankentragen an Bord
des Kutters verbracht.
(Sammlung Graf
Ingelheim)*

der Liza durch die wege- und deckungslose Tundra geschah über weite Strecken zunächst mittels Tragen. Das Sanitätspersonal der Gebirgsjäger war hierdurch besonders belastet. Später auf der METEOR angekommen, berichteten Verwundete von Tragezeiten bis zu acht Stunden. Erst im rückwärtigen Eismeerhafen Petsamo, dem Drehpunkt der nordfinnischen Front, entspannte sich die Transportsituation. Ab hier standen die Eisenbahn Richtung Rovaniemi, die Straßenverbindung nach Kirkenes oder auch kleine Lazarettsschiffe zur Verfügung, die die Verwundeten nach anfangs 45minütiger Fahrt in Reichweite der sowjetischen Artillerie zum Neidenfjord verbrachten (s.u.). Auch die Luftwaffe beteiligte sich am Verwundetenrücktransport; wendige Fieseler »Störche« nahmen den Patienten noch unter Feindeinwirkung auf und trugen sie zurück in nordnorwegische Lazarettseinrichtungen.

Der Stellenwert der METEOR im Hohen Norden zeigte sich auch in den Besuchen mehr oder weniger prominenter Persönlichkeiten an Bord. So konnte z.B. zur Freude der Besat-

zung und der Patienten der damalige Kommandierende General des Gebirgs-Korps Norwegen, General der Gebirgstruppe Eduard Dietl, am 4. Februar 1941 an Bord begrüßt werden. Dietl hielt sich zu diesem Zeitpunkt mit seinem Stab auf dem Wohnschiff BLACK WOODGE vor Tromsø auf. Zu einem späteren Zeitpunkt erschienen auch der Kommandierende General des XIX. Gebirgs-Korps in Lappland, General der Gebirgstruppe Ferdinand Schörner, der Sanitätschef der Kriegsmarine, Admiraloberstabsarzt Prof. Dr. Alfred Fikentscher, und der Sanitätschef der finnischen Armee zu Besichtigungen. Aber auch politische »Größen« wie der Reichsführer SS, Heinrich Himmler, und der »Reichkommissar für die besetzten norwegischen Gebiete«, Josef Terboven, statteten während eines Aufenthaltes in Honningsvaag dem Lazarettsschiff einen Besuch ab. Beide befanden sich mit dem Hurtigroutendampfer LOFOTEN auf einer Besichtigungsfahrt nach Nordnorwegen.

Nach der BERLIN wurde zusätzlich das Kleine Lazarettsschiff ALEXANDER VON HUMBOLDT³⁰ in den nordfinnischen Hafen Petsamo verlegt. Dieses Schiff hatte die Aufgabe, Verwundete über See nach Kirkenes zu bringen und den Landweg zu entlasten. Die grundlegende Änderung in der medizinischen Situation im Norden seit Juni 1941 zeigt auch der Rücktransport von über 500 Verwundeten auf der BERLIN nach Südnorwegen; ebenso brachte die METEOR im Sommer auf zwei weiteren Fahrten zahlreiche Patienten nach Bergen. Mitte August wurde die METEOR im Neidenfjord durch das Große Lazarettsschiff STUTTGART abgelöst; nach Übernahme der Schwerverwundeten aus den Feldlazaretten trat sie den Rückmarsch nach Bergen an. Auf dieser Verlegungsfahrt wurde sie durch den in ca. 2 Seemeilen Entfernung mitlaufenden Zerstörer HERMANN SCHOEMANN als Schutz gegen sowjetische U-Boote begleitet. In Bergen standen in den kommenden Monaten eine planmäßige Werftüberholung der Maschinenanlage und einige Umbauten im Schiffsinnen an. Erst im November 1941 war das Schiff wieder einsatzfähig und verlegte zunächst nach Oslo. In der nächsten Zeit diente die METEOR zur Entlastung des dortigen Kriegslazaretts als Kranken-Transportschiff zwischen Oslo, dem Endpunkt der Lazarettzüge von Bodø, Trondheim und Bergen und deutschen Häfen. Am 16. November 1941 lief das Lazarettsschiff erstmals eine deutsche Stadt an und machte im Kieler Nordhafen fest. Auch im Winter 1941/42 wurden mehrere Fahrten zwischen Norwegen und dem Reich absolviert; die transportierten Patienten litten vor allem an schweren Erfrierungen als Folge des überaus harten Winters an der nördlichen Ostfront. Diese Fahrten wurden mehrfach durch den infolge besonders tiefer Temperaturen verursachten Eisgang im Oslofjord und dem Kattegatt behindert (Eisnot im Skagerrak bei -26°C).

Am 10. März 1942 wurde Chefarzt Marineoberstabsarzt d.R. Dr. Reinhold Hinkel durch Marinestabsarzt Dr. Gerold Lübben abgelöst.

Wie Gröner et al. erwähnen, wurde am 19. März 1942 der Befehl erteilt, die METEOR zur Vermeidung von Verwechslungen mit anderen namensgleichen deutschen Schiffen in ROSTOCK umzubenennen. Zwei Monate später, am 28. Mai 1942, mußte dieser Befehl jedoch wegen starken Widerstandes der norwegischen Besatzung wieder aufgehoben werden.³¹

Im Mai 1942 erhielt die METEOR den Auftrag, die bisherigen Transportfahrten abzubrechen und erneut als Standortlazarett nach Kirkenes zu verlegen. Nachdem die Fahrt in den Norden, geschützt durch ein R-Boot, problemlos vonstatten gegangen war, lag die METEOR wie im Jahr zuvor für einige Zeit im Neidenfjord; schließlich verholte sie in die sichere Storbucht, da dort das Werkstatsschiff SÜDMEER den Flakschutz übernehmen konnte. Hier verblieb das Lazarettsschiff mehrere Monate bis über den Jahreswechsel 1943 hinaus. Die Kleinen Lazarettsschiffe BIRKA und FASAN transportierten mehrfach Patienten der METEOR nach Süden. Am 11. November 1942 übernahm Marineoberstabsarzt Dr. Thomas Fritsch die Geschäfte des Chefarztes.

Der Lufttransport Schwerverwundeter aus dem Neidenfjord in die Heimat

Eine Besonderheit der sanitätsdienstlichen Versorgung in Nordnorwegen stellte der unmittelbare Rücktransport von Schwerverwundeten, darunter vor allem Hirnverletzten, mit Sanitäts- und Wasserflugzeugen nach Oslo oder sogar Hamburg dar.³² Diese Patienten bedurften einer Spezialbehandlung, die in Kirkenes nicht gewährleistet werden konnte.

Die Schädel-Hirnverletzten wurden an Bord in der Hals-Nasen-Ohren-Abteilung zusammengefaßt und bis zum Abtransport so gut es ging versorgt. Die wesentlichen Ziele dieser verzögerten Behandlung bis zur Operation in der Heimat basierten auf der Prävention einer Infektion und einer Bekämpfung des Hirnödems. Gewöhnlich gingen die Sanitätsoffiziere nach einem einheitlichen Behandlungsschema vor, das zunächst eine Wundtoilette, dann die Entfernung sichtbarer Geschoß- und Knochensplitter sowie eine Abtragung von Knochenspitzen des Calottendefekts vorsah. Regelmäßige Rivanolspülungen ergänzten das Regime. Die Infusion hochprozentiger Glucoselösungen sollte das Himnödem senken bzw. verhindern.

Hatte sich eine größere Anzahl von Schädel-Hirn-Verletzten an Bord angesammelt, wurde etwa zweimal im Monat die Hilfe der Luftwaffe angefordert. Mit Hilfe des »kleinen Dienstweges« gelang es, die Verwundeten und Begleitpersonen an Bord von planmäßig in die Heimat fliegenden sechsmotorigen BV 222-Wasserflugzeugen unterzubringen. Diese Großflugzeuge hatten in zwei übereinanderliegenden Decks Platz für 96 Passagiere, waren aber eigentlich für Verwundete gesperrt. Gegen Mitternacht starteten die Maschinen in Kirkenes, um nach achtestündigem Flug im Hamburger Hafen zu landen. Dort wurden die Schädel-Hirn-Verletzten in Lazarettzüge umgeladen und sofort nach Berlin in das Speziallazarett für Schädel- und Nervenverletzte (Chefarzt Generalarzt d.R. Prof. Dr. Tönnes) transportiert.

Die METEOR verläßt das nördliche Norwegen

Am 7. April 1943 verließ die METEOR den Neidenfjord zu einer von der norwegischen Schiffsführung dringend geforderten Werftliegezeit. Die seit Sommer 1941 in diesen Gewässern bestehende Lazarettbasis hatte damit ihr Ende gefunden.³³ Auf ihrer Fahrt nach Süden wurden noch verschiedene Stützpunkte der Kriegsmarine angelaufen und neben der medizinischen Versorgung beispielsweise Untersuchungen auf U-Boottauglichkeit durchgeführt. Vom 6. Juni bis 18. August 1943 lag das Schiff in Bergen zu einer planmäßigen Überholung der Maschinenanlage und der technischen Einrichtungen in der Werft. Zusätzlich wurden auch im Lazarettbereich nach den Plänen des ehemaligen Chefarztes Dr. Zimmer und des Internisten Marineoberstabsarzt Dr. Emil Becker größere Umbauten vorgenommen und die Bettenkapazität von 200 auf 400 Betten erhöht. Außerdem bestand noch die Möglichkeit, ca. 100 Caspary-Hängematten bei Bedarf aufzuhängen und somit weitere Patienten zu transportieren. Ein zweiter Operationsraum erhöhte die Funktionalität des Lazarettsschiffes, und bessere Unterkünfte für die zivile und militärische Besatzung schufen eine angenehmere Atmosphäre an Bord. Zusätzlich wurde eine Lazarettapotheke eingerichtet und zu ihrer Führung ein Apotheker an Bord kommandiert, der als doppelapprobierter Kollege auch als Assistent in der chirurgischen Abteilung seinen Dienst versehen konnte. Ebenso gelang es dem Chefarzt, die deutsche Stammbesatzung mit einem neu veretzten Verwaltungsoffizier im Range eines Oberleutnants (V) zu komplettieren.

