

DEUTSCHER WETTERDIENST

Seewetteramt

ISSN 0072-1603

Einzelveröffentlichungen

Nr. 96

Die Arktisunternehmen
des deutschen Marinewetterdienstes
in den Jahren 1940-45

von

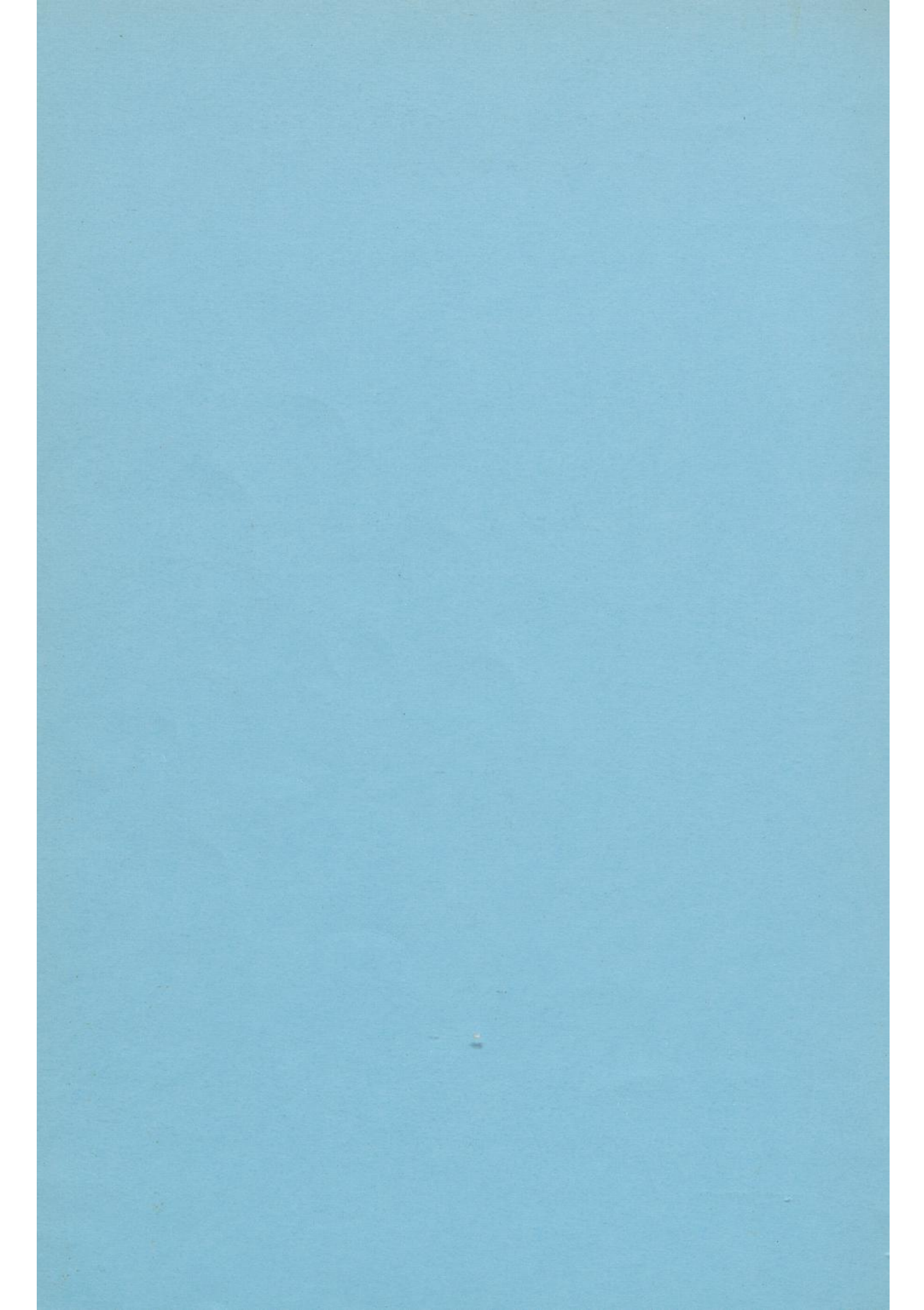
Franz Nusser



Hamburg

1979

DK 551.501.9(268.4)



DEUTSCHER WETTERDIENST
Seewetteramt

ISSN 0072-1603

Einzelveröffentlichungen
Nr. 96

557.5 : 06.05 : 355 (211)(268)

79/4429

Die Arktisunternehmen
des deutschen Marinewetterdienstes
in den Jahren 1940-45

von

Franz Nusser



Hamburg
1979

DK 551.501.9(268.4)

LS



79.2149

V O R W O R T

Bei der vorliegenden Arbeit handelt es sich um die vom Seewetteramt gekürzte und vom Verfasser noch einmal durchgesehene Form eines Manuskriptes, das Prof. Dr. Nusser bald nach Beendigung des 2. Weltkrieges anhand eigener Aufzeichnungen und aufgrund von mündlichen und schriftlichen Berichten der Leiter der übrigen Unternehmen niederschrieb. Unseres Wissens ist sie die einzige authentische Gesamtdarstellung der arktischen Unternehmen des deutschen Marine- wetterdienstes im 2. Weltkrieg.

Professor Nusser leitete das Unternehmen "Nussbaum", Spitzbergen 1942/43. Er hatte an der Universität Wien Geographie und Biologie studiert und war einer der Mitbegründer des österreichischen Archivs für Polarforschung am Naturhistorischen Museum in Wien. Aufgrund seiner vielen Berg- und Skifahrten in den Alpen, seiner Forschungsreisen nach Island in den Jahren 1934, 1935 und 1939 und nach Spitzbergen in den Jahren 1936 und 1939 verfügte er über die notwendige expeditionstechnische Erfahrung für den arktischen Einsatz. Er wurde daher zum Marinewetterdienst einberufen, dort als Hilfsmeteorologe ausgebildet und hatte gerade die Ausbildung beendet, als ihm die Leitung des Spitzbergenunternehmens 1942/43 übertragen wurde, dessen Deckname einen Teil seines eigenen Namens trug.

Nach dem Kriege trat Professor Nusser in den Dienst des Deutschen Hydrographischen Instituts, wo er den Eismeldendienst aufbaute und später bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand 1967 die Abteilung Meereskunde leitete. 1962 wurde er zum Honorarprofessor an der Universität Hamburg ernannt und hielt dort viele Jahre lang Vorlesungen. In Würdigung seiner hervorragenden Leistungen als langjähriger Mitarbeiter des Deutschen Hydrographischen Instituts wurde ihm 1973 das Bundesverdienstkreuz Erster Klasse verliehen.

