

»GRADISCA« UND »AQUILEA«

Zwei Große Lazarettschiffe unter italienischer und deutscher Flagge
im Mittelmeereinsatz 1939–1945

VON VOLKER HARTMANN UND HARTMUT NÖLDEKE

Vor Eintritt Italiens in den Zweiten Weltkrieg am 11. Juni 1940 bis zum Ausscheiden durch den Waffenstillstand am 8. September 1943 unterhielt Italien eine Flotte von Großen, Mittleren und Kleinen Lazarettschiffen, die allerdings bei Ausbruch der Feindseligkeiten erst eingerichtet und umgebaut werden mußten. Das Schicksal dieser Schiffe ist von dem italienischen Tenente Generale Medico (Generalarzt) Mario Peruzzi 1952 aufgezeichnet worden.¹ Von den 19 eingesetzten Lazarettschiffen gingen acht durch Kriegseinwirkung verloren. Im unermüdlichen, pausenlosen und häufig sehr gefährlichen Einsatz haben diese schwimmenden sanitätsdienstlichen Einrichtungen 596 Fahrten absolviert und zusätzlich 115 Einsätze zur Rettung Schiffbrüchiger durchgeführt. Nach Angaben Peruzzis konnten in diesem Rahmen mehr als 250 000 Kranke, Verletzte und Verwundete aus dem Mittelmeerraum nach Italien repatriert werden.² Zwei der italienischen Großen Lazarettschiffe, die AQUILEA und GRADISCA, wurden ab Oktober 1943 von deutscher Seite in dieser Funk-



*Blick aus der Hafeneinfahrt Palermo in den Vorhafen auf das Lazarettschiff AQUILEA 1938/39.
(Foto: Nachtigall)*

tion übernommen. Nachfolgend soll die wechselvolle Geschichte beider Schiffe unter italienischem und deutschem Kommando anhand kürzlich aufgefundener Materialien aus dem Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg vorgestellt und dem Leser die Besonderheiten der Einsätze von Lazarettsschiffen im Mittelmeer verdeutlicht werden.

Die besonderen Gegebenheiten der Kriegsschauplätze rund um das Mittelmeer machten bereits sehr frühzeitig den Einsatz italienischer und später auch deutscher Lazarettsschiffe notwendig. Die wenigen Verkehrswege auf dem Balkan und in Nordafrika, die eingeschränkte infrastrukturelle Situation, die zunehmend unsichere Lage im Hinterland, die nur unzureichend vorhandenen Lufttransportmöglichkeiten und nicht zuletzt auch die unerwartet große Anzahl von Verwundeten und Kranken, vor allem Infektionen mit langer Ausheilungsdauer in der Heimat, ließen die Sanitätsdienste rasch zur Überzeugung kommen, daß die sanitätsdienstliche Versorgung im Südraum auf absehbare Zeit nur durch Lazarettsschiffe sicherzustellen war. Bereits im Mai 1941, kurz nach der Besetzung des Balkans und dem Auftauchen deutscher Verbände in Nordafrika, stellte der deutsche Marine-sanitätsdienst die ersten Lazarettsschiffe in diesem Raum in Dienst und entsandte wenige Wochen später Marineoberstabsarzt Dr. med. habil. Fritz Pohle nach Griechenland, um weitere geeignete Schiffe zu identifizieren und für einen möglichen Umbau zu bewerten.³ Zu dieser Zeit waren italienische Lazarettsschiffe in diesem Seegebiet schon seit über einem Jahr im Einsatz.

In der deutschsprachigen Literatur wurden bisher – von Übersichtsarbeiten⁴ über die Historie der Lazarettsschiffe abgesehen – derartige Einsätze im Bereich des Mittelmeers anhand der deutschen Lazarettsschiffe ARES/Graz⁵, INNSBRUCK⁶ und ERLANGEN⁷ dokumentiert.

Die GRADISCA unter italienischer Flagge

Die GRADISCA lief 1913 in Glasgow bei der Werft von A. Stephen & Sons unter dem Namen GELRIA vom Stapel und besaß eine Tonnage vom 13 879 BRT. Im Jahre 1935 an Italien verkauft, zog sich nach der Requirierung ihr Umbau zum Lazarettsschiff bis Ende August 1940 hin, da Werftplätze zu Beginn des Krieges knapp waren und zunächst die Lazarettsschiffe CALIFORNIA und AQUILEA zur Umrüstung anstanden.

Sowohl der für Italien unglücklich begonnene Feldzug in Nordafrika als auch die ähnlich desaströse Lage an der albanisch-griechischen Front zwangen sämtliche in der zweiten Hälfte 1940 verfügbaren sechs italienischen Lazarettsschiffe zum ständigen Abtransport von Kranken und Verwundeten. Ruhepausen für die Besatzungen wurden kaum gewährt. Zudem zeigte sich schnell, daß auch der Schutz durch die Genfer Konvention, die Notifizierung der Lazarettsschiffe vor den Unwägbarkeiten eines modernen Krieges nur bedingt schützte. Im Spätjahr 1940 geriet die GRADISCA auf ihrem ersten Einsatz zur Unterstützung der italienischen Landlazarette in Nordafrika im Hafen von Bengasi in einen heftigen Luftangriff, zog sich auf Reede zurück und übernahm dort am 16. Oktober neben von Fischerbooten angebrachten Verwundeten auch Schiffbrüchige des Dampfers VERACE, der dort nach einem Minentreffer gesunken war. Zwei Schwester-Lazarettsschiffe gingen bereits im Frühjahr 1941 verloren, die TEVERE mußte nach einem Minentreffer vor Tripolis am 17. Februar 1941 aufgegeben werden, die PO wurde am 14. März durch Torpedos in der Bucht von Valona versenkt. Als die GRADISCA nach einer Fahrt am 29. März mit 704 Passagieren im Begriffe stand, in Tarent einzulaufen, erhielt sie plötzlich einen dringenden Funkpruch, der ein forciertes Entladen forderte. Nur 30 Minuten nach Verlassen des letzten Verwundeten lief man erneut aus und begab sich zum Bergen der Überlebenden der Seeschlacht am

Kap Matapan vor der griechischen Halbinsel Peloponnes. In diesem Seegebiet waren am Vortag italienische Kreuzer und Zerstörer, selbst auf der Suche nach dem bewegungslos - liegen gebliebenen Kreuzer POLA, von britischen Seestreitkräften so überraschend angegriffen worden, daß zwei Zerstörer (GIOSE CARDUCCI und VITTORIO ALFIERI) und zwei Schwere Kreuzer (ZARA und FIUME) in wenigen Minuten vernichtet waren, während sich zwei weitere Zerstörer nur durch Flucht zu retten vermochten. Bei den schweren Explosionen gingen das Gros der Rettungsmittel verloren, so daß zahllose Besatzungsangehörige in die See sprangen und dort ohne Boote bzw. Rettungswesten versuchten, sich über Wasser zu halten. In Anbetracht dieser verzweifelten Lage funkte in einer generösen Geste der Gegner, die britische Geschwaderführung, die Position des Untergangs der italienischen Flotte (35°30' N, 20°50' O). Nachdem der herbeigeeilte griechische Zerstörer HYDRA 110 Personen gerettet hatte, fand die GRADISCA erst 72 Stunden nach dem Gefecht, am 31. März, ein Floß mit vier Überlebenden und konnte bis Anfang April insgesamt 160 Soldaten auffischen. Am 4. April durchquerte sie ein treibendes Leichenfeld, einen *schwimmenden Friedhof*, wie es der Chronist beschrieb⁸, der diesen aufwendigsten und trotz der furchtbaren Verlustbilanz erfolgreichsten Rettungseinsatz, der jemals aus einer Zusammenarbeit zwischen einem Geschwader der Sieger und einem Lazarettschiff der Besiegten resultierte, als *vielleicht größten Sieg in einem so unglücklichen Krieg* würdigte.⁹

Im April und Mai 1941 beteiligte sich die GRADISCA insgesamt sieben Mal an Verwundetentransporten aus Griechenland und Albanien. Auf einer Fahrt nach Piräus erlitt sie beim Einlaufen am 27. Mai Schäden durch Wrackteile im Fahrwasser, die zum Wassereintrich führten. Nach der Explosion zweier Munitionstransporter im Hafen wurden deren verletzte Besatzungsangehörige aufgenommen, kurz nach dem Auslaufen ereignete sich eine erneute Havarie, da das Schiff auf eine Sandbank lief, auf der es trotz intensivster Bemühungen mehr als eine Woche festsaß. Im Oktober 1941 wurden 745 Verwundete und Kranke aus Piräus und Saloniki nach Italien transportiert, darunter befanden sich auch 468 deutsche und 277 englische Soldaten aus dem deutschen Feldlazarett in Athen. Während einer Fahrt Ende Dezember nach Kreta erhielt das Schiff per Funk Weisung, nach Überlebenden der Frachter PROCIDA und MARITZA zu suchen, die im angegebenen Seegebiet bei schwerem Sturm trotz tagelangen Suchens aber nicht gefunden werden konnten. Unter den in Heraklion aufgenommenen Soldaten befanden sich in großer Zahl auch infektiöse Kranke mit Hepatitis, Diphtherie, Malaria und Tuberkulose. Im Sommer 1942 erforderten die schweren Kämpfe in der Cyrenaika und in Ägypten die besondere Aufmerksamkeit des Sanitätsdienstes. Allein im September absolvierten italienische Lazarettschiffe insgesamt 15 Fahrten zwischen Nordafrika und Süditalien, gefährdet stets durch Treibminen, Bomben und Torpedos. Neben der Anbordnahme der zahlreichen Verwundeten gelang es der GRADISCA beispielsweise auch, die Überlebenden des durch ein gegnerisches Flugboot torpedierten Lazarettschiffes ARNO aus Tobruk zu evakuieren. Die wertvolle Hilfe der Italiener auch beim Abtransport verwundeter deutscher Soldaten wird durch die Ausführungen von Rolf Valentin unterstrichen, der die Geschichte des Sanitätsdienstes des deutschen Afrikakorps untersuchte.¹⁰ Nach dem Durchbruch der britischen Armee durch die El-Alamein-Stellung im November 1942 gelang es nur aufgrund der Unterstützung durch italienische Lazarettschiffe, Hunderte von Verwundeten dem Zugriff des Gegners zu entziehen. Im Zeitraum 24. Oktober bis 5. November wurden von 1222 Verwundeten der Sanitätskompanien 2/33 und 1/220 sowie des Feldlazarettes 200 1141 Soldaten aus dem ägyptischen Marsah Matruh mit Lazarettschiffen nach Europa verbracht, davon allein am 3. November, 2 Tage vor der Aufgabe dieser wichtigen Basis, 766 Mann. Aus dem in der libyschen Etappe gelegenen Derna, Sitz des Kriegslazarettes 950, verließen im gleichen Zeitraum Oktober/ November 817 Verwundete und Kranke Afrika mit Lazarettschiffen.

Austausch von Sanitätspersonal

Über diese Verwundetentransportaufgaben hinaus ist der Name der GRADISCA untrennbar verbunden mit einer Reihe von außergewöhnlichen Unternehmen mit dem Ziel des wechselseitigen Austauschs von Sanitätspersonal zwischen den Kriegsparteien. Nach Angaben Peruzzis nahm das Schiff allein unter italienischer Flagge an vier derartigen Einsätzen teil, zu den unter deutscher Flagge in den darauf folgenden Jahren durchgeführten Austauschfahrten wird später ausführlicher berichtet. Im Februar 1942 bereitete sich die GRADISCA auf ihren ersten Gefangenaustausch vor, zu dem sie am 4. April 1942 von Bari nach Smyrna (Izmir) auslief. 60 versehrte Kriegsgefangene und 60 Mann britisches Sanitätspersonal wurden gegen 919 verwundete Italiener ausgetauscht, die das britische Lazarettschiff LLANDOVERY CASTLE aus einem Sammellager im Nahen Osten heranbrachte. Genaue Absprachen mit den Organisatoren des bis dahin überaus ungewöhnlichen Vorgehens, dem Internationalen Roten Kreuz und der türkischen Regierung, führten dazu, daß es zwischen dem austauschenden Personal zu keinerlei Kontakten kam. Am 14. März 1943 beteiligte sich das Schiff an einem zweiten Gefangenaustausch und verbrachte 838 gefangene Briten nach Messina, die, wie Peruzzi erwähnte, gegen gefangene deutsche Soldaten ausgetauscht wurden. Im offiziellen Bericht des als Mittler dienenden Internationalen Roten Kreuzes (ICRC) finden sich allerdings keine Hinweise auf repatriierte Deutsche.¹¹ *One year later, the co-operation of the ICRC was once more requested for the second repatriation between Britain and Italy, which took place partly at Smyrna and partly at Lisbon. Delegates accompanied the convoys from Egypt to Turkey, from England to Lisbon, and from Italy to the points of exchange. They took note of various complaints of the men concerning the treatment which they received, either during the journey or in PW camps. These complaints were forwarded by the ICRC to the authorities responsible. At Smyrna, 150 seriously sick and wounded and 200 members of protected personnel were exchanged for 199 Italian disabled and twelve members of medical personnel; at Lisbon 409 Italian prisoners were exchanged for 450 British.*¹² Die GRADISCA beteiligte sich auch an einer dritten Repatriierung, bei der 2411 Italiener gegen 400 Briten in Smyrna ausgetauscht wurden. Eine vierte Unternehmung wurde vom 27. Mai bis 8. Juni 1943 durchgeführt. Die italienischen Schiffe ARGENTINA und CITTA DI TUNISI begleiteten die GRADISCA von Bari nach Smyrna, um auf Reede in der Nähe der britischen Lazarettschiffe TAMBALA und TAIREA und des freifranzösischen Dampfers SONTAY zu ankern. Von diesem wurden 832 Soldaten »geschütztes Personal« übernommen. Insgesamt repatriierte die italienische Seite 2676 Personen, von denen 1279 auf GRADISCA, 688 auf ARGENTINA und 709 auf der CITTA DI TUNISI untergebracht wurden. Am 3. Juni um 05.00 Uhr lichteten die beteiligten Schiffe die Anker, zunächst die Briten, dann die Italiener, die am 8. Juni 1943 gegen 10.00 Uhr wieder in Bari anlegten.¹³