Kriegsgefangenenaustausch in Schweden

Nach der Niederlage des deutschen Afrikakorps und der Kriegsgefangenschaft zehntausender deutscher Soldaten in Nordafrika im Mai 1943 schlug die deutsche Regierung den Westalliierten einen Austausch von Soldaten vor, die nach den Bestimmungen des Kriegsgefangenenabkommens heimsendungsberechtigt waren. Es handelte sich im wesentlichen um Verwundete, Kranke und Angehörige des Sanitätspersonals. Koordinierung und Vermittlung in den folgenden Verhandlungen übernahmen das Internationale Komitee vom Roten Kreuz (IKRK) in Genf.³⁴ Die Verhandlungen und Bestimmungen der genauen Modalitäten zogen sich bis in den Spätsommer 1943 hin, bis der spätere Präsident des IKRK, Carl Jakob Burckhardt, schließlich am 24. September dem Deutschen Konsulat in Genf mitteilen konnte: *Die Regierung Seiner Majestät in Grossbritannien und Irland sowie in Kanada, Australien, Neuseeland, Südafrika und Indien haben die Abteilung für fremde Interessen des Eidgenössischen Politischen Departments gebeten, dem Internationalen Komitee vom Roten Kreuz streng vertraulich mitzuteilen, dass die gegenseitige Heimschaffung der deutschen, bzw. britischen, schwerkranken und schwerverletzten Kriegsgefangenen für einen nahe bevorstehenden Zeitpunkt in Aussicht genommen sei.*³⁵ Es wurde ein Ringtausch in den Häfen Göteborg, Oran und Barcelona vereinbart. In Oran traf am 19. Oktober 1943 ein aus Marseille laufendes deutsches Geleit, bestehend aus den Schiffen SINAIA, DJENNE, ARCHILEIA und dem Lazarettschiff GRADISCA ein und übernahm dort 3876 Verwundete und Angehörige des Sanitätspersonals. Die gleichen Schiffe liefen nach dem Rücktransport der Verwundeten nach Barcelona aus und trafen dort am 25. Oktober auf das aus Port Said kommende britische Geleit mit den Schiffen CUBA und TAIREA. Diese brachten 1061 verwundete und kranke Deutsche mit und übernahmen dafür 1041 Briten.

Für den Austausch in Göteborg waren auf deutscher Seite zunächst die Lazarettschiffe RÜGEN und STUTTGART vorgesehen, zusätzlich sollten von Sassnitz aus britische Verwundete mit den Fährschiffen DROTTNING VICTORIA und DEUTSCHLAND via Trelleborg nach Göteborg transportiert werden. Die STUTTGART brannte jedoch nach einem schweren Bombenangriff auf Gotenhafen aus und mußte am 9. Oktober 1943 vor der Hafeneinfahrt versenkt werden. Auch der ersatzweise Einsatz des Lazarettschiffs BERLIN konnte aus schiffbaulichen Gründen nicht erfolgen.

Am 10. Oktober wurde der Chefarzt der METEOR, Marineoberstabsarzt Dr. Thomas Fritschi, vom Oberkommando der Kriegsmarine benachrichtigt und beauftragt, gemeinsam mit dem Kleinen Lazarettschiff RÜGEN (Chefarzt: Marineoberstabsarzt Dr. Jürgen von Schilling) den Austausch von Kriegsgefangenen im neutralen Göteborg durchzuführen.

Die METEOR lief daraufhin zur Übernahme der britischen Gefangenen sofort Swinemünde an. Die gesamten Austauschmodalitäten wurden von Abgesandten des IKRK begleitet, beobachtet und minutiös aufgezeichnet. Für die METEOR war der Delegierte des IKRK Dr. Robert Schirmer vorgesehen.³⁶ Schirmer erreichte Swinemünde am Nachmittag des 16. Oktober per Bahn und wurde am Bahnhof von Vertretern des O.K.W. empfangen. *Zu Fuß gingen sie ungefähr 1/4 Stunde nach dem Hafen Swinemünde, wo die beiden Lazarettschiffe »Rügen« und »Meteor« am Kai lagen. Ein am Kai befindlicher Sanitätszug wurde eben ausgeladen, die Schwerverwundeten, das heißt die liegend zu transportierenden auf die »Meteor«, die Leichtverletzten, das heißt die gehenden, auf die »Rügen«. Gleich nach der Ankunft wurde der Delegierte von den beiden Kommandanten und zugleich Chefarzten der beiden deutschen Lazarettschiffe auf der »Rügen« begrüßt und es wurde ihm alle Hilfe zugesichert, die er zur Erfüllung seiner Aufgabe benötigen würde. Die Begrüßung war äußerst zuvorkommend und der Delegierte sprach dann von seiner Aufgabe und seinem Pensum. Gleich darauf besuchte der Delegierte den im ausladen begriffenen deutschen*

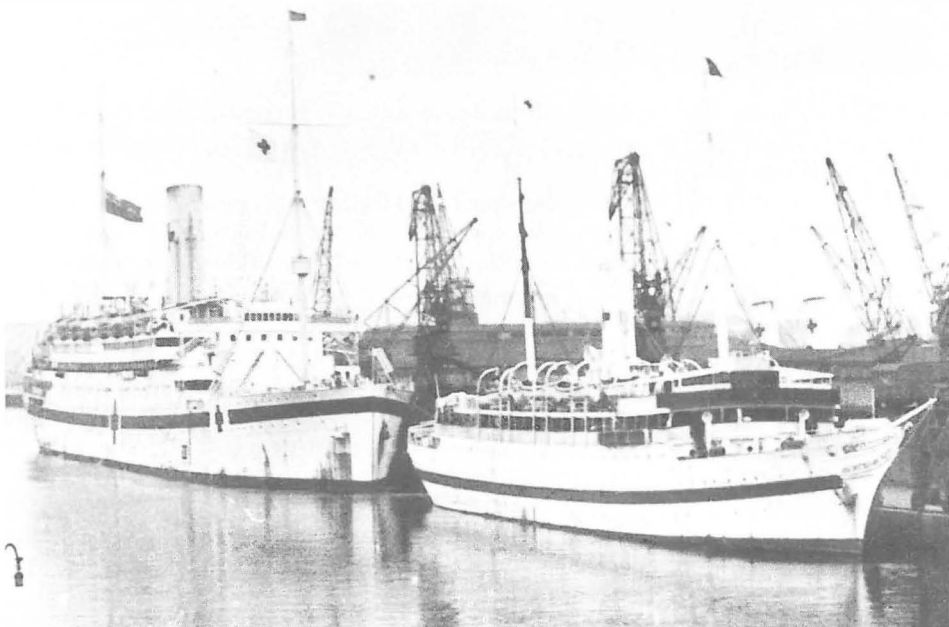
*Lazarettzug Nr. 1131.*³⁷ Insgesamt vier Lazarettzüge hatten die britischen Kriegsgefangenen nach Swinemünde verbracht. 268 Soldaten wurden nunmehr auf der RÜGEN und 388 Schwerverwundete auf die METEOR eingeschifft; hierunter befanden sich auch 20 Offiziere, die von Lt.Cdr. Samuel geführt wurden, der die Verantwortung für ein korrektes Verhalten der Gefangenen hatte. Dr. Fritschi entwarf für die Tagesroutine einen Rahmendienstplan. Die tägliche Visite in den Krankenzimmern sollte gemeinsam von britischen Sanitätsoffizieren und den deutschen Leitenden Abteilungärzten vorgenommen werden. Die Einschiffung der Kriegsgefangenen ging problemlos vor sich. Schirmer beschrieb die Lage auf der METEOR und gab einen Überblick über die im Herbst 1943 vorhandenen medizinischen Einrichtungen an Bord: *Das Lazarettsschiff ... hat ein Fassungsvermögen um bequem 300 Liegendkranke aufzunehmen. Alle Fachabteilungen sind vorhanden: Innere Medizin, Chirurgie, Haut, Augen, Ohren, Nasen, Hals. Das Schiff besitzt 2 große Operationssäle, einen septischen und aseptischen, aufs modernste eingerichtet, einen Verbandsraum, einen Röntgenraum, eine Zahnstation, eine Apotheke, einen großen Behandlungsraum und ein Laboratorium. Zudem hat jede Fachgruppe ein Behandlungszimmer. An deutschem Personal sind 5 Fachärzte an Bord, sowie der Kommandant und Chefarzt, Oberstabsarzt Fritschi. Des weiteren gibt es 1 Apotheker, 1 Zahnarzt, 23 Unteroffiziere und Mannschaften, 9 Rot-Kreuz-Schwwestern, 16 Krankenträger, 70 Mann norwegische Besatzung. Das Schiff »Meteor« besitzt 8 Krankensäle mit zusammen 150 Betten und 154 Kabinen für 1, 2 und 3 Betten. Die Betten und Kabinen sind gleich der der »Rügen« und nach Aussagen der englischen Ärzte sind alle »Rückkehrer« ausgezeichnet untergebracht. Die Unterbringung der Kranken ist nach ihrer Affektion gemacht worden, das heißt die offenen TBC-Fälle liegen in Einzelzimmern, ebenso die Geisteskranken, währenddem die geschlossenen TBC-Fälle in einem Saal auf dem A-Deck liegen, der am hellsten vom Tageslicht beleuchtet wird. Im ganzen waren rund 60 TBC-Fälle an Bord.*



Ein Krankensaal der METEOR mit an Tuberkulose leidenden britischen Gefangenen. Sie werden in Göteborg ausgetauscht. (Archiv IRKR Genf)