Nachdem der zeitliche Abstand gross genug geworden ist, um die Geschehnisse des 2. Weltkrieges nüchtern und kritisch zu betrachten, hält das Seewetteramt des Deutschen Wetterdienstes es aus wissenschaftlichen-historischen, aber auch aus Traditionsgründen für seine Pflicht, einer sachlichen und wahrheitsgetreuen Darstellung der selbst bis auf den heutigen Tag immer noch geheimnisumwitterten Arktisunternehmen des deutschen Marinewetterdienstes Gehör zu verschaffen. Hinzu kommt, dass das Informationsbedürfnis nach den wirklichen Tatsachen über diese arktischen Wetterdiensteseinsätze in

interessierten Kreisen des In- und Auslandes eher zu- als abgenommen hat, nachdem die bisherigen Veröffentlichungen darüber sich als zu bruchstückhaft oder als reine Sensationsmache erwiesen haben.

Wie viele der Kollegen aus den übrigen kriegsführenden Staaten des 2. Weltkrieges erfüllten auch die deutschen Wetterdienstler oft eine doppelte Funktion: sie waren Soldaten und Wissenschaftler zugleich. Über den militärisch-strategischen Wert ihrer Arbeit braucht kein Wort verloren zu werden, denn ohne diese wäre eine moderne Luft- und teils sogar Seekriegsführung überhaupt nicht möglich gewesen. Aber auch in wissenschaftlicher Hinsicht ist während des Krieges in der Meteorologie eine Phase bahnbrechender neuer Erkenntnisse auf den Gebieten der Aerologie, Tropenmeteorologie und Thermodynamik eingeleitet worden, wie es die Flut diesbezüglicher Veröffentlichungen bald nach Kriegsende beweist. Zum Teil basierten diese Veröffentlichungen auf einem Datenmaterial, das in normalen Zeiten nicht in solcher Dichte und Geschlossenheit aus entlegenen Gebieten zustande gekommen wäre. Die deutschen Arktisstationen hätten daher gewiss auch einen wertvollen Beitrag leisten können. Man denke nur an die zahlreichen Radiosondenaufstiege während der Polarnacht in Breiten, in denen selbst sommerliche Aufstiege zu den Seltenheiten gehörten. Leider ging in der Zeit während und nach der deutschen Kapitulation das meiste Beobachtungsmaterial verloren, das auf diesen Arktisstationen gewonnen worden war. Es bleibt daher nur die etwas schmerzliche Feststellung, dass es nicht mehr möglich war und ist, die damaligen Beobachtungen für eine einheitliche Bearbeitung zu verwerten und zu einem wesentlichen wissenschaftlichen Beitrag zu gestalten, wie es nach den Bekundungen des Autors die Absicht aller wissenschaftlichen Teilnehmer an jenen Unternehmen von vornherein war.

Das Literaturverzeichnis wurde dem Seewetteramt von Prof. Dr. Heinrich Schatz, Innsbruck, zur Verfügung gestellt. Professor Schatz leitete das Unternehmen "Schatzgräber", Franz-Joseph-Land 1943/44. Ihm, und vor allem dem Verfasser, sei an dieser Stelle im Namen des Deutschen Wetterdienstes gedankt.

Dr. H.O. Mertins

Dr. H.O. Mertins
Leiter des Seewetteramtes

E I N L E I T U N G

Die rasche Ausdehnung des zuerst zwischen Deutschland und Polen entbrannten Krieges im Jahre 1939 über weltweite Räume führte bald zur teilweisen Stilllegung des internationalen Austausches von synoptischen Wetterbeobachtungen. Da eine moderne Seekriegsführung bei ihren Planungen und Aktionen auf die Erkenntnis der Wetterlagen in den Operationsgebieten und darüber hinaus auf die Erfassung der gesamten atmosphärischen Zirkulation nicht verzichten kann, sah sich der Wetterdienst des Oberkommandos der Kriegsmarine gezwungen, die fehlenden Wettermeldungen durch die Errichtung eigener Wetterbeobachtungsstationen in den ausgefallenen Gebieten zu erhalten. In erster Linie kamen dafür die Gebiete der näheren und weiteren Entfernung von der atmosphärischen Polarfront in Betracht, die für die Analyse des Wetterablaufes im europäischen Raum von grösster Bedeutung sind.

Um die wichtigen Wettermeldungen aus dem arktischen Raum zu bekommen, wurden zuerst Schiffe als schwimmende Wetterbeobachtungsstellen eingesetzt. Das erste dieser Wetterschiffe operierte 1940 zwischen Island und Südgrönland, später, 1941, im Gebiet um Jan Mayen. Aus Sicherheitsgründen konnten Wetterschiffe nur eine beschränkte Zeit, d.h. nur in den dunklen Wintermonaten arbeiten. Es kam deshalb bald zur Planung und Errichtung von festen Landstationen. Die erste arktische Wetterstation wurde 1941 in Westspitzbergen aufgebaut. 1942 kam zu dieser eine weitere Station an der Ostküste von Grönland. Mit der Station auf Nordostspitzbergen und der auf Franz-Joseph-Land war das meteorologische Beobachtungsnetz der Kriegsmarine in der Arktis am weitesten gespannt.

Das Arbeitsprogramm dieser arktischen Stationen unterschied sich im wesentlichen nicht von dem der allgemeinen Wetterbeobachtungsstellen. Neben den üblichen Wetterbeobachtungen zu den synoptischen Terminen, den Obsen, sollten möglichst an jedem Tag ein Radiosondenaufstieg und eine Windpeilung durchgeführt werden. Ausser diesen Hauptaufgaben konnte jedes Unternehmen weitere wissenschaftliche Forschungsarbeiten durchführen.

