

Deutscher Wetterdienst
Seewetteramt

ISSN 0072 - 1603

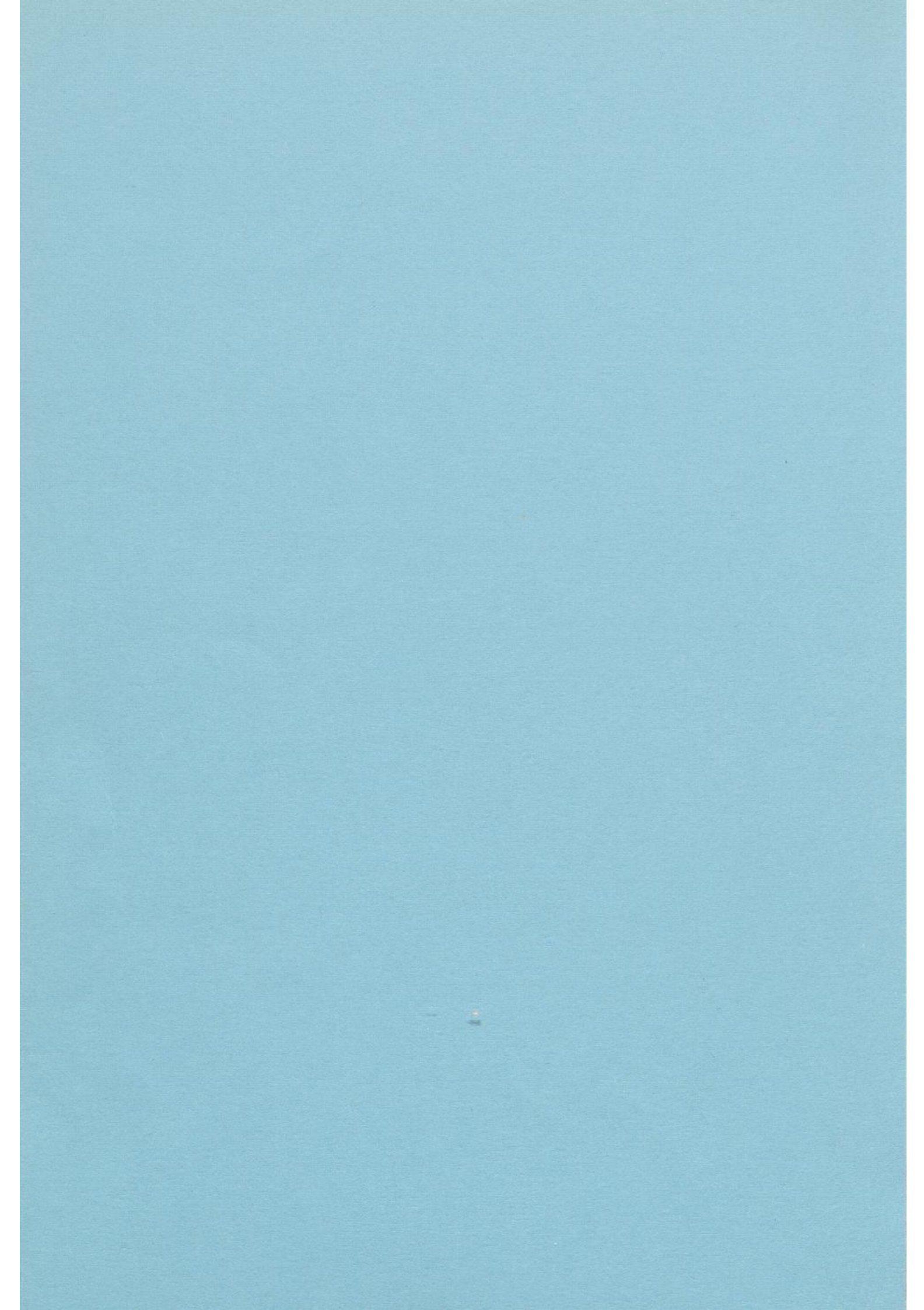
EINZELVERÖFFENTLICHUNG
Nr. 96a

Abriß der Unternehmungen des Marinewetterdienstes
in der Arktis 1940-45
nach dem Erkenntnisstand von 1990

von Franz Selinger

Hamburg 1991

DK551.506 (430.1)



14. Juli 1992

Deutscher Wetterdienst

Seewetteramt

ISSN 0072 - 1603

EINZELVERÖFFENTLICHUNG

Nr. 96a

JJ1. J.: JJ1. 46:06(430)(211)(09)

92/3316

Abriß der Unternehmungen des Marinewetterdienstes in der Arktis 1940-45 nach dem Erkenntnisstand von 1990

von Franz Selinger

Hamburg 1991

DK551.506 (430.1)

LS



92.898

Z u s a m m e n f a s s u n g

Während des zweiten Weltkrieges waren die deutschen Wetterdienste ab 1940 nach Ausfall der bis dahin offen arbeitenden Wetterstationen Dänemarks und Norwegens in der europäischen Arktis gezwungen, eigene Beobachtungsstellen in diesem Raum einzurichten, um die großräumige Wetterentwicklung weiterhin wie in Friedenszeiten verfolgen zu können.

So lange es die strategische Lage im Nordmeer zuließ, wurden auf bestimmten Positionen laufend Wetterbeobachtungsschiffe eingesetzt, die über längere Zeiträume den synoptischen Wetterdienst wahrzunehmen hatten, teilweise aber auch Höhenwindmessungen und Radiosondenaufstiege durchführten.

Die Kriegslage erforderte dann ab 1941 mit Beginn des Krieges mit der Sowjetunion und dem Verlust mehrerer Wetterschiffe die Einrichtung fester, bemannter Wetterstationen an Land, zuerst auf Spitzbergen, dann auf Grönland und sogar auf Franz-Josephs-Land, deren Netz durch automatische Wetterfunkgeräte verdichtet wurde.

Die Meldungen dieser Stationen haben wesentlich zur Darstellung und Analyse der Wetterlagen in Europa und im Nordatlantik beigetragen und damit auch Einfluß auf operative Entscheidungen genommen, für deren Zustandekommen die Kenntnis der zu erwartenden Wetterlage eine wichtige Voraussetzung war.

A b s t r a c t

In World War II the German Meteorological Services were forced to establish their own weather observation posts in the Arctic, when Danish and Norwegian weather stations in the Arctic ceased operations in 1940 or became operated under Allied control. Synoptic weather observations from that area were still needed for the weather analysis and forecast in Europe and over the North Atlantic.

As long as the strategic situation in the Arctic permitted to use ships on certain positions to report the weather, the German Navy sent weather observation ships to the Greenland Sea and around Iceland. These ships transmitted synoptic weather reports several times per day, some vessels carried out radiosonde and pilotballoon ascents.

When the war with the Sovietunion started in 1941 and several weather ships were lost, the German weather services had to replace the floating stations by land-based observation posts, at first on Spitsbergen, then on Greenland, and finally even on Franz-Josephs-Land. The network of these stations became improved by automatic weather reporting units on the Arctic islands from 1942 on.

The daily transmissions of these stations contributed effectively to the weather analysis on the German side and influenced operational decisions, whenever these decisions had to be based on the knowledge of the predicted weather situation.

Inhaltsübersicht

	Seite
Einführung	4
1. Vorgeschichte	5
2. Wetterschiffe im Nordmeer 1940	8
3. Die Unternehmungen des Jahrs 1941	10
a. Wetterschiffe	10
b. Erste Einrichtung einer bemannten Landstation auf Spitzbergen	11
4. 1942/43 - Ausweitung der Unternehmungen	15
a. Automatische Stationen	15
b. Station auf Grönland	17
c. Spitzbergen	19
d. Spezial-Ausbildung und Ausrüstung der Wettertrupps	22
5. 1943/44 - Verdichtung und Ausdehnung des Beobachtungsnetzes	24
a. Automatische Stationen	24
b. Grönland	28
c. Spitzbergen	32
d. Wetterschiff-Einsatz im Nordmeer	36
e. Franz-Josephs-Land	36
f. Zusammenarbeit mit der Luftwaffe	39
6. 1944/45 - Neue Stationen an neuen Standorten	41
a. Automatische Stationen	41
b. Grönland	43
c. Spitzbergen	45
d. Franz-Josephs-Land	51
e. Zusammenarbeit mit der Luftwaffe	51
7. 1945 - Letzte Planungen	55
a. Automatische Stationen	55
b. Grönland	55
c. Spitzbergen	56
d. Franz-Josephs-Land	57
8. Schlußwort	57
Liste der Abbildungen	58
Quellen-Hinweise	60
Erläuterungen zu Abkürzungen	61

- 4 -

E i n f ü h r u n g

In der Geschichte des Marinewetterdienstes nehmen die Unternehmungen im arktischen Raum einen besonderen Platz ein, da sie im Gegensatz zu den Wetterwarten auf dem europäischen Kontinent und auf vorgelagerten Inseln nicht im deutschen Machtbereich, sondern durchweg in, vom Gegner kontrollierten Gebieten über lange Zeiträume hinweg durchgeführt wurden.

Bereits 1948 hatte Prof. Dr. Franz Nusser beim Deutschen Hydrographischen Institut in Hamburg im Auftrag der Britischen Admiralität eine ausführliche Darstellung der Arktis-Unternehmungen des Marinewetterdienstes erarbeitet, die auszugsweise bereits 1950 erschien und dann 1979 vom Seewetteramt des DWD fast unverändert, wenn auch in gestraffter Form als Einzelveröffentlichung Nr. 96 "DIE ARKTISUNTERNEHMUNGEN DES DEUTSCHEN MARINEWETTERDIENSTES IN DEN JAHREN 1940-45" herausgegeben wurde.

In den letzten 15 Jahren ist es dem Verfasser der vorliegenden Ausführungen dank zahlreicher Kontakte zu ehemaligen Teilnehmern dieser Unternehmungen und deren Gegnern, durch Nachforschungen im Bundesarchiv Freiburg und in ausländischen Archiven, nicht zuletzt aber durch Reisen zu den Standorten der Unternehmungen gelungen, weitere Erkenntnisse über den Ablauf der damaligen Ereignisse zu gewinnen, die eine ergänzende Darstellung rechtfertigen.

Diese Darstellung baut auf der verdienstvollen, grundlegenden Arbeit von Prof. Dr. Nusser auf, der in seinen letzten Lebensjahren die Arbeit des Verfassers sehr förderte und dessen an dieser Stelle gedacht und gedankt sei.

Das umfangreiche historische Material, das heute vorliegt und alle meteorologischen Unternehmungen in der europäischen Arktis, nun beider kriegführenden Seiten, umfaßt, ist dafür ausgewertet und soll Gegenstand einer, in Vorbereitung befindlichen umfassenden Dokumentation sein.

Dem Verfasser ist es ein Anliegen, allen Persönlichkeiten, Institutionen und Behörden, besonders aus dem Ausland, für deren Unterstützung zu danken, deren Zahl so groß ist, daß eine Nennung aller den Rahmen dieses Berichtes sprengen würde.

Hervorzuheben ist dennoch die großzügige Unterstützung der Königlich Norwegischen Regierung, deren verantwortliche Stellen mehrere Expeditionen zu den Standorten deutscher Wetterstationen ermöglichten. Die Ergebnisse dieser Nachforschungen sind heute Gegenstand einer ständigen Ausstellung im Svalbard-Museum auf Spitzbergen.

Ulm an der Donau, im Dezember 1990

Franz Selinger

1. Vorgeschichte

Der Marine-Wetterdienst (MWD) hatte, wie in der Gesamtdarstellung der Geschichte des Dienstes in der Einzelveröffentlichung Nr. 117 des Seewetteramtes "DER MARINEWETTERDIENST 1933-1945 - Versuch einer geschichtlichen Darstellung" von H.Walden erwähnt, schon frühzeitig die Bedeutung eigener Wetterbeobachtungen im arktischen Raum für die großräumige Wetter-Analyse und -Prognose bei einem Ausfall der entsprechenden Stationen des internationalen Wettermeldenetzes erkannt. Im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten wurde versucht, erste Erfahrungen im synoptischen Wetterdienst unter arktischen Bedingungen durch die Kommandierung von Marine-Meteorologen auf Forschungsschiffe und Fischereifahrzeuge zu gewinnen.

Mit dem Eintritt drohender Kriegsgefahr im Sommer 1939 und damit einem zu erwartenden Ausfall von Wettermeldungen aus dem Nordatlantik und dem europäischen Nordmeer wurde nun die aktuelle Kenntnis der Wetterentwicklung in diesen Seeräumen für eine Rückführung deutscher Schiffe aus den Weltmeeren in die Heimat, wie auch für einen Ausbruch deutscher Seestreitkräfte aus dem "nassen Dreieck" der Nordsee in den freien Atlantik lebenswichtig.

Nach Ausbruch des Krieges standen zwar die Wettermeldungen der neutralen Stationen auf Island, Grönland, Jan Mayen und Svalbard weiterhin zur Verfügung, doch ließ sich daraus nur begrenzt ein Schluß auf eine zu erwartende örtliche Wetterentwicklung auf den "Durchbruchs"-Routen ziehen.

Diese Lücke wurde durch die Entsendung unauffälliger ziviler Fahrzeuge, wie kleiner Yachten oder Fischereifahrzeugen, mit eingeschifften Meteorologen oder Wetterfunkern mit Erfolg zu schließen versucht, deren eigentliche Aufgabe durch den Fisch- und Robbenfang inmitten der weiterlaufenden neutralen Fangtätigkeit nicht auffiel.

An der Vorbereitung und Durchführung dieser Aktionen waren auch Dienststellen und Angehörige der Amtsgruppe Abwehr des Oberkommandos der Wehrmacht (OKW) beteiligt, die über das Reichsluftfahrtministerium (RLM) mit dem, dort unterstellten Reichsamt für Wetterdienst (RfW) zusammenarbeiteten.

In dem Mobilmachungs-(Mob)-Plan des Oberkommandos der Kriegsmarine war aber bereits die Verwendung von hochseefähigen Fischereifahrzeugen als Wetterbeobachtungsschiffe für das Nordmeer und den Atlantik vorgesehen, von denen die ersten drei im März 1940 an die Front kamen. Diese Wetterbeobachtungsschiffe sollten jeweils 4 Wochen auf Station bleiben und dann durch nachlaufende Schwesterschiffe abgelöst werden, so daß eine kontinuierliche Wetterbeobachtung gewährleistet würde.

Mit der Besetzung Norwegens und Frankreichs und der Ausweitung der ozeanischen Operationen im Sommer 1940, wie dem weiteren Ausfall neutraler Wettermeldungen von Grönland, Island und Jan Mayen zeigte sich, daß mit den Meldungen einzelner Wetterschiffe allein eine befriedigende Beurteilung der Wetterentwicklung in den nördlichen Operationsgebieten des Atlantik nicht möglich war. Auch die Wettermeldungen der U-Boote konnten die bestehenden Lücken nicht füllen, zumal sie mit Rücksicht auf ihre eigentliche Aufgabe nur vereinzelt zu den festgelegten Programmzeiten melden konnten.

So entwickelte Admiral Dr. Conrad, der Chef des Marinewetterdienstes, den Gedanken, Wetterbojen auf repräsentativen Positionen zuerst nördlich und westlich Großbritanniens, dann auch im Nordmeer einzusetzen, die regelmäßig zu festgelegten Zeiten täglich viermal die meteorologischen Grund-Daten automatisch über Funk zu melden hätten. Da es aber 1940 noch keine derartige Konstruktion gab, beauftragte Admiral Dr. Conrad über persönliche Kontakte die Siemens-Schuckertwerke in Berlin mit der Entwicklung solcher Bojen in Zusammenarbeit mit MWD VI, Prof. Dr. Ploetze, deren Erprobung Ende 1941 abgeschlossen wurde.

1941 aber hatte sich die Kriegslage entscheidend verändert, die letzten noch arbeitenden Wetterstationen auf Svalbard waren vom Gegner geschlossen, und das Nordmeer hatte durch den Krieg mit der Sowjetunion neue Bedeutung als Nachschubweg für Kriegsmaterial von den USA nach Nord-Rußland gewonnen.

Da sich inzwischen durch die verstärkte Seeüberwachung durch den Gegner der Einsatz von Wetterschiffen nach mehreren Verlusten nicht mehr aufrechterhalten ließ, wurde die Einrichtung bemannter Wetterstationen an Land auf den Inseln des Nordmeeres und auch auf Grönland eingeleitet, die jeweils vom Spätherbst bis zum Frühsommer, durch die eisbedeckte See vor Überraschungen und Entdeckung geschützt, arbeiten konnten. Für die Abholung der Wettertrupps sollten U-Boote, in besonderen Fällen auch Langstreckenflugzeuge der Luftwaffe eingesetzt werden, die auch eventuell erforderlichen Nachschub abwerfen konnten.

Im Sommer sollten die entsprechenden Positionen mit automatischen Wetterstationen nach Art der Wetterbojen, aber an Land, besetzt werden.

Parallel zu den Unternehmungen des MWD führte die Luftwaffe ab 1940 regelmäßig Wettererkundungsflüge im gesamten arktischen Raum durch und unterhielt ab 1941 auch eigene bemannte und unbemannte automatische Wetterstationen auf verschiedenen Positionen, deren Meldungen wie die der Stationen des MWD in der Wetterzentrale beim Marine-Oberkommando Norwegen in Oslo zusammenliefen und ausgewertet wurden.

Eine Karte des arktischen Raumes (Abb.1) mit den Standorten der Wetterbeobachtungsstationen vermittelt einen ersten Überblick über die Entwicklung und Ausdehnung der Unternehmungen.

2. Wetterschiffe im Nordmeer 1940

Anfang März 1940 wurden die Wetterbeobachtungsschiffe "FRITZ HOMANN" WBS 3, "HINRICH FREESE" WBS 4 und "ADOLF VINNEN" WBS 5 von der Marine-Gruppe West auf der Auslaufroute der Hilfskreuzer "ATLANTIS" Schiff 16 und "ORION" Schiff 36 um Island eingesetzt. Ihre Wetter- und Eisbeobachtungen trugen wesentlich zum Gelingen des Durchbruchs dieser Schiffe in den Atlantik bei.

Diese Schiffe fuhren schon in Charter der Kriegsmarine, aber unbewaffnet als "Forschungsschiffe" deklariert, mit der bisherigen zivilen Mannschaft. Auch die eingeschifften Funkwettertechniker und Meteorologen, offiziell von der Kriegsmarine beurlaubt, waren in Zivil an Bord. Gleichzeitig hatte man auch den Robbenfänger "SACHSEN", ein kleines Fahrzeug von 106 BRT, im Februar 1940 über Tromsø in das West-Eis vor Grönland auf 74 Grad Nord entsandt, um aus diesem, nach wie vor von norwegischen Fangflotten aufgesuchten Fanggebiet unauffällig Wetter- und Eismeldungen für die geplanten Durchbruchoperationen zu erhalten. Noch während der Operationen zur Besetzung Norwegens erreichten die 3 erstgenannten Wetterschiffe die Heimat, der Robbenfänger "SACHSEN" mußte aber wegen der ab 9.4. eingetretenen feindseligen Haltung der norwegischen Fangflotte nach Murmansk gehen.

Der nächste Einsatz von Wetterbeobachtungsschiffen, in folgendem kürzer Wetterschiffe genannt, erfolgte im Spätsommer 1940 im Zusammenhang mit dem geplanten Auslaufen schwerer Kreuzer zur Handelskriegführung in den Atlantik.

Auch die Luftwaffe war im Hinblick auf die Möglichkeit weiter reichender eigener Operationen an der Besetzung einer Position vor Grönland interessiert. Daher wurde gemeinsam von der Luftwaffe und der Kriegsmarine das im Sommer verfügbar gewordene Wetterschiff WBS 1 "SACHSEN", ein Fischerei-Motorschiff von 284 BRT, dafür eingesetzt (Abb. 2).

Um Verwechslungen dieses Wetterbeobachtungsschiffes WBS 1 "SACHSEN" mit dem vorher eingesetzten Robbenfänger "SACHSEN" zu vermeiden, wurde der Robbenfänger nun in WBS 8 "HESSEN" umbenannt .

WBS 1 "SACHSEN" fuhr ähnlich wie die schon im Frühjahr eingesetzten Schiffe offiziell als Forschungsschiff mit ziviler Besatzung, auch wenn die Schiffsführung Angehörige der Kriegsmarine und die meteorologische Arbeitsgruppe unter Dr. Rupert Holzapfel Angehörige der Luftwaffe waren.