Die Verpflegung ist genau dieselbe wie die des deutschen Personals und der deutschen Ärzte. Nach Möglichkeit werden Eintopfgerichte gemacht, die keine Hülsenfrüchte und keinen Kohl enthalten; sie bestehen hauptsächlich aus Reis, Nudeln und Graupen. Die Küche steht den Kgf. in jeder Weise zur Zubereitung ihrer Privatnahrung zur Verfügung, zu jeder Tageszeit kann dort gekocht und heißes Wasser abgeholt werden. Nach Aussagen aller »Rückkehrer«, sowie der englischen Ärzte ist die Verpflegung ausgezeichnet und Alle sagen, daß sie seit ihrer Gefangennahme noch nie so gutes Essen von den deutschen Behörden erhalten haben. ... 6 englische Ärzte machten ab 9 Uhr Visiten in den Sälen und Einzelkabinen, assistiert von 4 deutschen Ärzten. Jeweils nach dem Mittagessen machte der englische Hauptarzt eine »Revierstunde« für die ambulant zu Behandelnden, was aber meistens nur sehr kurze Zeit in Anspruch nahm. ... Für die persönliche Sicherheit der »einzelnen« Rückkehrer war in jeder Weise gesorgt. Rettungsboote waren in genügender Anzahl vorhanden, 8 Boote die alle während der Fahrt ausgeschwenkt waren, zudem waren 6 große Holzflöße vorhanden mit genügend Proviant und Wasser, 20 Kopok-Flöße, 50 Rettungsringe und jeder einzelne hatte eine Schwimmweste bei sich an Fußende des Bettes. Alle »Rückkehrer« wurden in die Rettungsboote eingeteilt, das Notsignal wurde ebenfalls bekanntgegeben, ebenso das Verhalten bei Alarm.³⁸ Die beiden deutschen Lazarettschiffe verließen Swinemünde am Abend des 16. Oktobers, ankerten in der Nacht in der Pommerschen Bucht und stachen am nächsten Morgen Richtung Göteborg in See. Zur Sicherung wurden sie bis zum Erreichen der schwedischen Hoheitsgewässer von einem Sperrbrecher und einem Minensuchboot begleitet. Die Überfahrt ging im übrigen problemlos vor sich. Den britischen Gefangenen, die sich in bester Stimmung befanden, wurden an Bord sogar Konzerte gegeben.

Ein besonderes Vorkommnis stellte lediglich die akute Appendizitis eines britischen Soldaten dar. Dr. Fritschi ordnete an, daß der deutsche Chirurg, Marineoberstabsarzt d.R. Dr.



Das Lazarettschiff METEOR und das britische Lazarettschiff ATLANTIS im Freibafen zu Göteborg am 20. Oktober 1943. (Archiv IRKR Genf)



*Britische Verwundete in
Göteborg auf dem Weg zu
ihrer Repatriierung. (Archiv
IRKR Genf)*

Georg Schramm, die Appendektomie durchführen sollte, ein Vorgehen, das auch die Briten akzeptierten. Diese stellten zwei Sanitätsoffiziere zur Beobachtung des Eingriffes ab. Die Operation verlief ohne Zwischenfälle.

Am späten Vormittag des 19. Oktobers erreichten die Schiffe Göteborg und erwarteten die Ankunft der britischen Lazarettschiffe *EMPRESS OF RUSSIA* und *ATLANTIS*. Die *METEOR* machte schließlich im Freihafen vor dem Bug der *ATLANTIS* fest, die anderen Schiffe lagen am Amerika-Kai. Am 20. Oktober wurde mit dem Austausch der Verwundeten begonnen. Die gesamte Organisation und Durchführung des Austauschs wurde durch den damaligen Vize-Präsidenten des schwedischen Roten Kreuzes, Folke Graf Bernadotte³⁹, geleitet. Schwedische Lazarettzüge standen an den Piers und zahlreiche Sanitäter bzw. Krankenträger waren den Verwundeten behilflich. Gegen Abend befanden sich alle Verwundeten an Bord ihrer jeweiligen Schiffe und auch die umfangreichen schriftlichen Formalitäten und Übergabeverhandlungen waren erledigt. Graf Bernadotte stattete den deutschen Lazarett-schiffen gemeinsam mit der schwedischen Kronprinzessin einen Besuch ab und überreichte den Verwundeten Präsente. Zur Begrüßung der ausgetauschten Kriegsgefangenen, die sich teilweise schon Jahre in britischem Gewahrsam befunden hatten, waren u.a. auch der deutsche Gesandte, Dr. Thomsen, mit dem Marineattaché der Gesandtschaft an Bord erschienen. Einen persönlichen Eindruck der Stimmung und des Klimas zwischen den beteiligten Soldaten während des Austausches gab der in Göteborg auf Weisung des IRKR beobachtende Schweizer Delegierte, Dr. Georg Hoffmann: *Ich habe den ganzen Verlauf dieser*

Kriegsgefangenenheimschaffung, soweit er sich in Göteborg abspielte verfolgt, vom Eintreffen der ersten Züge ab Trelleborg in der Nacht vom Sonntag auf den Montag bis zur Beendigung der Einschiffung am Mittwoch abend. Ich habe in diesen wenigen Tagen sehr viel Eindrucksvolles gesehen, sehr viel Trauriges aber auch manches Schöne. Darüber liesse sich sehr viel mehr sagen, als hier in diesem nüchternen Rapport zum Ausdruck kommen durfte. Allgemein lässt sich sagen, daß die Soldaten, soweit das überhaupt möglich war, ganz gut aussahen, während die Zivilinternierten grau und psychisch verändert erschienen. Es gab einige Bilder grosszügiger ritterlich versöhnlicher Haltung. Aber im grossen Ganzen spürte man bei aller Korrektheit doch die Kälte zwischen dem feldgrauen und dem kakigelben Lager. Die Frauen fanden die Brücke leichter. So besuchten die englischen Rotkreuzschwestern ihre deutschen Patienten nach der Umschiffung auf dem deutschen Lazarettsschiff und die deutschen Schwestern ihre britischen Schützlinge an Bord der Atlantis. Unvergesslich wird mir auch bleiben, wie ritterlich der Kommandant des deutschen Lazarettsschiffes Rügen, Baron von Schilling, die englischen Invaliden und Ärzte behandelte. Es gab da für einen stillen Beobachter wunderschöne Bilder.⁴⁰

Am 21. Oktober 1943 gegen 6.00 Uhr verließen die deutschen Schiffe Göteborg und erreichten nach glatter Überfahrt am Vormittag des nächsten Tages Stettin. Auch der Delegierte des IRKR, Dr. Schirmer, der den Austausch bis dahin begleitet hatte, war auf der Rückfahrt dabei. Er übermittelte Chefarzt Dr. Fritschi nach dem reibungslos absolvierten Austausch der Gefangenen ein offizielles Dankeschreiben des IRKR und bedankte sich auch im Namen der britischen Kriegsgefangenen für die korrekte Behandlung und die ausgezeichnete ärztliche Betreuung und Pflege durch die deutsche Besatzung.⁴¹ Mit der Betreuung auf der britischen ATLANTIS waren die gerade ausgetauschten britischen Verwundeten hingegen weniger zufrieden, es kam infolge schlechter Verpflegung zu erheblichen Spannungen mit der Schiffsführung und wie Caanitz berichtete, fast zu einer Meuterei der eigenen Soldaten.⁴²



Ausgetauschte deutsche Verwundete erreichen an Bord des Lazarettsschiffes am 23. Oktober 1943 den Heimathafen Stettin. (Archiv IRKR Genf)

Unter den an Bord der METEOR und RÜGEN zurückkehrenden 832 deutschen Kriegsgefangenen (403 Verwundete, 199 Angehörige des Sanitätspersonals, 176 Handelsmariner und 54 Zivilinternierte) befand sich auch Marineoberstabsarzt Dr. Theodor Fischer, der bereits im April 1940 als Schiffsarzt des Zerstörers ERICH GIESE bei Narvik in englische Kriegsgefangenschaft geraten war und nach dem Austausch Chefarzt des im Mittelmeer eingesetzten Lazarettschiffes INNSBRUCK wurde.⁴³ In Stettin machte die METEOR um 11.00 Uhr an der Hakenterrasse fest, eine unübersehbare Menschenmenge hatte sich dort zur Begrüßung eingefunden. Auch der Gauleiter von Pommern, Schwede-Coburg, war erschienen, Admiral Fricke vertrat das O.K.M. und Admiralarzt Dr. H. Caanitz den Sanitätsschef der Kriegsmarine. Nach der Ausschiffung der Ausgetauschten befand sich die METEOR bereits am 26. Oktober wieder auf dem Marsch nach Oslo zur Durchführung weiterer Krankentransporte.

Explosionsunglück und Torpedoangriffe

In der norwegischen Hauptstadt ereignete sich am 19. Dezember 1943 kurz vor Auslaufen des mit Verwundeten und Kranken voll beladenen Schiffes ein folgenschweres Unglück: Auf einem in der Nähe liegenden Munitionsdampfer explodierte Artilleriemunition und übersäte die Umgebung mit Splintern. Zahlreiche Soldaten an Land und auf dem Lazarettschiff wurden verwundet und mußten auf der METEOR versorgt werden. Deren Schiffsaufbauten erlitten auf einer Seite erhebliche Beschädigungen. Es gelang jedoch, die Trossen zu kappen und nach Kiel zu einer sechswöchigen Wertflegezeit in eine Reparaturwerft auszulassen.

Unmittelbar nach der Detonation traten erstmals erhebliche Probleme mit der norwegischen Zivilbesatzung der METEOR auf. Dr. Fritschi berichtete, daß nach der Weigerung des norwegischen Kapitäns, auf die Brücke zu gehen und das Schiff mit einem längsseits liegenden Schlepper in Fahrt zu setzen, zur Selbsthilfe geschritten und die METEOR mit Hilfe des einsichtigen Schlepperkapitäns in einen Fjord außerhalb der Gefahrenzone geschleppt wurde. Nach erneuter Weigerung des Kapitäns, die Fahrt nach Kiel anzutreten, stellte ein zufällig an Bord befindlicher Fregattenkapitän (Ing.) die Seefähigkeit des Lazarettschiffes fest. Daraufhin befahl der deutsche Chefarzt dem norwegischen Kapitän, das Schiff in Fahrt zu setzen, worauf dieser allerdings erst nach Androhung der Einleitung eines Kriegsgerichtsverfahrens entsprechend reagierte.

In der Folgezeit verschärfte sich die Spannungen mit der norwegischen Zivilbesatzung, da ab dem 2. März 1944 gefährliche Einsätze in der mittleren und östlichen Ostsee anstanden, die infolge der zunehmenden sowjetischen Luftüberlegenheit einen hohen Gefahrengrad besaßen. Der Chefarzt gab zur Kontrolle der Navigation regelmäßig einen deutschen Offizier mit auf die Brücke, der angewiesen war, ihm bei Bedarf jederzeit über den Kurs zu berichten und gegebenenfalls in unübersichtlichen Situationen einzugreifen. Auch die Sanitätsoffiziere waren zu diesem täglichen Brückendienst befohlen.⁴⁴ Diese Maßnahme sollte sich während der nun folgenden sowjetischen Torpedoangriffe auf die Schiffe bewähren.