Das Große Lazarettschiff AQUILEA

Im Gegensatz zur GRADISCA wurde dieses Schiff im Jahre 1914 in Amsterdam bei der Nederlandsche Scheepsbouw Mij. unter dem Namen PRINS DER NEDERLANDEN gebaut und 1935 an Italien verkauft. Die 9448 BRT große AQUILEA begann am 25. Juni 1940 ihre Karriere als Lazarettschiff mit dem Auftrag, ähnlich wie die GRADISCA in den nordafrikanischen Häfen Tripolis, Bengasi und Tobruk, damals auf dem Boden der italienischen Kolonie Libyen gelegen und Schauplatz des Wüstenkrieges mit Großbritannien, Verwundete aufzunehmen und in die Heimat zurückzuführen. Infolge organisatorischer Schwierigkeiten zwischen den Dienststellen wurde dieser erste Einsatz als wenig erfolgreich bewertet. Neben Transporten ab den albanischen Häfen Durazzo und Valona konnten im Oktober

1940 in Tripolis erneut 150 Verwundete und in Bengasi weitere 338 Soldaten aufgenommen werden. Anfang Dezember geriet das Schiff in einen Wintersturm vor Bari, wurde schwer beschädigt und mußte in einen fast vierwöchigen Reparaturaufenthalt. Im Zusammenhang mit der Frühjahrsoffensive deutscher und italienischer Verbände in Afrika 1941 absolvierte die AQUILEA im März und April insgesamt acht Verwundetentransport-Einsätze und half zusätzlich bei der Rückführung von 8500 Verwundeten und Kranken aus Albanien. Bei den Herbstfahrten befanden sich vor allem Patienten mit Infektionskrankheiten wie Hepatitis und Malaria an Bord. Auf dem Wege nach Bari erfolgte in stürmischer Nacht ein Luftangriff auf das Schiff. Ein Torpedo – vermutlich irrtümlich von einem italienischen Flugzeug abgeschossen – passierte in wenigen Metern Entfernung den Bug. Infolge stürmischer See mißlang bei der nächsten Unternehmung die Suche nach Schiffbrüchigen und die Übernahme von Verwundeten vor Derna. Schließlich gelang es mit großer Mühe, 600 Kranke, überwiegend Deutsche, an Bord zu nehmen und nach Bari zu verbringen. Beim Einlaufmanöver brach die Ankerkette – *das Schiff ist nicht vom Glück begleitet*, vermerkte der Chronist. Trotz dringend notwendiger Reparaturen und trotz völliger Erschöpfung des Personals wurde die AQUILEA in den nächsten Einsatz entsandt, lief am 15. Dezember in Bardia ein, übernahm 581 Soldaten, die bereits am 20. Dezember wieder in Bari ausgeladen wurden. Gleich darauf stand erneut ein albanischer Hafen auf dem Programm, 600 Kranke wurden von dort am 24. Dezember nach Bari verbracht. Bis in den Sommer 1942 wechselten sich derartige Einsätze nach Albanien und Libyen ab. Am 3. September 1942 griffen feindliche Flugzeuge bei Tageslicht mit Maschinengewehren und einem Torpedo an, der unter dem Schiff durchlief. Im Winter 1942/43 beteiligte sich die AQUILEA trotz widriger Wetterverhältnisse intensiv an der Räumung Libyens, während ihres 56. Einsatzes kehrte sie mit 844 Verwundeten zurück. Nach dem Verlust Tripolitaniens verlagerte sich die Tätigkeit auf tunesische Häfen. Da die Küstenstraßen unter ständigem Beschuß lagen, übernahm man mit eigenen Mitteln 790 Mann, darunter 500 Verwundete und 240 Malariakranke. Am 26. April 1943, während der schweren Endkämpfe in Tunesien, wurde die AQUILEA bei hellem Tageslicht und klarer Sicht von amerikanischen Fliegern mit Bomben und Bordwaffen angegriffen, die allerdings keinen Schaden verursachten. Am 29. April gelang auf hoher See die Rettung eines deutschen schiffbrüchigen Piloten einer JU 88, der über vier Tage in seinem Floß verbracht hatte. Während der Bergung griffen erneut feindliche Flugzeuge an und bombardierten das Lazarettsschiff. Trotz eindeutiger Kennzeichnung und Abgabe eines offenen Funkspruches *Achtung, Sie bombardieren ein italienisches Lazarettsschiff!* wurde der Angriff fortgesetzt. Um 22.50 Uhr dieses Tages ankerte die AQUILEA auf der Reede von Tunis-La Goulette und meldete 750 freie Plätze für etwa 850 noch an Land befindliche Verwundete. Dem dringlichen Hilferuf des durch Bomben schwer beschädigten deutschen Zerstörers HERMES konnte nur mit der Aufnahme der 7 Verwundeten nachgekommen werden, die unverletzte Restcrew der HERMES durfte gemäß Genfer Abkommen nicht transportiert werden. Der Kommandant der HERMES, seit 2. April 1943 Fregattenkapitän Kurt Rechel, notierte zu dieser Situation: *Es ist unmöglich, auch nur annähernd einen lebendigen Bericht über diesen Bombenhöllentag aufzuzeichnen, selbst für die geübteste Feder bliebe es immer nur ein Versuch!*¹⁴ Mit 900 Verwundeten trat die AQUILEA schließlich den Rückmarsch nach Bari an, wo sie am 3. Mai 1943 eintraf. Bereits zwei Tage später begann die letzte Fahrt nach Tunesien. Da die Hauptstadt Tunis bereits am 7. Mai in die Hand des Gegners gefallen war, ging man vor Cap Bon vor Anker. Die darauf folgenden Ereignisse vom Ende der sanitätsdienstlichen Versorgung in Afrika und von der hervorragenden Unterstützung, die die AQUILEA den Deutschen zukommen ließ, werden eindrucksvoll von Valentin wiedergegeben: *Als britische Panzer gegen das Cap Bon vorrücken, bereitet sich der Stab des [deutschen] Heeresgruppenarztes auf die Gefangenschaft vor, vernichtet alle*

*Akten und wartet auf das Eintreffen des Gegners. Am 9. Mai nähert sich ein italienisches Lazarettsschiff [= AQUILEA] der Küste. Der Heeresgruppenarzt läßt daraufhin die Lazarett-einrichtungen von Transportfähigen räumen, damit sie auf das Lazarettsschiff gebracht werden. Dies geschieht unter Einsatz aller auftreibbaren Kraftfahrzeuge. Inzwischen ist das Lazarettsschiff an der Reede von Korbous auf Cap Bon vor Anker gegangen. Unter dem ständigen Angriff von Tieffliegern werden Kranke und Verwundete auf Barkassen verladen und dem Lazarettsschiff überführt. Der Mangel an Gipsbinden und Schienenmaterial ist besonders groß. Der nahe des Hafens stationierte italienische Marineapotheker überläßt dem deutschen Sanitätsdienst jedoch alle bei ihm befindlichen Bestände. Sie werden mit Krankenkraftwagen, die den Transport der Verwundeten zu den Barkassen vornehmen und auf dem Rückweg leer sind, zu den Sanitätseinrichtungen gebracht. Unterdes trifft der Oberbefehlshaber der Heeresgruppe Afrika die Entscheidung, daß auch der Heeresgruppenarzt und sein Stab sich auf das Lazarettsschiff begeben sollen, um Tunesien zu verlassen. Da für die meisten der verladenen Verwundeten und Kranken der hektischen Gesamtsituation wegen ordnungsgemäße Papiere fehlen, verbringen Heeresgruppenarzt und sein Stab die Stunden bis zur Abfahrt damit, die erforderlichen Schriftstücke anzufertigen. Trotz zunehmenden Seegangs wird während der Nacht bei Scheinwerferlicht weiter verladen. Deutsche wie Italiener, Gesunde wie Verwundete aller Dienstgrade drängen sich vielfach ungestüm danach, über das Lazarettsschiff der Kriegsgefangenschaft zu entgehen. Um eine gewisse Ordnung bei der Verladung zu sichern, werden in Übereinstimmung mit dem italienischen Sanitätsdienst Krankentransportkarten ausgegeben. Dennoch muß mancher Schwerverwundete zurückbleiben, weil ein kaum Hilfsbedürftiger dessen Transportkarte an sich bringt. Am 10. Mai nimmt das Lazarettsschiff um 6 Uhr seine Fahrt nach Neapel auf. Gegen 13 Uhr wird es von britischen Kreuzern und Zerstörern gestoppt. Englische Marineoffiziere und Sanitätsoffiziere begeben sich an Bord und kontrollieren zwei Stunden lang alle Soldaten speziell darauf, ob sich unter ihnen kampffähige Spezialisten befinden. In Tobruk hatten die Briten nämlich selbst unter den Verwundeten ihre wichtigen Fachleute mittels Lazarettsschiffen aus der Festung herausgeschleust. Nicht zuletzt auf Grund der ordnungsgemäß geführten Krankenpapiere wird die Belegung des Lazarettsschiffs in Ordnung befunden. Seine Fahrt geht ungehindert weiter.¹⁵ Peruzzi teilte sogar den Funkspruch des untersuchenden britischen Zerstörers mit, der, wohl auf Wunsch des italienischen Chefarztes meldete: *Italian Hospital Ship AQUILEA boarded. Found to be in order*¹⁶, wegen der schweren Kampfhandlungen dringend empfahl, sofort Weitermarsch Richtung Neapel anzutreten.*

Nach dem Verlust Tunesiens und im Sommer 1943 auch Siziliens beschränkten sich die weiteren Fahrten der AQUILEA auf Einsätze im Raum Livorno oder La Spezia, in dessen Hafen man am 8. September 1943 vom Waffenstillstand überrascht wurde. Am 6. Oktober übernahm die deutsche Kriegsmarine die AQUILEA und setzte sie sofort für einen Verwundeten austausch von Oran nach Marseille ein. Im Dezember 1943 brannte das Schiff in dem südfranzösischen Hafen aus, ohne in der Zwischenzeit nochmals ausgelaufen zu sein.

Die Übernahme der GRADISCA durch die Deutschen

Am 8. September 1943 kapitulierten die italienischen Streitkräfte.¹⁷ Die deutsche Seite traf unverzüglich eine ganze Reihe von Maßnahmen (Stichwort »Achse«), die für diesen vorausgesehenen Fall von langer Hand vorbereitet waren. Wie Gerhard Schreiber in seiner akribischen Dokumentation über die Umstände und die Folgen des Ausscheidens Italiens aus dem Krieg berichtete¹⁸, lösten die Ereignisse um die Entwaffnung der italienischen

Armee auf beiden Seiten eine ungeheure Verbitterung hervor. Die deutschen Gegenmaßnahmen auf den unterstellten »Verrat« der Italiener waren sicherlich *eine real- oder machtpolitisch unvermeidbare Reaktion*¹⁹ zur Stabilisierung der Front, hatten aber auf Grund von Sonderweisungen der Wehrmachtsführung und völkerrechtswidriger Befehle zum Status der gefangenen italienischen Soldaten eine Anzahl von schwerwiegenden Kriegsverbrechen zur Folge. Die Bitterkeit, die auf italienischer Seite über das Vorgehen der Deutschen herrschte, drückt sich auch in den Berichten über die Beschlagnahme der italienischen Lazarettschiffe aus. Aus den von Schreiber aufgefundenen Dokumenten geht hervor, daß sich das Verhalten der Deutschen Kriegsmarine gegenüber den Italienern in keiner Weise von dem der Heeresverbände unterschied und teilweise sogar noch drastischer gewesen ist. Die Kriegsmarine hatte den Auftrag, einen schnellen Zugriff auf die italienischen Kriegsschiffe durchzuführen und die Einheiten unter deutsches Kommando zu stellen, nur sehr unvollkommen ausführen können. Zahlreichen italienischen Einheiten gelang es zu entkommen und sich zu den Alliierten durchzuschlagen.