Die "SACHSEN" lief am 14.9.1940 zur Dänemark-Straße aus und operierte bis Mitte November an der Eisgrenze zwischen fast 70 Grad und 63 Grad Nord, als dann schweres Wetter und Trinkwassermangel zur Rückkehr nach Norwegen zwangen. Während des Einsatzes auf Position wurden neben dem synoptischen Wetterdienst auch Radiosonden- und Pilotballon-Aufstiege sowie ozeanographische Untersuchungen durchgeführt und der Eisdienst wahrgenommen.



Abb. 2: Hochseefischereifahrzeug "SACHSEN",
das erste Wetterbeobachtungsschiff WBS 1 1940



Abb. 3 : Wetterbeobachtungsschiff WBS 3 "FRITZ HOMANN" in
Signehamna/Lilliehöökfjord Spitzbergen bei der
Ausbringung des Wettertrupps "KNOSPE" Oktober 1941

Eine Woche nach der "SACHSEN" lief auch WBS 5 "ADOLF VINNEN" von Bergen auf eine Position nordöstlich Island aus und stand dort bis Ende Oktober zur Sicherung des geplanten Auslaufens der schweren Kreuzer "ADMIRAL HIPPER" und "ADMIRAL SCHEER", bis dann wegen Verzögerungen der genannten Operationen der Rückruf erfolgte. Kurz vor Erreichen der norwegischen Küste wurde das Schiff durch die britischen Zerstörer H.M.S. "PUNJABI", "MATABELE" und "SOMALI" erfaßt und versenkt. Von den fünfzehn Mann Besatzung überlebten nur fünf, darunter der Oberfunkmeister Volland, der auch für den Wetterdienst an Bord verantwortlich war.

Kurz nach dem Verlust von WBS 5 wurden die Wetterschiffe WBS 3 und WBS 4 in einer gemeinsamen Aktion von Luftwaffe und Kriegsmarine nach Jan Mayen entsandt, um dort einen provisorischen Seeflugzeugstützpunkt zu bilden und auf der seit September 1940 geräumten Insel möglichst auch eine Wetterstation einzurichten. WBS 4 "HINRICH FREESE" sollte währenddessen auf einer Position südlich Jan Mayen den Wetterdienst wahrnehmen. Durch Unfälle der beteiligten beiden Seeflugzeuge He 115 der Küstenfliegergruppe 506 scheiterte die Unternehmung, und beide Schiffe kehrten nach Norwegen zurück.

WBS 4 "HINRICH FREESE" ging zwei Wochen später erneut nach Jan Mayen in See, um dort in der als verlassen festgestellten norwegischen Wetterstation einen Wettertrupp der Luftwaffe abzusetzen. Bei der Annäherung an die Küste wurde das Schiff von einem britischen Verband erfaßt und auf Strand getrieben, die Besatzung und der Wettertrupp, darunter Angehörige der "Abwehr", unter Verlust von 2 Mann gefangen genommen.

WBS 3 "FRITZ HOMANN" bezog am 29.10.40 zur meteorologischen Sicherung des Auslaufens von "ADMIRAL SCHEER" eine Position nördlich Island, von wo aus der Durchbruch des Kreuzers in den Atlantik unterstützt wurde. Nach dem Durchbruch lief WBS 3 nach Norwegen zurück, um nach Auffüllung der Vorräte erneut am 24.11. auf seine Position zu gehen.

Mit der Rückkehr von WBS 3 nach Trondheim am 21.12.1940 endeten vorerst die Unternehmungen der Wetterschiffe, die erst Anfang 1941 wieder aufgenommen wurden. Ihre Tätigkeit hatte sich auch angesichts der eingetretenen beiden Verluste bewährt.

3. Die Unternehmungen des Jahres 1941

a. Wetterschiffe

Schon im Januar 1941 ging im Rahmen der Vorbereitung neuer Atlantik-Operationen schwerer Seestreitkräfte das erste Wetterschiff WBS 5 "OSTMARK" auf die nun schon mehrfach besetzt gewesene Position nördlich Island (Marine-Planquadrat AE 39), im Februar und März gefolgt von WBS 2 "COBURG" und WBS 3 "FRITZ HOMANN" (Abb.3) in den Planquadranten AB 72 und AE 39 (siehe die Marine-Planquadrat-Karte Abb.46).

Die erfolgreiche Fahrt von WBS 1 "SACHSEN" im Spätherbst 1940, damals im Dienst der Luftwaffe, veranlaßte die Seekriegsleitung, dieses Schiff für den MWD allein einzusetzen. Mit Inspektor Hans-Robert Knoespel als Leiter der meteorologischen Arbeitsgruppe an Bord sollte WBS 1 an der Eisgrenze den synoptischen Wetterdienst und Eiskundung für die geplante Unternehmung "Rheinübung" mit dem Schlachtschiff "BISMARCK" und dem schweren Kreuzer "PRINZ EUGEN" von einer Position im Raum Jan Mayen durchführen. WBS 1 lief am 17.3.1941 aus und blieb bis Anfang Juni auf Position.

Die geplante Ablösung von WBS 1 durch WBS 6 "MÜNCHEN" scheiterte, da WBS 6 bereits am 7.5.1941 im Zuge einer planmäßigen Suchoperation einer britischen Kampfgruppe nach einem Wetterschiff, auf dem man Schlüsselunterlagen zu erbeuten hoffte, zum Opfer fiel. Zwar gelang es der Besatzung von WBS 6, die Schlüsselmaschine zu vernichten, doch erbeutete das Prisenkommando vom H.M.S. "EDINBURGH" wesentliche Schlüsselunterlagen. Zusammen mit dem an Bord des, zwei Tage später nach schwerer Beschädigung geenterten U-Bootes U-110 gefundenen Material und der Schlüsselmaschine des U-Bootes trugen sie entscheidend zum späteren Aufrollen der, für das Unternehmen "Rheinübung" vorgesehenen Versorgungsorganisation bei. Die Besatzung WBS 6 von 21 Mann, darunter zwei Meteorologen bzw. Wetterdiensttechniker, geriet laut dem britischen Gefechtsbericht in Gefangenschaft. WBS 6 wurde als Prise nach England eingebracht und 1941 nach den Faeröern verkauft.

Parallel zur Entsendung von WBS 1 sollte noch einmal ein kleines Fahrzeug zur Ergänzung der Wetterbeobachtungen der noch immer arbeitenden norwegischen Stationen auf Svalbard weit nach Norden zwischen Jan Mayen und Spitzbergen an die Eisgrenze gehen und dort möglichst lange bleiben.

Hierfür wurde der erst 1939 von Norwegen gekaufte Robbenfänger "LEIPZIG" (ex "STORIS") gewählt, der nach außen hin Robbenfang zu betreiben hatte, aber durch den als ziviler Wetterfunker eingeschifften Marinefunker Kurt PRITZSCH den synoptischen Wetterdienst und die Eis erkundung wahrzunehmen hatte. "LEIPZIG" konnte sich dank geschickter Führung im Seegebiet zwischen 74 und 77 Grad Nord von April bis August 1941 halten und kehrte unbehelligt nach Norwegen zurück.

Nach der Aufbringung von WBS 6 "MÜNCHEN" setzte die Royal Navy die Suche nach einem weiteren Wetterschiff, das aus dem Funkverkehr erkennbar wurde, (es war WBS 1 "SACHSEN") fort, doch konnte es nicht gefaßt werden.

In diese Zeit fällt auch der Einsatz des Wetterschiffes WBS 7 "SACHSENWALD", das sich Ende Mai auf dem Rückmarsch von seiner Position im Atlantik nach Frankreich befand und dem es gelang, nach dem Sinken des Schlachtschiffes "BISMARCK" am 28.5.41 noch zwei Überlebende zu bergen und sicher am 1.6. nach Frankreich zu bringen.

Ende Mai lief dann zur Ablösung von WBS 1 und als Ersatz für WBS 6, das "neue" WBS 3 "LAUENBURG", in den Seeraum nordöstlich von Jan Mayen (Marine-Planquadrat AB 47/48) (Abb.46) aus und meldete ab 2.6. regelmäßig. Diese Meldungen wurden auf britischer Seite dank der vorher erbeuteten Unterlagen fast laufend mitgelesen und führten zu einer weiteren Suchaktion, in deren Verlauf auch WBS 3 "LAUENBURG" am 28.6. 1941 gestellt und unbeschädigt aufgebracht wurde. Im Gegensatz zur Aufbringung von WBS 6 "MÜNCHEN" entschloß sich der Führer der britischen Kampfgruppe, die "LAUENBURG" nach gründlicher Untersuchung zu versenken, da eine unbemerkte Einbringung nach Island bzw. Großbritannien nicht gewährleistet war. Die gesamte Besatzung geriet in Gefangenschaft.

b. Erste Einrichtung einer bemannten Landstation auf Spitzbergen

Nach der Rückkehr von WBS 1 "SACHSEN" schlug Hans-Robert Knoespiel auf Grund seiner bis in die Vorkriegszeit zurückgehenden Arktis- Erfahrungen Admiral Dr. Conrad vor, im Hinblick auf das wachsende Risiko für die Wetterschiffe eine ortsfeste Wetterstation an Land, im nördlichen Teil Spitzbergens, einzurichten. Über den Winter durch das Eis geschützt, könnte sie dort wirkungsvoll arbeiten.

Als dann mit der Evakuierung Svalbards durch einen britisch-kanadischen Flottenverband am 3.9.1941 die Wettermeldungen der bisher dort arbeitenden norwegischen Stationen ausblieben, wurden die Vorbereitungen für das nun "KNOSPE" genannte Unternehmen beschleunigt. Die beiden bewährten Wetterschiffe WBS 1 "SACHSEN" und WBS 3 "FRITZ HOMANN" sollten einen Wettertrupp von 6 Mann mit Knoespiel als Führer nach dem Lilliehöökfjord in Nordwest-Spitzbergen bringen und liefen am 25.9. von Kiel nach Norden aus. Am 15.10. wurde das Ziel erreicht und mit dem Aufbau der Station begonnen (Abb. 4), der am 14.11. abgeschlossen war (Abb. 5). Die beiden Schiffe erreichten unbehelligt die Heimat.

WBS 3 "FRITZ HOMANN" wurde ab 1.1.1942 als Vorpostenboot V 5717 der 57. Vorpostenflottille in der westlichen Ostsee zugeteilt und in der Folge nicht mehr als Wetterschiff eingesetzt. Aus Tarnungsgründen war die Bezeichnung WBS 3 schon im Frühjahr 1941 auch für das Wetterschiff "LAUENBURG" verwendet worden und wurde dann nach der Rückkehr von "FRITZ HOMANN" dem bisherigen Vorpostenboot V 1112 "CARL J. BUSCH" zugeteilt.



Abb. 4 : Entladen der Ausrüstung des Wettertrupps "KNOSPE" im eisbedeckten Lilliehöökfjord Oktober 1941



Abb. 5 : Die eingeschneite Winterstation "KNOSPE" im Frühjahr 1942



Abb. 6: Das Sommerlager der Station "KNOSPE" 1942



Abb. 7 : Die Winterstation "NUSSBAUM" (vorher "KNOSPE" 1941/42)

Ende November 1941 begann die Station "KNOSPE" ihre Arbeit. Vorgesehen war die täglich zweimalige Durchgabe der Bodenwerte ("Obs") und, soweit möglich, die Durchführung eines Radiosonden-Aufstiegs ("Temo"). Die Meldungen wurden an den Marine-Nachrichten-Offizier (MNO) in Tromsø gegeben, von wo sie dann an die Wetterzentrale in Oslo weitergeleitet wurden.

Bis zur Abholung des Wettertrupps durch das U-Boot U-435 im August 1942 arbeitete die Station (Abb.6), nur durch zeitweiligen witterungsbedingten Ausfall der Funkverbindung beeinträchtigt, planmäßig.

Erwähnt sei noch, daß die Luftwaffe parallel zum Unternehmen "KNOSPE" im Eis-Fjord bei Longyearbyen im Oktober/November 1941 eine mit 4 Mann besetzte Wetterstation "BANSÖ" über eine Luftbrücke eingerichtet hatte, doch bestand keine Verbindung zwischen den beiden Stationen. Diese Luftwaffenstation wurde im Juli 1942 wieder über eine Luftbrücke geräumt.

Mit dem Unternehmen "KNOSPE" hatte der MWD den Weg zu ortsfesten Wetterstationen in der Arktis beschritten, der in den folgenden Jahren konsequent weitergegangen wurde.

4. 1942/1943 - Ausweitung der Unternehmungen

a. Automatische Stationen

Ende 1941 waren die ersten Wetterbojen (Abb.8) frontreif geworden und sollten nun von großen U-Booten zuerst auf den Konvoy-Routen ausgebracht werden. Die erste Boje, offiziell "Wetterfunkgerät (See)" WFS genannt, wurde, betreut von Marine-Ing. Adolf von U-156 am 7.1.1942 im Planquadrat AM 8779, eine weitere am 8.1. auf AM 7268 geworfen. Weitere Bojen wurden im April, August und Oktober 1942 von den U-Booten U-159, U-516 und U-519 mit RR Kurt Wolf und RAss Ansel bis 57 Grad Nord (Qu. AM 1768) ausgesetzt. Diese Wetterbojen-Einsätze lagen zwar südlich des arktischen Seeraumes, sie seien jedoch als Vorläufer der später in der Arktis ausgebrachten Bojen hier erwähnt.

Die guten Ergebnisse mit den ersten Bojen und die Erkenntnis, daß von der Position der Station "KNOSPE" über den Sommer, nach Abholung des Wettertrupps, bis zur Wiederbesetzung im Spätherbst Wettermeldungen erwünscht waren, führte dazu, daß im Frühjahr 1942 über MWD VI an SSW der Auftrag zur Weiterentwicklung der Boje zu einem Landgerät mit erhöhter Betriebsdauer erteilt wurde. Obering. Weidemann der Siemens-Schuckert-Werke (SSW) Berlin gelang es, das erste Gerät, das Wetterfunkgerät (Land) WFL 21, bereits Mitte Juni 1942 vorzustellen (Abb. 9). Es wurde dann nach der Abholung des Wettertrupps "KNOSPE" Anfang September 1942 von U-377 durch die Regierungsräte Dr. Gustav Jäger und Dr. Kurt Sommermeyer in Signehamna in der Nähe der Wetterstation "KNOSPE" aufgestellt.

Das zweite Landgerät WFL 22 wurde am 2.12.42 durch U-657 mit Reg. Rat Edwin Stoebe und Inspektor Christian Werner erstmals auf der Bären-Insel (Björnöya) ausgebracht.

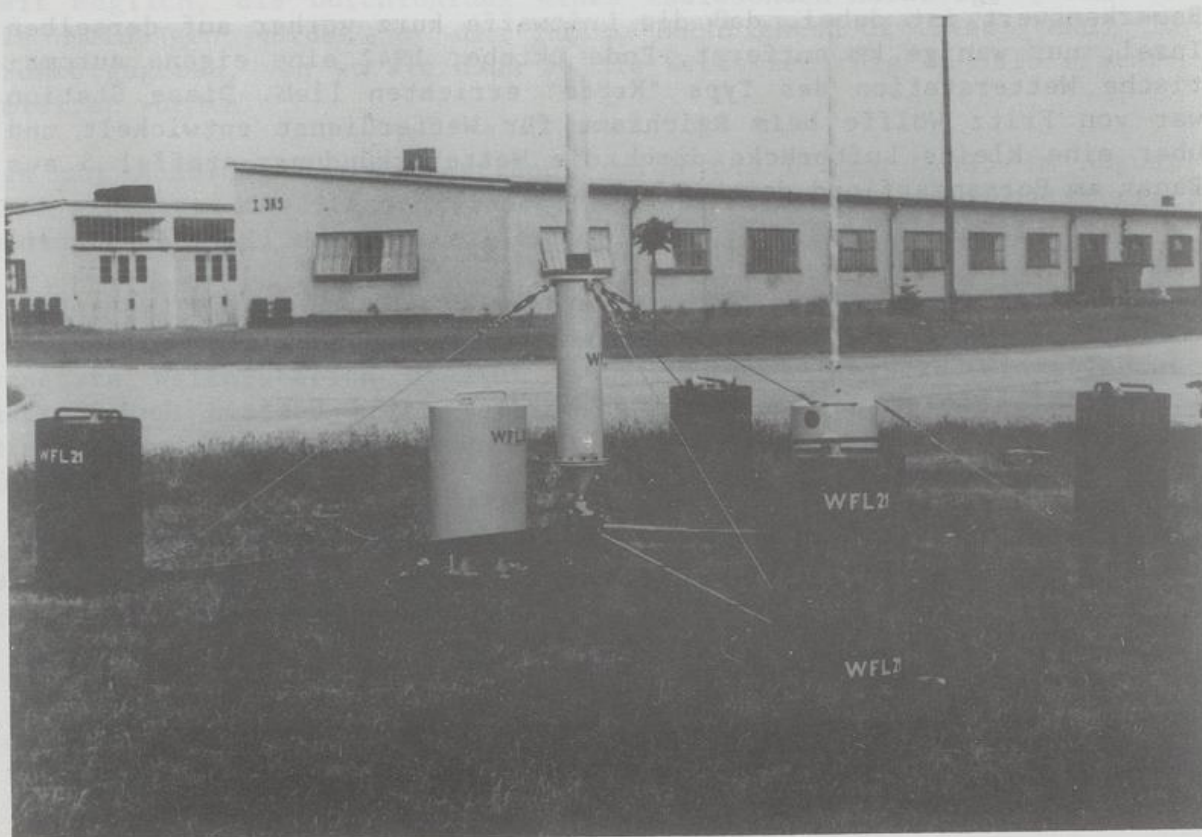
Bemerkenswert ist dabei, daß die Luftwaffe kurz vorher auf derselben Insel, nur wenige km entfernt, Ende Oktober 1942 eine eigene automatische Wetterstation des Typs "Kröte" errichten ließ. Diese Station war von Fritz Wölfler beim Reichsamt für Wetterdienst entwickelt und über eine kleine Luftbrücke durch die Wettererkundungs-staffel 5 aus Banak am Porsangerfjord dorthin gebracht worden.



Abb.8 : Wetterfunkgerät (See)
WFS "Wetterboje" bei der
Erprobung in der Ostsee

9. Es wurde dann nach der Abholung des Wettertrups "KNOSE" Anfang
September 1942 von U-517 durch die Regimentsärzte Dr. Gustav Jäger und
Dr. Kurt Sommermeier in Siggenowen in der Nähe der Wetterstation
"KNOSE" aufgestellt.

Abb.9 : Das erste Wetterfunk-
gerät (Land) WFL 21 bei der
Abnahme in Stettin Juni 1942



b. Station auf Grönland

Mit dem Kriegseintritt der USA Ende 1941 war die politisch bedingte Zurückhaltung vor allen Operationen auf Grönland, das als Bestandteil der "Westlichen Hemisphäre" von den USA beansprucht wurde, weggefallen. Nun konnte die schon früher überlegte Einrichtung einer bemannten Wetterstation auf Ostgrönland verwirklicht werden. Der Chef des MWD veranlaßte daher die Vorbereitung einer Unternehmung, die zuerst von Dr. Rupert Holzapfel geleitet werden sollte. Er war Teilnehmer der Grönland-Expedition von Alfred Wegener 1931 und bereits von der ersten Fahrt des WBS 1 "SACHSEN" her bekannt. Da Dr. Holzapfel dann doch wegen anderer Aufgaben bei der Luftwaffe nicht verfügbar war, wurde der ebenfalls arktis-erfahrene Kapitän Hermann Ritter zusammen mit Reg. Rat Dr. Gottfried Weiss als wissenschaftlichem Leiter mit der Führung der Expedition betraut. Dennoch behielt die Unternehmung die, vom Namen des zuerst vorgesehenen Expeditionsleiters abgeleitete Bezeichnung "HOLZAUGE".

Das Wetterschiff WBS 1 "SACHSEN", zur Tarnung des Einsatzes nun Küstenwachtschiff "HERMANN" genannt, sollte Wettertrupp und Ausrüstung zur Errichtung einer Haupt- und einer Neben-Station möglichst weit in den Norden Ost-Grönlands, etwa bei Kap Bismarck, bringen und dort überwintern. Auf der Ausreise sollte das Schiff auf halbem Wege eine Wetterboje ausbringen.

Vor dem Auslaufen der Expedition wurde das Küstengebiet Ost-Grönlands mehrfach, am 10.7.1942 mit Dr. Weiss an Bord, von Langstreckenflugzeugen Fw 200 "Condor" des Kampfgeschwaders 40 von Trondheim-Vaernes aus überflogen. Dies diente zur Erkundung der günstigsten Position für die Station und einer eventuellen Besetzung bestehender dänischer oder norwegischer Stationen im Einsatzraum wie auch der Eisverhältnisse vor der Küste.