Die Ostsee-Fahrten zur medizinischen Unterstützung und zum Abtransport von Verwundeten der Narwa-Front führten die METEOR im Frühjahr 1944 von Reval nach Libau und von Turku nach Danzig. Gleich während der ersten Fahrt griffen auf der Höhe der Insel Ösel sowjetische Torpedoflieger das Lazarettschiff an, das nur mit knapper Not dem Unheil entging. Lediglich der Umsicht des auf der Brücke befindlichen deutschen Verwaltungsoffiziers war es zu danken, daß einer der Sprengkörper in letzter Sekunde aus-

manövriert werden konnte und sein Ziel verfehlte.⁴⁵ Dieser eindeutige Verstoß gegen die Genfer Konvention⁴⁶ hatte auch für die weitere Kennzeichnung der METEOR große Auswirkungen. Die äußeren Zeichen des Lazarettschiffes am Schiffsrumpf, die weiße Farbe, der grüne Streifen und die Rote-Kreuz-Zeichen wurden grau überstrichen, der Schornstein schwarz. Um die gefährliche Passage vor Ösel zu umgehen, ließ Dr. Fritschi schließlich auf dem Wege nach Turku regelmäßig in schwedische Hoheitsgewässer steuern und lief im Schutz der schwedischen Ostküste bis in Höhe der Aalandsinseln und von dort in östlicher Richtung in den Finnischen Meerbusen. Der Geleitschutz durch Vorpostenboote hinderte mehr, da diese in keinem Falle die 10 Knoten Reisegeschwindigkeit der METEOR mithalten konnten.

Am 30. April 1944 übergab Dr. Fritschi die Geschäfte als Chefarzt der METEOR an Marineoberstabsarzt Dr. Paul Hahn, um als Chefarzt das Marinelazarett in der kroatischen Hafenstadt Erzegnovi zu übernehmen. In den eineinhalb Jahren seiner Chefarztstätigkeit hatte die METEOR über 9000 Seemeilen zurückgelegt und 3341 deutsche und britische Patienten befördert.⁴⁷

Bereits im Mai 1944 verließ die METEOR wieder die Ostsee und verlegte über Trondheim (28. Mai) erneut nach Nordnorwegen. Für einige Tage stand sie auf Warteposition im Porsangenfjord östlich des Nordkaps, ein nach dort avisiertem Verwundetentransport wurde jedoch umgeleitet. Die kommenden Wochen lag die METEOR vor allem im südwestlich von Hammerfest gelegenen Altafjord. Die sanitätstaktischen Weisungen in dieser Gegend gingen von Flottenarzt Dr. Franz Kertzendorff aus, Sanitätsoffizier beim Admiral norwegische Polarküste. Im Altafjord war nach Aufgabe der schwimmenden Lazarettbasis im Neidenfjord bei Kirkenes im Frühjahr 1943 inzwischen eine ähnliche medizinische Infrastruktur zur Versorgung der »Kampfgruppe Alta« eingerichtet worden. Den Kern dieser »Nordflotte« bildete das Schlachtschiff TIRPITZ, ein ständiges Ziel heftigster britischer Luftangriffe. Die METEOR lag gelegentlich in Sichtweite des in einem Netzkasten liegenden und von zahlreichen Nebelgeräten und Flakbatterien geschützten Schlachtschiffes. Der Internist der METEOR, Dr. Stoltenberg berichtete: *Bei einem Angriff lagen wir nicht weit von der »Tirpitz« entfernt. Die englischen Flieger haben jedoch immer deutlich auf uns Rücksicht genommen, und wenn wir auch einige kleine Treffer bekommen hatten, so war es nur ungewollt, teilweise waren es auch Flaksplinter unserer eigenen Batterien. Es war merkwürdig, an Deck zu stehen, und die englischen Flieger bei ihren Angriffen wie Möwen um das Schiff kreisen zu sehen. Eine Deckung war ja sowieso illusorisch. Durch den gut eingerichteten Operationssaal konnten wir eine größere Anzahl Schwerverwundeter der »Tirpitz«, der Batterien und Vorpostenboote sofort gut versorgen.*⁴⁸

Am 12. November 1944 griffen viermotorige RAF-Bomber mit Spezialbomben das gerade in den Tromsøfjord verholte manövrierunfähige Schlachtschiff an und brachten es zum Kentern. METEOR lag zu diesem Zeitpunkt etwa 40 Seemeilen nördlich von Tromsø. Der Augenarzt des Lazarettschiffes, Marinestabsarzt d.R. Dr. Karl Elze, wurde noch am gleichen Tag von einem Wasserflugzeug abgeholt und zur Versorgung von Schiffbrüchigen mit verölten Augen eingesetzt.

Nach dem Sonderfrieden Finnlands mit der Sowjetunion vom 19. September 1944 zog sich die deutsche 20. Gebirgs-Armee unter Generaloberst Rendulic, die die in langer Arbeit ausgebaute Murmansk-Stellung verteidigt hatte, noch vor Beginn der Winterstürme schrittweise auf norwegisches Gebiet zurück. Nach der Aufgabe von Petsamo und Kirkenes und der Zerstörung fast der gesamten Infrastruktur in diesem Raum wurden in der Höhe des Lyngenfjords neue Stellungen bezogen. Die METEOR, auf der bis dahin umfangreiche Röntgenreihenuntersuchungen an Land eingesetzter Marineangehöriger stattgefunden hatten, diente im Rahmen dieser großangelegten Operation, die im wesentlichen ohne

Feinddruck vor sich ging, als Verwundetentransportschiff. Auf einer Fahrt zum Tanafjord ereignete sich ein weiterer sowjetischer Torpedoluftangriff auf das im Geleit eines Räumbootes fahrende Lazarettsschiff. Es gelang jedoch mit Glück, beide Torpedos auszu-mänövrieren.⁴⁹

Im Dezember 1944 verlegte die METEOR endgültig aus norwegischen Gewässern; über Narvik, Harstad, Bodö, Mosjøen und Trondheim lief sie unter Mitnahme zahlreicher Verwundeter zunächst nach Bergen. Am 15. Dezember vermerkte Flottenarzt Dr. Eckmann, Leitender Sanitätsoffizier beim Marineoberkommando Norwegen, in seinem Kriegstagebuch: *Lazarettsschiff »Meteor II« war von 7. Mai 1940 – der Indienstellung – bis heute (mit Ausnahme von 4 Fahrten zum Krankentransport zwischen Reval und Libau – Turku und Danzig) im hiesigen Raum eingesetzt und hat sich stets voll bewährt. Anerkennender Funk-spruch durch OB veranlaßt.*⁵⁰ Am 17. Dezember wurde sie in Bergen noch einmal durch Geschwaderarzt Dr. Link, Leitender Sanitätsoffizier beim Admiral norwegische Westküste, besichtigt.⁵¹ Am 31. Dezember lief das Schiff in Oslo ein, um dort 365 Verwundete an Bord zu nehmen. Auf dem Weg nach Kiel zur planmäßigen Werftfliegezeit mußten die Patienten am 4. Januar 1945 im dänischen Aarhus ausgeschifft werden.⁵² Durch diesen Transport und die damit zusammenhängenden Umstände wie Minenlage, Geleit und schlechte Wetterlage verzögerte sich der Beginn der Werftfliegezeit um einige Tage. Unter anderem erhielt das Schiff in der Werft einen Magnetminenabwehrgürtel.

Das Ende

Bereits am 1. Februar 1945 verließ die METEOR Kiel in Anbetracht der dramatischen Lage in den Ostgebieten des Reiches nach dem sowjetischen Großangriff. Gemäß O.K.M. – S.K.L. Adm. Qu VI SG 40/N SG 4027/45 geh. wurde sie truppendienstlich nunmehr dem Admiral Östliche Ostsee, fachlich dem Sanitätsamt beim Marineoberkommando Ostsee und einsatzmäßig dem Marineoberkommando Ost unterstellt. Zunächst absolvierte die METEOR drei Einsätze zur Evakuierung von Verwundeten jeweils von Pillau über Gotenhafen nach Saßnitz. Am 4. März 1945 verließ die METEOR ohne Verwundete den Hafen von Swinemünde und fuhr im Geleit nach Osten.⁵³ Bereits am 7. März folgte ein kurzer Stop in Gotenhafen, am 9. März legte das Schiff wieder in Pillau an der ca. 200 Meter langen Pier des Hafenbeckens I an; dort begann sofort die Übernahme von Verwundeten. Über die weiteren Vorgänge in der Folge des sowjetischen Bombenangriffes berichtet als Augenzeuge der damalige Sanitätsfeldwebel Wilhelm Klein von der Stammbesatzung der METEOR: *Eine russische Fliegerbombe fiel etwa 3 Meter neben der Bordwand und riß unter Wasser ein Leck, worauf das Schiff langsam Wasser nahm, was unmittelbar noch gar nicht wahrgenommen wurde. Bis die Trossen rissen und das Schiff sich nach Steuerbord neigte und so im Hafenbecken mit der gesamten Backbordseite sichtbar kenterte. Unser Chefarzt Dr. Hahn verließ mit den Schwestern und Soldaten auf einem anderen Schiff Pillau in Richtung Kiel. Ich blieb zurück mit einem Funk-Ob.Gefr. Zimmermann, um die Gkdos Unterlagen im Panzerschrank – Funkschlüssel usw. – bergen zu lassen mittels Taucher. Nach Erledigung dieser Aktion konnte ich mit dem Fk.Ob.Gefr. und der norwegischen Besatzung Pillau auf dem Laz.-Schiff »Glückauf« in Richtung Gotenhafen verlassen. ... In Gotenhafen konnten wir dann auf der »Monte Rosa« unterkommen und fuhren dann in einem Nachtgeleit bis Kopenhagen, wo ich die norw. Besatzung dort an die Seetransportleitstelle abgab zur Weiterreise nach Oslo.*⁵⁴ Im noch erhaltenen Kriegstagebuch des Lazarettsschiffes GLÜCKAUF werden die Anmerkungen von Klein wie folgt bestätigt: *12.3.45 See-Pillau. 00.25 Pillau eingelaufen. Es werden 325 Verwundete eingeschifft. Während der Einschiffung mußte ver-*

schiedene Male Fliegeralarm gegeben werden. 55 Besatzungsangehörige des Lazarettschiffes »Meteor« werden zur Überfahrt an Bord genommen.⁵⁵