Am 8. September befanden sich alle italienischen Lazarettschiffe, ausgenommen die PRINCIPessa GIOVANNA und die GRADISCA, in den Häfen. Letztere stand laut Aussage Peruzzis im Begriff, Patras anzulaufen, um dort Verwundete und Kranke aufzunehmen. Bei Bekanntwerden des Waffenstillstandes (9. September) erörterte der Chefarzt das weitere Verhalten mit der Besatzung und entschied, den erhaltenen Auftrag nach Möglichkeit durchzuführen und die Fahrt zunächst nicht zu beenden. Die folgenden Ereignisse erschienen dem italienischen Chefarzt wie die Gefangennahme durch einen *hassenden Feind*.²⁰ Allerdings lassen sich die genauen Vorgänge um die Übernahme des Schiffes im einzelnen nicht mehr klären, da es widersprüchliche Angaben gibt. Das Internationale Rote Kreuz teilte im März 1944 dem Auswärtigen Amt in Berlin die italienische Version einer unrechtmäßigen Kaperung des Schiffes und anschließende schlechte Behandlung von Teilen der Besatzung mit und erbat eine Stellungnahme der deutschen Behörden. Tatsache war, daß die GRADISCA am 11. September 1943 von einem deutschen Aufklärungsflugzeug vom Typ Arado 196 mit Kurs West Richtung Süditalien vor der Insel Kefallenia gesichtet wurde und deutscherseits der Verdacht bestand, auf dem Lazarettschiff könnten sich unter Bruch der Genfer Konvention italienische Soldaten der Gefangenschaft, die ihrerseits aber in der erwähnten völkerrechtswidrigen Internierung bestand, entziehen. Deshalb wurde eine Untersuchung des Schiffes anberaumt. *Die Arado 196 forderte das Schiff auf, Prevesa anzulaufen. Sobald die Maschine abgeflogen war, drehte GRADISCA auf den alten Westkurs, um sich der Untersuchung zu entziehen. Dieser Vorfall wiederholte sich 2–3 mal, bis die Arado durch Bombenwurf ins Wasser GRADISCA zwang, auf der Reede vor Prevesa zu ankern.*²¹ Zu den Geschehnissen im Hafen Prevesa bemerkte der Rote-Kreuz-Bericht, daß deutsche Behörden vom italienischen Sanitätspersonal verlangten, sich vorbehaltlos für die Fortsetzung des Krieges auf deutscher Seite zu erklären. Solche Forderungen waren nach Auslösung des Stichwortes »Achse« durchaus übliche deutsche Praxis. Das italienische Sanitätspersonal lehnte dieses Ansinnen jedoch vollständig ab. Nach italienischer Version zwangen die Deutschen daraufhin *die Gradisca, ungefähr 1500 Personen auf[zunehmen, darunter 800 Kranke; auf diese Weise wurden die Rettungsbehelfe und die hygienischen Anlagen durchaus unzulänglich. Nichtkranke Heeresangehörige und Zivilpersonen wurden gleichfalls eingeschifft. ... Geleitet von einem Torpedoboot mußte die derart beladene Gradisca nun die Richtung nach Patras nehmen und mit gelöschten Lichtern fahren. ... Die Hälfte der Kranken wurde in diesem Hafen ausgeschifft, die andere Hälfte in Korinth, wo das Schiff am 15. September einlief. Dann fuhr der Dampfer nach Patras zurück, wo die ganze Mannschaft ausgeschifft wurde, mit Ausnahme der diensttuenden Mannschaft, zweier Ärzte, eines Sanitätsunteroffiziers und vier Krankenpflegerinnen. ... Die Kranken wurden vor ihrer Aus-*

*bootung einer strengen Untersuchung unterzogen. Ihre Kleidung sowie ihr Hab und Gut wurde ihnen weggenommen, ihr gutes Schuhwerk durch unbrauchbares ersetzt.*²² Die vom Auswärtigen Amt erbetene Stellungnahme der Seekriegsleitung beruhte auf Aussagen des Admirals Ägäis, der im Gegensatz zu den Italienern vermerkte, daß nach dem Anlaufen von Prevesa bereits bei der Durchsuchung des Schiffes neben den Kranken mehrere Hundert nichtkranke Soldaten an Bord aufgefunden wurden, die sich der Gefangenschaft durch Flucht mit dem Lazarettsschiff entziehen wollten. *Darauf wurde das Schiff vor der Schiffsführung und dem Chefarzt wegen des eigenmächtigen Ablaufens zur Prise erklärt. Es wurde Flaggenwechsel durchgeführt.*²³ Ein deutsches Prisenkommando übernahm zunächst die Kommandogewalt, führte die bereits erwähnten Fahrten durch und übergab die GRADISCA unter Berufung auf Artikel 4, 2. Absatz und § 12 des Genfer Abkommens vom 18. Oktober 1907 schließlich als Kriegsbeute dem Seekommandanten Westgriechenland. Zu den angesprochenen Schikanen gegen die Insassen des Lazarettsschiffes hieß es: *Die Kranken und das Personal des Lazarettsschiffes wurden beim Vonbordgehen durch einen italienischen Steward einer strengen Kontrolle unterzogen, wobei sich ergab, daß fast alle gestohlene Sachen wie Decken, Schlafanzüge, Bettwäsche, Handtücher, alkoholische Getränke, Geschirr, Essbestecke, Zigaretten und Bekleidungsstücke von Bord schmuggeln wollten. Die gestohlenen Sachen wurden ihnen abgenommen. An der Untersuchung war kein Deutscher beteiligt, sie führten nur die Aufsicht. Privateigentum der Kranken wurde nicht angerührt. Schuhe wurden nicht umgetauscht. Das Gepäck der Sanitätsoffiziere und der Schwestern wurde in keinem Fall durchsucht, obgleich es auffallend umfangreich war und nur mit größter Mühe in die Boote gebracht werden konnte.*²⁴

Zusammenfassend gesehen bleiben die Umstände der Übernahme der GRADISCA unklar und lassen sich nicht mehr bis ins Einzelne rekonstruieren. Für beide Versionen gibt es gewisse Anhaltspunkte, ohne daß sich allerdings das Bild genauer aufhellt. In der Konsequenz endete jedoch am 11. September 1943 die Zeit der GRADISCA als italienisches Lazarettsschiff, auf dem immerhin der berühmte Tropenhygieniker und Bakteriologe Prof. Castellani, sowie die italienische Kronprinzessin als eine Krankenschwester Dienst getan hatten. Die GRADISCA wurde deutschem Kommando unterstellt und verlor damit zunächst den Status eines Lazarettsschiffes. Interimsmäßig soll Marineoberstabsarzt Dr. Wilhelm Mann für einige Wochen auf dem Schiff in schiffsärztlicher Funktion gewirkt haben.

Indienststellung der GRADISCA als deutsches Lazarettsschiff

Erst am 6. Oktober 1943 wurde die GRADISCA erneut, diesmal aber als deutsches Lazarettsschiff in Patras in Dienst gestellt. Am 4. Oktober trafen 125 Mann der deutschen Handelsmarinebesatzung per Flugzeug aus Hamburg ein²⁵, ein Teil des italienischen Heizer- und Maschinenpersonals war zuvor in deutsche Dienste getreten. Die neue Besatzung bestand damit laut Bootskarte aus 12 Offizieren und 192 Mannschaftsdienstgraden im Wehrmachtgefolge, aus 6 Offizieren militärisches Personal, 20 Unteroffizieren und 76 Mannschaften. Militärisch war das Schiff im Status eines Hilfsbeischiffes dem Gruppenkommando Süd/Admiral Ägäis unterstellt, bereedert wurde es durch die Mittelmeer-Reederei GmbH.²⁶ Die Notifikation als deutsches Lazarettsschiff fand am 8. Oktober 1943 statt, sie wurde von Großbritannien und den USA am 23. November 1943 bestätigt. Die Position des Chefarztes nahm Flottenarzt Dr. Hans Treu ein. Zum Leiter der Abteilung I (Innere Medizin) wurde Marineoberstabsarzt Dr. Haase ernannt, Leiter der Abteilung II (Chirurgie) wurde Geschwaderarzt Dr. Gerhard Zimmer, den Mitte 1944 Marinestabsarzt d.R. Dozent Dr. Maatz ablöste.

Sogleich mit der Indienstellung erhielt die GRADISCA die Order, erneut an einem Verwundeten austausch teilzunehmen, insgesamt die sechste mit Vermittlung des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz vorgenommene Repatriierung und die erste zwischen Deutschland und Großbritannien. Für den gleichzeitig in Göteborg und in Barcelona vorzunehmenden Austausch waren mehrere deutsche und britische Lazarett- und Transportschiffe vorgesehen. Insgesamt sollten 5768 deutsche gegen 5385 britische Kriegsgefangene ausgetauscht werden.²⁷

Die GRADISCA erhielt den Auftrag, am 12. Oktober 1943 in Oran zu sein, um von dort etwa 600 deutsche Verwundete nach Marseille zu bringen. Im Gegenzug sollten von dort etwa 700 *Angehörige von Feindstaaten* nach Barcelona transportiert werden.²⁸

Gemeinsam mit anderen Schiffen sollte die GRADISCA von Marseille aus am 25. Oktober nach Barcelona gehen, um dort die Austauschberechtigten im Austausch gegen eine etwa gleich große Anzahl heimkehrender Deutscher abzugeben.²⁹ Im Anschluß daran war vorgesehen, nach Patras zurückkehren. Diese Pläne wurden allerdings am 7. Oktober durch zwei nächtliche Explosionen im Hafen von Patras zunichte gemacht, die sich als Haftminentreffer, angelegt durch Angehörige der griechischen Widerstandsbewegung, entpuppten. Die Zeitzündler explodierten in der Nähe des Ruders und verursachten einen Plattenschaden von 2–3 x 1 Meter, der zum Vollaufen der achteren Bilge und des Laderaums führte. Eine ortsansässige Bergungsgesellschaft unter Leitung eines ehemaligen K.u.K. Seeoffiziers konnte die Schäden mittels Zementplomben zwar schnell ausbessern, es gelang der GRADISCA aber nicht, in der geforderten Zeit zum Verwundeten austausch nach Oran zu kommen. Vielmehr erreichte sie erst am 20. Oktober 1943 die nordafrikanische Hafenstadt, wo allerdings auch die anderen beteiligten Schiffe erst am Vortage eingelaufen waren. Dies waren das mittlerweile unter deutscher Flagge laufende, ehemals italienische Lazarettsschiff AQUILEIA, das am 16. Oktober La Spezia verlassen hatte, und die französischen Passagierschiffe DJENNE (8790 BRT) und SINAIA (8567 BRT), die am 17. Oktober aus Marseille ausgelaufen waren. Alle Schiffe waren beim Eintreffen der GRADISCA mit Verwundeten überbelegt, und infolge einer *chaotischen Organisation* konnten Patienten nicht mehr an die GRADISCA abgegeben werden.³⁰ Dr. Treu erinnerte sich später: *Trotzdem die Verspätung, soweit ich mich entsinnen kann, nur in ca. 30 Stunden bestand und die anderen Laz.- u. Kriegsfahrzeuge sich noch alle im Hafen befanden, wurde das Schiff nicht belegt, und die einzige Berührung mit der anderen Seite bestand im inoffiziellen Besuche eines angetrunkenen amerik. Seeoffiziers, der mit einer Kiste Zigarren unter dem Arm an Bord erschien.*³¹ Die beteiligten Schiffe erreichten Marseille ohne Besonderheiten, wenn abgesehen wird vom falschen Kurs, den die SINAIA gesteuert war, die dann von der 6. Sicherungs-Flottille umdirigiert werden mußte.³² *Abtransport Heimkehrer ... mit Eisenbahn 2 Stunden nach Ausschiffung sofort an Landeplatz. Begrüßung nach Landung im Namen deutscher Wehrmacht durch Chef K.M.D. Marseille. Heimkehrer berichten übereinstimmend schlechte Behandlung durch U.S.A. Lageroffiziere usw., dagegen korrekte durch Engländer. Gesundheitszustand trotzdem durchweg gut.*³³