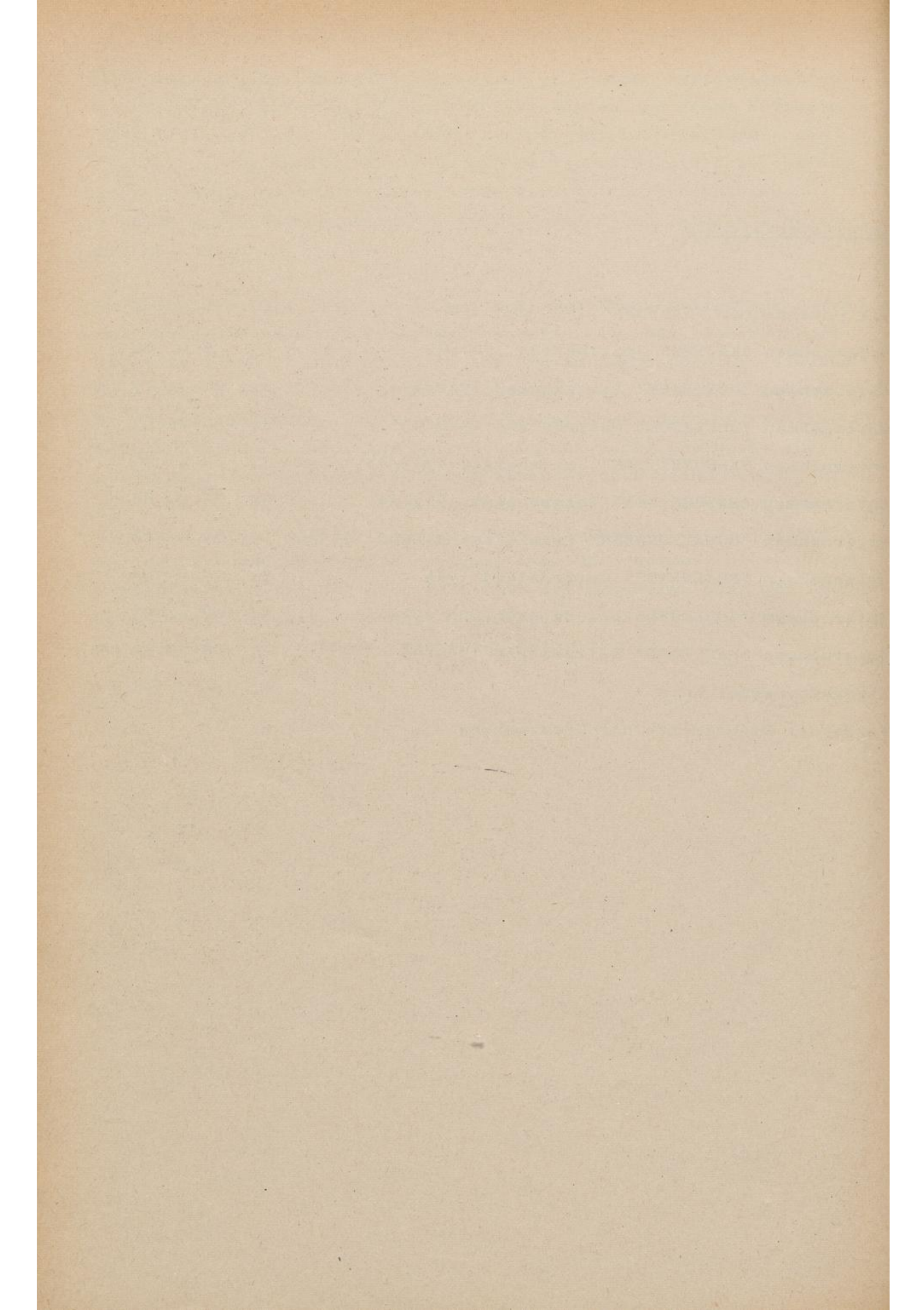
Die Arktisstationen wurden als Sonderunternehmen geführt. Jedes Unternehmen lief unter einem speziellen Kennwort. Die Besatzung bestand durchweg aus Freiwilligen. Die ersten Stationen wurden personalmässig auf das äusserste beschränkt. Sie bestanden aus einem

Meteorologen, der zugleich der Leiter war, einem Wetterdiensttechniker, einem Funker mit einem Funkassistenten und einem Matrosen als Hilfskraft. Als später immer stärker mit Feindberührung gerechnet werden musste, kam noch militärischer Schutz dazu. Leider konnte nicht jedes Unternehmen ohne Verlust von Menschenleben - teils durch Feindeinwirkung, teils durch Unglücksfälle - durchgeführt werden.

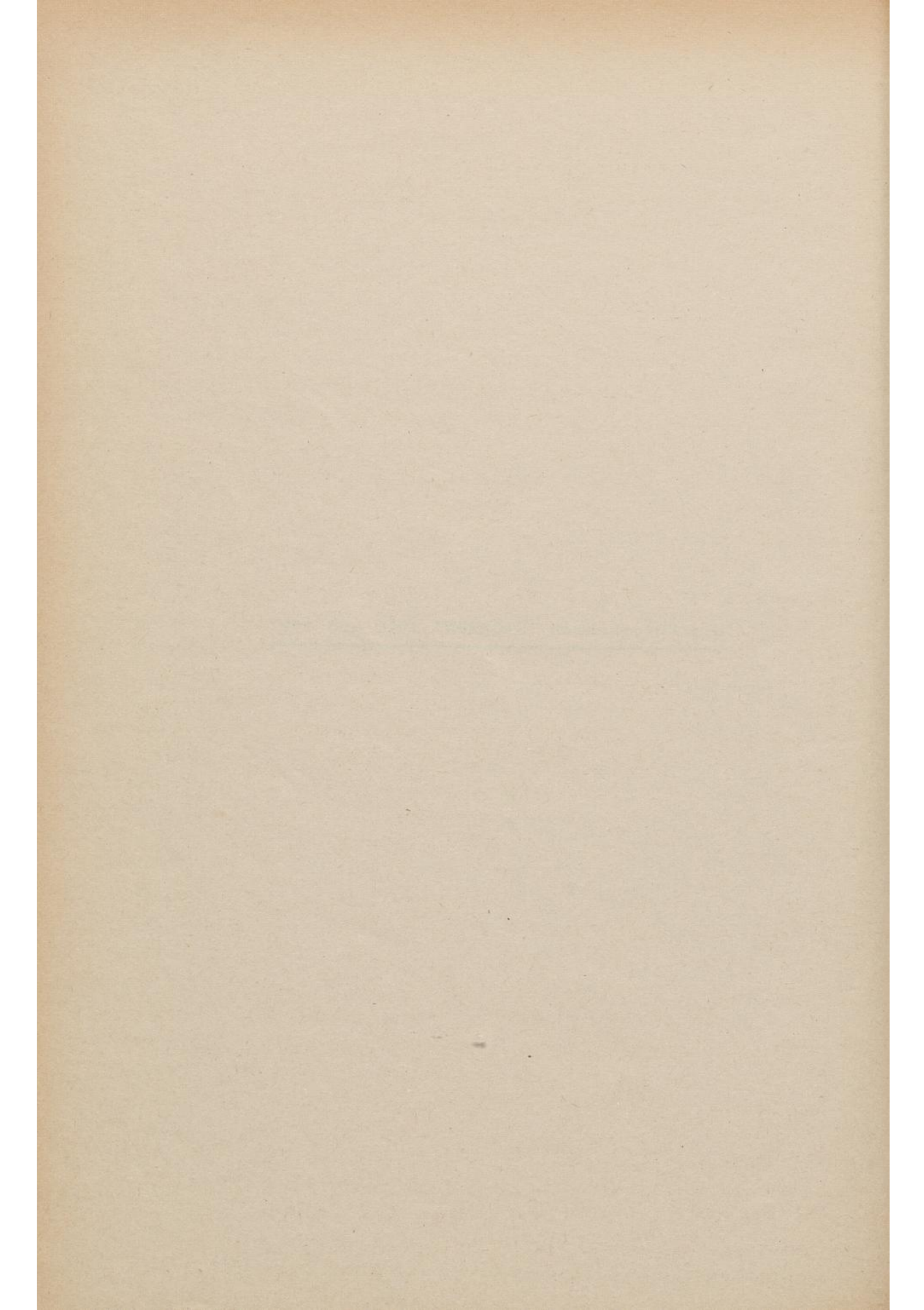
Im folgendem wird über den Ablauf der einzelnen Arktisunternehmen des Wetterdienstes der Kriegsmarine berichtet. Die Niederschrift erfolgte 1946/47 im Auftrag von in- und ausländischen offiziellen Stellen. Es wurde dabei alles ausgewertet, was zu diesem Zeitpunkt an Belegen und Akten, aber auch an Erinnerungen der wenigen Eingeweihten vorhanden war. Auf Korrektheit und sachliche Richtigkeit wurde grösster Wert gelegt. Dabei liess es sich nicht vermeiden, dass die Berichte über die einzelnen Stationen verschieden ausführlich dargestellt wurden. Das eine Unternehmen umfasst mehrere Seiten, ein anderes konnte nur kurz angeführt werden. Diese unterschiedliche Aufteilung hat nichts mit der grösseren oder geringeren Bedeutung des Unternehmens zu tun. Die Verschiedenheit erklärt sich nur aus dem zur Verfügung stehenden Material.