WBS 1 lief am 13.8.42 aus der Heimat aus und erreichte über Tromsö am 25.8. die Eisgrenze vor der Shannon-Insel / Ost-Grönland. Schweres Eis in Richtung Kap Bismarck zwang das Schiff, nach Süden zu laufen und Zuflucht in der Hansa Bucht der Sabine-Insel zu suchen, wo nun überwintert wurde (Abb. 10). Die Mitnahme und Ausbringung der Wetterboje unterblieb auf Einspruch von Kapt. Ritter wegen dafür erforderlicher Umbauten des Schiffes, die den Auslauftermin unangemessen verzögert hätten. Auch auf die Errichtung einer Radiosonden-Station an Land als Nebenstation in größerer Entfernung von der Hauptstation wurde in der Folge verzichtet, die Radiosonden wurden vom Schiff aus, erstmals am 26.9.42, gestartet (Abb. 11). An Land wurden eine Stationshütte und aus Sicherheitsgründen außenliegende Depots eingerichtet .

Mit nur wenigen wetterbedingten Ausnahmen wurden täglich drei Bodenwettermeldungen, "Obse", ein "Temp" (Radiosondenaufstieg) und ein Pilotballonaufstieg durchgeführt, und mindestens einmal entweder direkt oder über die gleichzeitig auf Spitzbergen arbeitende Wetterstation "NUSSBAUM" (siehe unten) an Tromsö durchgegeben.

Abb. 12: Wetterstation "HOLZAUGE" im Nordlager nach der Bombardierung der Station durch Flugzeuge der USAAF unter Oberst Rätzken Ende Mai 1943

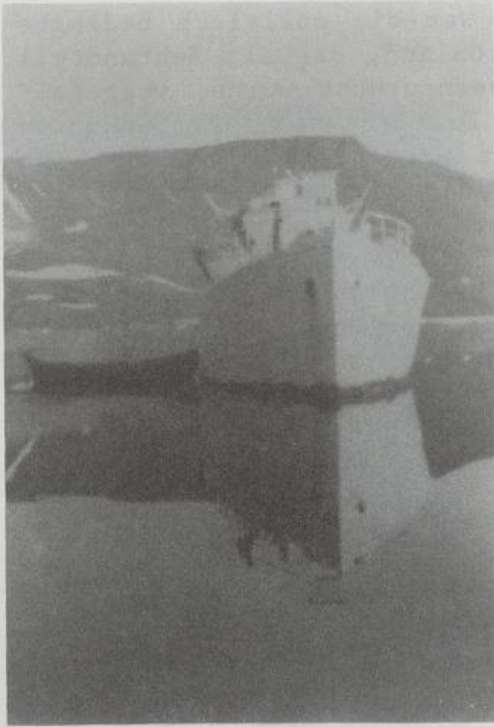


Abb.10 : Das Wetterschiff WBS 1
nun Küstenwachschiff "HERMANN"
in der Hansa-Bucht/Sabine-Insel
vor Ost-Grönland September 1942

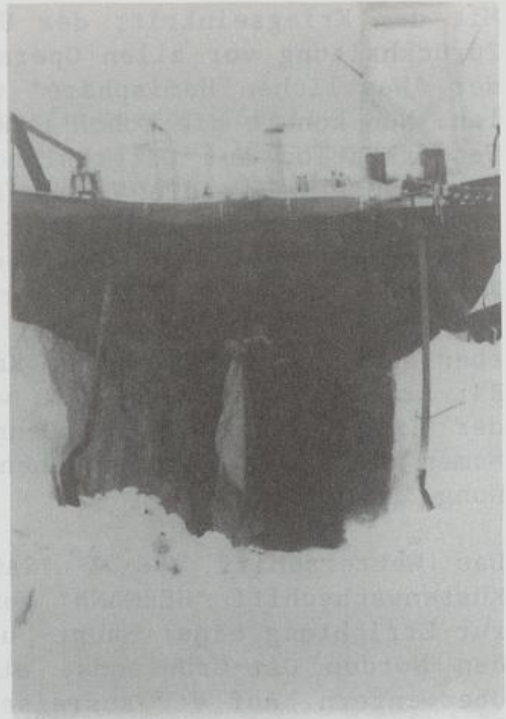


Abb.11 : Vorbereitung eines
Radiosondenaufstiegs vom
verschneiten Schiff aus



Abb.12 : Wettertrupp "HOLZAUGE" im Notlager nach der Bombar-
dierung der Station durch Flugzeuge der USAAF unter
Oberst Balchen Ende Mai 1943

Daneben wurden geomorphologische Untersuchungen und Pegelmessungen vorgenommen und die Insel erkundet. Die verlassene dänische Station Germaniahavn an der Südküste der Insel diente dabei als Stützpunkt.

Im März 1943 kam es zu einem Zusammenstoß mit einem Trupp der Dänischen Schlitten-Patrouille, der die Anwesenheit des deutschen Wettertrupps auf der Insel festgestellt hatte, wobei die Dänen unter Zurücklassung ihrer Hundegespanne entkommen konnten. In darauffolgenden Aufklärungsunternehmungen mit Hilfe der erbeuteten Hundegespanne kamen Trupps von "HOLZAUGE" bis zu den dänischen Stationen Eskimonaes und Ella Oe. Bei einem weiteren Zusammenstoß mit den Dänen wurden zwei Gefangene gemacht, ein dritter Däne fiel. Da Kapt. Ritter trotz der Entdeckung der Station durch den Gegner an die Möglichkeit einer zweiten Überwinterung glaubte, begab er sich in Begleitung des einen gefangenen Dänen auf eine Erkundungsreise nach Norden, um einen neuen Standort für die Station zu finden. Von dieser Reise kehrte er nicht mehr zur Station zurück, sein Verbleib blieb der Station "HOLZAUGE" unbekannt.

Am 25.5.1943 wurde die Station durch Flugzeuge der USAAF unter Führung des norwegischen, in amerikanischen Diensten stehenden Oberst Bernt Balchen angegriffen und teilweise zerstört (Abb. 12). Um die neue Lage der Station nach dem Ausbleiben von Kapt. Ritter und dem Bombenangriff zu klären, wurden Dr. Becker MWD und Freg. Kpt. Bürkle mit einem Flugboot Do 26 unter Hptm. Blume am 9./10.6.43 zur Station entsandt, die dann die Evakuierung der Station vorschlugen und einen Teil der Schiffsbesatzung und des Wettertrupps mit zurück brachten. Am 17.6.-1943 wurde dann die Station endgültig aufgegeben, das Schiff versenkt und der Rest der Teilnehmer mit dem gleichen Flugboot nach Tromsø gebracht.

Kapitän Ritter und der Arzt der Unternehmung, Dr. Sensse, der auf die Suche nach Kapt. Ritter gegangen war, blieben vorerst verschollen.

Kapitän Ritter war bei seinem Erkundungsgang in dänische Gefangenschaft geraten, Dr. Sensse wurde nach der Rückkehr von seiner beschwerlichen, erfolglosen Suche zur Sabine-Insel dort im Juli 1943 von einem Landungskommando des amerikanischen Küstenwachtschiffes "NORTHLAND" entdeckt und gefangen.

c. Spitzbergen

Bereits bei der Abholung des Wettertrupps "KNOSPE" Ende August 1942 war vorgesehen, die Station in Signehamna (Abb. 7) im Spätherbst wieder zu besetzen. Nach der zwischenzeitlichen Aufstellung des Wetterfunkgerätes WFL 21 im September durch U-377 wurde das gleiche U-Boot nun im Oktober 1942 eingesetzt, um den Wettertrupp "NUSSBAUM" unter Führung von Reg. Rat Dr. Franz Nusser dorthin zu bringen.

Dr. Nusser war schon vor dem Kriege mehrfach auf Spitzbergen wissenschaftlich tätig gewesen und daher, wie Knoespe, mit den Lebensbedingungen in der Arktis vertraut.

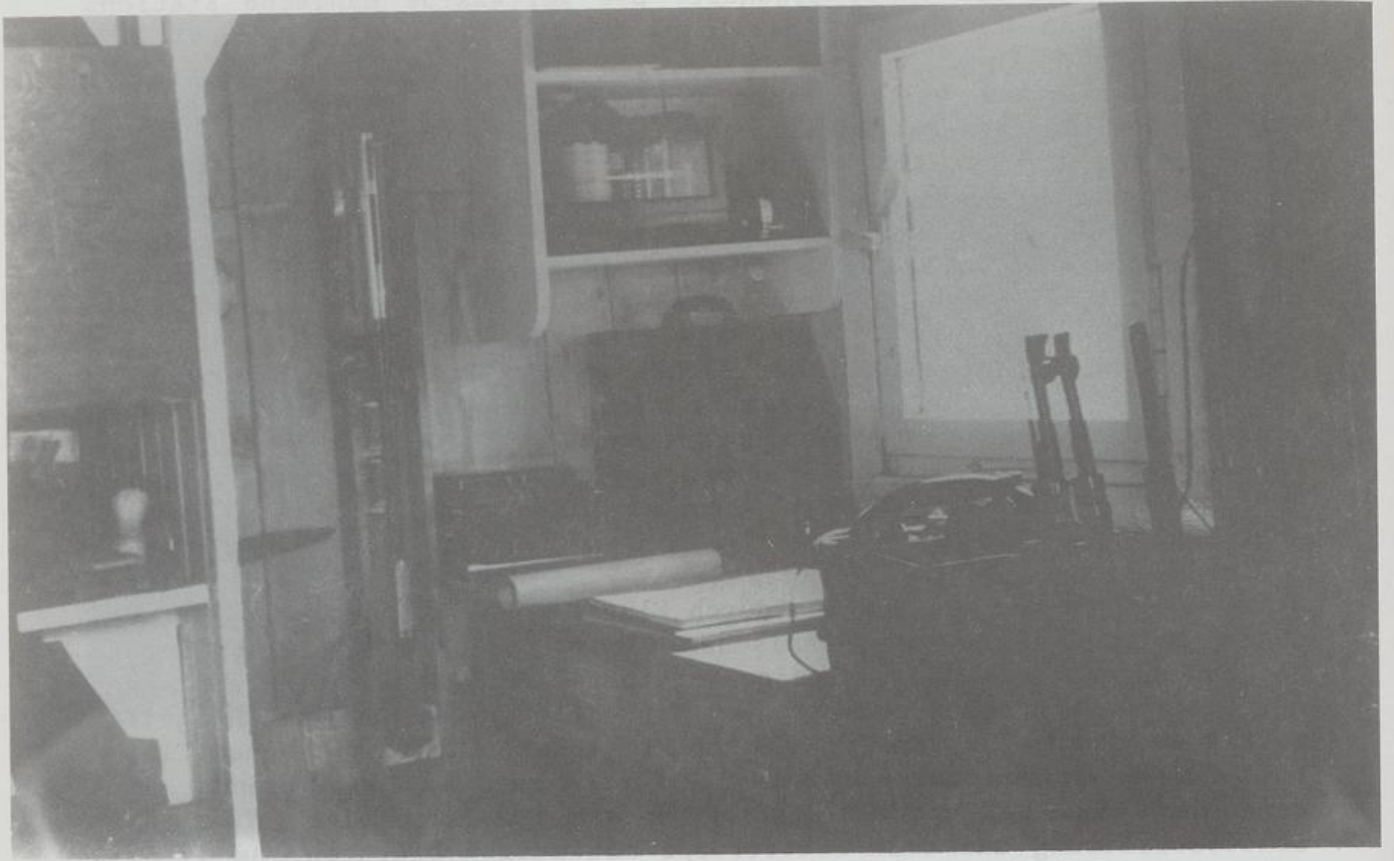


Abb.13 : Der Arbeitsplatz des Meteorologen in der Winterstation "NUSSBAUM" 1942/43

Bibliothek
des
Deutschen Wetterdienstes
Offenbach/M.



Abb.14 : Radiosondenaufstieg bei der Station "NUSSBAUM" im Frühjahr 1943 (Füllung aus dem Wasserstoff-Erzeuger nach Dr. Georgi)



Abb.15 : Der Wettertrupp "NUSSBAUM" mit Dr. Nusser nach der Abholung an Bord von U-625 Ende Juni 1943

Der Wettertrupp wurde in Begleitung von H. R. Knoespel in zwei Fahrten des U-Bootes nach der Station gebracht ; U-377 verließ zuletzt am 8.11.42 Signehamna. Ende November konnte dann der Wetterdienst planmäßig aufgenommen werden.

Gegenüber den vorangegangenen Unternehmungen wurden jetzt erstmals die Radiosonden- und Pilot-Ballons mit selbst erzeugtem Wasserstoff und nicht aus mitgebrachten Wasserstoff-Flaschen gefüllt; er wurde in einem Wasserstoffherzeuger nach Dr. Georgi hergestellt (Abb. 14).

Südwestlich der Winterstation (Abb. 5, 7) wurde eine feste Sommerstation mit zuletzt zwei Hütten errichtet, die bereits im Frühjahr 1943 bezogen wurde.

Obwohl für den Hüttenbau weitgehend aus der Heimat mitgebrachtes und auch vorgefertigtes Material verwendet wurde, stellten der Bau und die Einrichtung der Sommerstation wie der Außenlager zusätzliche, weit über den Wetterdienst hinausgehende Anforderungen an den Wettertrupp. Dank der guten Ausbildung der Wettertrupps und der Fähigkeiten der Leiter der Stationen konnte denen aber voll entsprochen werden.

Auch diese Station arbeitete ungestört den Winter über, obwohl seit Mai 1942 eine norwegische Besatzung in Barentsburg und Longyearbyen im Eis-Fjord und in Sveagrava im Van-Mijen-Fjord lag. Erst im Frühsommer, nach Aufgehen des Eises, wurde vom Gegner versucht, die im Gebiet des Krossfjords vermutete deutsche Station zu finden und auszuheben.

Bereits im Oktober 1942 war es dem britischen Funkbeobachtungsdienst gelungen, den Funkverkehr über die Einrichtung der Station mit einer Verzögerung von nur vier Tagen zu entschlüsseln und dadurch deren ungefähre Lage zu ermitteln. Infolge der fortgeschrittenen Jahreszeit mußte aber eine Gegenaktion bis zum Aufgehen des Eises im nächsten Jahr verschoben werden.

Am 20. Juni 1943 wurde die Winterstation "NUSSBAUM" von einem die Seitenfjorde des Kross- und Kongs-Fjords absuchenden norwegischen Motorboot entdeckt und unbemerkt besetzt, da der Wettertrupp bereits seit Mitte April die Sommerstation bezogen hatte. Auf einem zufälligen Gang des Wettertrupps zum Fjord wurden die norwegischen Soldaten an der Winterstation entdeckt, worauf sofort ein Notruf von der Sommerstation nach Tromsø abgegeben und der Rückzug an die Außenküste angetreten wurde. Wegen der bestehenden Kräfteverhältnisse war nämlich eine erfolversprechende Verteidigung nicht denkbar. Einer der Angehörigen des Wettertrupps, der Nautische Inspektor Heinz Köhler, war bei einer Filmaufnahme getrennt von seinen Kameraden auf die Norweger gestoßen und dabei gefallen.

Der Wettertrupp erreichte das Außenlager an der Küste und wurde dort am 22.6.43 von dem U-Boot U-302 aufgenommen, das danach am 23.6. in den Lilliehöökfjord einlief und das norwegische Motorboot versenkte, wobei ein Norweger ertrank. Dann trat es den Rückmarsch nach Norwegen an, gab den Wettertrupp aber am 26.6. an das einlaufende U-625 ab (Abb. 15), das den Wettertrupp am 28.6. in Narvik an Land setzte.

Nun war die Position in Signehamna nicht mehr besetzbar. Den Norwegern fiel die Station mit dem gesamten Material wie auch das noch immer vorhandene, im September 1942 aufgestellte automatische Wetterfunkgerät WFL 21 in die Hände. Die gesamte Ausrüstung wurde von dem britischen U-Boot H.M.S/M. "SEADOG" nach England gebracht, die Stationshütten wurden zerstört.

Damit waren nach der Aufbringung der Wetterschiffe 1941 erstmals wieder Arbeitsunterlagen des Wetterdienstes, Tagebücher und Aufzeichnungen über den Ablauf eines Unternehmens, nicht zuletzt auch Filme, aber keine Schlüsselunterlagen dem Gegner zugänglich geworden.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß im Gegensatz zu den Wetterschiffen des Jahres 1941 keine der Wetterstationen in der Arktis über Enigma-Schlüsselmaschinen verfügte, sondern der gesamte Funkverkehr handverschlüsselt abgewickelt wurde.

d. Spezial-Ausbildung und Ausrüstung der Wettertrupps

Auf Grund seiner Erfahrungen beim Unternehmen "KNOSPE" schlugen H. R. Knoespel und Dr. Nusser dem Chef MWD vor, ein Ausbildungslager für Arktis-Wettertrupps auf der Goldhöhe im Riesengebirge einzurichten. Mit ihrem, im Winter ausgesprochen arktischen Klima sei sie bestens dafür geeignet und Knoespel aus seiner Studienzeit vertraut. Diese Anregung wurde aufgegriffen, und Knoespel organisierte zusammen mit Dr. Nusser und Dr. Großpietsch diese Ausbildung, die von nun an allen Teilnehmern an arktischen Unternehmungen des MWD zuteil wurde (Abb. 16, 17).

Dabei wurden die einzelnen Trupps nicht nur der fachlichen Eignung der Teilnehmer, sondern auch entsprechend ihrer Mentalität zusammengestellt. Damit wurden Spannungen, die sich aus dem engen Zusammenleben unter schwierigen Umweltbedingungen ergeben könnten, weitgehend vermieden.

Die Ausrüstung der Wettertrupps war anfangs aus den Beständen des Marine-Arsenals Kiel erfolgt. Es zeigte sich jedoch, daß für diese Aufgabe eine besondere Bevorratung nötig war, die besser getrennt und wegen ihres hohen Wertes auch gegen Luftangriffe geschützt untergebracht werden sollte. Daher wurde 1942 die Marine-Ausrüstungs-Stelle, kurz MAST, in Warin / Mecklenburg geschaffen, die von nun an für die Ausstattung der Wetter-Unternehmungen in der Arktis zuständig war und den Leitern der Wettertrupps bei der Zusammenstellung ihrer Ausrüstung entsprechend der gestellten Aufgabe zur Seite stand. Eine Außenstelle dieser MAST wurde im Oslo-Fjord eingerichtet, wo die Luftgefahr geringer war und von wo auch Transportwege zu den Absprunghäfen der Unternehmungen gespart werden konnten.



Abb. 16: Das Ausbildungslager für Arktis-Wettertrupps des Marineobservatoriums Greifswald auf der Goldhöhe im Riesengebirge



Abb. 17 : Das Ausbildungslager "GOLDHÖHE" im Winter 1943/44

5. 1943/1944 - Verdichtung und Ausdehnung des Beobachtungsnetzes

a. Automatische Stationen

Die automatischen Wetterstationen und Wetterbojen hatten sich trotz mancher Ausfälle bewährt und wurden nun verstärkt eingesetzt, um die Wetterbedingungen in den großen Seeräumen zwischen den bemannten Stationen erfassen zu können.

So wurde auf der Bären-Insel bereits im März 1943 das im Dezember 1942 dort aufgestellte Gerät WFL 22 wegen Ausfalls durch ein neues Gerät WFL 23 ersetzt, das bei schwierigsten Eisverhältnissen durch WBS 2 "COBURG" mit Reg. Rat Stoebe ausgebracht wurde (Abb. 23). Nach Ablauf der vorgesehenen Betriebsdauer von WFL 23 brachte dann U-629 am 06.07. 1943 das Gerät WFL 24 zur Insel (Abb. 18, 19), das wiederum im September durch WFL 27 und im Dezember durch WFL 29 abgelöst wurde. Soweit möglich, wurden die verbrauchten Geräte durch E. Stoebe abgebaut und von den U-Booten wieder zurückgebracht.

Die Luftwaffe hatte auch im Sommer 1943 Wetterfunkgeräte des Typs "Kröte" eingesetzt und je ein Gerät auf das Südkap von Spitzbergen und nach Edgeöya (Süd-Ost-Land) gebracht.

Um die Bekämpfung der Geleitzüge nach Nordrußland wettermäßig besser planen zu können, wurde im August 1943 erstmals eine automatische Station, WFL 25, auf der Westküste der Nordinsel von Nowaja Semlja durch U-703 mit Reg. Rat Stoebe und Reg. Rat Dr. Person ausgebracht.