Bereits am 4. November 1943 befand sich die GRADISCA wieder in Patras und lud dort neben 40 deutschen Verwundeten über 700 zumeist an Malaria erkrankte Italiener ein, die sich bisher in fünf Reservelazaretten auf der Peloponnes befunden hatten. Nach Zwischenstop in Korfu mit Übernahme weiterer 180 italienischer Kranker wurde Triest zum Ausladen der Internierten angelaufen. Dieser Transport italienischer Soldaten entsprach in allen Punkten den Bestimmungen des Lazarettsschiffsabkommens. Daß es in Anbetracht der schwierigen Transport- und Versorgungssituation im griechischen Raum aber auf deutscher Seite auch Bestrebungen gab, Lazarettsschiffe wie die GRADISCA in rechtlich zweifelhaften Einsätzen zu verwenden, verdeutlicht der Blick in das Kriegstagebuch des Marine-

gruppenkommandos Süd, das von Schreiber ausgewertet worden ist. Er bemerkte zu dem durch die Heeresgruppen F und E initiierten Vorhaben, die GRADISCA als Gefangenentransporter zu verwenden: *Admiral Fricke, der sich davon ebenfalls eine Erleichterung der problematischen Situation auf Rhodos versprach, wandte sich mit einem diesbezüglichen Vorschlag an die Seekriegsleitung. Die GRADISCA könne als Lazarettschiff gekennzeichnet von Venedig nach Rhodos laufen. Dort sei sie zu übermalen und habe als normaler Truppentransporter voll beladen nach Saloniki zu gehen. Als Alternative empfahl der Admiral Südost, der GRADISCA den Charakter eines Lazarettschiffes zu belassen, sie aber – »bei weitherziger Auslegung internationaler Bestimmungen« schien das möglich zu sein – mit den als krank erklärten Italienern von Rhodos zu beladen. Deren »Entkräftungszustand«, der wegen ihrer »Unterernährung infolge der Verpflegungslage« auf der Insel gegeben sei, oder der Hinweis auf einen »Seuchenverdacht« vermöchten den »Begriff des Verwundetentransportes« durchaus zu erfüllen. Mit ungeschminkter Offenheit fügte Fricke hinzu: »An sich müsste [der] Gegner [die] Verlegung vom Hungertod bedrohter Gefangener an Orte mit sichergestellter Ernährung begrüßen.«³⁴*

Die Seekriegsleitung lehnte jedoch am 8. Februar 1944 entschieden diesen Vorschlag der Gruppe ab, um den Charakter als Lazarettschiff nicht zu gefährden und möglicherweise auf Dauer den Schutz des internationalen Abkommens über Lazarettschiffe zu verlieren.³⁵ Vielmehr dürften nur *wirklich Kranke* transportiert werden. In ähnlicher Weise hatte Monate später das Marinegruppenkommando zumindestens einen Verpflegungstransport durch die GRADISCA für die auf der Insel Milos stationierten deutschen Truppen vorgesehen, ein Unterfangen, das ebenfalls nicht im Einklang mit der Genfer Konvention stand. Hierzu kam es jedoch nicht, denn unter dem 10. Dezember 1944 findet sich im K.T.B. der Gruppe Süd folgender Eintrag: *23 t Verpflegung von Kreta nach Milos dort angekommen. Damit erübrigt sich die gestellte Frage, ob GRADISCA diesen Transport übernehmen könnte.*³⁶

Einsätze in Ägäis und Adria

Völkerrechtliche Fragen und Unklarheiten im Status eines Lazarettschiffes sollten die GRADISCA auch bei ihren weiteren Einsätzen begleiten. Auf ihrer nächsten Fahrt verlegte das Schiff in den Dodekanes und lief u.a. die wenige Tage zuvor von deutschen Truppen in verlustreichen Kämpfen eroberte Insel Leros an. Dort übernahm man etwa 1000 italienische und britische Verwundete sowie das Personal eines britischen Divisionslazarettes, dem gestattet wurde, an Bord die eigenen Verletzten zu behandeln. Wie das Kriegstagebuch der Marinegruppe Süd vermeldete, sollte das Schiff am 5. Dezember um 6 Uhr aus der Souda-Bucht in Kreta auslaufen und wurde für den 10. Dezember wieder in Triest erwartet. Auf der Fahrt geschah jedoch Ungewöhnliches, wie dem K.T.B. der Gruppe Süd zu entnehmen ist: *Das bisher als italienisches Lazarettschiff in Dienst befindliche, inzwischen der englischen und amerikanischen Regierung als jetzt deutsches Lazarettschiff notifizierte und anerkannte GRADISCA ist am 8. 12. 1943 ... auf 41°25' Nord und 17°46' Ost von zwei britischen Zerstörern zum Einlaufen nach Brindisi veranlasst worden. Dort wurden 129 Briten, darunter 17 Offiziere, und 824 Italiener, darunter 35 Offiziere, von dem Lazarettschiff heruntergenommen. Die GRADISCA wurde danach mit 42 deutschen Kranken wieder freigelassen, nachdem sie auf ihren Wunsch noch mit Wasser beliefert worden war.*³⁷ Besonders verwundet zeigte sich der Chefarzt, Flottenarzt Dr. Treu, über die genaue Information der britischen Stellen in Brindisi über die Anzahl der mitgeführten eigenen Verletzten, die offensichtlich auf undichte Stellen zurückzuführen war. Die GRADISCA wurde nach dem kurzen Stop in Brindisi sofort wieder entlassen, an der Vonbordnahme deutscher Verwundeter



Das Lazarettschiff GRADISCA läuft 1944 aus Venedig aus. Im Hintergrund sind Dogenpalast, Campanile und Rialto-Brücke zu erkennen. (Foto: Soltau)

waren die britischen Behörden zu diesem Zeitpunkt noch nicht interessiert. Trotzdem schlug dieser erste Zugriff auf ein deutsches Lazarettschiff durch alliierte Kriegsschiffe einige Wellen, da u.a. auch von der Seekriegsleitung gefragt wurde, weshalb überhaupt britische Gefangene auf dem unsicheren Seeweg in die Adria mitgeführt wurden. Auf jeden Fall mußte die S.K.L. schließlich konstatieren, daß der gegnerischen Seite nach Artikel 12 des Lazarettschiff-Abkommens das Recht zugebilligt werden mußte, die Herausgabe der auf deutschen Lazarettschiffen befindlichen Verwundeten, Kranke und Schiffsbrüchigen zu verlangen, und zwar nicht nur der eigenen Nationalität, sondern durchaus auch der des Feindstaates, ein Umstand, der im darauf folgenden Jahr eine große Aktualität gewinnen sollte.

Das Frühjahr 1944 sah die GRADISCA auf mehreren Einsatzfahrten zwischen Venedig und der mittelitalienischen Hafenstadt Porto d'Ascoli. Insgesamt fünfmal wurden Tausende von Verwundeten aus den schweren Kämpfen an der Cassino-Front evakuiert. Pioniere hatten am offenen Strand eine 60 Meter lange hölzerne Landungsbrücke errichtet, über die die Schwerverwundeten bis zu dem Motorboot der GRADISCA getragen werden konnten. Das Motorboot verbrachte einen Schleppzug aus Verwundetenprähmen zu dem auf Reede liegenden Lazarettschiff. Im Stil der Zeit berichtet ein unbekannter Autor der PK-Zeitschrift »Die Südfront« über den Weg eines Soldaten vom Ort der Verwundung bis zur Ankunft mit dem Beiboot auf der GRADISCA und schildert das Leben an Bord: *30 Minuten dauerte die Fahrt über die leicht wiegende See und dann passierte man das Heck des grossen Schiffes, und er las dort seinen Namen: »GRADISCA« und darunter »TRIEST«. Durch lange Gänge und über Treppen ging es hinein in einen hellen weiten Krankensaal, und dann lag er – seit Monaten zum ersten Mal – in einem weissen guten Bett. Um ihn herum füllten sich inzwischen die anderen Betten. Unermüdlich schleppten die Männer »GRADISCA«, des grossen deutschen Lazarettschiffes im Mittelmeer, ihre Tragen mit den verwundeten Kameraden. Trotz der angespannten Arbeit ging alles geräuschlos, fast lautlos von sich. ... der Arzt ging mit der Abteilungschwester zur Morgenvisite durch die fast zweihundert Verwundeten, die in langen Doppelkojen-Reihen untergebracht waren. Wieder begannen die endlosen Transporte zum Verbandraum, die mit kurzen Unterbrechungen den ganzen Tag bis tief in die Nacht anhielten, denn die meisten Kameraden waren schwer und mehrfach verwundet*

wie sein Nachbar, ein Grenadier mit fünf schweren Verletzungen, und ein solcher Verbandwechsel dauerte allein eine halbe Stunde und länger. Und dann am nächsten Morgen sah er durch das Bullauge die schönen Barock- und gotischen Fassaden der Paläste einer norditalienischen Stadt vorbeigleiten. Neben dem Schiff stand bereits ein Lazarettzug. Wieder begann der Trägerdienst der Sanitätssoldaten. Wieder sah er sich auf einer sicher geführten Trage durch das Schiff getragen, das ihm einen so angenehmen und ruhigen Transport gewährt hatte. Er hatte gerade noch Zeit und Gelegenheit, sich von Arzt und Schwester zu verabschieden und konnte ihnen aus voller Überzeugung Dank sagen für die ärztliche Betreuung auf dieser Heimreise über See. Dann ging es im Lazarettzug der Heimat entgegen.³⁸ Auf einer dieser Fahrten zwischen Porto d'Ascoli und Venedig sichtete man am 4. Juni 1944 auf 44°11' Nord und 13°39' Ost zwei Schlauchboote, in denen sich sieben teilweise verwundete amerikanische Flieger befanden. Diese wurden an Bord genommen, ärztlich versorgt, mit Proviant versehen und anschließend auf eigenen Wunsch wieder in die Boote verbracht. Das ganze Geschehen entbehrte nicht einer gewissen Delikatesse, da während des Manövers ständig zwei Spitfire-Maschinen die GRADISCA umkreisten und beobachteten. Eine rasche Hilfe für die abgestürzten Flieger stand somit zu erwarten.

Verwundetenaustausch in Barcelona

Anfang Mai 1944 nahm das Schiff an einem besonderen Unternehmen teil. Eine erneute Repatriierung, mittlerweile die siebte zwischen den Alliierten und den Achsenmächten, warf ihre Schatten voraus. Am 13. Mai lief die GRADISCA in Marseille ein und übernahm dort 1043 verwundete amerikanische und britische Soldaten, sowie 52 internierte Frauen und 12 Kinder. Der eigentliche vom Internationalen Roten Kreuz organisierte Austausch fand wenige Tage später, am 17. Mai, in Barcelona statt. Für die alliierte Seite transportierte das durch die USA gecharterte schwedische Lazarettschiff GRIPSHOLM insgesamt 900 Deutsche in die spanischen Gewässer. Der Kriegsberichterstatter Günther Heysing schilderte in einem PK-Bericht am 27. Mai 1944 die Ereignisse: *Im Morgengrauen steigt vor den Schiffen im Nebel der Schatten der spanischen Küsten aus dem Meer, langsam werden die Molen von Barcelona sichtbar. Die beiden weißen großen Schiffe sind fast zur gleichen Minute hier eingetroffen und schieben sich nun mit halber Fahrt an vor Anker liegende Schiffe, Befestigungsanlagen und Lagerhäusern vorbei. In langen Reihen stehen die Austauschgefangenen an der Reeling. ... Und kurze Zeit später beginnt bereits von jedem der beiden Schiffe das Vonbordgehen der Heimkehrer. Die letzten Schritte in die Freiheit werden überwunden. Als erste begegnen sich auf dem Gebiet zwischen den Schiffen der deutsche Panzergeneral und Ritterkreuzträger Cramer und der britische General O'Coroll. Aus den beiden Schiffen zieht sich nun hinter den beiden Generalen zu je einer Lagerhalle eine nicht mehr enden wollende Kette von Menschen. Die beiden Ketten der Austauschgefangenen ziehen langsam durch die Lagerhallen voneinander getrennt vorüber. Das Ausladen geht dank der guten Organisation der Spanier reibungslos vonstatten, und bald schon sind die Schiffe leer.*³⁹ Der örtliche spanische Befehlshaber, Marschall Moscard, im spanischen Bürgerkrieg als Verteidiger des Alkazars von Toledo bekannt geworden, stattete später mit seinem Stab der GRADISCA einen Besuch ab und übergab Geschenke an die deutschen Soldaten. Mit an Bord der GRADISCA befand sich auch der Lazarettschiffbearbeiter des O.K.M., Marineoberstabsarzt Dr. Dr. Kutscher, der später folgendes Stimmungsbild des Austausches übermittelte: *Auf der Gradisca befanden sich über 1000 engl. Verwundete, die unter Begleitung der deutschen Kapelle das Lied sangen: »Denn wir hängen unsre Wäsche auf die Siegfried-Line«. Auf der Gripsholm, die am Pier lag, sangen über 1 000 Deutsche:*

Die GRADISCA läuft am 17. Mai 1944 zum Austausch von Verwundeten in Barcelona ein. (Foto: Reincke)