Inhaltsverzeichnis

Die Unternehmen "SACHSEN" 1940 und 1942	S. 1 - 4
Unternehmen "KNOSPE" Spitzbergen 1941/42	S. 5 - 19
Unternehmen "NUSSBAUM" Spitzbergen 1942/43	S. 20 - 49
Unternehmen "HOLZAUGE" Ostgrönland 1942/43	S. 50 - 63
Unternehmen "KREUZRITTER" Spitzbergen 1943/44	S. 64 - 74
Unternehmen "BASSGEIGER" Ostgrönland 1943/44	S. 75 - 88
Unternehmen "SCHATZGRÄBER" Franz-Joseph-Land 1943/44	S. 89 - 98
Unternehmen "EDELWEISS" Ostgrönland 1944	S. 99 - 101
Unternehmen "EDELWEISS II" Ostgrönland 1944	S. 102 - 107
Unternehmen "HAUDEGEN" Spitzbergen 1944/45	S. 108 - 125
Literaturverzeichnis	S. 126 - 128
Karte der Einsatzorte der Unternehmen	S. 129



Die Unternehmen "SACHSEN" 1940 und 1941



1. Fahrt:

Um den Ausfall der Wettermeldungen aus dem Westen des Atlantik wenigstens teilweise ausgleichen zu können, wurde 1940 der Plan gefasst, im Schutze der dunklen Wintermonate ein Wetterbeobachtungsschiff in den westlichen Atlantik zu legen. Als die damals günstigste Position für ein derartiges Unternehmen sowohl in strategischer als auch in meteorologischer Hinsicht galt der nördliche Ausgang der Dänemarkstrasse.

Als Wetterbeobachtungsschiff wurde die "Sachsen" erwählt, die für diesen Zweck die Kurzbezeichnung W.B.S. I (Wetterbeobachtungsschiff I) erhielt. Die "Sachsen" war ein Fischdampfer, der noch seine alte, friedensmässige Besatzung an Bord hatte.

Das wissenschaftliche Personal bestand aus dem Meteorologen der Luftwaffe Holzapfel, dem Aufnehmer der Radiosondenaufstiege, Funktechniker Scholz, und dem Auswerter der Aufstiege, Dworzak.

W.B.S. I hatte während des Unternehmens den friedensmässigen Anstrich und das unveränderte Aussehen eines Fischdampfers. Ein Umbau war lediglich im Laderaum vorgenommen worden, um drei Kammern für das wissenschaftliche Personal zu erhalten. Das Schiff hatte mit Ausnahme von einigen Jagdgewehren keine Waffen an Bord, die gesamte Besatzung war in Zivil. Uniformen trugen nur Holzapfel und Dworzak sowie ein Oberleutnant, der als militärischer Begleiter mitgegeben war.

Die erste Ausfahrt von W.B.S. I erfolgte im September 1940 aus dem Westfjord (Norwegen) mit Kurs auf die Ostküste von Grönland, das zu dieser Zeit schon unter amerikanischer Schutzherrschaft stand. Nach Erreichen der Eisgrenze ging die Fahrt hart entlang derselben, stellenweise sogar innerhalb des Eises, nach Süden. Im allgemeinen war man bestrebt, den Kurs möglichst nahe der grönländischen Küste zu nehmen und Island weitab liegen zu lassen.

Nach Erreichen des vorgeschriebenen Quadrates begann die Aufnahme der Wetterdienstarbeiten. Täglich erfolgte ein Radiosondenaufstieg, dessen Temp zusammen mit den Obsen verschlüsselt ausgestrahlt wurde. Die grösste Höhe, die bei diesen Aufstiegen erreicht wurde, lag etwas über 19.000 m.

Ausrüstungsmässig hätte dieser Dienst lange fortgesetzt werden können, denn an Bord befanden sich 200 Wasserstoffflaschen zum Füllen der Ballone und Proviant für 1 Jahr. Aber schon nach einer Woche Funkverkehr traten Funkstörungen und offensichtliche Einpeilversuche von seiten der Alliierten auf. Aus Sicherheitsgründen wurde nach Erkennen dieser Situation Funkstille gehalten.

Da die Lage des Schiffes infolge der Einpeilungen kritisch wurde, musste das ursprüngliche Quadrat verlassen und ein anderes aufgesucht werden. Dieses Quadrat lag näher an der grönländischen Küste, aber noch ausserhalb der Drei-Meilen-Zone.

Das ganze Unternehmen dauerte 76 Tage. In der ersten Hälfte dieser Zeit war das Wetter ruhig, in der zweiten Hälfte herrschten starke Winde, die sich öfters bis zum Sturm steigerten. Gegen Ende des Unternehmens trat, da kein Eis in Sicht kam, empfindlicher Wassermangel auf. Es musste zur Rationierung des Wassers auf 1 Liter pro Kopf und Tag geschritten werden.

Erst auf der Heimreise, die durch die Dänemarkstrasse erfolgte, kam W.B.S. I wieder mit dem gegen Island vordringenden Eis in Berührung. Leichtes, zum Teil aber auch starkes Treibeis verlangte grosse Aufmerksamkeit von Seiten der Schiffsführung. Trotzdem geschah es, dass W.B.S. I vom Eis eingeschlossen wurde. Eispressungen türmten das Eis bis über die Reling. Durch Eisprengungen gelang es wieder freizukommen. Nach 8 Stunden Fahrt durch starkes Treibeis wurde wieder offenes Wasser erreicht.