Schon im Oktober 1942 versuchte die Luftwaffe auf die vor der Südinself von Nowaja Semlja liegende Insel Meshdusharsskij eine automatische Wetterstation des RfW-Typs "Kröte" zu bringen. Dieser Transport mit einem Flugzeug des Typs Heinkel He 111 unter Führung des zu dieser Zeit erfahrensten Arktis-Wetterfliegers Rudolf Schütze der schon erwähnten Wettererkundungsstaffel 5 aus Banak scheiterte an der Entdeckung durch ein sowjetisches Flugzeug vom nahegelegenen Stützpunkt Beljusha Buba.

Um auch aus dem Nordmeer und der Barents-See Wettermeldungen zu erhalten, setzte das U-Boot U-703 im Juli 1943 zwei Wetterbojen auf 73 30 Nord 08 00 West und 73 00 Nord 39 00 Ost aus. Weitere Bojen sollten im November 1943 von U-277 im Raum Jan Mayen und wieder in der Barents-See ausgebracht werden, doch mußte davon wegen Störungen der Bojen Abstand genommen werden.

Nach der Einstellung des U-Boot-Einsatzes im Atlantik Ende Mai 1943 versuchte die Führung im Herbst 1943, in dem schwächer als im Atlantik überwachten Seeraum vor Neufundland zu Erfolgen zu kommen, wofür aber eine bessere Kenntnis der Wetterentwicklung in diesem Raum von entscheidender Bedeutung war.



Abb. 18: Vorbereitungen zur Anlandung des Wetterfunkgerätes WFL 24 auf der Bären-Insel Juli 1943

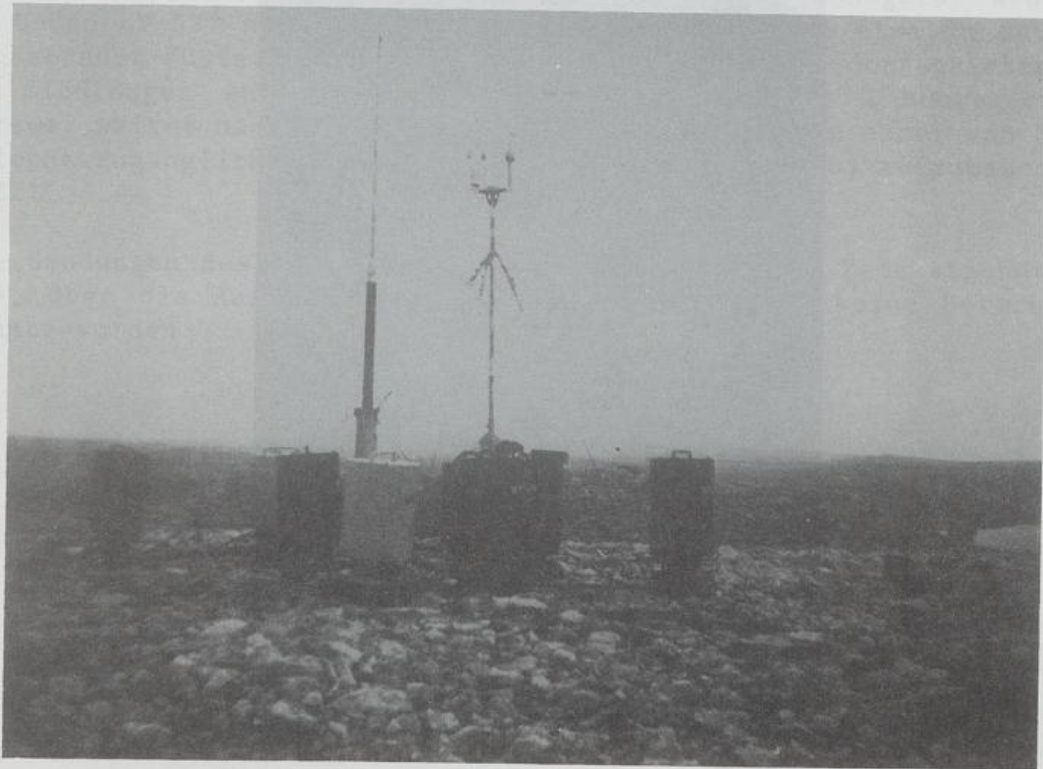


Abb. 19: Das Wetterfunkgerät WFL 24 auf der Bären-Insel Juli 1943



Abb. 20: Aufstellung des Wetterfunkgerätes WFL 26 auf der Hutton-Halbinsel südlich Cape Chidley / Nord-Labrador durch U-537, Oktober 1943



Abb. 21: Zur Tarnung des Gerätes am Batteriebehälter des WFL 26 angebrachte Aufschrift "Canadian Meteor. Service"



Abb. 22 : WFL 26 nach der Auffindung durch den Verfasser im Juli 1981

Im September 1943 wurden daher Reg. Rat Dr. Sommermeyer und der Nautische Assistent W. Hildebrandt mit dem Wetterfunkgerät WFL 26 in dem U-Boot U-537 nach Labrador entsandt, um es dort etwa in der Mitte der Labrador-Küste aufzustellen. Im Hinblick auf die dort gegebene Nähe von Siedlungen entschied sich der Kommandant des U-Bootes, Kptlt. Schrewe, weiter nach Norden zu gehen und das Gerät in einer von See her schlecht zugänglichen Bucht etwas südlich Cape Chidley aufzubauen (Abb. 20-22).

Die Sendungen des Gerätes konnten von U-537 einige Zeit abgehört werden, über die Auswertung der Meldungen sind aber keine Berichte bekanntgeworden.

b. Grönland

Trotz der vorzeitigen Räumung der Station "HOLZAUGE" entschied Chef MWD, auf Grönland auch für die Überwinterung 1943/44 eine bemannte Wetterstation einzurichten. Mit der Führung dieses Unternehmens, das den Namen "BASSGEIGER" erhielt, wurde Prof. Dr. Heinrich Schatz der Universität Innsbruck betraut. Lt. Zacher wurde als militärischer Leiter beigeordnet, um bei nun eher denkbaren Zusammenstößen mit einem Gegner einen erfahrenen Offizier für die Abwehr zur Verfügung zu haben. Wieder war eine Position möglichst weit nördlich, auf etwa 77 Grad Nord ins Auge gefaßt worden.

Die Expedition verließ an Bord von WBS 2 "COBURG" am 14.08.1943 Rostock und lief über Narvik nach NNW. Bereits am 31.08. wurde die Eisgrenze auf $76^{\circ} 51' N$, $02^{\circ} 50' W$ erreicht. Das Schiff saß bald im Eis fest und konnte nur durch Sprengungen immer wieder für nur kurze Zeit aus der Umklammerung durch das Eis befreit werden (Abb. 24). Auch zweimaliger Nachschub mit Sprengmunition durch Flugzeuge des KG 40 brachte keine Erleichterung, das Schiff trieb mit dem Eis unaufhaltsam nach Süden.

Am 2. Oktober endlich wurde östlich der Shannon-Insel Festeis erreicht und an der Eiskante festgemacht. Nach Norden und bis zur Küste war der Weg durch Festeis versperrt. Dort, etwa halbwegs zwischen dem Schiff und der Insel, wurde nahe einem Eisberg eine Station aufgebaut (Abb. 25), von der aus der synoptische Wetterdienst durchgeführt werden sollte, während die Radiosonden-Aufstiege vom Schiff aus starten sollten. Starke Stürme Mitte November führten jedoch zur Strandung des Schiffes an einem Eisberg. Das Schiff lag mit starker Schlagseite fest und durch Wassereinbruch waren wesentliche Teile der Ausrüstung verloren gegangen. Radiosonden-Aufstiege waren nun auch nicht mehr möglich. Daraufhin wurde die Verlegung der Station an Land in Angriff genommen, die aus Gründen der Tarnung in Höhlen einer mächtigen Schneewächte verlegt wurde. Der synoptische Wetterdienst wurde ungeachtet all dieser Schwierigkeiten bereits ab dem 13. September 1943 durchgeführt, doch konnte die regelmäßige Durchgabe der Beobachtungen erst am 18. Dezember beginnen.

Am 4. Januar 1944 wurde die Station an Land bezogen, doch blieb das Schiff immer noch besetzt, bestand doch die Hoffnung, es im Frühjahr wieder flott zu machen und an die Insel zu bringen. Ein mehrtägiger Föhnsturm Ende Februar 1944 machte dies aber unmöglich, das Schiff trieb mit dem Eis einige Seemeilen weiter, wo es dann liegenblieb. (Abb. 26). Durch Nachschubflüge im Januar und März 1944 konnte zwar ein Teil der im November 1943 verlorenen Ausrüstung ersetzt werden, doch blieb der Wetterdienst auf die synoptischen Beobachtungen beschränkt.

Am 22. April 1944 wurde die Station (Abb. 27) von einer gegnerischen Ski-Patrouille überfallen, jedoch konnte der Angriff dank der Wachsamkeit eines aufgestellten Postens abgewehrt werden. Bei diesem Zusammenstoß fiel Lt. Zacher. Daraufhin wurde der Wachdienst verstärkt und das ohnehin nicht mehr fahrfähige Schiff geräumt.



Abb. 23: Das Wetterbeobachtungsschiff WBS 2 "COBURG"
im Eis vor der Bären-Insel bei der Ausbringung
des Wetterfunkgerätes WFL 23 im März 1943



Abb.24: Eissprengung vor WBS 2 "COBURG" mit dem
Wettertrupp "BASSGEIGER" beim Anmarsch
nach Grönland Oktober 1943

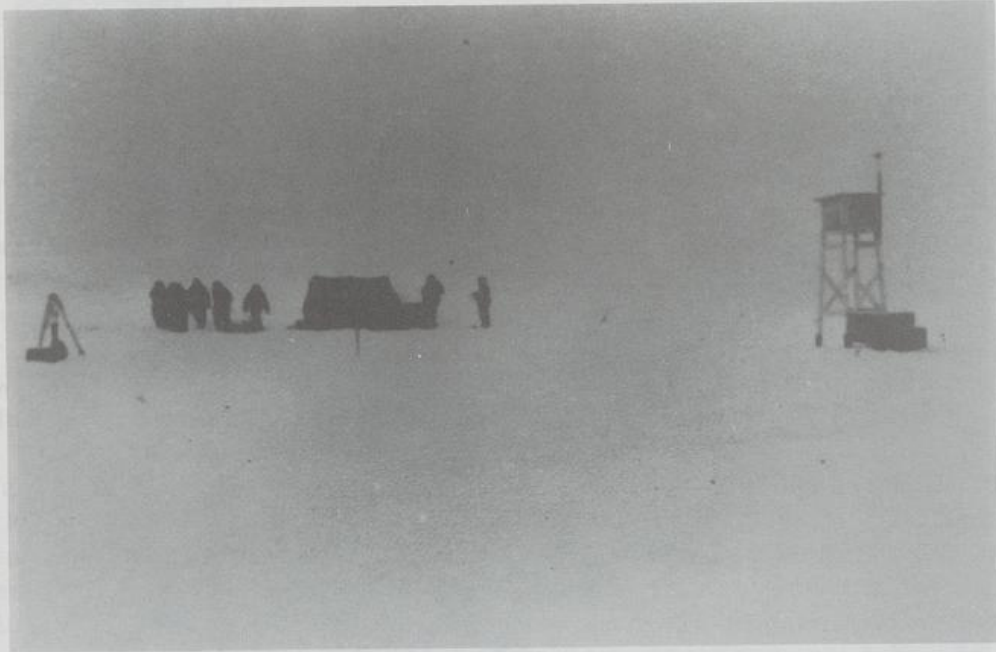


Abb. 25: Das Eislager des Wettertrupps "BASSGEIGER" vor der Shannon-Insel / Ost-Grönland im Winter 1943/44

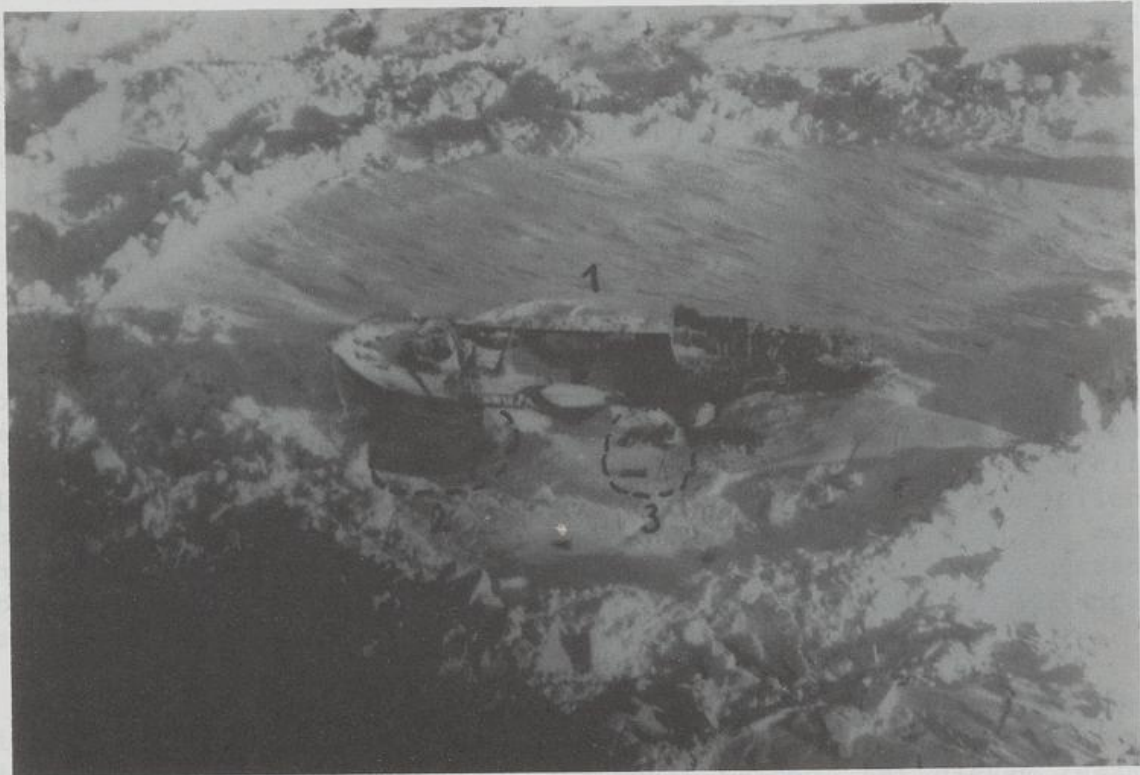


Abb. 26: WBS 2 "Coburg" im Eis eingeschlossen vor der Shannon-Insel im März 1944

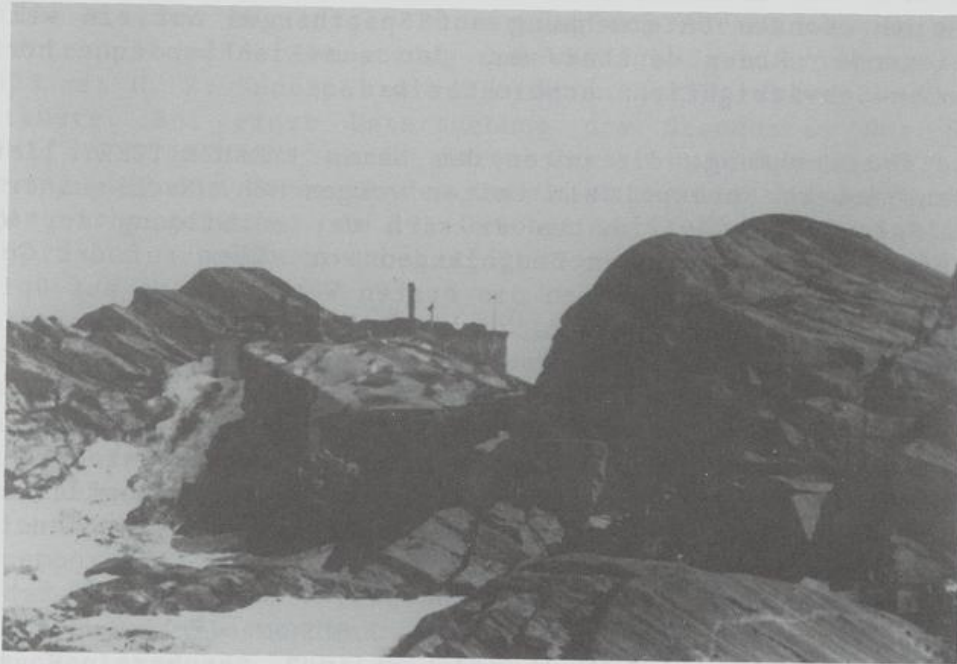


Abb. 27: Die Funkhütte der Station "BASSGEIGER" auf der Shannon-Insel vor Ost-Grönland Frühjahr 1944

Auf Grund dieser Entwicklung entschied das OKM, den Wettertrupp und die Schiffsbesatzung durch ein Flugzeug abholen zu lassen, sobald eine Landemöglichkeit nahe der Station gegeben war. Am 3. Juni 1944 holte ein Langstreckenflugzeug Ju 290 unter der Führung von Hauptmann Sachtleben, das auf dem Eis südlich der Station landete, die Expedition ab und brachte sie nach Trondheim. Die Station war vorher zerstört und das Schiff gesprengt worden. Ein Landungskommando des amerikanischen Küstenwachtschiffes USCGC "NORTHLAND" erreichte im Sommer die Shannon-Insel, fand aber nur das gesprengte Wrack der "COBURG" und an Land einige Vorräte.

c. Spitzbergen

Nach dem Überfall auf die Station "NUSSBAUM" im Juni 1943 war klar, daß für eine nächste Unternehmung auf Spitzbergen nur ein weiter im Norden liegender Platz denkbar war, der vom Eis-Fjord aus höchstens unter großen Schwierigkeiten erreichbar war.

Für diese Unternehmung, die unter dem Namen "KREUZRITTER" lief, war wieder Hans-Robert Knoespel als Leiter vorgesehen. Nach seiner Rückkehr von Spitzbergen 1942 hatte er sich der Ausbildung der Wettertrupps unter arktis-ähnlichen Bedingungen vor allem auf der Goldhöhe im Riesengebirge gewidmet. Waren die ersten Wettertrupps auf Spitzbergen nur je 6 Mann stark gewesen, so entschied man sich nun, die Zahl der Teilnehmer zu erhöhen, damit sich der Wettertrupp im Falle eines gegnerischen Angriffs besser verteidigen könnte. Knoespel wählte aus dem Kreis seiner früheren Kameraden 1941/42 und den neu ausgebildeten Männern 10 Mann aus, die ihn an die Nordküste West-Spitzbergens, in den Liefde-Fjord begleiten sollten. Auch hier wurde ein militärischer Leiter, Lt. Scharlipp, beigeordnet, der aber keine wetterdienstlichen Aufgaben hatte.

An Bord des Wetterschiffes WBS 3 "CARL J. BUSCH" verließ der Wettertrupp am 15. September 1943 Kiel, und trat am 2. Oktober in Begleitung des U-Bootes U-355 von Hammerfest die Überfahrt nach Spitzbergen an.



Abb. 28 : Die Wetterstation "KREUZRITTER" auf der Rentier-Halbinsel im Liefde-Fjord auf Nordwest-Spitzbergen im Frühjahr 1944

Die Inselgruppe wurde westlich umfahren und die Nordküste West-Spitzbergens am 6.10.43 erreicht. U-355 legte Ausweichlager an, während WBS 3 in den Liefdefjord einlief. Der vorgesehene Standort der Station konnte jedoch nicht erreicht werden, da WBS 3 auf Grund geriet und in der Sördals-Bucht entladen werden mußte, um es wieder freizubekommen. Während die Station in einiger Entfernung vom Strand von den Männern des Wettertrupps und der Besatzung des WBS 3 aufgebaut wurde, erkundete U-355 mit H. R. Knoespel die Fjorde an der Nordküste und auch an der Westküste. Bei einer Untersuchung des Standortes der Station "NUSSBAUM" in Signehamna wurde deren Zerstörung festgestellt, doch hatte der Gegner das Versteck des Geheim-Materials und auch einzelne Außenlager nicht gefunden. Am 19. Oktober verließen beide Schiffe den Liefde-Fjord und erreichten unbehelligt Norwegen.

Der Wettertrupp baute nun die Station aus (Abb. 28, 29) und begann mit der Einrichtung von Außenlagern und Beobachtungslagern im Norden und Süden der Station sowie am Raud-Fjord, die im Laufe des Winters bis ins Frühjahr 1944 weiter ausgebaut und für eine längerdauernde Besetzung eingerichtet wurden. Alle Lager wurden durch Telefonleitungen mit der Hauptstation verbunden.