»Denn wir fahren gegen Engelland.« Mühsam versuchten drei kleine Schlepper die Gradi-sca zu hindern, die Gripsholm zu rammen, was ihnen gerade noch gelang. Dazwischen drückte sich die spanische Staatsbarkasse und auf ihr stand der General Muscardo und rief »Arriva Allemania« und an Land standen deutsches Jungvolk und B.D.M., die »Deutschland, Deutschland über alles« sangen.⁴⁰ Bereits am 19. Mai befand man sich wieder in Marseille und begann mit der Ausladung, die erneut Gegenstand eines PK-Berichts wurde, welchen der Kriegsberichter Eugen Geisler am 22. Mai 1944 für die »Pariser Zeitung« verfaßte.⁴¹ Trotz des Pathos im damaligen Stil läßt sich die besondere Stimmung bei den Repatriierten, die nach Jahren der Gefangenschaft wieder nach Hause kehren sollten, erahnen: Auf den Schlachtfeldern Italiens, in den Kämpfen der afrikanischen Wüste setzten sie ihr Leben ein, opferten für ihr Volk Blut und Gesundheit, nahmen das harte Schicksal des wehrlosen verwundeten Kriegsgefangenen auf sich, waren lange, lange Zeit, mancher von ihnen Jahre, getrennt von Heimat und Angehörigen, wußten nicht um das Schicksal der liebsten Menschen. Nun gehören sie wieder uns! Sie kommen in schwerster Zeit. Sie wissen es und sie sind dennoch froh. Wir erkennen ihre Gesichter nun, da sich der massige schneeweiße Schiffskörper mit dem riesigen roten Kreuz an den Kai geschoben hat, da Blumensträuße



Barcelona 1944; Verwundetenaustausch. Blick von der GRADISCA auf Ambulanzfahrzeuge im Hafengelände. (Foto: Reincke)



Barcelona 1944; Verwundetenaustausch. Ambulanzen im Hafengelände. (Foto: Reincke)

*Mai 1944: Nach Einlaufen in Marseille werden die deutschen Verwundeten von Bord der GRADISCA gebracht.
(Foto: Reincke)*



hinüberfliegen und helle Zurufe erschallen. Wir erkennen deutlich die abgezehrten Gesichter, aus denen die Augen glücklich strahlen. Viele von ihnen, die meisten liegen noch in den Krankensälen des Lazarettsschiffes. Sie werden in dieser Minute mit hochklopfendem Herzen auf den Jubel lauschen, der das Schiff durchtobt.

Internierung durch die Briten

Die vierte und vorletzte Fahrt der GRADISCA unter deutscher Flagge begann am 19. Oktober 1944 mit dem Auslaufen aus Triest. Die Besatzung schien bereits Vorahnungen der kommenden außergewöhnlichen Ereignisse zu haben, wie Marineoberstabsapotheker Dr. Werner Reincke in seinem kurze Zeit nach dem Einsatz verfaßten Bericht notierte. *Auf Grund der militärischen Verhältnisse im Südosten und der eigenen Erfahrungen auf den*



GRADISCA an der Pier in Triest 1944/45. (Foto: Otto)

vorherigen Reisen (öftere Kontrolle) sahen wir dieser letzten Fahrt mit etwas gemischten Gefühlen entgegen. Verstärkt wurde dieses Gefühl noch durch die Tatsache, daß Oberstabsarzt Fischer-Wingendorf, der 3 $\frac{1}{2}$ Jahre in englischer Gefangenschaft gewesen war, trotz aller Gesuche und anderer Maßnahmen, entgegen seinem Wunsch auf ausdrücklichen Befehl des OKM aussteigen mußte.⁴² Die starke Bewachung des Schiffsrumpfes reduzierte die Fahrt auf 19 Knoten, so daß man erst 4 Tage später zwischen Kreta und dem Peloponnes nach Osten fuhr und bei Kos türkische Hoheitsgewässer erreichte, um von dort über Samos, Chios und Lesbos am 26. Oktober den Golf von Saloniki zu erreichen. Der inzwischen begonnene Rückzug der deutschen Wehrmacht aus Griechenland, die Anabasis der Heeresgruppe E auf den wenigen festen Straßen nach Norden, über die Gebirgspässe des Balkans und unter ständigen Angriffen von Partisanen, befand sich im vollen Gange. In der Stadt und im Hafen herrschten chaotische Zustände. *Alles, was wir sahen und hörten, deutete auf die bevorstehende Räumung von Saloniki hin. Überall wurde gewaltig gesprengt. Schiffe waren entweder bereits oder wurden versenkt; Mehr oder weniger große Brände waren zu sehen. Gegen Abend und in der Nacht brannte ein Öllager. Der Himmel war wild bewölkt; die Sonne ging rot unter. Es war ein unheimliches Bild. ... Die Bevölkerung schien die Arbeit aufgegeben zu haben. Überall lungerten sie vor den deutschen Dienststellen herum, um von zurückbleibendem Material zu erben. Überall gab es Menschenansammlungen. Die meisten trugen die Abzeichen der griechischen kommunistischen Partei, deren Anschläge in der Stadt weit verbreitet waren. Man hörte viel Schießereien. Gegen die deutsche Besatzung richteten sich aber die Aktionen im allgemeinen nicht.*⁴³ Die GRADISCA verließ den Hafen von Saloniki am 28. Oktober 1944 mit insgesamt 1940 teils schwerverletzten Soldaten an Bord, die wieder nach Istrien verbracht werden sollten. Noch am gleichen Tage nachmittags wurde das Lazarettschiff durch den Morsespruch des britischen U-Bootes VAMPYR aufgefordert, den Funkverkehr einzustellen und Kurs Richtung der Insel Chios zu



Mit Verwundeten überladen. Die GRADISCA 1944 während eines Transports. (Foto: Otto)

ändern, wo ein Untersuchungskommando des Zerstörers KIMBERLY an Bord ging und die Kommandogewalt übernahm. 2 Tage später stach die GRADISCA unter Bewachung des Zerstörers TEAZER in See und ankerte am 1. November in Alexandria, wo sich bereits das kurze Zeit zuvor aufgebrachte Lazarettschiff TÜBINGEN befand. Eine britische Kontrollkommission kam an Bord, berief sich auf das Recht zur Durchsuchung, Überwachung und gegebenenfalls auch Zurückhaltung des Schiffes gemäß den Internationalen Verträgen. Der Chefarzt verzeichnete im Kriegstagebuch: *Sie fordern*

1. *Versammlung der gesamten militärischen und zivilen Besatzung einschließlich der DRK.-Schwestern an Deck zur Prüfung der Ausweise und Feststellung der Personalien.*
2. *Abgabe aller Waffen der Besatzung und der Kranken zur Verwahrung bis zum etwaigen Verlassen des Hafens.*
3. *Abgabe aller fotografischen Apparate zu dem gleichen Zweck,*
4. *wird eine Durchsuchung der Kammern und des Gepäcks der Offiziere im Beisein der zu Kontrollierenden angekündigt. Bei der Kontrolle der Schwestern soll die Beaufsichtigung durch 2 weibliche englische Offiziere ausgeübt werden.*
5. *Es wird eine Untersuchung der Kranken durch englische Ärzte und Fachärzte im Beisein der deutschen Abteilungsärzte erfolgen,*
6. *jeder Verkehr mit der Außenwelt durch Funk, Signalisieren oder auf andere Weise wird untersagt.⁴⁴*

Dr. Reincke erlebte die kommenden Stunden auf folgende Weise: *Ein ungeheures Aufgebot an Soldaten (Südafrikaner), Offiziere, Sanitätsoffiziere des Heeres und der Marine, sowie eine Art Feldgendarmarie kam an Bord. Dann begann eine intensive Unter- und Durchsuchung. Das wurde alles zu unserer Genugtuung mit einer gewissen Eile betrieben. ... Zunächst wurde die Besatzung vorgenommen. Wir mußten auf der Back antreten. Die Ausweise wurden geprüft und mit den Listen verglichen. Jeder bekam ein Anhängeschild*

angehängt. Dann ging die Ärztekommision durch die Krankensäle, ließ sich jeden einzelnen Patienten vorstellen... Zur selben Zeit wurden die einzelnen Kammern (Schränke, Koffer usw.), überhaupt das ganze Schiff eingehend durchsucht. Für die Schwesternkammern kamen englische Schwestern an Bord. Diese wie auch eine ganze Reihe der Offiziere und Unteroffiziere sprachen fließend, z.T. akzentfrei deutsch. Eine der Schwestern hatte in München ein Pensionat besucht. Von den Ärzten hatten eine Reihe in Deutschland studiert oder waren sonst oft in Deutschland gewesen. Alle waren überaus höflich.⁴⁵ Am 7. November wurden nach dem Verholen der GRADISCA von einer Boje an die Kai insgesamt 980 Verwundete ausgeschifft, in einen Lazarettzug verbracht und somit in britische Kriegsgefangenschaft überführt. In der Zwischenzeit sah man sich an Bord angesichts der zur Neige gehenden Lebensmittel gezwungen, bei den Engländern Proviant, wie Mehl, Hefe, Gemüse und Obst zu bestellen und diesen auch ordnungsgemäß zu bezahlen: *Da infolge der unerwartet langen Zurückhaltung des Schiffes die Verpflegung teilweise knapp wurde, mußte die GRADISCA in Alexandrien ihren Lebensmittelvorrat ergänzen. Die Bezahlung der Gesamtrechnung in Höhe von 1637 Pf. Sterling erfolgte in Lire sowie durch Abgabe von 10 Fässern Olivenöl zu 200 Liter und 200 Flaschen Hennessy.*⁴⁶ Nach der Ausschiffung wurde Dr. Treu angedeutet, daß möglicherweise ein weiterer englischer Hafen angelaufen werden könnte. Der Chefarzt sah sich daraufhin zur Anfertigung eines schriftlichen Protestes veranlaßt, den er am 8. November den britischen Behörden übergab. Wie im K.T.B. aufgeführt, umfaßte das Schreiben,

1. *Ein Protest mit 5 Punkten.*

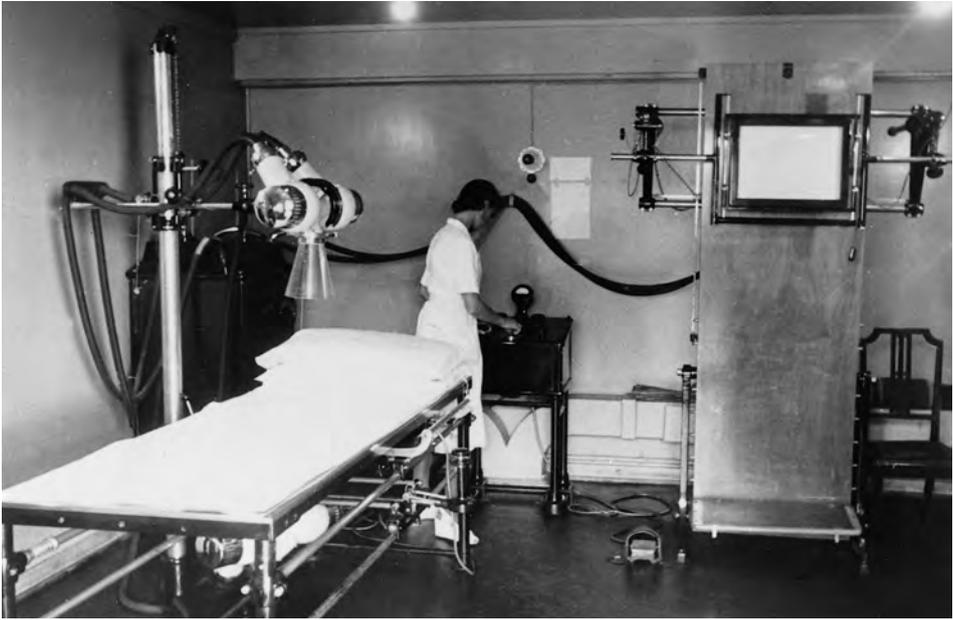
An diesen Protest wird die Forderung angeschlossen, dem Schiff die Weiterfahrt freizugeben und die Funkstille zu unterbrechen oder die Möglichkeit zu geben, mit einem Vertreter der schweizerischen Regierung Verbindung aufzunehmen.