Die Einfahrt in die damals unter deutscher Herrschaft stehenden Gewässer erfolgte wieder durch den Westfjord. Nach Kohlenübernahme wurde die Fahrt nach Drontheim fortgesetzt. Da die Leuchtfeuer gelöscht waren, streifte das Schiff kurz vor Drontheim einen Felsen und erlitt eine so schwere Havarie, dass es, um es vor dem Sinken zu bewahren, auf Land gesetzt werden musste. Taucher stellten einen 2 m langen und 10 cm breiten Riss fest, der nur notdürftig mit Werg und Leinen gedichtet werden konnte. Unter der Begleitung von Schleppern, teils auch mit eigener Kraft, konnte die Fahrt in das Dock von Drontheim beendet werden.

2. Fahrt:

Eine nochmalige Verwendung der "Sachsen" als Wetterbeobachtungsschiff ergab sich in Zusammenhang mit einer anderen Aufgabe, die die "Sachsen" durchführen sollte. Diese ursprüngliche Aufgabe der "Sachsen" war die Erkundung der Dänemarkstrasse in Bezug auf die Eisverhältnisse, die Minenfelder und die Flieger-tätigkeit. Es sollte eine Vorbereitungsfahrt für die Durch-fahrt des Schlachtschiffes "Bismarck" durch die Dänemark-strasse sein.

Diesmal erfolgte die Ausfahrt der "Sachsen" von Drontheim. Kommandant des Schiffes war Leutnant z.S. Klaehn. Als Meteorologe befand sich H.R. Knoespel an Bord. So wie bei der ersten Fahrt war auch diesmal die Besatzung mit Ausnahme des Kommandanten und Meteorologen in Zivil. Während der ganzen Erkundungsfahrt stand die "Sachsen" dauernd in Funkverbindung mit Drontheim.

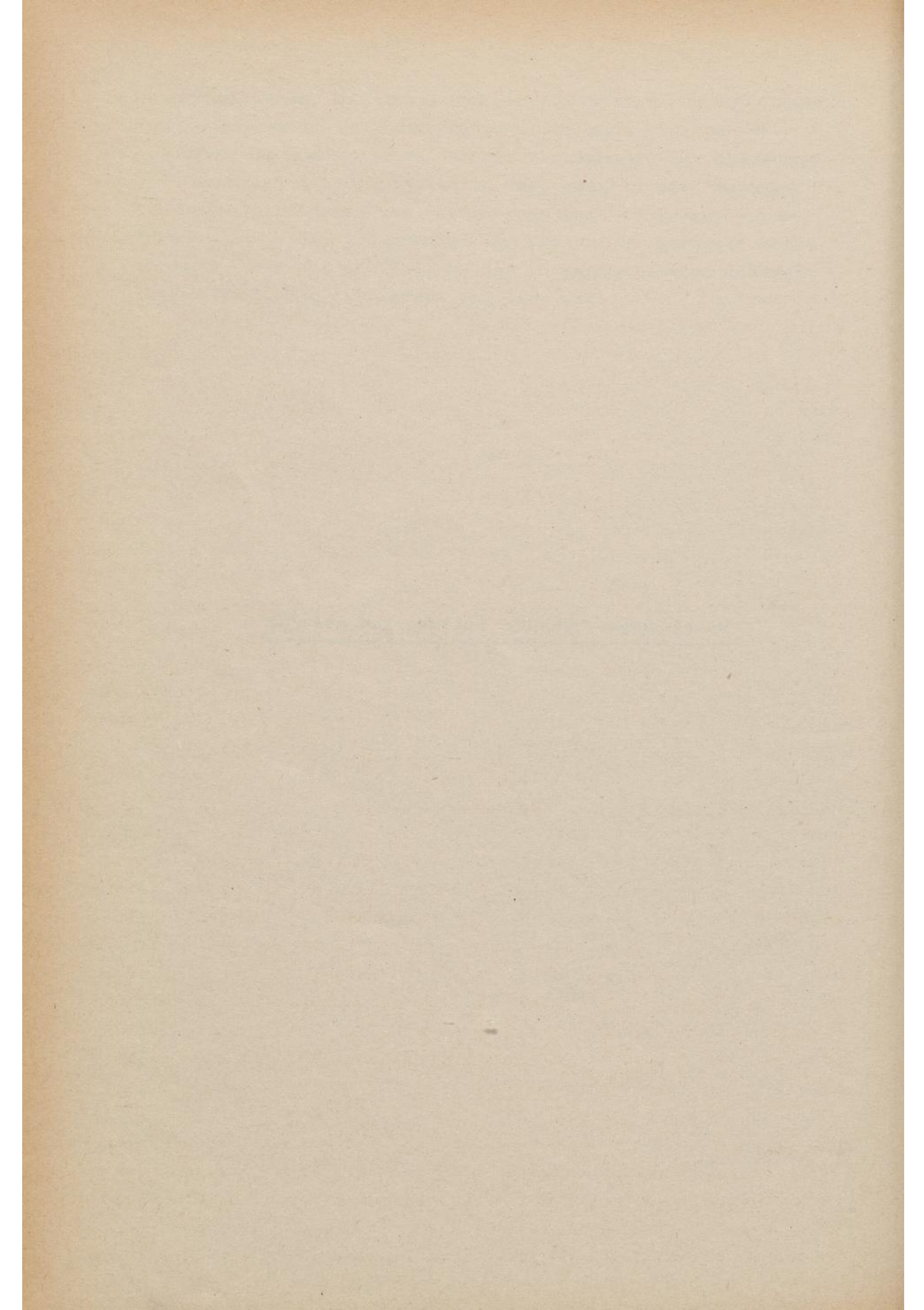
Die Eisgrenze wurde noch weit im Norden angetroffen. In der Dänemarkstrasse schwammen nur vereinzelt Eisberge.

Nach der Durchfahrt durch die Dänemarkstrasse war für die "Sachsen" die ursprüngliche Aufgabe gelöst. Diesmal ging die Rückfahrt durch die Dänemarkstrasse in Sichtweite von Island vor sich. Kurz nach Passieren von Island erhielt die "Sachsen" die Aufgabe, Kurs nach Jan Mayen zu nehmen und sich in der Nähe der Insel zur Durchführung von Wetterbeobachtungen auf Position zu legen. Diese Position hielt die "Sachsen" 86 Tage. Täglich wurden die Obse nach Tromsö auf dem Funkwege durchgegeben. Kamen Rauchfahnen in Sicht, zog sich die "Sachsen" in das Eis zurück und bewahrte Funkstille.

Um Jan Mayen lag zu dieser Zeit ein dichter Eisgürtel, der ein Herankommen an die Insel verhinderte. Während der 86 Tage hatte die "Sachsen" viele schwere Stürme über sich ergehen zu lassen und einen schweren Kampf gegen die starke Vereisung von Dock und Aufbauten zu führen.