Am 1. Dezember 1943 wurde der Betrieb der Station vom OKM freigegeben, nachdem der Liefde-Fjord vollständig eisbedeckt und eine Überraschung von See her ausgeschlossen war. Von diesem Tag an wurden bis zur Abholung des Wettertrupps täglich vier Wettermeldungen, "Obse", und, soweit möglich, je ein Radiosondenaufstieg, "Temp", durchgegeben. Insgesamt wurden 201 Radiosonden erfolgreich gestartet. Die Stärke des Wettertrupps erlaubte, in der zweiten Hälfte der Überwinterung neben der Hauptstation auch drei Lager zwischen Raud-Fjord, der Nordküste und der Hauptstation dauernd zu besetzen und neben dem Wetterdienst auch noch biologische und Eis-Untersuchungen durchzuführen.

Im Juni 1944 kündigte das OKM die bevorstehende Abholung des Wettertrupps an, die mit einem U-Boot erfolgen sollte. Obwohl die Eislage ein Einlaufen in den Fjord bis in die letzten Tage des Monats nicht erlaubte, wurde das U-Boot U-737 nach Norden entsandt und erreichte den Liefde-Fjord am 30.6.1944, als dieser und die westliche Nordküste gerade eisfrei geworden waren. Bei den Vorbereitungen zur Abholung verunglückte Knoespel bei der Sprengung einer verminten Hütte, wenige Stunden vor der Ankunft von U-737, und wurde dann nahe der Station begraben (Abb. 30). Der Wettertrupp verließ die Station am 1. Juli 1944 an Bord von U-737, das anschließend auch noch die Besatzung des Lagers am Raud-Fjord aufnahm.

Zur Überbrückung der Zeit bis zu einer eventuellen Wiederbesetzung der Station durch einen neuen Wettertrupp im Herbst hatte U-737 das Wetterfunkgerät WFL 33 mitgebracht, das Reg. Rat Stoebe nahe der Hauptstation aufstellte (Abb.: 31, 32).

Beinahe wäre diese Unternehmung noch im letzten Augenblick gescheitert, als U-737 am Eingang des Raud-Fjords auf einen unbekanntem Unterwasserfelsen auflief und mit starker Schlagseite mehrere Stunden festlag, bis es durch steigendes Wasser unerwartet und ohne Schäden plötzlich wieder freikam.

U-737 lief auf dem Rückmarsch nach Narvik nochmals die Bäreninsel an, um dort das Wetterfunkgerät WFL 34 nachzusehen. Tromsø wurde am 5.7. 1944 erreicht und der Wettertrupp ausgeschifft.



Abb. 29 : Die Stationshütte des Wettertrupps "KREUZRITTER"
am Tag der Abholung 1. Juli 1944



Abb.30 : Das Grab von Hans-Robert Knoespel bei der Station
"KREUZRITTER" am 1. Juli 1944

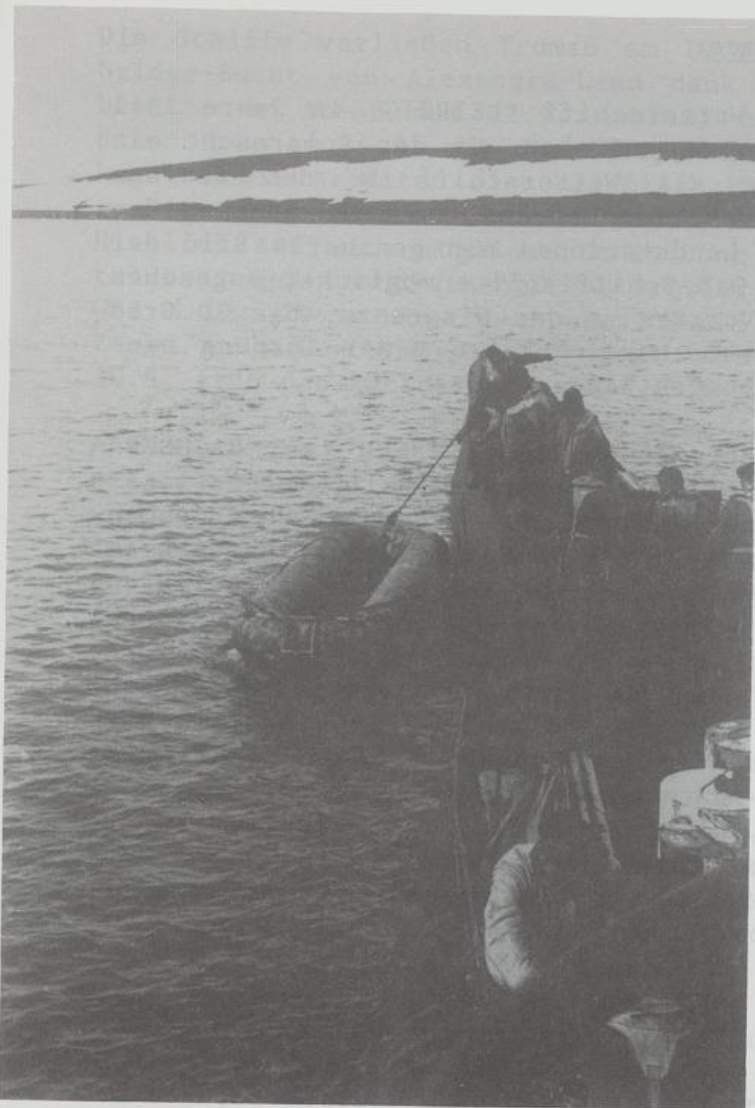


Abb. 31: Ausbooten des Wetterfunkgerätes WFL 33 von U-737 im Liefde-Fjord bei der Abholung des Wettertrupps "KREUZRITTER" am 1. Juli 1944

Abb. 32 : Das Wetterfunkgerät WFL 33 nach der Aufstellung am 1. Juli 1944



d. Wetterschiff-Einsatz im Nordmeer

Die guten Erfahrungen mit dem Wetterschiff "LEIPZIG" im Jahre 1941 ließen im Herbst 1943 den Gedanken aufleben, in der Polarnacht ein kleines unauffälliges Fahrzeug als Wetterschiff in den Seeraum zwischen Spitzbergen und Grönland zu entsenden, um in Ergänzung der Meldungen der dort arbeitenden Landstationen ein genaueres Bild der Wetterentwicklung zu erhalten. Das Schiff sollte möglichst ungesehen bleiben bis zum Aufbrauch der Vorräte an der Eisgrenze, bis 80 Grad Nord, auf Station stehen und alle Möglichkeiten einer Tarnung einschließlich der Führung einer fremden Flagge nutzen.

Für diese Aufgabe wurde das Robbenfangschiff "HESSEN" ex "SACHSEN" als WBS 8 unter der Führung von Heinrich Kriete gewählt. Meteorologischer Leiter war Wd-Insp. Heinz Hofmann, der schon am Unternehmen "HOLZAUGE" teilgenommen hatte. Obwohl der Operationsbefehl bereits im August 1943 ausgefertigt worden war, verzögerte sich das Auslaufen von WBS 8 bis zur Jahreswende 1943/44.

WBS 8 lief in den ersten Januartagen aus Tromsø aus, geriet aber nach kurzer Zeit in schweres Wetter und meldete am 10.1.1944 Ausfall der Maschine. Das am nächsten stehende U-Boot U-956 erhielt darauf Befehl, WBS 8 aufzunehmen und nach Tromsø einzuschleppen. Am 12.1. wurde WBS 8 im Marine-Planquadrat AB 2884 (Teil des Planquadrats AB 28, siehe Abb.44) von U-956 in Schlepp genommen und bis 17.1. über 420 sm bei teilweise schlechtem Wetter bis Ansteuerung Tromsø gebracht, wo es von einem Schlepper übernommen wurde.

e. Franz-Josephs-Land

Der Aufbau einer automatischen Wetterstation auf Nowaja Semlja im August 1943 war nur der erste Schritt zur Ausdehnung des Wetterbeobachtungsnetzes des MWD nach Nordosten. Er sollte dazu dienen, die Bekämpfung des Nachschubs nach Nord-Russland nicht allein von Westen her, sondern auch durch die Nordostpassage von Osten her wirksamer zu gestalten.

Obwohl eine sowjetische Wetterstation seit der Vorkriegszeit auf der Hooker-Insel des Franz-Josephs-Land-Archipels bekannt war und eine ähnliche Station auch auf der nördlich gelegenen Rudolf-Insel vermutet werden konnte, wurde auf Alexandra-Land, der westlichsten Insel des Archipels, eine bemannte Wetterstation für die Einsatzperiode 1943/44 vorgesehen. Deren Führung sollte nach der ursprünglichen Planung Reg. Assessor Dr. Karl Schmid übernehmen.

Das Unternehmen erhielt in Anlehnung an den Namen des früher für Franz-Josephs-Land vorgesehenen, dann aber nach Grönland entsandten Expeditionsleiters RR Prof. Dr. Schatz die Bezeichnung "SCHATZGRÄBER". RASS Dr. Schmid fiel aber während der Vorbereitungen bei der Ausbildung durch eine Verletzung aus, so daß man den schon vom Unternehmen "KNOSPE" 1941/42 her bekannten Walter Drees als Leiter des Unternehmens vorsah. Er wurde deshalb von Reg. Rat Dr. Roux zum Hilfs-Regierungsrat ernannt. Wie bei den anderen Unternehmungen der Einsatzperiode 1943/44 wurde auch "SCHATZGRÄBER" ein Marine-Offizier, Lt. Alfred Makus, als militärischer Leiter beigegeben.

Die Einrichtung der Station erfolgte mit WBS 6 "KEHDINGEN" und einem Begleit-U-Boot, U-387. Sollte die Eislage ein Erreichen von Alexandra-Land nicht zulassen, so war die Station auf einer Insel des König-Karl-Landes aufzubauen.

Die Schiffe verließen Tromsø am 19.9.1943 und erreichten die Cambridge-Bucht von Alexandra-Land dank der günstigen Eisverhältnisse bereits am Abend des 22.9., worauf nach Erkundung des günstigsten Standortes am 24.9. mit dem Stationsaufbau (Abb. 33) begonnen werden konnte. Die Arbeiten einschließlich der Anlage eines Ausweichlagers am Strand der Bucht in etwa 5 km Entfernung von der Station wurden im Hinblick auf eine mögliche Schließung der Bucht durch Eis vorangetrieben und trotz erheblicher Schwierigkeiten bei der Entladung von WBS 6 bis 29.9. soweit abgeschlossen, daß der Wettertrupp den weiteren Ausbau mit eigenen Kräften vornehmen und WBS 6 mit U-387 am 30.9. früh den Rückmarsch antreten konnten.

Ab 15. Oktober war bereits mit den synoptischen Wetterbeobachtungen begonnen worden, und am 26.10. konnte das erste "Obs" durchgegeben werden. Am 6.12. wurde der Beginn der Radiosondenaufstiege vom MWD freigegeben, worauf am 7.12. die erste Radiosonde gestartet wurde. Ausfälle der Sonden und Schwierigkeiten mit dem Wasserstoff-Erzeuger zwangen oftmals zu Wiederholungen der Sonden-Starts, doch konnten schon während der Polarnacht eine Reihe erfolgreicher Aufstiege durchgeführt werden.

Im Februar, nach dem Ende der Polarnacht, wurde begonnen, an der Nordküste der Insel bei Kap Nimrod, etwa 30 km von der Station entfernt, ein weiteres Ausweichlager als Stützpunkt für den Fall eines gegnerischen Angriffs auf die Station einzurichten. Es wurde mit einer kleinen Funkanlage, Zelten, Ausrüstung, Verpflegung und Brennstoff versehen.

Diese Arbeiten dienten, wie bei den anderen Unternehmungen auch, nicht nur zur Sicherung der Station, sondern auch zur ständigen Beschäftigung der Stationsbesatzung. Ohne diese Aufgaben wären sie mit dem Stationsbetrieb allein nicht ausreichend ausgelastet und dann dem psychologischen Druck der Polarnacht und der Einsamkeit nicht gewachsen gewesen.



Abb. 33: Die Wetterstation "SCHATZGRÄBER" auf Alexandra-Land/
Franz-Josephs-Land am 17. Mai 1944



Abb. 34 : Der Wettertrupp "SCHATZGRÄBER" winkt dem anfliegenden Versorgungsflugzeug zu, 17. Mai 1944

Für den schon seit dem Winter fälligen Nachschub-Abwurf wurde ein Abwurfplatz vorbereitet. Am 7.5.44 mußten die Radiosonden-Aufstiege eingestellt werden, da sowohl Sonden als auch Ballons und Wasserstoff ausgegangen waren. In zwei Versorgungsflügen brachte eine Fw 200 "Condor" unter Oblt. Stahnke dann am 16.5. (Abb. 34) und 27.5. den erbetenen Nachschub, von dem aber ein wesentlicher Teil beim Abwurf zu Bruch ging.

Am 30.5. wurde ein Eisbär erlegt, der als willkommene Frischfleisch-Ergänzung der Verpflegung sofort in der verschiedensten Weise, so auch als rohes Hackfleisch, zubereitet wurde. Ab Mitte Juni machten sich zuerst bei einzelnen Männern, dann zunehmend bei den meisten der Expeditionsteilnehmer Magenbeschwerden, Benommenheit und Gliederschmerzen bemerkbar, wobei auch hohes Fieber auftrat. Auf eine entsprechende Meldung an das OKM am 27.6. wurde dort Trichinose diagnostiziert und Verhaltensmaßregeln bis zu einer nun sofort in die Wege geleiteten Abholung gegeben.

Luftflotte 5 stellte wieder eine Fw 200 unter Oblt. Stahnke zur Verfügung, aus der ein Arzt, MarAssArzt Dr. Rolf Wendt, mit dem Fallschirm bei der Station abspringen sollte, falls eine Landung in der Nähe der Station nicht möglich wäre. Lt. Makus und Hoffmann, die noch am wenigstens von der Erkrankung betroffen waren, bereiteten den für eine Landung vorgesehenen Platz durch Sprengungen vor.

Am 7.7.1944 landete die Maschine auf dem vorgesehenen Landeplatz, doch wurde beim Ausrollen ein Laufrad beschädigt, das für einen Wiederstart unbedingt ersetzt werden mußte. Auf dem Funkwege wurde ein Ersatzrad angefordert. Dieses wurde von einem, in Bereitschaft für eine eventuelle Hilfeleistung im Billefjord/Nord-Norwegen liegenden Großflugboot BV 222 unter Flugkapitän Möhring am 9.7. abgeworfen und anschließend unter den schwierigsten Bedingungen von der Flugzeugbesatzung montiert. Inzwischen hatte Dr. Wendt die Kranken versorgt, die meisten von ihnen waren noch gehfähig, die anderen, darunter der am schwersten erkrankte Leiter, wurden mit einem Handkarren zur Maschine gebracht. Am 10.7.1944 21.00 Uhr startete die Maschine und erreichte Banak am 11.7. 02.00 Uhr, von wo die Kranken dann am nächsten Tag nach Trondheim geflogen und mit dem Zug nach Oslo ins Lazarett gebracht wurden.

f. Zusammenarbeit mit der Luftwaffe

Der Nachschub zu den arktischen Stationen des Marinewetterdienstes wurde von Flugzeugen der Luftflotte 5, von der Wettererkundungsstaffel 5 bzw. 6 von Banak aus, und von den in Trondheim-Vaernes liegenden Staffeln des Kampfgeschwaders 40 mit ihren Langstreckenmaschinen Fw 200 durchgeführt.

Im Sommer 1943 wurde zwischen Chef MWD und der Luftflotte 5 der Einsatz eines Spezial-Transportflugzeuges an Stelle der bisher dafür verwendeten U-Boote für die Ausbringung der automatischen Wetterfunkgeräte diskutiert, doch mußte dieser Plan wegen Absturz der Maschine und Tod des dafür vorgesehenen Flugzeugführers Oblt. Rudolf Schütze der Wettererkundungsstaffel 5 aufgegeben werden.

Für den Einsatz von Kampfflugzeugen gegen die Nordmeer-Geleitzüge im Seeraum zwischen Spitzbergen und der Bären-Insel war die Kenntnis der regionalen Wetterbedingungen wichtig. Deshalb entschied sich der Wetterdienst der Luftwaffe, auf der Hopen-Insel eine kleine bemannte Wetterstation für die Einsatzperiode 1943/44 einzurichten. Ein

Wettertrupp von 4 Mann mit Reg. Rat Dr. Schwarz als Meteorologen sollte durch ein U-Boot auf der Insel abgesetzt werden und dort in einer vorhandenen Hütte sowohl Bodenwetterbeobachtungen als auch Radiosondenaufstiege durchführen.

Der Wettertrupp mit dem Decknamen "SVARTISEN" wurde von dem U-Boot U-354 am 27.10.1944 auf der Insel gelandet, nachdem kurze Zeit vorher noch von U-703 auf der Insel entdeckte russische Schiffbrüchige abgehoben worden waren. U-354 blieb solange vor der Insel, bis der Wettertrupp sich etwas eingerichtet hatte, und lief am 31.10. nach Süden ab.

Die Station (Abb. 35) arbeitete unbehelligt bis zum Sommer 1944 und wurde dann wieder von dem gleichen U-Boot am 22.7.1944 abgeholt.

Das U-Boot schifferte unbehelligt am 22.7.1944 nach Süden ab und wurde am 27.7.1944 von der norwegischen Küstenwache in der Nähe von Reykjavik gebracht.

Zur Wiederbesetzung der Position auf Hopen wurde am 27.7.1944 ein U-Boot U-354 mit Wk. Dr. Schwarz, Reg. Rat Dr. Schwarz und Insp. Christian Werner abgesetzt. Der U-Boot wurde nach Maschinenreparatur nach Nord-Norwegen mit dem Hauptziel nach Norden verloren.



Abb. 35: Die Wetterstation "SVARTISEN" der Luftwaffe auf der Hopen-Insel im Frühjahr 1944

6. Neue Stationen an neuen Standorten

Die veränderte Kriegslage mit der wachsenden Überlegenheit der Gegner zur See und in der Luft brachte es mit sich, daß für einen wirkungsvolleren Einsatz der geringen eigenen Kräfte eine noch exaktere Wetteranalyse und Wetterberatung unabdingbar wurden. Dies bedeutete einerseits eine Verdichtung des Meldernetzes, andererseits aber auch neue Standorte der Stationen, die dem Zugriff des Gegners möglichst noch weniger als bisher ausgesetzt sein sollten.

Wieder sollten sowohl automatische Stationen, Wetterfunkgeräte, ausgebracht und bemannte Stationen eingerichtet werden. Nach dem Scheitern der letzten Wetterschiffs-Unternehmung "EINSIEDLER" war nun wieder die Entsendung eines Wetterschiffes geplant.

a. Automatische Stationen

Die Planung für 1944 sah erst für den Sommer bzw. Herbst die Ausbringung von Wetterfunkgeräten, sowohl Wetterbojen als auch Landgeräten WFL vor.

Das erste Gerät, WFL 34, wurde am 17.6.1944 auf der Bären-Insel, am gleichen Standort wie die früheren Geräte, durch U-737 mit Reg. Rat Stoebe und Reg. Rat Dr. Person aufgestellt und in Betrieb gesetzt. Es mußte allerdings wegen Ausfalls einzelner Daten am 6.7. nochmals überprüft werden.

Bei der Abholung des Wettertrupps "KREUZRITTER" wurde von U-737 in der Nähe der Stationshütte im Liefdefjord das Gerät WFL 33 von Reg. Rat Stoebe und Insp. Ernst aufgestellt, das bis ins Frühjahr 1945 abgehört werden konnte (Abb. 31, 32).

Inzwischen waren wieder Wetterbojen nach Nord-Norwegen gebracht worden, von denen zwei durch U-703 (Abb. 36) mit Insp. Ernst in der Barents-See und auf dem Island-Schelf ausgebracht werden sollten. Die erste Boje wurde am 10.9. in der Barents-See geworfen, doch dann blieb U-703 verschollen.

Im Spätsommer sollte erstmals auf Jan Mayen ein Gerät aufgestellt werden, da von dort bisher keine Wettermeldungen verfügbar waren. Obwohl auf der Insel eine norwegisch-amerikanische Wetterstation arbeitete, konnte erwartet werden, daß eine an der Nordküste auf dem Vorland des Beerenberges aufgestellte Station unbehelligt bleiben würde.