Nach fast 41jähriger Fahrzeit hatte sich das Schicksal der METEOR erfüllt. Bei ihrem Untergang starben 3 norwegische Besatzungsangehörige, 21 Personen wurden verwundet.⁵⁶

Anlage

Sanitätsoffiziere des Lazarettschiffes METEOR

DSTGrd	Name, Vorname	Dienststellung	Zugang/ Abgang	Kommandiert von – zu
MStA	Dr. Zimmer, Gerhard	Chefarzt	5.5.40 –25.7.40	? – ML Lorient
MOAssA	Dr. Pertl, Franz		5.5.40 –26.9.40	? – MArtAbt 503
MStA d.R.	Dr. Bendiek, Hermann	Ltd. Arzt Abt. II	5.5.40 –6.9.41	ML Varel – ML Kiel-Hassee
MStA d.R.	Dr. Przywara, Engelbert	Ltd. Arzt Abt. I	26.7.40 11/40	ML Marne – ML Stralsund
MOSTA d.R.	Dr. Hinkel, Reinhold	Chefarzt	13.8.40 18.3.42	SanROA Kp Hbg, Mar. Sportschule
MOAssA	Dr. Reichsgraf von Ingelheim, Alexander	2. Arzt Abt. I	30.9.40 16.4.42	ML Kiel-Hassee ML Kiel-Hassee
MStA d. R.	Dr. Assmus, Heinrich	Ltd. Arzt Abt. I	15.12.40 19.11.41	ML Kiel-Hassee LazSch Stuttgart
MOAssA d.R.	Dr. Trübsbach, Ludwig	Ltd. Arzt Abt. V	11.11.40 11.11.42	ML Swinemünde ML Kiel-Hassee
MOAssA d.R.	Dr. von Heimburg, Paul	Ltd. Arzt Abt. IV	11.1.41 26.11.42	ML Kiel-Hassee MFIAbt 2
MOAssA d.R.	Dr. Sachso, Hans	Ltd. Arzt Abt. II	7.9.41 16.4.42	ML Bergen ML Kiel-Hassee
MOAssA d.R.	Dr. Pantke, Alfred	Abt. II	18.11.41 14.1.42	LazSch Stuttgart z.Vfg. Heer
MOAssA d.R.	Dr. Becker, Emil	Ltd. Arzt Abt. I	23.11.42 26.9.43	LazSch Stuttgart ML Swinemünde
MStA d.R.	Dr. habil. Essen, Werner	Ltd. Arzt Abt. I	20.11.41 16.12.41	ML Kiel-Hassee ML Kiel-Hassee
MStA d.R.	Dr. Ranch, Arthur	Abt. II	? 14.1.41	LazSch Stuttgart z.Vfg. Heer
MOSTA	Dr. Lübben, Gerold	Chefarzt	24.2.42 13.11.42	2. U.L.D. O.K.M.
MStA d.R.	Dr. K nospe, Heinz	Ltd. Arzt Abt. II	24.4.42 ?	ML Stralsund ML Simferopol
MOAssA d.R.	Dr. Fleischer, Engelbert	Ltd. Arzt Abt. III	10.5.42 11.11.42	ML Malente ML Simferopol
MStA d.R.	Dr. Sachse, Hans	Ltd. Arzt Abt. II	16.9.42 31.7.43	ML Stralsund ML Stralsund
MStA d.R.	Dr. Heintz, Günther	Ltd. Arzt Abt. IV	12.11.42 26.6.43	ML Gotenhafen LazSch ?
MStA d.R.	Dr. Maatz, Heinz-Georg	L.A.V.	23.10.42 31.7.43	ML Beverloo ML Narvik
MStZahnA d.R.	Dr. Weber, Friedrich	Leiter Zahnstation	12.11.40 18.10.42	ML Kiel-Hassee ML Waren/Müritz

MStZahnA d.R.	Dr. Schark, ?	Leiter Zahnstation	19.10.42 ?	? ?
MOSStA	Dr. Fritschi, Thomas	Chefarzt	20.10.42 ?	Kom Adm Frankreich ML ?
MStA d.R.	Dr. Elze, Karl	Ltd. Arzt Abt. IV	5.8.43 1.2.45	ML Libau MLW Münden
MOSStA d.R.	Dr. Schramm, Georg	Ltd. Arzt Abt. II	21.8.43 15.5.44	ML Malente ML Malente
MStA d.R.	Dr. Schumann, Friedr.-K.	Ltd. Arzt Abt. V	30.7.43 31.1.45	ML Narvik ML Swinemünde
Kptl. d.R.	Dr. Stoltenberg, Walter	Ltd. Arzt Abt. I	26.9.43 3.12.44	KÜBEF West Ostsee SeeKdt Tromsø
MOSStA	Dr. Hahn, Paul	Chefarzt	1.5.44	ML Stralsund
MStA d.R.	Dr. Unterseher, Arnold	Ltd. Arzt Abt. II	10.5.44	ML Waren
MStA d.R.	Dr. Koregler, Helmut	Ltd. Arzt Abt. I	4.12.44 28.3.45	? Lsch Der Deutsche
MStA d.R.	Dr. Muntau		2.2.45 26.2.45	? ?

Literatur und Quellen:

Abkommen über die Lazarettschiffe vom 21. Dezember 1904 – RGBl. 1907, S. 722f.

Akte METEOR, Staatsarchiv Hamburg.

Altenkamp, K.F.: Persönliche Tagebuchaufzeichnungen 1945 und Photoalbum der Dienstzeit auf METEOR.

Ärztliches Kriegstagebuch des Leitenden Sanitätsoffiziers beim Admiral norwegische Westküste für die Zeit vom 1.12. 44–28. 2. 45. Geführt von Geschwaderarzt Dr. Link. Bundesarchiv/Militärarchiv RM 45 / Norwegen / 7.

Ärztliches Kriegstagebuch des Leitenden Sanitätsoffiziers beim Admiral Skagerrak für die Zeit vom 1.12. 44–28. 2. 45. Geführt von Geschwaderarzt Dr. Thermann. Bundesarchiv/Militärarchiv RM 45 / Norwegen / 6.

Ärztliches Kriegstagebuch des Leitenden Sanitätsoffiziers beim Marineoberkommando in Norwegen für die Zeit vom 1.12. 44–28. 2. 45. Geführt von Flottenarzt Dr. Eckmann. Bundesarchiv/Militärarchiv RM 45 / Norwegen / 5.

Bendiek, H.: Persönliche Mitteilung an H. Caanitz vom 11. Juni 1956, Abschrift im Besitz der Verf.

Bergens Sjøfartsmuseum, Pers. Mitteilung an die Verf. vom 30. April 1996.

Blohm & Voss, Pers. Mitteilung an die Verf. vom 8. Februar 1996.

Bringmann, K.: Kriegsgefangenen-Sanitätsdienst. Ärztliche Versorgung in deutschen Kriegsgefangenen-lazaretten und Kriegsgefangenen austausch während des Zweiten Weltkrieges. Bonn 1993 (= Beiträge Wehrmedizin und Wehrpharmazie, Bd. 8).

Burckhardt, Carl J.: Schreiben Nr. G 14 RG/JES/YP vom 24. September 1943 an das Deutsche Konsulat Genf, Rue Charles Bonnet 6, zu Händen Herrn Generalkonsul Dr. Siegfried. (Archives du CICR).

Caanitz, H.: Geschichte der Lazarettschiffe 1939–1945. Unveröffentlichtes Manuskript 1963. Bundesarchiv/Militärarchiv, Bestand N 486/7.

Cappell, H.-J.: (Archiv HAPAG LLOYD Hamburg), Pers. Mitteilung vom 20. 12. 1995.

Comité International de la Croix-Rouge, Mitteilung an die Verf. vom 4. April 1996.

Fritschi, Th.: Der Einsatz des Lazarettschiffes METEOR in der Zeit von 11. 11. 42 bis 30. 4. 44. o.O., o.J. Abschrift im Besitz des Verf.

Funkspruch MOK Ost G. 9723/45 G, Abschrift im Besitz der Verf.

Gröner, E., D. Jung, M. Maass: Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Band 5: Hilfsschiffe II: Lazarettschiffe, Wohnschiffe, Schulschiffe, Forschungsfahrzeuge, Hafenbetriebsfahrzeuge (I). Stuttgart 1988.

Haager Abkommen, betreffend die Anwendung der Grundsätze des Genfer Abkommens auf den Seekrieg vom 18. Oktober 1907. RGBl. 1910, S. 283ff.

Hagen, J.: Persönliche Mitteilung an H. Caanitz vom 7. April 1962.

Hoffmann, G.: Bericht Nr. 2: Betrifft Austausch von Kriegsgefangenen in Göteborg, Stockholm 22. 10. 43. (Archives du CICR).

Klein, W.: Persönliche Mitteilung an F. Weber vom 1. Januar 1985.

Korganoff, A.: Prien gegen Scapa Flow. Stuttgart 1989.

Kriegstagebuch Lazarettschiff WILHELM GUSTLOFF. Bundesarchiv/Militärarchiv, N 486/4.

Lohmann, W., H.H. Hildebrand: Die deutsche Kriegsmarine 1939–1945. Bad Nauheim 1956–64.