Ursprünglich war bei Jan Mayen ein Aufenthalt von 100 Tagen vorgesehen, aber der Funkschlüssel war nach 86 Tagen abgelaufen. Da ausserdem das W.B.S. "Lauenburg" zur Ablösung der "Sachsen" schon ausgelaufen war, erhielt die "Sachsen" den Befehl, heimzukehren. Bei der Ankunft in Tromsö wurde bekannt, dass die "Lauenburg" ihr Ziel nicht erreicht hatte, sondern schon auf dem Wege zu dem vorgeschriebenen Quadrat in die Hände der Alliierten gefallen war.

Unternehmen "KNOSPE" Spitzbergen 1941/42



Nach der Rückkehr von dem schwimmenden Unternehmen "Sachsen" machte H.R. Knoespel dem Chef des Marinewetterdienstes den Vorschlag, von der weiteren Entsendung schwimmender Wetterstationen wegen ihrer zu grossen Gefährdung während der hellen Zeit abzusehen und an ihrer Stelle feste Stationen in der Arktis zu errichten. Spitzbergen, das zu dieser Zeit noch nicht von alliierten Streitkräften besetzt war, erschien als das geeignete Objekt.

H.R. Knoespel, Student der Biologie an der Universität Breslau, hatte auf der deutschen Herdemerten - Grönlandexpedition 1938 einige arktische Erfahrungen sammeln können. Sein grosses organisatorisches Talent ermöglichte es ihm, seinen Vorschlag trotz der Erschwernisse durch den Krieg in kurzer Zeit in die Wirklichkeit umzusetzen und bahnbrechend für alle späteren Arktisunternehmen des Marinewetterdienstes zu wirken.

Die expeditionstechnische Ausrüstung des Unternehmens besorgte das Kriegsmarinearsenal Kiel, die wissenschaftliche Ausrüstung das Marineobservatorium. Die taktische Leitung des Unternehmens wurde der Gruppe Nord der Kriegsmarine übertragen.

In Besprechungen wurde als geeigneter Einsatzort der Lilliehöök-fjord in Nordwestspitzbergen bestimmt. Die genaue Lage der Station sollte erst der Augenschein an Ort und Stelle ergeben.

Die Teilnehmer: Hans Robert Knoespel, geb. am 7. August 1915 in Barmen, übernahm die gesamte Leitung und Verantwortung. Als Meteorologen nahm er Walter Drees, von Beruf Studienrat, während des Krieges als Meteorologe im Marinewetterdienst eingesetzt, mit. Gustav Mönninghoff, geb. 18.2.1908, aus Schwelm in Westfalen, Falkner des ehemaligen Reichsfalkenhofes, hatte alle technischen Fragen übernommen. Anton Pohoschaly, geb. 30.4.1910 in Wittkowitz/Riesengebirge, führte die Transportarbeiten durch. Den Funkdienst hatten Sima und Ackermann, geb. 23.7.1920 in Zabau, Kreis Glogau, übernommen. Alle Teilnehmer waren im Wetterbeobachtungsdienst ausgebildet.

Ausrüstung: Als erstes Unternehmen, das während des Krieges eine Überwinterung in der Arktis durchführen sollte, musste der ganze Ausrüstungsplan erst geschaffen werden. Alle späteren Unternehmen hatten es in dieser Hinsicht leichter, da sie auf die vorher erworbenen Erfahrungen aufbauen konnten. Durch die Möglichkeit, aus

dem grossen und sehr vielseitigen Lager des Marinearsenals Kiel alles herausnehmen zu können, was für das Unternehmen wertvoll erschien, war eher die Gefahr einer zu reichlichen, d.h. über die Bedürfnisse hinausgehenden Ausrüstung vorhanden, als dass wichtige Ausrüstungsteile vergessen würden. Der Verlauf des Unternehmens zeigte, dass die Ausrüstung gut gewählt war.

Der Verlauf des Unternehmens:

Die Ausfahrt: Am 24. September 1941 waren die Vorbereitungen und das Beladen der beiden Dampfer "Homan" und "Sachsen" beendet. Nach einer Abschiedsfeier lief das Unternehmen am 25. September aus Kiel aus. Die Fahrt durch das Kattegat, Skagerrak und entlang der norwegischen Küste ging ohne Störung vor sich. Am 10. Oktober wurde Tromsø erreicht.

Tromsø war die letzte Station, in der noch einmal mit den heimatischen Stellen Fühlung aufgenommen werden konnte. Ausserdem war Tromsø die Stelle, die den Funkverkehr zwischen dem Unternehmen und Berlin übermitteln sollte.

Mit dem Auslaufen der beiden Dampfer am 12. Oktober aus Tromsø war das Unternehmen auf sich selbst gestellt. Schon am nächsten Tag wurde in den Abendstunden die Bäreninsel im Westen passiert. Als am 14. Oktober nachmittags die Südspitze von Spitzbergen in Sicht kam, herrschten zeitweise Nebel und starke Schneeböen. In einer Entfernung von 19 bis 20 Kilometer ging die Fahrt entlang der Küste von Spitzbergen.

Der 15. Oktober brachte am Morgen dichten Nebel und Schnee bei Windstärke 6-7. Das Einfahren in den Krossfjord erfolgte bei völlig unsichtigem Wetter. Die einzigen Anhaltspunkte für die Navigation waren das Lot und die Dünung. Gerade im entscheidenden Augenblick riss jedoch der Nebel etwas auf, so dass das Land sichtbar wurde und die Einfahrt in den Lilliehöökfjord glatt vor sich ging.

Die Landung und Erkundung:

Um die Mittagsstunde war das Ziel der Fahrt erreicht, die beiden Dampfer ankerten im Signe-Hafen. Bevor mit den Ausladearbeiten begonnen wurde, erfolgten zwei wichtige Erkundungsgänge. Der

erste führte in das Diesettal bis zu der grossen Moräne des Krümmelberggletschers. Dieser Erkundungsgang zeigte, dass das Gelände für die Anlage einer Station günstig war. Die breite Senke des Diesettales, die leichte Erreichbarkeit der Aussenküste und die verhältnismässige Abgeschlossenheit gaben den Ausschlag für die Wahl dieses Gebietes.

Am nächsten Tag wurden die Erkundungen fortgesetzt, Knoespel und Pohoschaly folgten dem Diesettal, um vor allem die Möglichkeiten einer Flugzeuglandung in der Nähe der Station zu prüfen. Die Einflug- und Landemöglichkeiten sollten für etwaige spätere Nachschubflüge genau festgelegt werden. Die heimkehrenden Dampfer konnten das Ergebnis dieser Erkundung an das Oberkommando abgeben. Knoespel kam zu dem Ergebnis, dass dort eine Landung bei gutem Wetter kein Problem sei. Auch dieser Marsch hatte, genau so wie der am Vortage, eine vollständige Durchnässung der Fuss- und Bekleidung infolge des nassen Schnees zur Folge. Besonders in der Nähe des Dieset Sees wurden grundlose Schneemoraste und breite Rinnen mit Schmelzwasser angetroffen.