Mit U-992 konnten E. Stoebe und Dr. H. Person das Gerät WFL 31 bei schlechtem Wetter erst am 25.9. an Land bringen und in Betrieb setzen. Das Gerät arbeitete unentdeckt den Winter über und wurde erst im März 1945 von einer norwegischen Skipatrouille gefunden. Es wurde dann am 27.3.1945 von der norwegischen Korvette "NAMSOS" abgebaut und nach Reykjavik gebracht.

Zur Wiederbesetzung der Position auf Labrador lief Mitte September das große U-Boot U-867 mit WFL 30 von Bergen aus. An Bord waren Dr. F. H. WEISS und Insp. Christian Werner. Leider ging das Boot am 19.9.1944 nach Maschinenschaden noch vor Norwegen mit der gesamten Besatzung verloren.

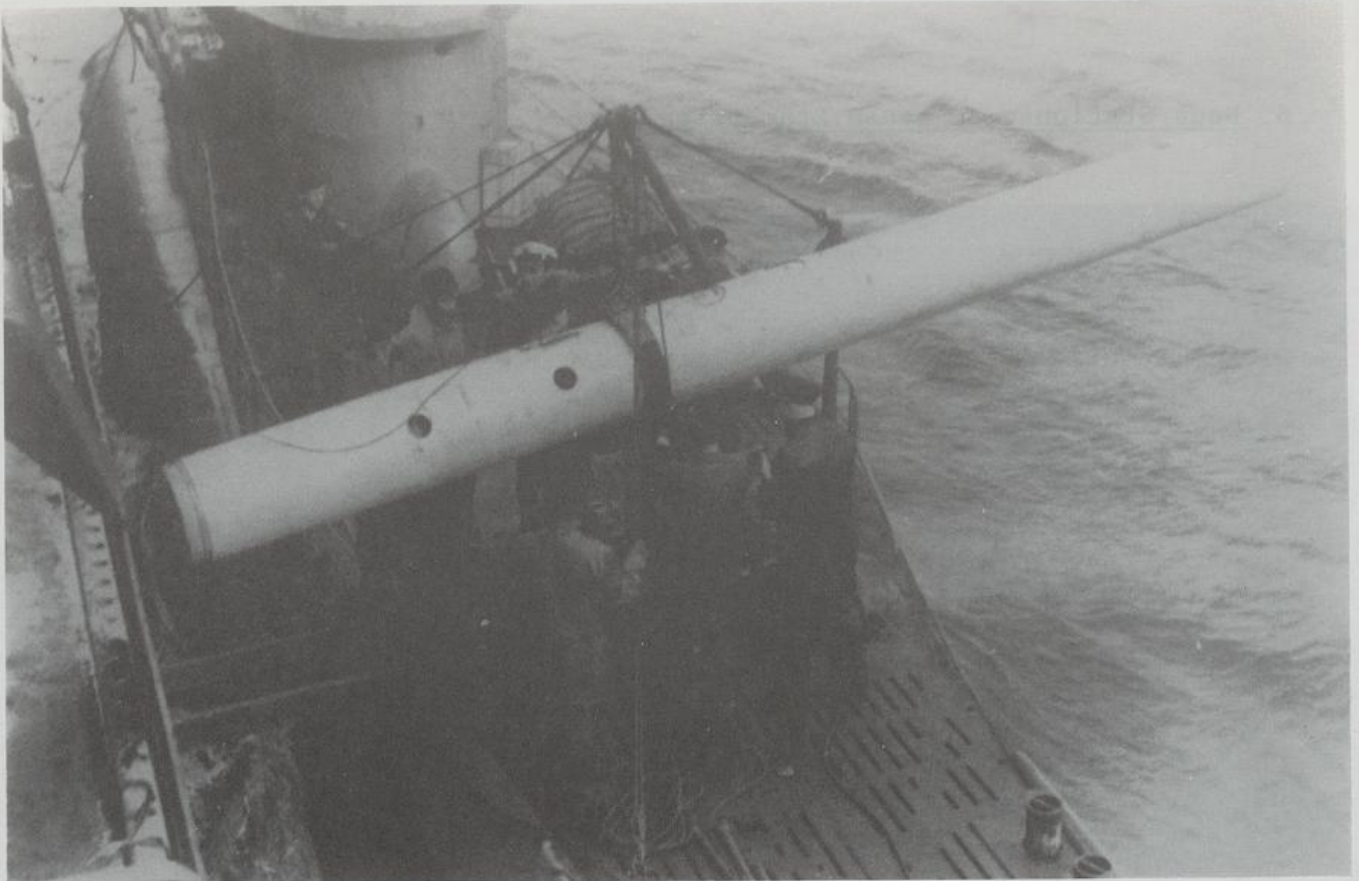


Abb. 36 : Anbordnahme einer Wetterboje durch U-703 in Narvik
August 1944

Da im September 1944 klar geworden war, daß eine Wiederbesetzung der bemannten Station auf Alexandra-Land/Franz-Josephs-Land nicht mehr möglich war (siehe unter c.), sollte dort eine automatische Station, das Gerät WFL 32, einen wenigstens teilweisen Ersatz bilden. Das U-Boot U-387, das schon im Vorjahr den Wettertrupp "SCHATZGRÄBER" nach Alexandra-Land gebracht hatte und mit dem Seegebiet und der Ansteuerung der Insel vertraut war, sollte mit E. Stoebe und Dr. Person das Gerät ausbringen und dabei die verlassene Stationshütte räumen.

Der Auslauftermin verzögerte sich aber bis Anfang Oktober 1944, so daß U-387 wegen des inzwischen vorgedrungenen Eises die Insel nicht mehr erreichen konnte. Es wurde daher entschieden, WFL 32 auf Nowaja Semlja etwas nördlich des im Vorjahr dort ausgesetzten Gerätes WFL 25 aufzustellen, was gerade noch gelang.

Im Zuge der Räumung Finnlands und Nord-Norwegens im Oktober/November 1944 wurde es notwendig, die nun ausfallenden Boden-Wetterstationen der geräumten Stützpunkte durch automatische Geräte zu ersetzen. MWD sah deshalb die Aufstellung eines WFL-Gerätes, WFL 36, auf der Nordkap-Insel Mageröya vor, das dann am 11.11. durch U-1163 mit Reg. Rat G. Wilhelm und Naut. Ass. W. Hildebrandt ausgebracht wurde.

Die Luftwaffe stellte eine automatische Station des Typs "Kröte" am Alta-Fjord auf und sah ein weiteres Gerät auf einer der Schären nördlich Tromsö vor, von dem aber nicht bekannt ist, ob es zur Aufstellung kam.

In diesem Zusammenhang sei noch erwähnt, daß nach der Räumung Finnlands auch im nördlichen Teil des Bottnischen Meerbusens eine Wetterboje ausgebracht wurde. Ein WFL-Gerät, WFL 35, wurde auf einer Schäre südlich der Aalands-Inseln, durch Reg. Rat G. Jäger mit U-1165 aufgestellt. Es wurde erst im April 1945, noch in Betrieb, entdeckt, abgebaut und nach Leningrad gebracht.

b. Grönland

Auch im Herbst 1944 sollte die Position Grönland wieder, aber weiter im Norden, besetzt werden. Es war beabsichtigt, einen stärkeren Wettertrupp mit einem Wetterschiff zur Koldewey-Insel zu bringen, doch sollte das Schiff nicht überwintern, sondern möglichst nach Norwegen zurückkehren.

Die Leitung der Unternehmung wurde Reg. Rat Dr. G. Weiss, der schon als wissenschaftlicher Leiter von "HOLZAUGE" 1942/43 auf Grönland war, übertragen. Das Unternehmen erhielt zunächst den Namen "WEISSDORN", der später in "EDELWEISS" geändert wurde. Als militärischer Leiter wurde Lt. (MA) H. J. Alleweldt beigeordnet.

Für den Transport des Wettertrupps und seiner Ausrüstung wurde das Wetterschiff WBS 6 "KEHDINGEN" vorgesehen, das von U-703 begleitet werden sollte. Am 27.8.1944 liefen WBS 6 und U-703 aus Tromsø aus und erreichten am 31.8. die Eisgrenze, von wo nach einer Treibstoffergänzung aus WBS 6 das U-Boot den Rückmarsch antreten sollte. Während dieses Manövers kam das amerikanische Küstenwachtschiff "NORTHLAND" in Sicht, worauf U-703 sofort ablegte und getaucht versuchte, in eine aussichtsreiche Angriffsposition zu kommen. Inzwischen lief WBS 6 weiter in das Eisfeld auf die Küste zu. Ein Torpedo von U-703 detonierte an einer Eisscholle, da der Gegner auch in das Eis eingedrungen war. WBS 6 wurde nun mit Artillerie beschossen und mußte, da eine Packeisbarriere das Erreichen des Strandes verhinderte, verlassen werden. Die Besatzung und der Wettertrupp gingen am 1.9.1944 in die Boote, WBS 6 wurde gesprengt und sank. Die Rettungsboote wurden von der "NORTHLAND" aufgenommen, die 28 Mann der Schiffsbesatzung und des Wettertrupps gefangen genommen.

Nachdem das Scheitern dieser Unternehmung bekannt geworden war, entschied der Chef MWD, daß der für eine Wiederbesetzung der Station auf Alexandra-Land vorgesehene Wettertrupp "GOLDSCHMIED" unter Reg. Rat Dr. Karl Schmid nun die wichtigere Grönland-Station besetzen sollte, da die Ausrüstung eines neuen Unternehmens für Grönland zeitlich nicht mehr zu schaffen war.

Auf Alexandra-Land sollte dafür das, unter 6a erwähnte, automatische Wetterfunkgerät WFL 32 als Ersatz aufgestellt werden.

Das Unternehmen wurde nun in "EDELWEISS II" umbenannt und verließ am 26. September Tromsø an Bord des neuen Wetterschiffes WBS 11 "EXTERN-STEINE", das den Wettertrupp auf Germania-Land oder der Ile de France absetzen und dann nach Hause zurückkehren sollte.

U-965 begleitete WBS 11 bis zur Eisgrenze und trat dann den Rückmarsch an. Die Eislage zwang aber, den Kurs auf Lille Koldewey zu nehmen, wo das Schiff dann in offenem Wasser nahe dem Strand am 1.10.1944 vor Anker ging. Die Entladung wurde sofort aufgenommen und konnte bereits am 2.10. beendet werden, worauf WBS 11 den Rückmarsch antrat. Unglücklicherweise trat beim Aufnehmen der Fahrt auf WBS 11 eine starke Rauchentwicklung auf, die zur Entdeckung des Wettertrupps durch das Bordflugzeug des amerikanischen Küstenwachtschiffes "EASTWIND" führte.



Abb. 37: Der Wettertrupp "EDELWEISS II" unter Reg. Rat Dr. Schmid wird am 4.10.1944 durch das Landungskommando d. amerikanischen Küstenwachtschiffes "EASTWIND" auf Lille Koldewey gefangen genommen.

Als am 3.10. der Wettertrupp erneut von dem Bordflugzeug überflogen wurde, war das Ende der Unternehmung vorauszusehen. In der Nacht vom 3. zum 4.10. wurde das Schiff gehört, worauf Dr. Schmid die Geheimsachen und Nachrichtenmittel vernichten ließ. Wenige Stunden später war das Lager des Wettertrupps von einem starken Landungskommando des Küstenwachtschiffes umstellt (Abb. 37). Eine Gegenwehr war sinnlos, der Wettertrupp mußte sich gefangen geben und wurde an Bord der "EASTWIND" gebracht, die sie am 14.10. an das Küstenwachtschiff "STORIS" zum Weitertransport nach Reykjavik übergab.

WBS 11 war auf dem Rückmarsch in schweres Eis geraten und hatte in 12 Tagen nach dem Ablaufen von Lille Koldewey nur wenig Fahrt machen können. Am 14.10. wurde das Schiff dann von dem Bordflugzeug der "EASTWIND" im Eis festsitzend gesichtet und am 16.10. von der inzwischen herangekommenen "EASTWIND" als Prise genommen. Es gelang "EASTWIND", WBS 11 aus dem Eis zu befreien und zuletzt nach Boston zu bringen, wo es am 15. Dezember 1944, nun als USS "EASTBREEZE", einlief. Damit war die Besetzung der Position Grönland durch einen Wettertrupp des MWD an Land für 1944/45 endgültig gescheitert.

Zwar hatte die Luftwaffe die Einrichtung einer kleinen bemannten Wetterstation weiter im Süden der Ostküste Grönlands auf dem Inlandeis vorbereitet. Die Unternehmung, die unter der Bezeichnung "SCHWAGER" lief und von Reg. Rat Dr. Schwarz geleitet werden sollte, mußte jedoch am 24.11.1944 aufgegeben werden, da die zuletzt vorgesehene Überführung des Wettertrupps mit einem Großflugboot BV 222 wegen der inzwischen fortgeschrittenen Jahreszeit und Motorausfalls nicht mehr möglich geworden war.

Um aber nicht vollständig auf Meldungen aus dem Raum Grönland verzichten zu müssen, griff man erneut den Plan zur Entsendung eines Wetterschiffes in die Grönland-See auf. Mitte Oktober 1944 wurde das Wetterschiff "WUPPERTAL", das nach dem Verlust von WBS 1 "SACHSEN/HERMANN" 1943 neu als WBS 1 klassifiziert, mit Insp. Heinz Hoffmann als Meteorologen und dem ehemaligen 2. Steuermann der "SACHSEN", A. Schönfeld als Kapitän, in den Seeraum zwischen Grönland und Spitzbergen entsandt.

Dieses Unternehmen mit dem Namen "ZUGVOGEL" übermittelte vom 1.12.1944 bis 13.1.45 regelmässige Wettermeldungen aus einer Position 77 Grad Nord 05 Grad West. Am 15.1.45 gab das Schiff eine Notmeldung wegen wiederholtem Ausfall der Maschine und schwerem Sturm ab und bat um Hilfe. Sofort zur Suche nach der "WUPPERTAL" angesetzten U-Booten und Aufklärungsflugzeugen gelang es jedoch nicht, das Schiff zu finden, worauf es mit dem 22.1.45 "verloren" gegeben werden mußte. Schiff und Besatzung sind seither verschollen.

c. Spitzbergen

Auch 1944/45 sollte die Position Spitzbergen wieder besetzt werden, doch schien es sinnvoll, einen noch abgelegeneren Platz als bisher dafür auszuwählen, um Zusammenstößen mit dem Gegner, der seine Position am Eis-Fjord verstärkte, zu vermeiden.

Die neue Unternehmung sollte von Reg. Rat Dr. Wilhelm Dege, einem von Vorkriegs-Expeditionen her erfahrenen Spitzbergen-Kenner, geführt werden und erhielt in Anlehnung an seinen Namen die Bezeichnung "HAUDEGEN". Dr. Dege entschloß sich, das bisher nur wenig bekannte Nord-Ost-Land im Spitzbergen-Archipel, und zwar dessen Nordküste, als Standort für seine Station zu nehmen. Zur Unterstützung von Dr. Dege beim Aufbau der Station begleitete Reg. Rat Dr. H. Rieche, der im nächsten Jahr die Besetzung der Position Spitzbergen übernehmen sollte, die Expedition.

Im Hinblick auf den großen Umfang der Ausrüstung des Wettertrupps, der an einem so abgelegenen Standort kaum mit Nachschub rechnen konnte, wurde der Transport auf dem Wetterschiff WBS 3 "CARL J. BUSCH" und einem Begleit-U-Boot, U-354, vorgesehen.

Weil Ende August 1944 Geleitzugoperationen liefen, wartete WBS 3 in Tromsø auf einen günstigen Auslaftermin. Währenddessen wurde das inzwischen beladene U-354 in die Kämpfe auf der Geleitzug-Route verwickelt und ging mitsamt der Ausrüstung verloren. Diese konnte zum größten Teil aus dem Marine-Arsenal Tromsø ersetzt und auf das nun bereitgestellte U-Boot U-307 gebracht werden. Beide Schiffe verließen Tromsø am 8.9.1944 und umrundeten Spitzbergen nicht, wie ursprünglich geplant, westlich, sondern in dem weniger überwachten Seeraum östlich zwischen Nord-Ost-Land und Kvitöya. Am 13.9. erreichte die Expedition den Rijk-Fjord an der Nordküste des Nord-Ost-Landes, in dem Dr. Dege den günstigsten Platz für die Station in der Wordie-Bucht vorgesehen hatte.

Am 15.9. wurde mit dem Aufbau der Station begonnen (Abb. 38). Dann ging U-307 mit Dr. Dege auf eine Erkundungsfahrt rund um Nord-Ost-Land, um Auswechlager im Wahlenberg-Fjord, in der Albertini-Bucht und im Duve-Fjord anzulegen. Darüber hinaus untersuchte man alle als Stützpunkte für einen Gegner geeigneten Hütten auf Feindfreiheit. Dabei wurden die bereits auf dem Anmarsch begonnenen ozeanographischen Arbeiten, an Land dann auch weitere wissenschaftliche Arbeiten weitergeführt.

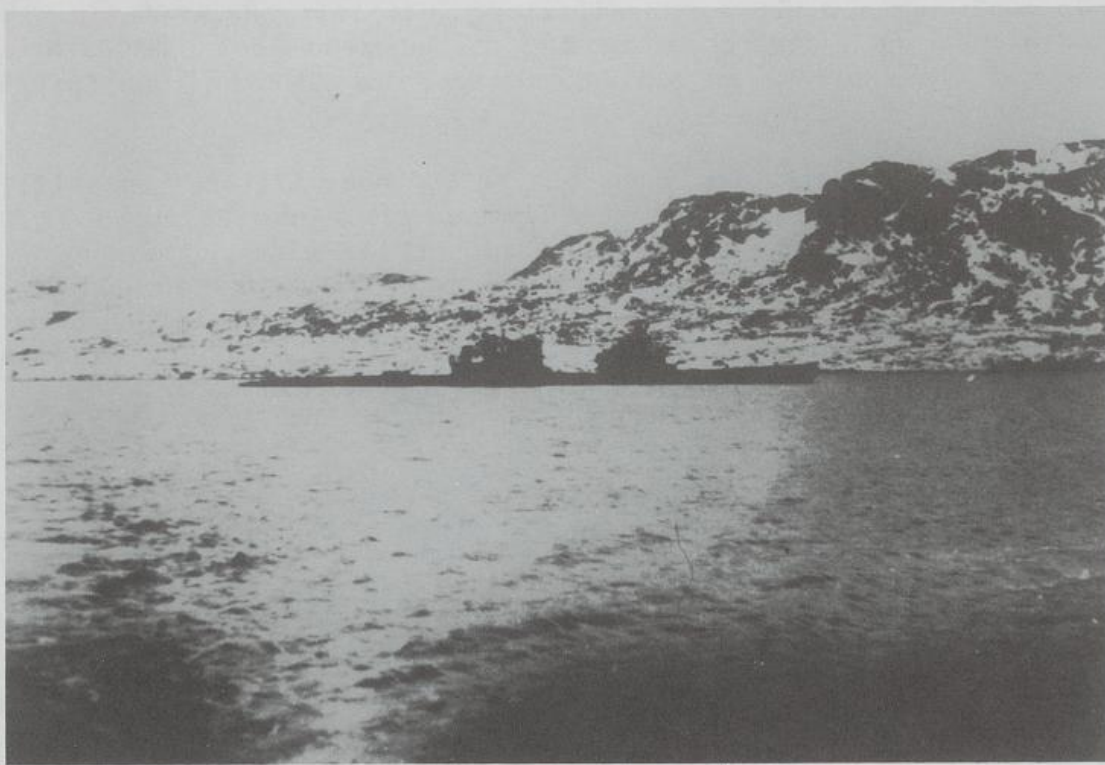


Abb. 38 : Das Wetterschiff WBS 3 "CARL J. BUSCH" und U-307 in der Wordie-Bucht/Rijp-Fjord auf Nordost-Land bei der Einrichtung der Wetterstation "HAUDEGEN" September 1944

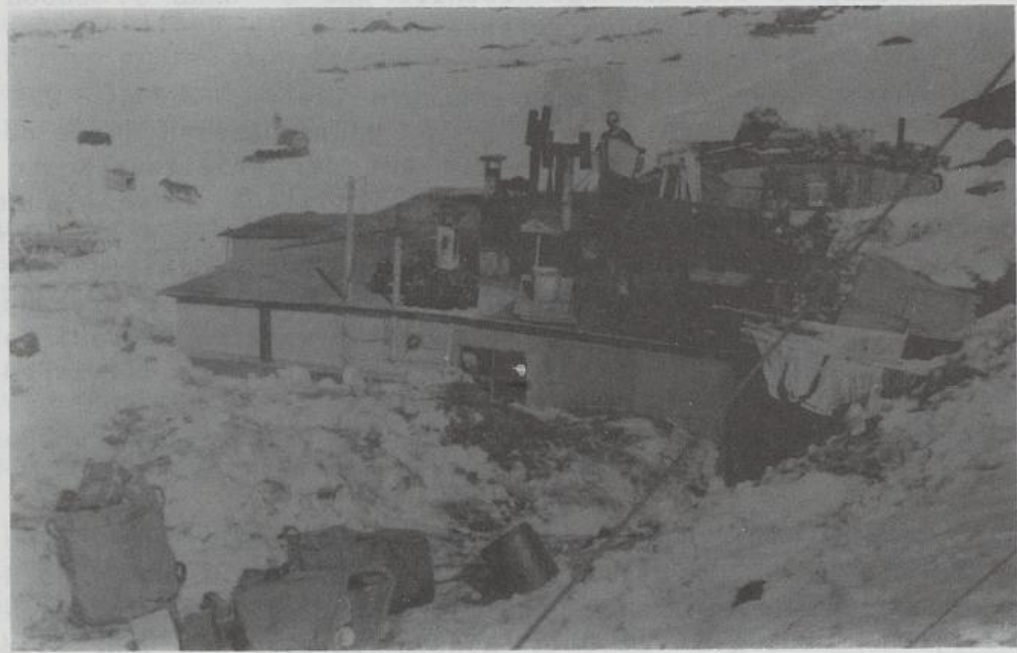


Abb. 39 : Die Station "HAUDEGEN" im Frühjahr 1945

Am 27.9.1944 verliessen WBS 3 und U-307 die Wordie-Bucht und traten nun über Westen den Rückmarsch an. Bevor sie Spitzbergen verließen, liefen beide Schiffe noch in den Liefde-Fjord ein, räumten die dort stehende, unversehrte Station "KREUZRITTER" und zerstörten sie anschließend.