2. *Ein Schreiben an die englischen Transportkommandantur mit der Forderung, die verbliebenen Kranken und Verwundeten an Bord zu lassen. Es wird hierbei auf die protokollarische Erklärung des britischen Bevollmächtigten zu Artikel 12 des Haager Abkommens aufmerksam gemacht und gebeten, die Zurückhaltung des Schiffes möglichst bald zu beenden und ihm die Rückkehr in einen eigenen Hafen zu ermöglichen.*

3. *Ein Schreiben an den britischen Offizier auf Gradisca für die zuständigen britischen Kommandostellen, für den Fall, daß in Alexandrien mit einem schweizerischen Vertreter nicht mehr Fühlung aufgenommen werden kann, diese Fühlungnahme in dem nächsten, etwa noch anzulaufenden Hafen vorzubereiten.*

4. *Ein Schreiben an den schweizerischen Generalkonsul in Alexandrien nebst Abschrift der Schreiben zu 1. und 2. mit der Bitte, möglichst bald Gelegenheit zur Aufnahme der persönlichen Verbindung zu geben.*⁴⁷

Indessen nützte dieser Protest nichts. Nach dem Verlassen von Alexandria am 9. November legte ein Begleitboot den nächsten Bestimmungsort fest, das englisch besetzte Algier, welches am 18. November erreicht wurde. Dr. Treu wehrte sich auch hier mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln gegen die von britischer Seite beabsichtigte weitere Ausschiffung von Verwundeten. So wurde der Schweizer Delegierte für deutsche Kriegsgefangene und Attaché beim Schweizer Konsulat an Bord empfangen und ihm ebenso wie den englischen Behörden weitere Protestnoten überreicht. Auch die an Bord befindlichen Militärgeistlichen appellierten auf ihrer Fachschiene an das Oberhaupt der Anglikanischen Kirche. Doch trotz kirchlichen Beistandes fruchteten alle Bemühungen nichts, vielmehr erhielt der Chefarzt am 22. November durch den britischen Vizeadmiral Miles ein Antwortschreiben der englischen Regierung sowie ein auf 90 Minuten befristetes scharfes Ultimatum ... mit der Androhung, daß im Falle weiterer Behinderung der Ausschiffung die geschützte Lage des Schiffes und seiner Besatzung gefährdet werden könnte.⁴⁸



Die Röntgenabteilung der GRADISCA. (Foto: Kludas)

In den Morgenstunden des nächsten Tages musterte eine britische Sanitätskommission an Bord der GRADISCA die Verwundeten und Kranken und veranlaßte, abgesehen von etwa 100 Schwerverwundeten, die an Bord verbleiben durften, die Ausschiffung und die Übernahme von etwa 850 deutschen Verwundeten durch englische Krankenkraftwagen. Zusätzlich waren im Laufe des 23. November noch 4 Sanitätsoffiziere und einiges Sanitätsunterpersonal zur Betreuung der Verwundeten in den britischen Kriegsgefangenenlagern abzugeben. Nach der Beendigung der Ausschiffung der Verwundeten wurde die GRADISCA am 26. November freigegeben und konnte nach einer unvermuteten Durchsuchung, die allerdings kein Ergebnis erbrachte, auslaufen. *Trotzdem tauchten während der Fahrt 2 Feldwebel der Luftwaffe und ein Araber aus Algier, der auf unserer Seite gekämpft hatte, auf*⁴⁹, wie Marineoberstabsapotheker Dr. Reincke in seinem Tagebuch vermerkte. Am Sonntag, den 3. Dezember 1944 lief das Lazarettsschiff wieder in Triest ein und schiffte dort die verbliebenen 98 Schwerverletzten und die überplanmäßig kommandierten drei Sanitätsoffiziere und drei Geistlichen aus.

Die Briten begründeten die Rechtmäßigkeit der zeitweisen Internierung des Lazarettsschiffes und der Herunternahme der Verwundeten mit einem bereits im Jahre 1907 geäußerten englischen Vorbehalt zu Artikel 12 des Lazarettsschiffsabkommens und zum Bedauern der Seekriegsleitung auch mit dem ausdrücklichen Hinweis darauf, daß deutscherseits auf die Festsetzung der GRADISCA keine Beschwerde eingereicht worden sei, obwohl man drei Wochen dazu Zeit gehabt hätte. Die Seekriegsleitung bemerkte hierzu: *Die dilatorische Behandlung der Herunternahmeaktion deutet darauf hin, daß die Engländer sich der Rechtmäßigkeit ihres Vorgehens keineswegs absolut sicher gewesen sind*⁵⁰ und konstatierte im Hinblick auf die 24 während der Fahrt an Bord gestorbenen Patienten, daß *die Weite der Verschleppung der Gradisca von einem Teil des Mittelmeeres nach dem anderen und die dadurch bedingte Verschlechterung des Zustandes einzelner Schwerverwundeter bis zu deren an sich bei rechtzeitiger Einlieferung in ein Landlazarett vermeidbar geblie-*



Sanitätsoffiziere der GRADISCA während der Röntgenbesprechung. (Foto: Kludas)

benen Ableben sowie die wochenlange Fernhaltung des Laz.Schiffes von seiner charitativen Bestimmung ... das englischerseits auf Artikel 12 und 4 des Abkommens gestützte Recht zur Einbringung der Gradisca und deren Verbringung nach zwei anderen weit voneinander entfernt liegenden Häfen nicht mehr als zulässigen Usus, sondern als einen eklatanten Abusus erscheinen [lassen], dessen Abkommenswidrigkeit auch nach dem im Jahre 1937 bei den Genfer IRK-Beratungen über die Neufassung des Lazarettschiffsabkommens von den Delegierten zu Art. 12 und 4 gemachten Ausführungen außer Zweifel stehen dürfte.⁵¹ Allerdings findet sich in Anbetracht des Kriegsverlaufs am Ende des Dokuments der resignierende Vermerk: *Die erste Kursanweisung der Gradisca durch ein engl. Uboot verdient besonders vermerkt zu werden in der Hoffnung, daß es uns nach dem Wiederaufleben des deutschen Ubootkrieges auch noch einmal vergönnt sein möge, engl. u. amerikan. Laz.Schiffe durch deutsche Uboote in Häfen des deutschen Machtbereiches zwecks Herunternahme aller Engländer und Amerikaner dirigieren zu können.*⁵² Angesichts der zahlreichen anglo-amerikanischen Übergriffe auf deutsche Lazarettschiffe im Mittelmeer bereitete die Seekriegsleitung noch im Januar 1945 eine Übersicht derartiger Vorkommnisse auf.⁵³

Am 7. Dezember verlegte die GRADISCA aus Triest nach Venedig zu Reparaturarbeiten und dockte dort ein. Lakonisch vermeldete das K.T.B.: *Die Arbeiten werden häufig und langfristig durch Luftalarme unterbrochen, bei denen die italienischen Arbeiter die Bunker aufsuchen. Deutsche Besatzung arbeitet bei der augenblicklichen Luftlage weiter.*⁵⁴ Am 10. Dezember meldeten sich 12 junge Sanitäts(ober)fähnriche bzw. -kadetten zuversetzt, darunter einer der Autoren (Nöldeke). Bereits sechs Tage später, am 16. Dezember um 17.30 Uhr, ankerte das Lazarettschiff im Nebel wieder auf Triest-Reede. Die nächste Unterneh-

mung in griechische Gewässer sollte allerdings erst im neuen Jahr beginnen. Mit dieser Fahrt vom 8. bis 29. Januar 1945 zu den ägäischen Inseln und Kreta endete die Geschichte der GRADISCA als deutsches Lazarettschiff. Man lief nochmals Milos an, um dort den Marinestabsarzt d.R. Dr. Steudemann als neuen Inselarzt auszuschiffen, dessen Vorgänger, Marinestabsarzt d.R. Löber, bei einem britischen Kommandounternehmen tödlich verletzt worden war. In Rhodos wurde die Besatzung vom Inselkommandanten zu einem Empfang in das Ordensritterschloß der Stadt eingeladen, im Gegenzug konnten die deutschen Truppen auf der abgelegenen Ägäis-Insel das Schiff besichtigen. Gerade auf dem Kriegsschauplatz im Dodekanes, abseits der eigenen Frontlinien, zeigte sich noch einmal die besondere Funktion eines Lazarettschiffes auch für die Moral der Truppe: *Es hat sich hier, wie auch auf früheren Inselreisen in der Ägäis gezeigt, daß das Lazarettschiff neben seiner eigentlichen Aufgabe im besonderen Maße dazu dient, die Stimmung der seit Jahren auf den Inseln kommandierten Soldaten zu heben. Sie sehen in dem Schiffe einen Sendboten des Vaterlandes und eine Verbindung zur Heimat. Sie befinden sich endlich wieder auf deutschem Boden, sind mit deutschen Kameraden zusammen und erfreuen sich der kleinen langentbehrten Genüsse, die das Schiff ihnen bieten kann. Dieser stimmungsmäßig günstige Einfluß wird immer wieder von den Leitern der militärischen Dienststellen hervorgehoben. Praktisch bedeutsam ist es auch, daß große Mengen Post mitgenommen werden können.*⁵⁵ Doch auch auf ihrer letzten Fahrt wurde die GRADISCA am 20. Januar nach dem Auslaufen aus Leros von einem britischen Zerstörer nach Alexandria aufgebracht, wo Militärpolizei an Bord kam, der Schiffsboden von Tauchern nach Minen abgesucht wurde und eine Militärärztekommision auf allen Stationen im Schiff visitierte. Egon Witte, der als Sanitätsoffizier erst zu dieser Fahrt an Bord kommandiert worden war, berichtete hierzu: *Starkes Mißtrauen der Ärzte. Trotz vorliegender Röntgenfilme und Demonstrationen durch den Chirurgen werden zum Teil frisch angelegte Gipsverbände aufgeschnitten.*⁵⁶ Diese ungewöhnlich scharfe und rücksichtslose Kontrolle, für die sich mehrere britische Offiziere mit dem Hinweis auf entsprechende Befehle ihres Rear Admiral Poland bei Dr. Treu entschuldigten, hing offensichtlich mit einer Fahndung nach dem deutschen Befehlshaber Ost-Ägäis, den die Briten an Bord vermuteten, zusammen. Zahlreiche Verwundete wurden wie bereits im Vorjahr in britische Gefangenschaft verbracht. *Die Auswahl geschah recht willkürlich, so daß verhältnismäßig leichte Fälle verblieben und viel schwerere zum Abtransport bestimmt wurden. So kam es, daß ein Kranker, dem am Vortage eine Niere entfernt worden war, ein anderer mit einem schweren Leberabszeß sowie ein dritter mit Bauchfellentzündung nach durchbrochener Blinddarmvereiterung an Land gebracht werden sollten, während eine Reihe von gebfähigen Kranken an Bord belassen wurden. Auf Vorstellung des Chefarztes bei dem den Transport leitenden [britischen] Oberstabsarzt Wallforth, stimmte dieser ohne weitere Untersuchung dem Verbleiben der genannten Schwerkranken zu, wie sich der genannte Offizier bereits bei der vorigen Untersuchung durch Großzügigkeit und Entgegenkommen erwiesen hat.*⁵⁷ Zusammenfassend war für die deutschen Sanitätsoffiziere ein systematisches Vorgehen der Briten nicht erkennbar, die hohe Zahl der auf der GRADISCA zurückbleibenden Verwundeten überraschte. Von den 316 bei Auslaufen Leros an Bord befindlichen Verwundeten verblieben 125, davon 29 Italiener. 190 deutsche Verwundete verbrachten die britischen Behörden in die Gefangenschaft. *Am 24.1. lief das Schiff unter Eskorte eines bewaffneten Fischdampfers aus und konnte außerhalb der Küstengewässer nach britischer Kursanweisung, und nachdem die letzten Militärpolizisten erst mit dem Lotsenboot das Schiff verlassen hatten, ungehindert seine Reise fortsetzen.*⁵⁸ Nach dem Erreichen von Triest am 29. Januar wurden 48 Patienten mit internistischen Erkrankungen in das dortige Marinelazarett übernommen, die chirurgischen Fälle gab man an eine Sanitätseinrichtung nach Udine ab.