Der zweite Erkundungsgang, der von einer 12 Mann starken Gruppe durchgeführt wurde, führte am gleichen Tage nach Ebeltoft, um die dortige Hauptfanghütte zu untersuchen. Diese Hütte war anscheinend erst im August oder September verlassen worden.

Beide Erkundungsgänge hatten gezeigt, dass die nähere Umgebung der geplanten Station menschenleer war und eine Station vermutlich längere Zeit ungestört bleiben dürfte. Damit waren alle Voraussetzungen für die Errichtung der Station gegeben. Noch am selben Tage wurde als Hilfsmittel für das Löschen der Schiffe am Ufer ein Landungssteg gebaut.

Die Ausladearbeiten begannen sofort am nächsten Tag. Als erstes wurden die Bauteile für das Stationshaus an Land gebracht, um mit dem Bau des Hauses beginnen zu können. Dann musste die Decklast gelöscht werden, damit die anderen Löscharbeiten ungehindert vor sich gehen konnten. Bald türmten sich am Ufer die Wände des Hauses, die Brennstoffässer und die Wasserstoffflaschen. Als das rascheste Ausladeverfahren erwies sich der Bootsverkehr, der sich längs eines von den Dampfern zum Ufer gespannten Taues vollzog. An diesem Tau wurden mit Händekraft das Floss und die Boote hin und her bewegt.

Die Boote brachten die Lasten bis an die Eiskante des Hafens. Dort wurden sie auf Schlitten umgeladen und über das Eis zu der Einmündung des Baches gebracht. Der Bach war mit einer dicken Eisschicht bedeckt, über die die Transporte bis zum See und schliesslich bis zum Bauplatz gingen. Der kürzere Weg, direkt vom Eis zum Bauplatz über die kleine Anhöhe, konnte am Anfang nicht gemacht werden, da der Schnee noch zu weich und wässerig war.

Das Fundament für das Stationshaus wurde am 18. Oktober gelegt, nachdem zuvor noch einige Steine, die zum Ausgraben zu gross waren, gesprengt worden waren.

Der Bauplatz der Hütte lag ungefähr 500 m vom nächsten Ufer des Signe-Hafens entfernt. Wenn man vom zweiten der drei Seen in gerader Linie zum dritten ging, berührte man das Stationshaus. Vom See aus war das Haus durch die vorliegenden Hügel der Sicht entzogen.

Drei Tage nach der Fundamentlegung war die eine Hälfte des Hauses bereits fertig, die andere Hälfte der Vollendung nahe. In der fertigen Hälfte wurde ein grosser Primusbrenner aufgestellt, der dauernd brannte. Das liess zwar die Temperatur im Raume nicht besonders ansteigen, aber abgesehen davon, dass man sich jederzeit die bei den Aussenarbeiten klamm gewordenen Hände aufwärmen konnte, verbreitete der Feuerschein schon einen Schein der Gemütlichkeit. Die andere grosse Erleichterung der Arbeit war die Einrichtung einer Kochstelle in der kleinen Fanghütte am Ufer des Signe-Hafens. Von dieser Stelle wurde jederzeit warme Erbsensuppe oder Kaffee für Hungernde oder Frierende ausgegeben.

Eine starke Behinderung erlitten die Aussenarbeiten durch starkes Schneefegen, das am 22. Oktober den ganzen Tag anhielt.

Am 29. Oktober schliefen bereits die ersten Männer vom Überwinterungstrupp, Mönninghoff und Pohoschaly, im Stationshaus. Das Haus war fertig, die Funkmasten und die Wetterhütte aufgestellt, fast die gesamte Ausrüstung in der Nähe des Hauses aufgestapelt.

Die Erkundungsfahrt in die Königsbucht:

Mit dem Aufbau des Stationshauses und dem Transport der wichtigsten Ausrüstungsgegenstände vom Hafenufer zur Station war die erste wichtige Arbeit beendet. Der 1. November wurde als Datum des Beginns der verschiedenen wissenschaftlichen Arbeiten festgesetzt. Die Zeit bis zu diesem Termin diente neben der Weiterführung der Aussenarbeiten der weiteren Erkundung des Geländes. Schon zu Beginn des Unternehmens hatte Knoespel den Plan, im Sommer die Talstation zu verlassen und in den Bergen ein Zeltlager zu errichten, das vor Überraschungen sicher sein würde. In den Zwischenzeiten während der Ausladearbeiten suchte er das Gelände der Umgebung nach einem dafür geeigneten Platz ab. Am 28. Oktober hatte er das Richtige gefunden: An der Südseite des Königin-Maud-Berges fand sich eine dem Diesettal parallel ziehende Senke, mit einem kleinen See. Das Gesichtsfeld, bei der Hauptstation durch die Talwände stark eingeschränkt, war dort oben weit umfassend. Gegen Westen konnte man einen breiten Streifen des Atlantik, den Nordteil des Prinz-Karl-Vorlandes und damit die Einfahrt zu dem Krossfjord übersehen. Auf der anderen Seite war der Blick in einen grossen Ausschnitt des Lilliehöökfjordes mit dem Signe-Hafen offen.

Für die Sicherheit der Station erschien noch eine Erkundung von Ny-Ålesund und der gesamten Königsbucht wichtig. Für diese Erkundung, die nur mit einem der Dampfer möglich war, stand noch genügend Zeit zur Verfügung, denn die beiden Dampfer sollten wegen der geringeren Gefährdung erst bei Anbruch der längeren Dunkelheit wieder in die Heimat zurückkehren.

Am 4. November um 07.00 Uhr morgens begannen die ersten Versuche, die "Sachsen" aus dem inzwischen sich gebildeten Eis loszukommen. Während der 1 3/4 Stunden dauernden Versuche mussten zwei Eissprengungen vorgenommen werden. Die erste Sprengung riss wohl ein Loch in die Eisdecke, aber das Schiff sass noch fest. Erst die zweite Sprengung, etwa 6 m vom Schiff durchgeführt, brachte den Erfolg. So entstand ein grösseres Loch und einige Risse; ausserdem wurde das Schiff durch diese Sprengung derart erschüttert, dass es sich vom Eise löste und einige Meter freien Spielraum erhielt. Es bedurfte noch einiger Anstrengungen, bis das Schiff endlich freies Wasser vor sich hatte.