Die Station "HAUDEGEN" (Abb. 39) begann bereits während des Aufbaues mit den synoptischen Wetterbeobachtungen, doch wurde der regelmäßige Wetterdienst mit Bodenwetterbeobachtungen, Radiosondenaufstiegen und Höhenwindmessungen erst nach Freigabe des Funkverkehrs am 1.12. aufgenommen und ohne Einschränkungen bis 1.3.1945 fortgeführt.

Neben dem Wetterdienst (Abb. 40, 41) wurden auf Erkundungsgängen nach Osten und Norden die vielfachen wissenschaftlichen Untersuchungen weitergeführt, die gerade bei dieser Unternehmung einen größeren Umfang als bei allen früheren Expeditionen erreichten (Abb. 42).

Am 7. Mai 1945 erhielt "HAUDEGEN" die Nachricht von der bevorstehenden Kapitulation, und am 10.5. den Befehl nur noch offen zu funken und die Wettermeldungen nach dem Kopenhagener Schlüssel durchzugeben. Eine Woche später wurde eine Abholung im Herbst 1945 in Aussicht gestellt, worauf der Dienstplan stärker auf wissenschaftliche Arbeiten und Erkundung des Nord-Ost-Landes umgestellt wurde.

In der folgenden Zeit zeigte sich, daß die noch tätigen deutschen Marine-Dienststellen in Norwegen über die Situation von "HAUDEGEN" nur sehr schlecht unterrichtet waren; die Position der Station wurde wiederholt abgefragt und offensichtlich in Unkenntnis der geographischen Gegebenheiten die Verbindung mit West-Spitzbergen und der dort befindlichen norwegischen Besatzung ("Operation Ploughshare") für eine Kapitulation angeordnet. Ende August 1945 kam dann der Befehl, sich für eine Abholung Anfang September bereitzuhalten und die Station "HAUDEGEN" als Hilfsstation für Schiffbrüchige auszurüsten sowie dazu nicht benötigtes Material und Vorräte für den Abtransport vorzubereiten.

Am 3.9.1945 traf der norwegische Eismeerkutter "BLAASEL" vor der Station ein, worauf der Wettertrupp vor dem Schiffer Albertsen befehlsgemäß kapitulierte. Die Aufgabe des Unternehmens "HAUDEGEN" war nun beendet. Der Wettertrupp hatte rund 150 Radiosondenaufstiege, 135 Höhenwindmessungen und etwa 1500 Bodenwetterbeobachtungen sowie zahlreiche weitere wissenschaftliche Untersuchungen durchgeführt. Das gesamte Beobachtungsmaterial wurde an Bord des Schiffes gebracht, das Schiff beladen und die Station am 6.9.45 verlassen (Abb. 44).



Abb. 40 : Die Wetterhütte der Station "HAUDEGEN" mit Windmeßmast



Abb. 41 : Radiosondenaufstieg bei der Station "HAUDEGEN" im Frühjahr 1945



Abb. 42 : Das Zelt für erdmagnetische Messungen bei der Station "HAUDEGEN"



Abb. 43 : Das Ausweichlager der Station "HAUDEGEN" auf den Felsen oberhalb der Station



Abb. 44 : Die Station "HAUDEGEN" im Sommer 1985

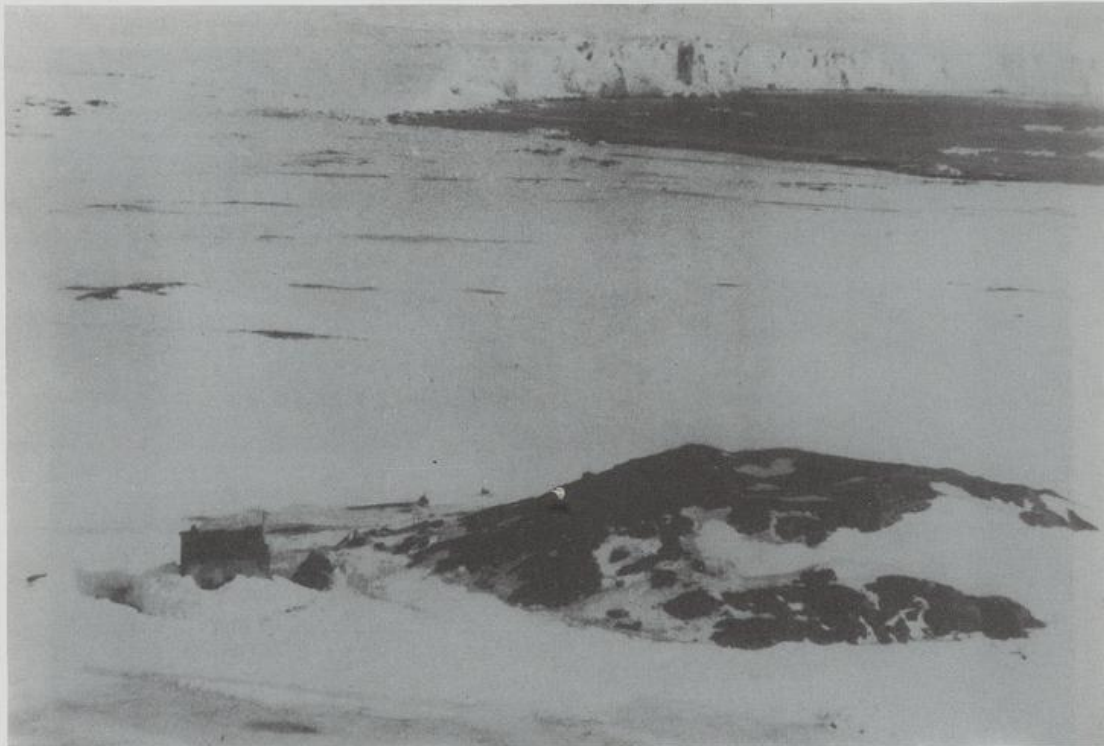


Abb. 45 : Die Wetterstation "LANDVIK" der Luftwaffe
in der Sturmbucht auf Südkap-Land / Spitz-
bergen im Frühjahr 1945

51

Tromsø wurde am 13.9. erreicht, wo der Wettertrupp sofort ins Gefängnis gebracht wurde. Die Ladung wurde bis zum nächsten Tag teilweise geplündert, doch konnte ein Teil noch gerettet und den norwegischen Dienststellen übergeben werden. Eine Woche später ließ man die Angehörigen des Wettertrupps auf die Heimreise nach Deutschland gehen, nur Dr. Dege wurde zur Auswertung der Expeditionsergebnisse zurückbehalten und erreichte erst am 1.12.1945 die Heimat.

d. Franz-Josephs-Land

Wie bereits im Abschnitt 6a. und 6c. erwähnt, mußte durch das Scheitern der Unternehmung "EDELWEISS" auf Grönland der für eine Neubesetzung der Station auf Alexandra-Land vorgesehene Wettertrupp "GOLDSCHMIED" nach Grönland umgeleitet werden, wo er dann ebenfalls kurz nach der Landung in Gefangenschaft geriet.

Der Versuch, an Stelle des Wettertrupps wenigstens ein automatisches Wetterfunkgerät mit einem U-Boot nach Alexandra-Land zu bringen und dabei die Station "SCHATZGRÄBER" zu räumen, mußte wegen der fortgeschrittenen Jahreszeit und der Eislage abgebrochen werden, worauf das Wetterfunkgerät auf Nowaja Semlja aufgestellt wurde.

e. Zusammenarbeit mit der Luftwaffe

Im Laufe des Jahres 1944 mußte die Luftwaffe auf Grund des wachsenden Betriebsstoffmangels die täglichen Wetterflüge im arktischen Raum immer mehr einschränken. Deshalb wurde vom Chef des Wetterdienstes der Luftwaffe der Vorschlag des Reichssicherheits-Hauptamtes (RSHA) erwogen, kleine bemannte Wetterbeobachtungsposten in der Arktis einzurichten. Diese sollten mit vom RSHA in den besetzten Gebieten angeworbenen und entsprechend eingewiesenen Wetterfunkern besetzt werden. RSHA hatte für derartige Stationen Lehrgänge bei Oslo und in Dänemark eingerichtet, in denen Norweger und Dänen, aber auch Isländer entsprechend geschult wurden.

Zu diesem Zeitpunkt nahm das Reichssicherheits-Hauptamt immer mehr Einfluß auf das Geschehen in verschiedenen Teilen der Wehrmacht, doch konnte sich die Kriegsmarine davon weitgehend freihalten.

Die geplanten Wetterbeobachtungsposten liefen unter den Namen "LAUB-FROSCH 1 bis 3" und sollten auf Grönland, Spitzbergen und der Bären-Insel abgesetzt werden. Während eine Überführung nach Grönland wegen des hohen Transportaufwandes sofort abgelehnt wurde, wollte der Chef Wd (Lw) das Angebot für Spitzbergen und die Bären-Insel unter der Bedingung annehmen, daß diese Aktionen Unternehmungen des RSHA blieben und die Luftwaffe nur deren Dienste in Anspruch nehmen würde.

Der erste dieser Posten mit dem Namen "LANDVIK", mit zwei norwegischen Wetterfunkern besetzt, wurde Ende Oktober 1944 von dem U-Boot U-365 zur Sturm-Bucht auf dem Südkap-Land Spitzbergens ausgebracht. Er arbeitete dort, nach einer Versorgung durch U-626 Anfang Dezember 1944, ungestört bis Mai 1945 (Abb. 45). Da noch genügend Vorräte vorhanden waren und die Zufahrt zur Station durch Eis versperrt war, wurden die beiden Männer erst im August 1945 durch das norwegische Hilfsschiff "SKANDFER" abgeholt und über Hiorthhamn nach Tromsø gebracht. Beide Wetterfunker wurden vor ein norwegisches Gericht gestellt und zu Lagerhaft verurteilt, konnten aber dort eine Berufsausbildung erhalten und wurden 1948 entlassen.

Der zweite Wetterbeobachtungsposten "TAAGET" wurde Mitte November 1944 durch U-1163 mit RR Wilhelm zur Bären-Insel gebracht und dort im Südhafen abgesetzt. Einer der Wetterfunker war ein von der Abwehr angeworbener Nord-Norweger, der vorher in der Sowjetunion als Agent ausgebildet worden und nach Norwegen zurückgekommen war. Der zweite Funker war deutschsprachiger Russe oder Ukrainer. Anfang April 1945 war der Norweger von einem Jagdausflug nicht zur Stationshütte zurückgekehrt, worauf der zweite Funker noch am 10. April 1945 von U-668 abgeholt und nach Tromsø gebracht wurde. Dort verliert sich seine Spur.

Während der Posten in der Sturm-Bucht auf Spitzbergen ab Dezember 1944 regelmässig meldete, hatte der Posten auf der Bären-Insel grosse Schwierigkeiten und nahm erst Ende Januar 1945 nach einer Versorgung durch U-992 einen mehr oder weniger regelmässigen Betrieb auf.

Unabhängig von den Unternehmungen mit dem RSHA hatte die Luftwaffe bereits bei Abholung des Wettertrupps "SVARTISEN" von der Hopen-Insel im Juli 1944 erwogen, diese Position wieder zu besetzen. Zum Herbst 1944 bereitete sie eine neue Unternehmung mit wiederum 4 Mann unter Führung von Dr. Josef Neunteufl unter dem Decknamen "HELHUS" vor.

Der Wettertrupp verließ Tromsø am 7.10.1944 an Bord des U-Bootes U-636 und landete am 9.10. auf der Insel, wo die schon im Vorjahr vom Wettertrupp "SVARTISEN" benützte Hütte bezogen wurde. Bis 11.10. war die Anlandung der Ausrüstung beendet und U-636 lief nach Norwegen zurück. Ab 8.11. wurden die Bodenwetterbeobachtungen zu den synoptischen Terminen durchgeführt und ab 16.1.45 je nach Möglichkeit Radiosonden gestartet, wie dies im Operationsbefehl vorgesehen war. Die Übermittlung der Beobachtungen über Funk an die Gegenfunkstelle Bardufoss setzte jedoch befehlsgemäss erst am 3.1.1945 ein. Nach dem 8.5.1945 wurden die Radiosondenaufstiege nach 48 Aufstiegen eingestellt, das Bodenwetter aber weiterhin durchgegeben.

Wie die Station "LANDVIK" in der Sturm-Bucht wurde auch "HELHUS" erst im August 1945 durch das gleiche norwegische Schiff abgeholt und dann zuletzt nach Tromsø gebracht. Dr. Neunteufl gab dort sein gesamtes Beobachtungsmaterial an die norwegischen Dienststellen zur Weiterleitung an das Meteorologische Institut in Oslo ab. Im Gegensatz zu dem Material von "HAUDEGEN" ist es aber seither verschollen.

Das bereits unter 6b. erwähnte Unternehmen "SCHWAGER", zuerst für Franz-Josephs-Land bestimmt und dann für Grönland vorgesehen, sollte eine Station auf dem Kangerdlugssuaq-Gletscher auf dem Inlandeis, südlich Scoresby Sund, etwa 2.000 Meter über NN, aufbauen. Dazu sollte das Transport-Flugboot auf einem Süßwassersee landen.

Es sei in diesem Zusammenhang nicht verschwiegen, daß es gerade wegen dieser Unternehmung zu einem heftigen Kompetenzstreit zwischen MWD und WD Luftwaffe gekommen war, da ein ursprünglich von der Luftwaffe geplanter Einsatz dieses Wettertrupps auf Franz-Josephs-Land und auch auf Grönland von der Marine-Gruppe Nord als unzulässige Aktion im Operationsgebiet der Kriegsmarine angesehen wurde. Erst nach dem Scheitern der beiden "EDELWEISS"-Unternehmungen erklärte sich MWD mit einem Grönland-Einsatz einverstanden, und die Gruppe Nord wollte auch ein U-Boot für den Transport bereitstellen. Parallel zu den Bemühungen der Gruppe Nord, ein U-Boot für diese Aufgabe freizumachen, betrieb die Luftflotte 5 den Flugzeugtransport und zog die für das U-Boot bereitgestellte Ausrüstung des Wettertrupps ohne Verständigung der Marine zurück. Damit war aber so viel Zeit verloren, daß das Unternehmen letztlich auch daran scheiterte. Es war dies aber der einzige Fall schwerwiegender Meinungsverschiedenheiten zwischen den Wetterdiensten der beiden Wehrmacht-Teile.

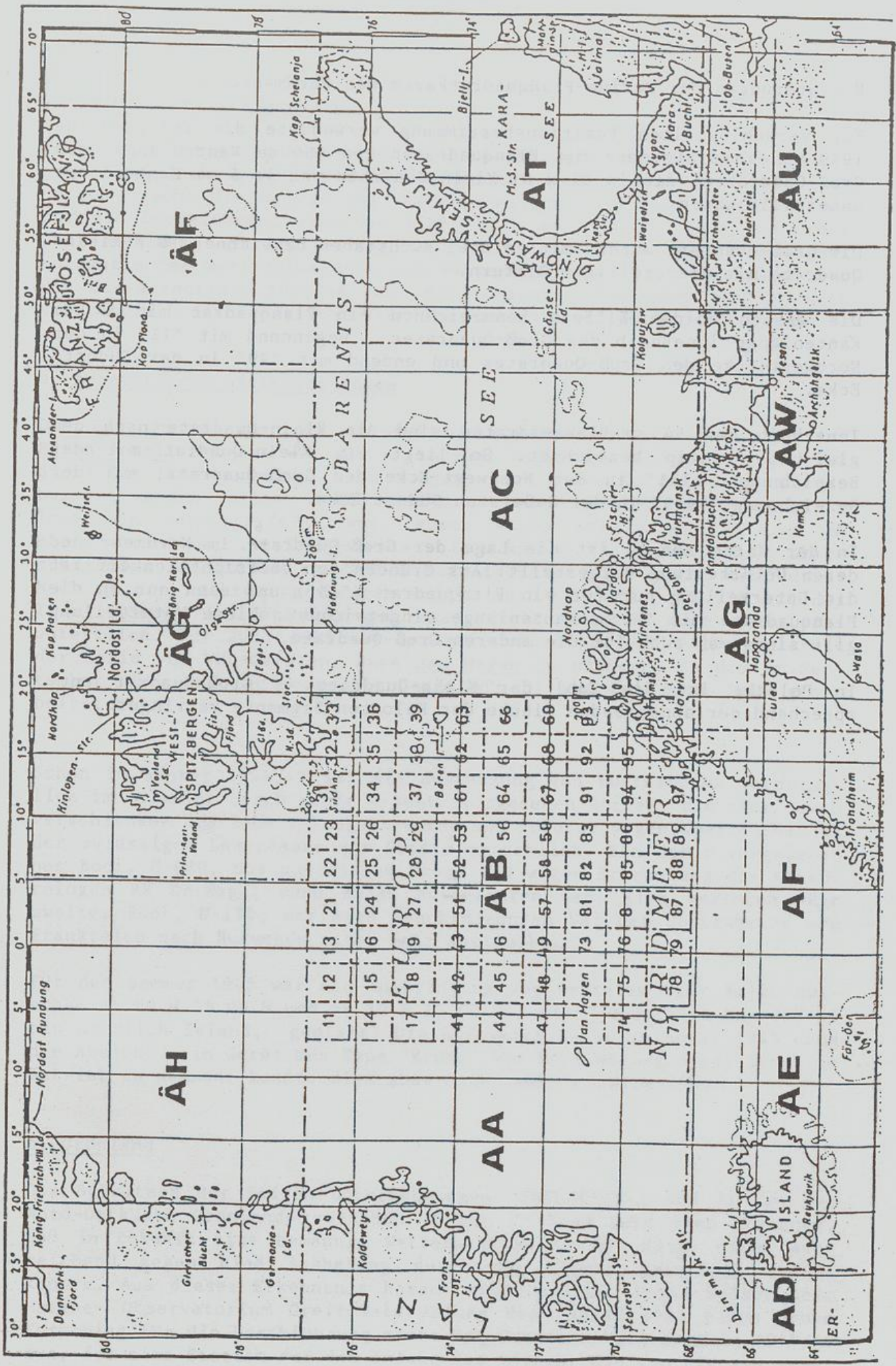


Abb.46 : Marine-Planquadrat-Karte des Nordmeeres

Erläuterungen zur Marine-Planquadratkarte des Nordmeeres :

Zur verschlüsselten Positionsbestimmung verwendete die Kriegsmarine 1939-45 ein Gitternetz mit Planquadraten von 486 sm Kantenlänge, den Groß-Quadraten, die in 81 x 81 Klein-Quadrate von je 6 sm Kantenlänge unterteilt waren.

Die Groß-Quadrate wurden mit je zwei Buchstaben bezeichnet, die Klein-Quadrate mit vierstelligen Ziffern.