- Marinesanitätsordnung (M.S.O.) Entwurf, Band II, Hrsg. vom Reichs-Marine-Amt, Berlin 1917.
- Maurer, H.-J.: Transport Schädel-Hirnverletzter 1941 von Nord-Norwegen nach Deutschland. In: Wehrmedizinische Monatschrift 35, 1991, S. 289–290.
- Nöldeke, H.: Das Kleine Lazarettsschiff INNSBRUCK und sein Chefarzt. In: Wehrmedizinische Monatschrift 38, 1994, S. 208–210.
- Överstyrelsen för Svenska Röda Korset: Plan für den Kriegsgefangenen austausch in Gothenburg vom 16. Oktober 1996. (Archives du CICR).
- Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes: Gesandtschaft Bern, Schutzmachtabteilung, Bände Nr. 4411 und 5285, Deutsche Hospital-(Lazarett-)Schiffe.
- Repatriation of Prisoners of War for Reasons of Health, and their Accomodation in Neutral Countries. In: Report of the International Committee of the Red Cross on its activities during the Second World War (September 1, 1939 – June 30, 1947). Volume I: General Activities, Geneva 1948, S. 373–382. (XVIIth International Red Cross Conference, Stockholm, August 1948).
- Sanitätsoffiziere des Lazarettsschiffes METEOR. Unveröffentlichte Zusammenstellung. Abschrift im Besitz der Verfasser. o.J., o.O.
- Schadewaldt, H.: Zur Geschichte der deutschen Lazarettsschiffe im Zweiten Weltkrieg. In: Sanitätswesen im Zweiten Weltkrieg. Hrsgg. von E. Guth. Herford, Bonn 1990 (= Vorträge zur Militärgeschichte Band 11, hrsgg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt).
- Schirmer, R.: Austausch der Schwerverwundeten und kranken deutschen und englischen Kriegsgefangenen, sowie des deutschen und englischen Sanitätspersonals in Göteborg, in der Zeit vom 16.–21. Oktober 1943. (Archives du CICR).
- Schirmer, R.: Schreiben des Internationalen Roten Kreuzes an Th. Fritsch vom 5. November 1943. Abschrift im Besitz der Verf.
- Schmidt, R., A. Kludas: Die deutschen Lazarettsschiffe im Zweiten Weltkrieg. Stuttgart 1978.
- Schön, H.: Ostsee '45. Menschen, Schiffe, Schicksale. Stuttgart 1992.
- Snyder, G.S.: Husarenstück in Scapa Flow. München 1981.
- Stoltenberg, W.: Persönliche Mitteilung an H. Caanitz vom 11. November 1957.
- Trübsbach, L.: Chronik des Lazarettsschiffes METEOR 1903–1942. o.O., o.J. Abschrift im Besitz der Verf.
- Weber, F.: Als Marinezahnarzt auf einem Lazarettsschiff im hohen Norden. In: Zahnärztliche Mitteilungen 1943, Nr. 13/14, S. 117–120.
- Weber, F.: Persönliche Mitteilungen vom 4., 8. und 14. Dezember 1995.

Anmerkungen

- 1 Nach der 104. Reise im Frühjahr 1912 wurden noch Frahm'sche Schlingertanks zum Ausgleich der Auswirkungen des Seegangs eingebaut. Der Kapitän gab nach dieser Fahrt (am 22.5. 1912) seine Erfahrungen an die Direktion der Hapag weiter: *Mit den in der »Meteor« neu eingebauten Schlingertanks hatten wir in den ersten Tagen der Ausreise bei stürmischem Wetter bemerkenswerte Erfolge. Ohne Tanks in Betrieb holte das Schiff von St.B. nach B.B. 28,5 Grad über, Tanks in Betrieb von St.B. nach B.B. 13 Grad. Die Tanks mit ihren Wassermassen machten aber ein derartig starkes gurgelndes, pfeifendes Geräusch unter den Cabinen, daß wir uns genötigt sahen, den Wasserstand darin zu vermindern, wodurch die Wirkung der Tanks allerdings dann auch wieder geringer wurde.* (Akte METEOR, Staatsarchiv Hamburg).
- 2 Vgl. Gröner, E., D. Jung, M. Maass: Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Band 5: Hilfsschiffe II: Lazarettsschiffe, Wohnschiffe, Schulschiffe, Forschungsfahrzeuge, Hafenbetriebsfahrzeuge (I). Stuttgart 1988, S. 44. Hiernach kostete der Bau der METEOR 4 018 000,- RM, das Displacement betrug 3717 BRT. Nach Trübsbach, L.: Chronik des Lazarettsschiffes »Meteor« 1903–1942, o.O., o.J., Abschrift im Besitz der Verf., war das Schiff mit 3613 BRT vermessen. Das Schiff war 112,01 m (ohne Bugspriet) lang, in der Konstruktionswasserlinie 105,52 m (nach Trübsbach a.a.O. 98,14 m). Die Breite betrug 13,47 m, der Tiefgang 4,47 m, die Seitenhöhe 8,84 m. Die beiden stehenden 3zyl. 3fach Expansionsmaschinen mit 2 Zyl.-Kessel (430m²/14 atü) erlaubten Geschwindigkeiten bis 11,5 Knoten. Die Vermessungsmaße des Schiffes (laut Akte »Meteor«, Staatsarchiv Hamburg) betragen: Länge: 100,23 m, Breite 13,5 m, Tiefe 8,06 m, größte Länge des Maschinenraums: 13,61 m. Der Reichskommissar, der in regelmäßigen Abständen die Sicherheitsbescheide, sog. Passagier-Zertifikate, für die METEOR ausstellte, vermerkte als zulässige Gesamtzahl der Passagiere: I. Kajüte 282, II. Kajüte –, III. Kajüte –, Besatzung 156, zusammen 438 Personen. Bei Seenot standen ihnen 6 Rettungsboote von zusammen 84,78 cbm Inhalt (ausreichend für 297 Personen), 1 gewöhnliches Boot von 6,09 cbm Inhalt (ausreichend für 26 Personen) und 2 Barkassen von 27,00 cbm Inhalt (ausreichend für 117 Personen) zur Verfügung. Die persönlichen Rettungsmittel umfaßten 436 Rettungsgürtel und 13 Rettungsringe.
- 3 Neben Kommunalpolitikern und Parlamentariern aus Berlin waren auch zahlreiche Pressevertreter eingeladen.
- 4 Akte METEOR (wie Anm. 1), 59. Reise vom 30. Juli 1908.

- 5 Vgl. hier Bendiek, H.: Persönliche Mitteilung an H. Caanitz vom 11.6. 1956, Abschrift im Besitz der Verf.
- 6 Akte METEOR (wie Anm. 1), 102. Reise vom 9. April 1912.
- 7 Abd., 108. Reise vom 16. August 1912.
- 8 Ebd., 28. Reise vom 28. April 1906.
- 9 Ebd., 91. Reise vom 9. April 1911.
- 10 Ebd., 103. Reise, Genua 27. April 1912.
- 11 Ebd., 104. Reise vom 22. Mai 1912.
- 12 Ebd., 124. Reise vom 29. Juli 1914.
- 13 Pers. Mitteilung von H.-J. Cappell, Archiv HAPAG LLOYD Hamburg, an die Verf. vom 20. Dezember 1995.
- 14 Pers. Mitteilung des Bergens Sjøfartsmuseum an die Verf. vom 30. April 1996.
- 15 Beilage des Bergens Sjøfartsmuseum, o.O., o.J.
- 16 Bendiek (wie Anm. 5).
- 17 Persönliche Mitteilung von Dr. Friedrich Weber vom 4. Dezember 1995.
- 18 Fritschi, Th.: Der Einsatz des Lazarettsschiffes »Meteor« in der Zeit von 11.11.42 bis 30.4.44, o.O., o.J., Abschrift im Besitz der Verf., S. 1.
- 19 X. Haager Abkommen, betreffend die Anwendung der Grundsätze des Genfer Abkommens auf den Seekrieg vom 18. Oktober 1907. RGBl. 1910, S. 283ff. Siehe auch in: Marinesanitätsordnung (M.S.O.) Entwurf, Band II, Hrsg. vom Reichs-Marine-Amt, Berlin 1917, Anlage 25, S. 210–216. Der Artikel 3 des Abkommens lautet: *Lazarettsschiffe ... sind zu achten und von der Wegnahme ausgeschlossen unter der Bedingung, daß sie sich der Leitung eines der Kriegführenden mit vorgängiger Einwilligung ihrer eigenen Regierung und mit Ermächtigung der Kriegführenden selbst unterstellt haben, und daß dieser ihren Namen zu Beginn oder im Verlaufe der Feindseligkeiten, jedenfalls aber vor irgendwelcher Verwendung, dem Gegner bekanntgemacht hat.* – Vgl. hier auch das Abkommen über die Lazarettsschiffe vom 21. Dezember 1904 – RGBl. 1907, S. 722ff.
- 20 Die Deutsche Gesandtschaft in Bern unterrichtete das Eidgenössische Politische Department, Abteilung Fremde Interessen, bereits einen Tag später, am 30. Mai 1940, fernmündlich und schriftlich über die Indienststellung des Lazarettsschiffes und bat um Benachrichtigung der Britischen Regierung bzw. um Bekanntgabe der Notifikation der Indienststellung an die zuständigen britischen Stellen. Am 5. Juni übermittelte das Eidgenössische Politische Department, Abteilung für Fremde Interessen der Deutschen Gesandtschaft den Inhalt eines von der Schweizerischen Gesandtschaft in London übermittelten Telegrammes: *Foreign Office m'informe ma communication relative bateau hospital allemand Meteor portee connaissance autorites britanniques competentes* [sic]. Am 15. Juni ergänzte die Schutzmacht diese Vorabunterrichtung, indem eine schriftliche Note des Foreign Office (verfaßt am 4. Juni) an die Deutsche Regierung übergeben wurde. *The Foreign Office presents their compliments to the Swiss Legation, Special Division for Safeguarding German Interests, and with reference to the Special Division's communication No. III.A.6 of the 30th May, have the honour to state that the competent departments of His Majesty's Government have been informed of the notification by the German Government of the s.s. »Meteor« as a hospital ship.*
2. The Foreign Office will be grateful if the German Government may be informed accordingly. FOREIGN OFFICE, S.W.1, 4th June, 1940. (Politisches Archiv des Auswärtigen Amts: Gesandtschaft Bern, Schutzmachtabteilung, Band Nr. 4411 und 5285, Deutsche Hospital-[Lazarett-]Schiffe).
- 21 Das Auswärtige Amt übermittelte der Deutschen Gesandtschaft in Bern am 12. Februar 1942 eine Liste mit Namen von Lazarettsschiffen, darunter auch der METEOR, und bat um Notifizierung dieser Schiffe über das Eidgenössische Department bei der Regierung der USA. Am 17. Februar leitete die Gesandtschaft das Ersuchen an die Schutzmacht weiter, die es ihrerseits umgehend telegraphisch an die USA übermittelte. In einem Schreiben vom 21. Februar 1942 bestätigte das Eidgenössische Politische Department, Abteilung für Fremde Interessen der Deutschen Gesandtschaft die Notifikation der Lazarettsschiffe. (Politisches Archiv des Auswärtigen Amts [wie Anm. 20]).
- 22 Trübsbach (wie Anm. 2), S. 7.
- 23 In der Folgezeit wurden im Rahmen von Werftliegezeiten häufigere Umbauten im Inneren des Schiffes durchgeführt und die sanitätsdienstliche Infrastruktur laufend verbessert. Beispielsweise erfolgte im Herbst 1941 in Bergen die Einrichtung einer Hals-Nasen-Ohren-Abteilung im achteren B-Deck und eine Verbesserung der Messen für Offiziere, Feldwebel und Gasten. Auch eine zentrale Lautsprecher- und Radioanlage, die die Weitergabe von Informationen in alle Decks und Kammern erlaubte, wurde eingebaut. Im Januar 1942 baute eine Kopenhagener Werft einen großen Krankensaal im C-Deck ein, indem dort im Vorschiff vorhandene Einzelkammern aufgelöst wurden. Im Mai 1942 richtete das Bordkommando einen eigenen Sterilisationsraum und eine eigene bakteriologische Abteilung im Labor ein.
- 24 Lohmann, W., H.H. Hildebrand: Die deutsche Kriegsmarine 1939–1945. Bad Nauheim 1956–64, Kap. 122.