Die GRADISCA in den letzten Kriegswochen

Während des Februars 1945 lag die GRADISCA zumeist an der Mole Maritima in Triest. Die Hafenstadt hatte nahezu täglich Luftangriffe zu erdulden, die auch das Leben auf der GRADISCA derart beeinträchtigten, daß keine geregelte Arbeitsmöglichkeit mehr bestand und bereits die Verbindung zu den Landdienststellen unterbunden worden war. Mittlerweile hatte sich die Brennstofflage für die Marine in Norditalien drastisch verschlechtert, so daß an eine weitere Unternehmung in die Ägäis nicht mehr zu denken war. Der Kohlenvorrat der GRADISCA reichte nicht einmal mehr für den täglichen Hafenverbrauch aus. Bereits am 3. Februar war befohlen worden, die Feuer zu löschen und die Besatzung bis auf die stehende Wache von Bord zu nehmen. Schon zu diesem Zeitpunkt stellte der Leitende Sanitäts-offizier beim Marineoberkommando Süd Überlegungen an, das Schiff in Anbetracht des hohen Kohlenverbrauchs außer Dienst zu stellen und beantragte dies auch bei der Seekriegsleitung.⁵⁹ Immerhin band das Schiff zu diesem Zeitpunkt 328 Sanitätssoldaten und zivile Kräfte. Am 19. Februar wurde dem Chefarzt des Lazarettschiffs befohlen, die gesamte Sanitätsausrüstung bis auf den Bedarf für Fahrten zwischen Triest und Venedig von Bord zu geben und dem Sanitätslager Triest zu übertragen. Der Zahnarzt der GRADISCA, Marineoberstabszahnarzt d.R. Dr. Otto, war bereits am Vortag zum örtlichen Marinelazarett Triest übergetreten⁶⁰, die entsprechenden schiffszahnärztlichen Einrichtungen wurden auf Anordnung des M.O.K. Süd ebenfalls dorthin ausgelagert, da die erweiterte Marine-zahnstation (mot) beim Seekommandanten Istrien zuvor in Fiume bei einem Bombenangriff zerschlagen worden war. Mit Otto wurden auch vier Sanitätskadetten der Crew X/43 an das Marinelazarett Triest kommandiert, darunter einer der Verfasser. Am 27. Februar 1945 lief die GRADISCA letztmalig Venedig an, da dort die Luftgefährdung bedeutend geringer war, und wurde nochmals vom Oberkommandierenden M.O.K. Süd, Vizeadmiral Löwisch, besichtigt, der sich über die letzte Unternehmung berichten ließ. Die offizielle Außerdienststellung als Lazarettschiff und Rückübertragung an den Lloyd Triestino erfolgte schließlich am 20. März 1945. Die offizielle Transportleistung der GRADISCA wird von Caanitz mit 12 699 deutschen und italienischen Soldaten angegeben. Wie Witte berichtete, wurde das Sanitätspersonal des Schiffes bereits Mitte März nach Kiel zurückversetzt, ein zum damaligen Zeitpunkt durchaus abenteuerliches Unternehmen. *Da keine regulären Fahrmöglichkeiten bestanden, wurden immer kleine Gruppen von 5 Mann in Marsch gesetzt. Als die letzte Sanitätsgruppe zum größten Teil fort war, stieg ich mit der letzten Gruppe in Venedig aus und trampete nach Kiel, wo ich mich bei Flottenarzt Lotichius zu melden hatte.*⁶¹

Literatur und Quellen:

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

Admiral Ägäis Nr. 13315 vom 17.05.44. In: 1. Seekriegsleitung IC1. Völkerrecht. Eigene Lazarettschiffe, deutsche Lazarettschiffe und Verwundetentransportschiffe im Mittelmeer Dezember 1943– Dezember 1944. November 1944–Januar 1945. BA-MA RM 7/1898.

Ärztliches Kriegstagebuch Lazarettschiff GRADISCA. Auszug vom 29.10.–03.12.44. BA-MA RM 7/1898.

Ärztliches Kriegstagebuch des Großen Lazarettschiffes GRADISCA für die Zeit vom 1. Dezember 1944 bis 28. Februar 1945. BA-MA K 70/14.

Ärztliches Kriegstagebuch des Leitenden Sanitätsoffiziers beim M.O.K. Süd. BA/MA RM 36/100.

Ärztliches Kriegstagebuch des Marinelazarettes Triest. BA/MA RM 30/211.

Aus dem Tagebuch der GRADISCA: Wie die verwundeten Cassini-Kämpfer geborgen wurden. Beitrag für die Zeitschrift »Die Südfront«. Mai 1944.

Auswärtiges Amt Vorgang R 2266 vom 1.3.44. Comité International de la Croix-Rouge. In: 1. Seekriegsleitung IC1. Völkerrecht. Eigene Lazarettschiffe, deutsche Lazarettschiffe und Verwundetentransportschiffe im Mittelmeer Dezember 1943 – Dezember 1944. November 1944– Januar 1945. BA-MA RM 7/1898.

- Bericht von Marineoberstabsarzt Dr. habil. Pohle über die Besichtigung von Lazarettsschiffen und Hilfs-
beischiifen hinsichtlich ihrer Geeignetheit für den Verwundetentransport im Raum der Marinegruppe
Süd. BA-MA RM 18/307.
- Bootskarten für Gross-Lazarettsschiff GRADISCA. BA-MA. ohne Signatur.
- Bringmann, K.: Kriegsgefangenen-Sanitätsdienst. Ärztliche Versorgung in deutschen Kriegsgefangenenla-
zaretten und Kriegsgefangenen austausch während des Zweiten Weltkrieges, Bonn 1993 (= Beiträge
Wehrmedizin und Wehrpharmazie, Bd. 8).
- Caanitz, H.: Geschichte der Lazarettsschiffe 1939–1945. Unveröffentlichtes Manuskript 1963. BA-MA
N 486/7.
- Comité International de la Croix-Rouge, Mitteilung an die Verf. von 4. April 1996.
- Der Delegierte des Bundesrates (Schweiz) für internationale Hilfswerke vom 12.10.43. Aufzeichnung für
das Internationale Komitee vom Roten Kreuz. Archives du CICR.
- Fernschreiben KMD Marseille 6620 vom 23.10.43. Sammlung Dorgeist.
- Fernschreiben 1. Skl. I ia 31 150/43 vom 14.10.43. Sammlung Dorgeist.
- Geisler, E.: Wieder unter deutschem Schutz. Pariser Zeitung Nr. 137, 4. Jahrgang, 22.05.44.
- Gröner, E., D. Jung, M. Maass: Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Band 5: Hilfsschiffe II: Lazarett-
schiffe, Wohnschiffe, Schulschiffe, Forschungsfahrzeuge, Hafenbetriebsfahrzeuge (I). Stuttgart 1988.
- Haager Abkommen, betreffend die Anwendung der Grundsätze des Genfer Abkommens auf den Seekrieg
vom 18. Oktober 1907. RGeBl. 1910, S. 283ff.
- Heysing, G.: Artikel in einer unbekanntem Zeitschrift vom 27.05.44.
- Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht 1943 (Wehrmachtführungsstab). Im Auftrag des
Arbeitskreises für Wehrforschung hrsg. v. P. E. Schramm. Teilbd. II, 1986, S. 1076. Kriegstagebuch
Marinegruppenkommando Süd vom 1.2.–15.2.1944. BA/MA RM 35 III/72.
- Kriegstagebuch Marinegruppenkommando Süd vom 16.11.–12.12.44. BA/MA RM 35 III/100.
- Kriegstagebuch Marinegruppenkommando Süd vom 1.12.–15.12.1943. BA/MA PG 33911 NID.
- Lohmann, W., H.H. Hildebrand: Die deutsche Kriegsmarine 1939–1945. Bad Nauheim 1956–64.
- Hartmann, V.: Das deutsche Lazarettsschiff ARES/GRAZ – ein Segelschiff im Zweiten Weltkrieg im Dienste
der Humanitas. Wehrmed. Mschr. 37, 1993, S. 139–43.
- Nöldeke, H. und V. Hartmann: Das Kleine Lazarettsschiff ERLANGEN 1944. Schiff & Zeit/Panorama mari-
tim, Heft 51, 2000, S. 48–50.
- Nöldeke, H.: Das Kleine Lazarettsschiff INNSBRUCK und sein Chefarzt. Wehrmedizinische Monatsschrift
38, 1994, S. 208–210.
- Nöldeke, H. und V. Hartmann: Der Sanitätsdienst in der deutschen Flotte im Zweiten Weltkrieg. Leichte
Seestreitkräfte. Hamburg–Berlin–Bonn 1999.
- Nöldeke, H. und V. Hartmann: Marinesanitätsdienst im Kriegshafen Triest 1944–1945. Im Druck (2000).
- Oberkommando der Kriegsmarine. B–Nr. 1 Skl. I i 42 425/44. Schreiben an das Auswärtige Amt vom
06.01.45. BA-MA ohne Signatur.
- Oberkommando der Kriegsmarine. B–Nr. 1.Skl. I i 42 425/44 v. 6.12.44. Völkerrecht. Eigene Lazarett-
schiffe. Deutsche Lazarettsschiffe und Verwundetentransportschiffe im Mittelmeer Dezember 1943 -
Dezember 1944. November 1944–Januar 1945. BA-MA RM 7/1898.
- Peruzzi, M.: Le missioni avventurose d'una squadra di navi bianche. Roma 1952. In: La marina italiana
nella seconda guerra mondiale. (= Hrsg. v. Ufficio storico della marina militare. o.O. o.J).
- Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes: Gesandtschaft Bern, Schutzmachtabteilung, Bände Nr. 4411
und 5285, Deutsche Hospital-(Lazarett-)Schiffe.
- Reincke, W.: Vierte Reise der GRADISCA in die Ägäis. Manuskript 1945.
- 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).
- Schadewaldt, H.: Zur Geschichte der deutschen Lazarettsschiffe im Zweiten Weltkrieg. In: L'homme, la
santé et la mer. Actes du Colloque international tenu à l'Institut Catholique de Paris les 5 et 6 décembre
1995 (Hrsg. Christian Buchet). Paris 1997.
- Schadewaldt, H.: Zur Geschichte der deutschen Lazarettsschiffe im Zweiten Weltkrieg. In: Sanitätswesen
im Zweiten Weltkrieg. Hrsg. v. E. Guth. Herford, Bonn 1990 (= Vorträge zur Militärgeschichte Band 11,
hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt).
- Schmidt, R., A. Kludas: Die deutschen Lazarettsschiffe im Zweiten Weltkrieg. Stuttgart 1978.
- Schreiber, G.: Die italienischen Militärinternierten im deutschen Machtbereich 1943–1945. München
1990. In: Beiträge zur Militärgeschichte. Hrsg. v. Militärgeschichtlichen Forschungsamt. Bd. 28. Mün-
chen 1990.
- Seekriegsleitung 1. Skl-Iia vom 11.1.45: Materialzusammenstellung über anglo-amerikanische Völker-
rechtswidrigkeiten gegenüber Lazarettsschiffen. BA-MA RM 7/1905.

Treu, H.: Pers. Schreiben an H. Caanitz o.D.

Valentin, R.: Ärzte im Wüstenkrieg. Der deutsche Sanitätsdienst im Afrikafeldzug 1941–43. Koblenz 1984.

Witte, E.: Persönliches Schreiben an H. Caanitz vom 20.04.57.

Anmerkungen:

- 1 Peruzzi, M.: Le missioni avventurose d'una squadra di navi bianche. Roma 1952. In: La marina italiana nella seconda guerra mondiale. (= Hrsg. v. Ufficio storico della marina militare. o.O. o.J)
- 2 Ebenda, S.9.
- 3 Bericht von Marineoberstabsarzt Dr. habil. Pohle über die Besichtigung von Lazarettschiffen und Hilfsbeischiffen hinsichtlich ihrer Geeignetheit für den Verwundetentransport im Raum der Marinegruppe Süd. BA/MA RM 18/307.
- 4 Schmidt, R., A. Kludas: Die deutschen Lazarettschiffe im Zweiten Weltkrieg. Stuttgart 1978.
- 5 Hartmann, V.: Das deutsche Lazarettschiff ARES/GRAZ - ein Segelschiff im Zweiten Weltkrieg im Dienste der Humanitas. In: Wehrmed. Mschr. 37, 1993, S. 139-43.
- 6 Nöldeke, H.: Das kleine Lazarettschiff Innsbruck und sein Chefarzt. In: Wehrmed. Mschr. 38, 1994, S. 208-10.
- 7 Nöldeke, H., V. Hartmann: Das Kleine Lazarettschiff ERLANGEN 1944. In: Schiff & Zeit/Panorama maritim, Heft 51, 2000, S. 48-50.
- 8 Peruzzi, M. (wie Anm. 1), S. 106
- 9 Ebenda.
- 10 Valentin, R.: Ärzte im Wüstenkrieg. Der dt. Sanitätsdienst im Afrikafeldzug 1941-43. Koblenz 1984.
- 11 Vgl. 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).
- 12 Ebenda, S. 378.
- 13 Peruzzi, S. 281.
- 14 KTB Zerstörer HERMES, zit. bei Nöldeke, H. und V. Hartmann: Der Sanitätsdienst in der deutschen Flotte im zu Zweiten Weltkrieg. Leichte Seestreitkräfte. Hamburg–Berlin–Bonn 1999, S. 142.
- 15 Valentin, R. (wie Anm. 10), S. 150f.
- 16 Peruzzi, M. (wie Anm. 1), S. 272.
- 17 Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht 1943 (Wehrmachtführungsstab). Im Auftrag des Arbeitskreises für Wehrforschung hrsg. von P. E. Schramm. Teilbd. II, 1986, S. 1076.
- 18 Schreiber, G.: Die italienischen Militärinternierten im deutschen Machtbereich 1943-1945. In: Beiträge zur Militärgeschichte. Hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt. Bd. 28. München 1990.
- 19 Ebenda, S. 17.
- 20 Peruzzi, M. (wie Anm. 1), S. 300.
- 21 Admiral Ägäis Nr. 13315 von 17.05.44. In: 1. Seekriegsleitung IC1. Völkerrecht. Eigene Lazarettschiffe, deutsche Lazarettschiffe und Verwundetentransportschiffe im Mittelmeer Dezember 1943–Dezember 1944. November 1944–Januar 1945. BA-MA RM 7/1898.
- 22 Auswärtiges Amt Vorgang R 2266 vom 1.3.44. Comité International de la Croix-Rouge. In: Ebendort.
- 23 Admiral Ägäis Nr. 13315 vom 17.05.44. In: Ebendort.
- 24 Ebenda.
- 25 Schmidt, R. und Kludas, A. (wie Anm. 4), S. 56.
- 26 BA-MA, ohne Signatur. Bootskarten für Gross-Lazarettschiff Gradisca.
- 27 Der Delegierte des Bundesrates (Schweiz) für internationale Hilfswerke vom 12.10.43. Aufzeichnung für das Internationale Komitee vom Roten Kreuz. Archives du CICR.
- 28 Schmidt, R. und Kludas, A. (wie Anm. 4), S. 56.
- 29 Fernschreiben 1.Skl. I ia 31 150/43 vom 14.10.43. Sammlung Dorgeist.
- 30 Schmidt, R. und Kludas, A. (wie Anm. 4), S. 57.
- 31 Treu, H.: Pers. Schreiben an H. Caanitz o.D.
- 32 Fernschreiben KMD Marseille 6620 vom 23.10.43. Sammlung Dorgeist.
- 33 Ebenda.
- 34 Schreiber, G. (wie Anm. 18), S. 262.
- 35 K.T.B. Marinegruppenkommando Süd vom 1.2.–15.2.1944. BA/MA RM 35 III/72.
- 36 K.T.B. Marinegruppenkommando Süd vom 16.11.–12.12.44. BA/MA RM 35 III/100.
- 37 K.T.B. Marinegruppenkommando Süd vom 1.12.–15.12.1943. BA/MA PG 33911 NID.
- 38 Aus dem Tagebuch der Gradisca: Wie die verwundeten Cassino-Kämpfer geborgen wurden. Beitrag für die Zeitschrift »Die Südfreit«. Mai 1944.