Die ersten beiden Ziffern kennzeichnen ein Planquadrat mit 54 sm Kantenlänge innerhalb des Groß-Quadrates, beginnend mit "11" in der Nordwest-Ecke des Groß-Quadrates und endend mit "99" in der Südost-Ecke.

Innerhalb des 54 sm-Planquadrates sind die Klein-Quadrate nach dem gleichen Prinzip bezeichnet. So liegt ein Klein-Quadrat mit der Bezeichnung "1111" in der Nordwest-Ecke des Groß-Quadrates, mit der Bezeichnung "9999" in der äußersten Südost-Ecke.

In der Karte Abb.46 ist die Lage der Groß-Quadrate im Nordmeer und deren Unterteilung dargestellt. Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist die Unterteilung nur für ein Planquadrat ("AB") und dann nur in die Planquadrate mit 54 sm Kantenlänge eingezeichnet. Diese Unterteilung gilt sinngemäß auch für die anderen Groß-Quadrate.

In Polnähe ist die Zahl der Klein-Quadrate je Groß-Quadrat entsprechend der abnehmenden Fläche der Kalotten-Segmente verringert.

7. 1945 - Letzte Planungen

Für die Einsatzperiode 1945/46 wurde die Planung weiterer Unternehmungen in der Arktis noch bis in die letzten Wochen des Krieges fortgesetzt, obwohl die Kriegs- und Versorgungslage kaum noch Möglichkeiten für die Durchführung erwarten ließ. Noch am 23. April 1945 legte der Chef MWD der Seekriegsleitung einen Einsatzplan für die Ausbringung automatischer Wetterstationen und Wetterbojen für den Sommer 1945 und die Einsatzperiode 1945/46 vor. Mit bemannten Stationen sollten noch vordringlich die Positionen Grönland und Spitzbergen besetzt werden.

a. Automatische Wetterstationen

Die Erfahrungen mit der Aufstellung von Wetterfunkgeräten auf der Bären-Insel, zuletzt mit WFL 34 im Juni/Juli 1944 hatten gezeigt, daß diese Position unbedingt nach Aufgehen des Eises um die Insel wieder besetzt werden sollte. U-994 sollte das Gerät WFL 37, das bereits in Trondheim bereitgestellt war, gemäß einem Befehl vom 23.4.45 am 8.5.1945 auf der Insel aufstellen, doch kam es infolge der sich überstürzenden Ereignisse in den darauffolgenden Tagen nicht mehr dazu. Noch in den letzten Apriltagen sollte auch das Gerät WFL 38 auf der Insel Söröya in Nord-Norwegen ausgebracht werden, doch auch dies unterblieb. Für Juli 1945 war geplant, das Gerät WFL 39, das letzte der Serie von WFL-Geräten, nach Jan Mayen zu bringen, da das im September 1944 dort aufgestellte Gerät WFL 31 nur bis März 1945 gearbeitet hatte.

Schon im Winter 1944/45 war die Aussetzung von Wetterbojen vordringlich im Atlantik durch große U-Boote vorgesehen worden, die aber durch verschiedene Umstände verzögert wurde und zuletzt wegen Überschreitung der zulässigen Lagerdauer der Geräte unterblieb. Ein dafür vorgesehenes Boot, U-880, das aus diesem Grund und wegen Erkrankung des Meteorologen RR Dr. Nagel ohne Bojen ausgelaufen war, ging verloren. Ein zweites Boot, U-170, war nach Beschädigungen bei der Überführung von Frankreich nach Norwegen nicht mehr auslaufklar.

Für den Sommer 1945 war die Ausbringung von weiteren vier Bojen zwischen 56 00 N 35 00 W und 69 30 N 15 00 W, also südöstlich Kap Farvel bis nördlich Island, geplant. Die Luftwaffe hatte im April 1945 noch die Absicht, ein Gerät des Typs "Kröte" vor Nord-Norwegen auf Senja in Betrieb zu nehmen, konnte dies aber nicht mehr verwirklichen.

b. Grönland

Das Scheitern der beiden Unternehmungen "EDELWEISS I und II" an der Nord-Ostküste Grönlands zwischen 76 und 77 Grad Nord ließ erkennen, daß in Zukunft eine bemannte Wetterstation an der Küste nicht ausreichend gegen eine Aushebung durch den Gegner gesichert werden konnte. Aus dieser Erkenntnis heraus arbeitete Dr. Franz Nusser beim Marine-Observatorium Greifswald Anfang des Jahres 1945 einen neuen Vorschlag für die Durchführung einer Ost-Grönland-Unternehmung 1945/46 aus, der eine Station auf dem Inland-Eis vorsah, die von See aus praktisch unangreifbar und durch eine Unterbringung in Eis- oder Firnkavernen auch aus der Luft kaum auffindbar sein sollte.

Als Standort war zuerst der Rand des Inlandeises zwischen 72 und 76 Grad Nord ausersehen, doch ließen weitere Überlegungen von Dr. Johannes Georgi, dem Teilnehmer der Alfred-Wegener-Expedition 1929-31, eine Position auf etwa 63 30 N zweckmässiger erscheinen. Sie wäre meteorologisch wesentlich repräsentativer und auch die Gefahr des Entdecktwerdens in diesem absolut menschenleeren Gebiet geringer als näher an der Küste weiter nördlich. Die meteorologischen Werte auf Seehöhe sollten von einem, an der Küste aufgestellten, damals so genannten "Stummen Beobachter", einer automatischen Wetterstation, über Funk an die Station auf dem Inlandeis übermittelt, dort ausgewertet und dann in die Heimat gesendet werden.

J. Georgi hatte diesen Vorschlag einer Station auf Südost-Grönland schon 1941 der Luftwaffe gemacht, der aber damals wegen des zu hohen Risikos der Transportflüge an Island vorbei nicht weiter verfolgt wurde. Das Unternehmen "SCHWAGER" 1944 der Luftwaffe dürfte sich in der Planung auf diese Arbeit von J. Georgi gestützt haben, da es dieser in wesentlichen Punkten folgte.

Für 1945/46 wurde nach diesen Gesichtspunkten eine Expedition vorbereitet, als deren Leiter der Wetterdienst-Referendar und Lt.d.R. Heinz Herder bestimmt wurde, der bereits im Juli 1944 zur MWD-Ausbildungsstelle Gotenhafen und von dort zum Marine-Observatorium Greifswald und auf die Goldhöhe gekommen war. Aus den, bis zur Auflösung des Standortes "GOLDHÖHE" dort ausgebildeten künftigen Arktisexpeditionsteilnehmern wurde ein Wettertrupp von 14 Mann aufgestellt, der im Frühjahr 1945 zur Hochgebirgsausbildung mit Eiskavernen-Bau in die Tiroler Alpen entsandt wurde. Stellvertretender Leiter war der Wetterdienst-Inspektor Fritz Zölllich.

Dipl. Met. H. Herder berichtete dazu dem Verfasser 1985 noch, daß vorgesehen war, die Hälfte des Trupps mit dem Flugzeug zum Einsatzort zu bringen, während die andere Hälfte von einem U-Boot an der Küste gelandet werden und von dort im Landmarsch die Station erreichen sollte. Die Unternehmung erhielt die Bezeichnung "EISMITTE" im Hinblick auf die Initiative Dr. Georgi's und die Parallelen im Stationsbau zu der legendären Station "Eismitte" von Dr. A. Wegener und Dr. Georgi 1930-31.

Der Wettertrupp wurde in seinem Trainingslager in den Tiroler Alpen von der Kapitulation überrascht, hielt sich aber bis 3. Juli 1945 dort und kapitulierte erst mit diesem Tage vor den amerikanischen Truppen in Volders am Inn, die dem Trupp freie Rückkehr in die Heimat gewährte.

c. Spitzbergen

Die Planung für 1945/46 sah vor, den Wettertrupp "HAUDEGEN" von Nord-Ost-Land im Spätsommer 1945 abzuholen und dann im Herbst einen neuen Wettertrupp unter RR Dr. Herbert Rieche, der schon Dr. Dege bei der Einrichtung der Station 1944 zur Seite gestanden hatte, dort abzusetzen.

Als sich die Kriegslage dann Anfang 1945 weiter verschlechterte, wurde im März 1945 bei "HAUDEGEN" angefragt, ob eine zweite Überwinterung möglich wäre, was bei angemessenem Nachschub von Dr. Dege bejaht wurde. Das Kriegsende erübrigte dann alle weiteren Überlegungen.

d. Franz-Josephs-Land

Nach der Umleitung der 1944/45 für Franz-Josephs-Land bestimmten Unternehmung "GOLDSCHMIED" unter Reg.Rat Dr.Schmid nach Grönland (dann in "EDELWEISS II" umbenannt), dem Scheitern der Räumung der Station "SCHATZGRÄBER" auf Alexandra-Land und der geplanten Aufstellung eines WFL-Gerätes dort, wurde für 1945/46 die erneute Besetzung auch dieser Position erwogen. Dieses Vorhaben ist jedoch über das Planungsstadium nicht hinausgekommen, auch der entsprechende Wettertrupp war bei Kriegsende noch nicht aufgestellt.

8. Schlußwort

Die Arktis-Unternehmungen des Marinewetterdienstes, und auch des Wetterdienstes der Luftwaffe, in den Jahren 1940-45 lassen sich kaum treffender bewerten, als es der britische Autor David Syrett am Schluß seiner Darstellung "GERMAN METEOROLOGICAL INTELLIGENCE FROM THE ARCTIC AND THE NORTH ATLANTIC" in der Zeitschrift MARINER'S MIRROR 71 (1985) getan hat :

"One of the amazing things about the German effort to gain meteorological intelligence, in the face of Allied naval superiority and very good communications intelligence, was the small relative cost of the operation in ships and men. With the loss of several small ships, a handful of men, and five U-boats the Germans were able to obtain masses of what often proved to be essential meteorological intelligence from the Arctic and the North Atlantic."

In den Jahren 1981 bis 1986 hat der Verfasser mit Unterstützung der kanadischen und norwegischen Regierung eine Reihe von Expeditionen zu den Standorten deutscher Wetterstationen aus den Jahren 1941 bis 1945 auf Labrador und auf Svalbard (Spitzbergen und Bären-Insel) durchgeführt, bisher nicht wieder bekanntgewordene Stationen entdeckt und die zuständigen Regierungsstellen dieser Länder bei der Bergung und Restaurierung der noch vorgefundenen Stationsreste beraten.

Eine, auf Labrador 1981 aufgefundene automatische Wetterstation befindet sich im War Museum in Ottawa. Von Spitzbergen geborgene automatische Wetterstationen der Kriegsmarine und der Luftwaffe, Ausrüstungsteile und Dokumente bemannter Wetterstationen, sowie umfangreiches, vom Verfasser zur Verfügung gestelltes Bildmaterial bildeten den Mittelpunkt einer, vom norwegischen Verteidigungsmuseum und dem Tromsø Museum durchgeführten Ausstellung "BRENNPUNKT NORD -DER KRIEG DER WETTERDIENSTE 1940-1945", die in den Jahren 1986 bis 1989 in den größeren Städten Norwegens gezeigt wurde und nun ihren endgültigen Platz in den Museen von Longyearbyen auf Spitzbergen und in Oslo erhalten hat.

Abb. 1	Übersichtskarte des arktischen Raumes mit den Standorten der Wetterbeobachtungsstationen 1940-1945	7
2	Hochseefischereifahrzeug "SACHSEN", das erste Wetterbeobachtungsschiff WBS 1 1940	9
3	Wetterbeobachtungsschiff WBS 3 "FRITZ HOMANN" in Signehamna/Lilliehöökfjord Spitzbergen bei der Ausbringung des Wettertrupps "KNOSPE" Oktober 1941	9
4	Entladen der Ausrüstung des Wettertrupps "KNOSPE" im eisbedeckten Fjord	12
5	Die eingeschneite Winterstation "KNOSPE" im Frühjahr 1942	13
6	Das Sommerlager der Station "KNOSPE" 1942	13
7	Die Winterstation "NUSSBAUM" 1942/43 (vorher "KNOSPE" 1941/42)	14
8	Wetterboje bei der Erprobung in der Ostsee	16
9	Das erste Wetterfunkgerät (Land) WFL 21 bei der Abnahme in Stettin Juni 1942	16
10	Das Wetterschiff WBS 1 "SACHSEN", nun Küstenwachtschiff "HERMANN", in der Hansa-Bucht der Sabine Insel vor Ost-Grönland mit dem Wettertrupp "HOLZAUGE" Anfang September 1942	18
11	Vorbereitung eines Radiosonden-Aufstiegs vom verschneiten Schiff aus (Unternehmen "HOLZAUGE" Sabine-Insel. Frühjahr 1943)	18
12	Wettertrupp "HOLZAUGE" im Notlager nach der Bombardierung der Station durch Flugzeuge der USAAF unter Oberst Balchen, Ende Mai 1943	18
13	Der Arbeitsplatz des Meteorologen in der Winterstation "NUSSBAUM" 1942/43	20
14	Radiosondenaufstieg bei der Station "NUSSBAUM" im Frühjahr 1943 (Füllung aus dem Wasserstoff-Erzeuger nach Dr.Georgi)	20
15	Der Wettertrupp "NUSSBAUM" mit Dr.Nusser nach der Abholung an Bord U-625 Juni 1943	21
16	Das Ausbildungslager für Arktis-Wettertrupps des Marine-Observatoriums Greifswald auf der Goldhöhe im Riesengebirge	23
17	Das Ausbildungslager "GOLDHÖHE" im Winter 1943	23
18	Vorbereitungen zur Landung des Wetterfunkgerätes WFL 24 auf der Bären-Insel Juli 1943	25
19	Wetterfunkgerät WFL 24 auf der Bären-Insel Juli 1943	25
20	Aufstellung des Wetterfunkgerätes WFL 26 auf der Hutton-Halbinsel südlich Cape Chidley auf Nord-Labrador durch U-537 im Oktober 1943	26
21	Zur Tarnung des Gerätes am Batteriebehälter angebrachte Aufschrift "Canadian Meteor.Service" WFL 26, Labrador Oktober 1943	26
22	WFL 26 nach der Auffindung durch den Verfasser im Juli 1981	27
23	Das Wetterbeobachtungsschiff "COBURG" WBS 2 im Eis vor der Bären-Insel März 1943 bei der Ausbringung des Wetterfunkgerätes WFL 23	29
24	Eissprengung vor WBS 2 "COBURG" mit dem Wettertrupp "BASSGEIGER" beim Anmarsch nach Grönland im Oktober 1943	29
25	Das Eislager des Wettertrupps "BASSGEIGER" vor der Shannon-Insel/Ost-Grönland im Winter 1943/44	30

26	WBS 2 "COBURG" im Eis vor der Shannon-Insel März 1944	30
27	Die Funkhütte der Station "BASSGEIGER" auf der Shannon-Insel Frühjahr 1944	31
28	Die Wetterstation "KREUZRITTER" im Liefde-Fjord auf Nordwest-Spitzbergen im Frühjahr 1944	32
29	Die Stationshütte des Wettertrupps "KREUZRITTER" nach der Schneeschmelze Ende Juni 1944	34
30	Das Grab von H.R.Knoespel bei der Station "KREUZRITTER" am 1.Juli 1944	34
31	Ausbooten des Wetterfunkgerätes WFL 33 von U-737 bei der Abholung des Wettertrupps "KREUZRITTER" 1.Juli 1944	35
32	Das Wetterfunkgerät WFL 33 nach der Aufstellung am 1.7.1944	35
33	Die Wetterstation "SCHATZGRÄBER" auf Alexandra- Land/Franz-Josephs-Land im Spätsommer 1944	37
34	Der Wettertrupp "SCHATZGRÄBER" winkt dem Versorgungsflugzeug zu , 17.5.1944	38
35	Die Wetterstation "SVARTISEN" der Luftwaffe auf der Hopen-Insel im Frühjahr 1944	40
36	Anbordnahme einer Wetterboje durch U-703 in Narvik August 1944	42
37	Der Wettertrupp "EDELWEISS II" gerät auf der Koldewey-Insel vor Grönland am 4.10.1944 in amerikanische Gefangenschaft	44
38	Das Wetterschiff WBS 3 "CARL J.BUSCH" und U-307 in der Wordie-Bucht/Rijp-Fjord auf Nordost-Land bei der Einrichtung der Wetterstation "HAUDEGEN" September 1944	46
39	Die Station "HAUDEGEN" im Frühjahr 1945	46
40	Die Wetterhütte der Station "HAUDEGEN" mit Windmeßmast	48
41	Radiosonden-Aufstieg bei der Station "HAUDEGEN" im Frühjahr 1945	48
42	Das Zelt für erdmagnetische Messungen bei der Station "HAUDEGEN"	49
43	Das Ausweichlager der Station "HAUDEGEN"	49
44	Die Station "HAUDEGEN" im Sommer 1945	50
45	Die Wetterstation der Luftwaffe "LANDVIK" 1944/45 in der Sturmbucht auf Südkap-Land/ Spitzbergen im Frühjahr 1945	50
46	Marine-Planquadrat-Karte des Nordmeeres	53

Quellen-Hinweise

Von den zahlreichen, für die vorliegende Arbeit benutzten Quellen, kann aus Platzgründen in Folgendem nur eine Auswahl der wichtigsten aufgeführt werden :

- 1 Prof.Dr.Franz Nusser : Die Arktisunternehmungen des Marine-
wetterdienstes in den Jahren 1940-45 , Einzelveröffentlichung
Nr.96 des Deutschen Wetterdienstes, Seewetteramt Hamburg 1979
- 2 Akten des Bundesarchivs -Militärarchiv Freiburg i.Br. :
RM 7/... Kriegstagebuch und Dokumente der Seekriegsleitung
1940-1945
RM 87/... Kriegstagebuch des Befehlshabers der U-Boote (BdU)
RM 89/... Kriegstagebuch Führer der U-Boote Norwegen
PG 35185 ff Kriegstagebuch Admiral Nordmeer
PG 35774 Akte Unternehmen "HOLZAUGE" Grönland 1942/43
PG 36797 b Akte Unternehmen "NUSSBAUM" Spitzbergen 1942/43
RL 2 II/.. Kriegstagebuch des Chefs des Wetterdienstes der
Luftwaffe
- 3 Stationstagebuch Unternehmen "KNOSPE" Spitzbergen 1941/42
- 4 Stationstagebuch Unternehmen "NUSSBAUM" Spitzbergen 1942/43
- 5 Stationstagebuch Unternehmen "KREUZRITTER" Spitzbergen 1943/44
- 6 Dr.Gottfried Weiss ; Das arktische Jahr (Unternehmen "HOLZAUGE"
Grönland 1942/43), Braunschweig 1949
- 7 Prof.Dr.Heinrich Schatz : Tagebuch "BASSGEIGER" Grönland 1943/44
(unveröffentlichtes Manuskript)
- 8 Stationstagebuch Unternehmen "SCHATZGRÄBER" Franz-Josephs-Land
1843/44
- 9 Dr.Wilhelm Dege : Wettertrupp HAUDEGEN (Nordost-Land 1944/45),
Wiesbaden 1954
- 10 Edwin Stoebe : Berichte über die Aufstellung von Wetterfunk-
geräten (unveröffentlichtes Manuskript)
- 11 Erwin Weidemann : Konstruktion von Wetterfunkgeräten
(unveröffentlichter Bericht)
- 12 Prof.Dr.Ernst Ploetze/Prof.Dr.Karl Rawer/Erwin Stoebe :
Langfristige automatische Wetterfunkgeräte für große
Übertragungsentfernungen, Zeitschr.f.angewandte Physik
V.Bd.9/1953

Erläuterungen zu Abkürzungen

MASt	Marine-Ausrüstungsstelle Warin/Mecklenburg, u.a. für die Ausrüstung der Arktis-Unternehmungen zuständig
MNO	Marine-Nachrichten-Offizier , Bezeichnung der für den Nachrichtenverkehr eines höheren Kommandos zuständigen Dienststelle
MWD	Marinewetterdienst, die Abteilung III der Amtsgruppe Nautik 6/Skl der Seekriegsleitung (Skl)
OKW	Oberkommando der Wehrmacht
OKM	Oberkommando der Kriegsmarine
RfW	Reichsamt für Wetterdienst, dem Reichsluftfahrtministerium zugeordnete Zentralbehörde für den Wetterdienst
RSHA	Reichs-Sicherheits-Hauptamt
SSW	Siemens-Schuckert-Werke AG Berlin
WBS	Wetterbeobachtungsschiff
Wd (Lw)	Wetterdienst der Luftwaffe
WFL	Wetterfunkgerät (Land)
WFS	Wetterfunkgerät (See) "Wetterboje"