- 25 Das Kriegstagebuch der 1939/40 als Lazarettsschiff eingesetzten WILHELM GUSTLOFF verzeichnet unter dem 3. November 1940 die Anbordnahme von 2 Kranken der METEOR aus Bergen. Am 9. November wurden nochmals 12 Hautkranke, die mit dem Lazarettzug aus Bergen angekommen waren, aufgenommen. (Kriegstagebuch Lazarettsschiff WILHELM GUSTLOSS, Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg, N 486/4).
- 26 Lohmann/Hildebrand (wie Anm. 24), Kap. 123.
- 27 Das Lazarettsschiff STUTTGART war für Kirkenes vorgesehen, die ALEXANDER VON HUMBOLDT für den Bereich norwegische Westküste, die BIRKA für die norwegische Südküste und die BERLIN für den Raum Oslo. Vgl. Schmidt, R., A. Kludas: Die deutschen Lazarettsschiffe im Zweiten Weltkrieg, Stuttgart 1978, S. 43.
- 28 Trübsbach (wie Anm. 2), S. 8.
- 29 Über die Aufgaben und den Einsatz des Zahnarztes auf der METEOR berichtete Weber in einem Beitrag in den »Zahnärztlichen Mitteilungen« im Jahre 1943. Bevor die eigentliche zahnärztliche Ausstattung aus Deutschland eingetroffen war, wurde zunächst mit Hilfe des Bordzimmermanns und -elektrikers eine provisorische Einrichtung des zahnärztlichen Behandlungsraumes in dem ehemaligen Friseursalon installiert. Als OP-Stuhl fungierte eine speziell präparierter Stuhl aus der Offiziersmesse. *Die Speifontäne bestand aus einem Filtriertrichter (Magentrichter) zum Hineinspeien, der durch einen Gummischlauch Abfluß in einen Zinkeimer hatte. Eine Operationslampe wurde von der chirurgischen Abteilung entliehen und eine alte elektrische Gelenkwandarmbohrmaschine von einer norwegischen Schulzahnklinik leibweise zur Verfügung gestellt. Für das Kleininstrumentarium hatte ich mir einen Kasten 1 der Herresausrüstung besorgt. Es war nur ein Notbebehf, der aber ausreichte, um viele Soldaten von ihren Zahnschmerzen zu befreien.* (Weber, F.: Als Marinezahnarzt auf einem Lazarettsschiff im hohen Norden. In: Zahnärztliche Mitteilungen 1943, Nr. 13/14, S. 117). Wenige Wochen später traf eine komplette Bordzahnstation zum Einbau auf der METEOR ein, die aus einem modernen Operationsstuhl, einem Röntgengerät und aus zahlreichem sonstigem Instrumentarium bestand. Personell stand dem Zahnarzt nur zeitweise eine DRK-Schwester als Helferin zur Verfügung, vielmehr wurden längerfristig an Bord befindliche Kranke zur Assistenz angelernt. Zu den Besonderheiten der Therapie der Zahnkranken während der kurzen Transitphasen bemerkte Dr. Weber: *Da das Schiff überall nur wenige Tage lag, galt es, schnellstens die zahlreich an Bord kommenden Soldaten zahnärztlich zu versorgen. Bei der Kürze der Zeit beschränkte sich die Behandlung fast ausschließlich auf Schmerzbesitzigung. Mein besonderes Augenmerk richtete ich auf Zahnfleischerkrankungen, von denen damals soviel Aufhebens gemacht wurde. Angeblich sollte Norwegen für Zahnfleischentzündungen und Parodontosen prädestiniert sein. Die Ursachen sollten beim Klima, beim Mangel an Sonne, bei dem kalkarmen Wasser, bei der vitaminarmen Kost usw. zu suchen sein. Sämtliche an Bord kommenden ambulanten und stationären Soldaten im Bereich von Narvik bis Kirkenes wurden daher von mir auf den Zustand des Zahnfleisches unter Erhebung einer genauen Anamnese untersucht. Auf Grund dieser Untersuchungen, die ich dann laufend während der zwei Jahre meines Einsatzes auf dem Lazarettsschiff in Norwegen durchführte, bin ich zu der Überzeugung gekommen, daß es bei unseren Soldaten in Nordnorwegen nicht mehr Zahnfleischerkrankungen gibt als an anderen Einsatzplätzen der deutschen Wehrmacht.* (ebd., S. 118) Erst während der längeren Liegezeit als Standortlazarett im Neidenfjord gelang es auch, konservierende und orthetische Arbeiten anzufertigen und die Gebisse der Patienten langfristig zu sanieren. Daneben war Weber auch oralchirurgisch tätig und behandelte z.B. Kieferbrüche, Zahnzysten, impaktierte Weisheitszähne oder führte Wurzelspitzenresektionen durch. Interdisziplinär wurden mit dem HNO-Arzt dentogen bedingte Sinusitiden angegangen und nach Absprache mit dem Internisten Focusdiagnostik im Zahnbereich durchgeführt. Bei Gelegenheit therapierte der Zahnarzt auch die norwegische Zivilbevölkerung, ... *da sie dort oben wenig Gelegenheit zur zahnärztlichen Versorgung hatte. Allerdings kamen bei ihnen fast nur Extraktionen in Betracht, da der Nordnorweger von konservierender Behandlung nicht viel wissen will. Bei auftretenden Schmerzen läßt er sich am liebsten die Zähne entfernen und dann eine Prothese anfertigen. Wenn im Volksmund erzählt wird, das beste Konfirmationsgeschenk für ein norwegisches Kind sei eine Prothese, so trifft das in Wirklichkeit auch beinahe zu. Ich habe nie soviel Prothesen bei jungen Menschen gesehen wie in Norwegen.* (ebd., S. 119).
- 30 Zum Wirken der ALEXANDER VON HUMBOLDT vgl. bei Caanitz, H.: Geschichte der Lazarettsschiffe 1939–1945. Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg, N 486/7, S. 27–28. Die nur 550 BRT große und knapp 58 lange ALEXANDER VON HUMBOLDT nahm unter ihrem langjährigen Chefarzt Marinestabsarzt Dr. Dr. Hans Kutscher in Petsamo die verwundeten Gebirgsjäger auf, die von den Hauptverbandspätzen dorthin mit Schlitten und Verwundetenrutschen verbracht worden waren. Nachts abgeblendet transportierte das Schiff die Verwundeten an den Geschützen der sowjetisch besetzten Küste der Fischer-Halbinsel vorbei in den Neidenfjord.
- 31 Gröner et al. (wie Anm. 2), S. 44. Die METEOR erhielt daraufhin im internen Schiffsbetrieb die Bezeichnung METEOR II. Trübsbach nimmt in seiner Chronik des Schiffes zu diesen Vorfällen nicht Stellung.

- 32 Hierüber berichtet sehr detailliert einer der Verfasser: Vgl. Maurer, H.-J.: Transport Schädel-Hirnverletzter 1941 von Nord-Norwegen nach Deutschland. In: Wehrmedizinische Monatszeitschrift 35, 1991, S. 289–290.
- 33 Vgl. bei Fritschi (wie Anm. 18), S. 1, den Winkspruch, der dem scheidenden Lazarettsschiff beim Passieren von Kirkenes durch die dortige Signalstelle übermittelt wurde: *An Chefarzt Meteor: Meinen allerherzlichsten Dank an Sie, Ihre Sanitätsoffiziere und Soldaten für ihre hervorragenden Leistungen. Glückliche Reise. Der Kommandierende General, gez. Schörner.*
- 34 Vgl. Repatriation of Prisoners of War for Reasons of Health, and their Accommodation in Neutral Countries. In: Report of the International Committee of the Red Cross on its activities during the Second World War (September 1, 1939 – June 30, 1947). Volume I: General Activities. Geneva 1948, S. 373–382. (XVIIth International Red Cross Conference, Stockholm, August 1948).
- 35 Burekhardt, Carl J.: Schreiben Nr. G.14 RG/JES/YP vom 24. September 1943 an das Deutsche Konsulat Genf, Rue Charles Bonnet 6, zu Händen Herrn Generalkonsul Dr. Siegfried. (Archives du CICR).
- 36 Vgl. Schirmer, R.: Austausch der schwerverwundeten und kranken deutschen und englischen Kriegsgefangenen, sowie des deutschen und englischen Sanitätspersonals in Göteborg, in der Zeit vom 16.–21. Oktober 1943. (Archives du CICR).
- 37 Ebd., S.1.
- 38 Ebd., S. 5–6.
- 39 Folke Graf Bernadotte af Wisborg, geb in Stockholm 2.1. 1895, ermordet in Jerusalem durch einen jüdischen Terroristen am 17.9. 1948. Vgl. Överstyrelsen för Svenska Röda Korset: Plan für den Kriegsgefangenaustausch in Gothenburg vom 16. 10. 1996. (Archives du CICR).
- 40 Hoffmann, G.: Bericht Nr. 2: Betrifft Austausch von Kriegsgefangenen in Göteborg. Stockholm 22.10. 1943. (Archives du CICR).
- 41 Schirmer, R.: Schreiben des Internationalen Roten Kreuzes an Th. Fritschi vom 5. November 1943. Abschrift im Besitz der Verf.