- 39 Heysing, G.: Artikel in einer unbekanntenen Zeitschrift vom 27.05.1944.
- 40 Zitat Kutscher. In: Caanitz, H.: Geschichte der Lazarettschiffe 1939–1945. Unveröffentlichtes Manuskript 1963. BA - MA N 486/7, S. 58.
- 41 Geisler, E.: Wieder unter deutschem Schutz. Pariser Zeitung Nr. 137, 4. Jahrgang, 22.05.1944.
- 42 Reincke, W.: Vierte Reise der GRADISCA in die Ägäis. Manuskript 1945.
- 43 Ebenda.
- 44 Ärztliches Kriegstagebuch Lazarettschiff GRADISCA. Auszug vom 29.10.-03.12.44. BA-MA RM 7/1898.
- 45 Reincke, W. (wie Anm. 42).
- 46 K.T.B. Marinegruppenkommando Süd vom 16.11.–12.12.44. BA/MA RM 35 III/100, Eintrag vom 6.12.44.
- 47 Ärztliches Kriegstagebuch Lazarettschiff GRADISCA. Eintrag vom 08.11.44. BA-MA RM 7/1898.
- 48 K.T.B. Marinegruppenkommando Süd vom 16.11.–12.12.44. BA/MA RM 35 III/100, Eintrag vom 6.12.44.
- 49 Reincke, W. (wie Anm. 42).
- 50 Oberkommando der Kriegsmarine. B.Nr.1.Skl. I i 42 425/44. Schreiben an das Auswärtige Amt vom 06.01.45. BA-MA ohne Signatur.
- 51 Ebenda.
- 52 Ebenda.
- 53 Seekriegsleitung 1. Skl-Iia vom 11.1.45: Materialzusammenstellung über anglo-amerikanische Völkerrechtswidrigkeiten gegenüber Lazarettschiffen. BA-MA RM 7/1905.
- 54 Kriegstagebuch des Großen Lazarettschiffes GRADISCA für die Zeit vom 1. Dezember 1944–28. Februar 1945. BA-MA K 70 - 1/14; Eintrag vom 08.12.44.
- 55 Ebenda. Eintrag vom 19.01.45.
- 56 Witte, E.: Persönliches Schreiben an H. Caanitz vom 20.04.57.
- 57 Ärztliches Kriegstagebuch Großes Lazarettschiff GRADISCA, Eintrag vom 23.01.45.
- 58 Ebenda, Eintrag vom 24.01.45.
- 59 Ärztliches Kriegstagebuch des Leitenden Sanitätsoffiziers beim M.O.K. Süd BA/MA RM 36/100, Eintrag vom 03.02.45.
- 60 Ärztliches Kriegstagebuch des Marinelazarettes Triest. Eintrag vom 22.02.45. BA/MA RM 30/211.
- 61 Witte, E. (wie Anm. 56).

GRADISCA and AQUILEA: Two large hospital ships operating on the Mediterranean under Italian and German flag from 1939–45

Summary

In 1935, Italy bought two pre-World-War-I steamships built in England and the Netherlands and originally used as passenger ships – the GRADISCA (13,879 G.R.T.) and the AQUILEA (9,448 G.R.T.). Following their requisition and re-equipment in 1940, they were put into operation as Italian hospital ships. Along with altogether seventeen other Italian hospital ships they ran their beneficial service on the Mediterranean during the initial phase of World War II. On several perilous trips, occasionally hindered by mines and aerial attacks, they transported wounded and sick soldiers to Italy, primarily from the Albanian ports of Durëss and Vlorë, the Greek city of Thessaloniki and the Libyan cities of Benghazi and Tripoli. The GRADISCA also rescued a large number of persons shipwrecked during the naval battle off Cape Matapan in March 1941. Whereas the AQUILEA later distinguished herself by bringing home wounded members of the German Africa Corps within the framework of the evacuation of Tunisia in May

1943, the GRADISCA undertook several expeditions to Turkish Smyrna at the instigation of the International Red Cross for the purpose of exchanging wounded prisoners and medical personnel.

Following the surrender of the Italian forces in September 1943, both ships passed into German hands under circumstances still not completely clarified, and were later put into service as German military hospital ships. Under German flag the AQUILEA carried out only one more exchange of wounded soldiers on the western Mediterranean before burning out in Marseilles in December 1943, after which she never again operated. The GRADISCA was likewise employed for a major exchange undertaking in the spring of 1944, but served the navy primarily in the transport of the wounded and sick from the Aegean region. During the first half of 1944 she travelled the Adriatic Sea frequently between Venice and Porto d'Ascoli in Central Italy, transporting soldiers wounded at the Cassino front.

In the period that followed, the GRADISCA'S missions were often affected by the lack of clarity in the status of a hospital ship with regard to international law. In as early as December 1943 British units captured her on the Adriatic Sea and forced her to enter the Allied-occupied port of Brindisi, where they liberated the wounded English and Italians as well as interned medical personnel who had been on board. Within the context of the evacuation of Thessaloniki in October 1944 the GRADISCA was once again stopped by British warships and escorted to Alexandria. There a British control commission searched the entire ship, inspected the German medical personnel and the nearly 2,000 wounded persons on board, approximately half of whom were subsequently taken prisoner of war. Upon leaving Alexandria the GRADISCA was ordered to head for Algiers, where the remainder of the wounded were taken from board and placed in British military hospitals, despite strong protest on the part of the ship's commanders and attempted intervention by the International Red Cross. On her final trip in January of 1945, she was captured by British naval forces in the Dodecanese, taken to Alexandria and searched. Before her release, numerous wounded and sick Germans were forced to leave the ship and go to British prisoner-of-war hospitals in Egypt.

The GRADISCA spent the majority of the final weeks of the war laid up in Trieste or Venice. Fuel had become so scarce that the coal supply on board hardly sufficed even for port operation, and a further undertaking to the Aegean islands still occupied by German troops was out of the question. When the last of the 328-man medical crew had gone from board, the hospital ship GRADISCA was officially decommissioned and retransferred to Lloyd Trestino. Between October 1943 and March 1945 - i.e. during her period of operation under German flag - the ship is estimated to have transported altogether approximately 12,700 wounded and sick soldiers to medical facilities behind the lines.

GRADISCA et AQUILEA. Deux grands navires-hôpitaux sous pavillon italien et allemand en service en Méditerranée, 1939-1945

Résumé

Les vapeurs GRADISCA (13 879 tx) et AQUILEA (9448 tx), construits respectivement en Angleterre et aux Pays-Bas avant la Première Guerre mondiale, furent achetés par l'Italie en 1935 et affectés au départ pour le transport des passagers, avant d'être réquisitionnés et aménagés afin de servir en tant que navires-hôpitaux italiens à partir de 1940. Pendant la première phase de la Seconde Guerre mondiale, ils déployèrent leurs soins bienvenus en Méditerranée, aux côtés de 17 autres navires-hôpitaux italiens. Au cours de nombreuses et dangereuses missions, parfois aggravées par des mines ou des attaques aériennes, des soldats blessés ou malades furent rapatriés vers l'Italie, tout particulièrement depuis les ports albanais de Durazzo et Valona, de Salonique en Grèce et depuis les villes portuaires lybiennes de Bengasi et Tripoli. Le GRADISCA sauva entre autres de nombreux naufragés italiens de la bataille navale devant le cap Matapan en mars 1941. Tandis que l'AQUILEA se signalait aussi par le rapatriement des blessés de l'Afrikakorps dans le cadre de l'évacuation de la Tunisie en mai 1943, le GRADISCA menait à bien, au cours de nombreux voyages à Smyrne en Turquie, l'échange de blessés et de personnel sanitaire faits prisonniers, organisé par la Croix-Rouge.

Après la capitulation des forces armées italiennes en septembre 1943, les deux navires passèrent aux mains des Allemands, sans que les conditions aient pu en être jusqu'à présent définitivement éclaircies, puis, plus tard, ils furent mis en service en tant que navires-hôpitaux allemands. L'AQUILEA sous pavillon allemand n'effectua plus qu'un échange de blessés en mer Méditerranée ouest, avant de prendre feu dans le port de Marseille en décembre 1943. Il ne fut pas remis en service. Le GRADISCA intervint aussi dans une entreprise d'échange plus importante au printemps 1944, mais servit principalement à la marine de guerre pour rapatrier des blessés et des malades de la région égéenne. Durant les six premiers mois de l'année 1944, le navire effectua plusieurs fois la route entre Venise et Porto d'Ascoli afin de transporter des blessés du front Cassino.

Par la suite, les interventions du GRADISCA furent plusieurs fois marquées de la confusion régnant sur le plan du droit international en ce qui concerne le statut des navires-hôpitaux. Déjà en décembre 1943, les unités anglaises avaient capturé le navire et l'avaient forcé à rejoindre le port de Brindisi alors occupé par les Alliés, délivrant les blessés anglais et italiens se trouvant à bord ainsi que le personnel sanitaire. Au cours de l'évacuation de Salonique en décembre 1944, le navire fut à nouveau stoppé par un bâtiment de guerre britannique et mené jusqu'à Alexandrie. Une commission de contrôle britannique y perquisitionna tout le navire, vérifiant le personnel sanitaire allemand ainsi que les blessés se trouvant à bord et dont le nombre s'élevait presque à 2 000. Environ la moitié d'entre eux fut emmenée en captivité. Après avoir quitté Alexandrie, le GRADISCA dut se rendre à Alger où le reste des blessés fut débarqué et transporté dans des hôpitaux britanniques, malgré les violentes protestations du commandant et l'intercession de la Croix-Rouge Internationale. De même au cours de son dernier voyage dans le Dodécanèse en janvier 1945, le navire fut conduit à Alexandrie par des forces maritimes britanniques et inspecté. Avant la remise en liberté, de nombreux blessés et malades durent quitter le navire et se rendre dans des hôpitaux anglais pour prisonniers de guerre en Égypte.

Durant les dernières semaines de la guerre, le GRADISCA mouillait la plupart du temps soit à Trieste, soit à Venise. Comme l'approvisionnement en combustible s'était détériorée de façon draconique, les réserves de charbon à bord servaient tout juste encore pour le fonctionnement en rade, il n'était plus question de penser à une nouvelle intervention vers les îles de la mer Égée, encore occupées par les troupes allemandes. Après que l'équipage sanitaire comprenant 328 personnes eût quitté peu à peu le navire, la mise hors service officielle en tant que navire-hôpital eut lieu le 20 mars 1945, précédant sa rétrocession à la Lloyd Triestino. Au total, le navire sous pavillon allemand fit passer d'octobre 1943 à mars 1945 environ 12 700 blessés et malades à des installations hospitalières en arrière du front.