*Comité International de
la Croix-Rouge a Genève
Section en Allemagne
Appeler dans la réponse:
Dr. Robert Schirmer*

*Berlin-Wannsee, 5. November 1943
Am Grossen Wannsee 2–4
Tel. 80.68.55*

*Herrn
Oberstabsarzt Dr. FRITSCHI
Kommandant der METEOR II*

Sehr geehrter Herr Oberstabsarzt!

Als Delegierter des IRK hatte ich die Ehre, die ehemaligen englischen Kriegsgefangenen auf ihrem Lazarettsschiff METEOR von Swinemünde nach Göteborg zu begleiten, um diese in Göteborg auszutauschen. Ich kann die Stunden, die ich auf ihrem Schiff verbringen durfte, nicht so rasch vergessen. Ich will es auch nicht versäumen Ihnen, auch im Namen des IRK, den Dank der englischen Kriegsgefangenen zu übermitteln.

Auf der Hinfahrt konnte ich mich überzeugen, mit welcher Hingabe den englischen Schwerverletzten und Kranken geholfen wurde. Sie und ihre gesamte Besatzung verhielten sich so, als ob es sich um schwerkranke deutsche Wehrmachtangehörige handeln würde, insbesondere was die Behandlung und Verpflegung anbelangte. Sie handelten ganz im Sinne des Roten Kreuzes, dies wurde mir auch bei jeder Gelegenheit von den mitfahrenden englischen Offizieren und Mannschaften zur Kenntnis gebracht.

Sehr geehrter Herr Oberstabsarzt Fritschi, ich danke Ihnen im Auftrage des englischen Oberstleutnants Samuel, Chef des Transportes der englischen Kriegsgefangenen beim Austausch. Sie werden noch von ihm persönlich, nach Beendigung des Krieges, Nachricht erhalten.

Im Namen des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz, das ich die Ehre hatte beim Austausch in Göteborg zu vertreten, spreche ich Ihnen und der gesamten Besatzung des METEORS inklusive der Krankenschwestern, meinen verbindlichsten Dank aus, für alles was sie den englischen Kriegsgefangenen angedeihen ließen. Ebenso danke ich Ihnen für Ihre persönliche tatkräftige Unterstützung, die meine Aufgabe in jeder Beziehung erleichtert hat.

*Mit kollegialer Hochachtung verbleibe ich
Ihr dankbarer
Dr. med. Robert Schirmer
Delegierter des IRKR Berlin.*

- 42 Caanitz (wie Anm. 30), S. 38–39.
- 43 Vgl. hierzu Nöldeke, H.: Das Kleine Lazarettschiff INNSBRUCK und sein Chefarzt. In: Wehrmedizinische Monatsschrift 38, 1994, S. 208–210.
- 44 Vgl. hierzu Fritschi (wie Anm. 18) und Bendiek (wie Anm. 5): Alle Sanitätsoffiziere taten zusätzlich zum Klinikbetrieb während der Fahrt routinemäßig Brückendienst.
- 45 Einer der Augenzeugen dieses ersten schweren Torpedoangriffes war der Internist und Leitende Arzt der Abteilung I, Dr. Walter Stoltenberg. Vgl. Stoltenberg, W.: Persönliche Mitteilung an H. Caanitz vom 11. November 1957: *Auf der Fahrt nach Reval waren wir im Geleit eines Vorpostenbootes. Früh morgens wurden wir auf der Höhe von Ösel von Steuerbordseite, also von Land aus, durch einen russischen Torpedoflieger angegriffen. Er kam dicht über das Wasser angeflogen und warf in etwa 1.000 m Entfernung sein Torpedo. Es gelang, mit Hartruder den Torpedo auszumäandrieren, der in geringer Entfernung zur Bordwand am Achterschiff vorbeiging. Der Torpedo steuerte schlecht auf Tiefe, zeitweise tauchte er an der Wasseroberfläche auf, zeitweise war er etwas unterhalb der Wasseroberfläche auf geringerer Tiefe. Wir waren damals weiss gemalt mit rotem Kreuz am Schornstein. Das Vorpostenboot hatte geschossen, aber ohne Erfolg. Nach diesem Torpedoangriff haben auch wir eine Bewaffnung erwogen, sie aber abgelehnt.*
- 46 Die Sowjetunion hatte die Genfer Konvention nicht unterzeichnet und weigerte sich, eine Notifikation von Lazarettschiffen entgegenzunehmen. Die Sowjets transportierten ihre Verwundeten auf graugestrichenen und bewaffneten Schiffen.
- 47 Caanitz (wie Anm. 30) berichtete 1963, die METEOR habe bis zu ihrem Untergang über 5000 Patienten transportiert.
- 48 Stoltenberg (wie Anm. 45), S. 1–2.
- 49 Ebd., S. 2.
- 50 Ärztliches Kriegstagebuch des Leitenden Sanitätsoffiziers beim Marineoberkommando in Norwegen für die Zeit vom 1.12.44–28.2.45. Geführt von Flottenarzt Dr. Eckmann. Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg, RM 45/Norwegen/5.
- 51 Ärztliches Kriegstagebuch des Leitenden Sanitätsoffiziers beim Admiral norwegische Westküste für die Zeit vom 1.12.44–28.2.45. Geführt von Geschwaderarzt Dr. Link. Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg, RM 45/Norwegen/7.
- 52 Ärztliches Kriegstagebuch des Leitenden Sanitätsoffiziers beim Admiral Skagerrak für die Zeit vom 1.12.44–28.2.45. Geführt von Geschwaderarzt Dr. Thermann. Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg, RM 45/Norwegen/6.
- 53 Hagen, J.: Persönliche Mitteilung an H. Caanitz vom 7. April 1962.
- 54 Klein 1985, S. 2.
- 55 Ärztliches Kriegstagebuch Lazarettschiff GLÜCKAUF für die Zeit vom 1. März 1945 bis 31. Mai 1945. Geführt von Marineoberstabsarzt Dr. Haase. Abschrift im Besitz der Verfasser.
- 56 Siehe auch Funkspruch MOK Ost G. 9723/45 G, Abschrift im Besitz der Verf. Vgl. zu den Verlusten beim Untergang des Schiffes auch bei Gröner (wie Anm. 2), und Schön, H.: Ostsee '45. Menschen, Schiffe, Schicksale. Stuttgart 1992.

The METEOR: Musical entertainment steamer and naval hospital ship

Summary

This article presents the eventful history of a passenger steamer of the first half of this century. The METEOR sailed under four flags as a passenger steamer and, during World War II, as a naval hospital ship.

The vessel was launched in 1904 by the Hamburg shipping company Blohm & Voss. Beginning in 1905, the HAPAG company sent the ship mainly on cruises to Norway and the Mediterranean. She could accommodate 300 passengers, who enjoyed the charm of early tourism and a luxurious atmosphere on board, and frequently included the German emperor, who had a special interest in ships and naval matters. World War I ended the METEOR's golden era. Her wartime function was to provide accommodation to submarine crews. After the war she was in British hands and was assigned to the Royal Steam Packet Company of London by the British shipping controller. Her next owner was the B & N Line Norwegian Royal, which used her as a ferry between Newcastle upon Tyne and Bergen. When Norway became occupied territory in May of 1940, the METEOR was stationed in Bergen. The German Navy chartered her and turned her into a naval hospital ship. In addition to a Norwegian civilian crew, German doctors and medical personnel were sent on board. Throughout World War II, primarily in Northern Norway and the Baltic Sea, casualties were treated and transported on the METEOR. In the autumn of 1943 she participated in the German-British exchange of POWs in Gothenburg, organised by the International Red Cross. In March, 1945, the METEOR capsized in the harbour of East Prussian Pillau following a Soviet air raid attack.

Le METEOR: du vapeur de divertissement au navire-hôpital

Résumé

L'article évoque l'histoire mouvementée d'un vapeur au cours de la première moitié de ce siècle. Le METEOR a navigué sous quatre pavillons comme navire transportant des passagers et comme navire-hôpital pendant la Seconde Guerre mondiale.

Lancé en 1904 par la compagnie d'armement Blohm & Voss de Hambourg, il fut dès 1905 envoyé par la compagnie Hapag en Norvège et en Méditerranée pour y effectuer de nombreuses croisières. Les 300 passagers jouissaient à bord d'une atmosphère luxueuse et du charme du tourisme naissant, tout en croisant fréquemment l'empereur allemand, qui s'intéressait particulièrement aux navires et aux questions concernant la navigation. La Première Guerre mondiale mit un terme à l'âge d'or du METEOR. Ses fonctions furent alors de fournir le ravitaillement aux équipages de sous-marins. Après la guerre, il était aux mains des Anglais et fut affilié à la «Royal Steam Packet Company» sise à Londres, par les contrôleurs maritimes britanniques. Son propriétaire suivant fut la «B & N Line Norwegian Royal», qui l'utilisa en tant que ferry entre Newcastle-upon-Tyne et Bergen. Lorsque la Norvège fut déclarée territoire occupé en mai 1940, le METEOR était stationné à Bergen. La Marine allemande l'affrêta et le transforma en navire-hôpital. En plus de l'équipage civil norvégien, des médecins allemands et du personnel médical furent envoyés à bord. Durant la Seconde Guerre mondiale, le navire traita et transporta des blessés, surtout au nord de la Norvège et dans la Baltique. À l'automne 1943, il participa à l'échange de prisonniers de guerre entre Allemands et Anglais à Gothenburg, organisé par la Croix-Rouge internationale. En mars 1945, le METEOR fut chaviré par une attaque aérienne soviétique dans le port de Pillau, en Prusse orientale.