Die erste Station auf dieser Erkundungsfahrt wurde wieder in Ebeltoft gemacht. Diesmal stand zur Untersuchung der Hütte mehr Zeit zur Verfügung. Sie war genau so unberührt wie bei dem ersten Besuch. Nach den vorgefundenen Aufzeichnungen schien sie zuletzt von dem Fangstmann Johannsen, scheinbar aus Tromsö stammend, besucht worden zu sein.

Gegen 10.00 Uhr ging die Fahrt weiter nach Ny-Ålesund. Schon von weitem fielen eine Anzahl Lichter auf. Je näher das Schiff herankam, umso deutlicher wurde es, dass es sich um offene Feuer handeln müsse. Aber erst die Landung erbrachte darüber volle Aufklärung.

Die Landungsbrücke war bis auf einige wenige gebrochene Grundpfeiler unversehrt. Ein Förderzug stand auf dem Geleise der Landungsbrücke, die Lokomotive in gutem Zustand. Es schien, als ob man nur das verloschene Feuer unter dem Kessel wieder in Gang zu bringen brauchte, um die Rückfahrt des Zuges wieder aufnehmen zu können. Die Hauptstrasse der Siedlung machte einen seltsamen Eindruck. Alle Häuser waren vollkommen in Ordnung, aber die Strasse wie ausgestorben. Dieses Gefühl der Öde wurde noch unterstrichen durch das mitten auf der Hauptstrasse liegende Pony, das eine Einschussöffnung im Kopfe aufwies. Den seltsamsten Eindruck machte das Innere des Hotels. Der grosse Speisesaal war voll gedeckt. In den Schüsseln auf dem Tische lagen die Speisen, auf den Tellern waren Schneehühner und Entenstücke aufgelegt, die Tassen gefüllt. Aber alles kalt, seit langem schon nicht mehr berührt. Im Backrohr des Küchenherdes standen die schon nahezu fertigen Kuchen; alles deutete auf eine jäh abgebrochene Mahlzeit. Ein vorgefundenes primitives Wettertagebuch enthielt Eintragungen bis zu dem 27. August 1941.

Ein ganz anderes Bild bot die Kohlenbergwerkstätte. Alle Förderanlagen waren zerstört, gesprengt, die Kohlenhalden angezündet. Die ganze Haupthalde brannte glühend von innen heraus. Oberflächlich war die grosse Halde schon stark verascht, nur an einigen Stellen, dort wo frische Luft Zutritt hatte, schlugen Flammen heraus. Die kleineren Kohlenhalden, die etwas abseits lagen, brannten noch frisch. Anscheinend hatte der Wind den Brand erst später ausgebreitet.

Die weitere Erkundung, die sich bis zu dem Gletscher Nr. 1 und in die Möllerbucht erstreckte, brachte die Gewissheit, dass sich in dem Fjordsystem keine Beobachtungsstelle befand und sich in der ganzen Umgebung der Station kein Mensch aufhielt.

Die Zeit bis zur Abfahrt der Schiffe:

Die Zeit bis zur Abfahrt der Schiffe war restlos mit dem Transport des Materials zur Station bzw. zum See am Ende des Steilabhangs für das Zeltlager, dem weiteren Ausbau der Station und der Aufstellung der Zelte im Zeltlager ausgefüllt. Dabei machte sich die rasch herannahende Polarnacht durch die Verkürzung des Tageslichts und durch häufiges Schneewehen schon stark bemerkbar. Einige Angaben mögen die Arbeitsleistungen veranschaulichen: 22. Oktober: Der grösste Teil der Polarausrüstung wird von den Schiffen zur Station gebracht, 10 Brennstoffässer zum Wasserfall. 23. Oktober: 20 Proviantkisten zur Station, der Rest der Brennstoffässer zum Wasserfall. 24. Oktober: Der Rest des Proviantes zum Wasserfall. 25. Oktober: Sonntag. Die Öfen und Ofenrohre zur Station. 26. Oktober: 50 Sack Kohle zum Wasserfall. 28. Oktober: 60 Wasserstoffflaschen zum Wasserfall. 29. Oktober: 40 Wasserstoffflaschen zur Station. 30. Oktober: die restlichen 20 Wasserstoffflaschen zur Station. 1. November: Die Kisten mit den wissenschaftlichen Geräten kommen zur Station, 50 Sack Kohlen zur Station. Bis zu der Abfahrt der Schiffe am 15. November wurde noch geleistet: 55 Proviantkisten und 2000 l Brennstoff zur Station, 1000 l Brennstoff, 40 Proviantkisten, 1 komplette Funkeinrichtung und 2 Bund Markierungsstangen, die für das Zeltlager bestimmt waren, zum See, bereit zum Auftransport. Ausserdem wurde die Station vollständig ausgebaut, die Inneneinrichtung fertiggestellt und aussen, rings um die Station, durch mit Persenning überspannte Schrägleisten ein vollkommen gedeckter Quergang geschaffen. Im Zeltlager waren die Zelte aufgestellt und eine Funkstation betriebsklar gemacht. Erschwert wurde die Tätigkeit gegen Ende dieses Arbeitsabschnittes durch die kurz gewordenen Tage, die nur noch von 10.00 bis 14.00 Uhr Aussenarbeiten ermöglichten. Trotzdem hätte die Arbeitszeit, wäre es nötig gewesen, noch um ungefähr 18 Tage abgekürzt werden können, aber die Zeit drängte nicht, da für die Rückreise der Schiffe die hereinbrechende Dunkelheit ein grosser Vorteil war.

Nach der Abfahrt der Schiffe, die am 15. November um 03.00 Uhr morgens den Hafen verlassen hatten, wurde der Landungssteg am Ufer abgebaut und alle Spuren, die von der Landung zurückgeblieben waren, sorgfältig verwischt. Zugleich setzte der ständige Wachdienst, der auch die Nacht umfasste, ein.

Der weitere Verlauf des Unternehmens:

Als die Schiffe die Heimreise angetreten hatten, stand die Polarnacht vor der Tür. Die Tage vor dem Einbruch der Dunkelheit waren noch mit allerlei Aussenarbeiten angefüllt. Das ganze Material, das um die Station lag, wurde so gestapelt, dass es bei den zu erwartenden starken Schneeverwehungen stets griffbereit lag. So formte sich allmählich die endgültige Gestalt des Winterlagers.

Im Zeltlager, das wegen seiner günstigeren Lage die Sommerstation werden sollte, standen die Zelte und eine Funkstation bereit und konnten, falls notwendig, sofort bezogen werden. Während des Winters verursachte dieses Zeltlager allerdings viel Mühe, denn die Schneemassen drohten die Zelte einzudrücken. Diese Sorge war erst gebannt, als die Schneeablagen bereits eine solche Mächtigkeit erlangt hatten, dass sie die Zelte vollständig bedeckten, und es nur mehr notwendig war, die Höhle, in der sie standen, vor dem Zuschneien zu bewahren. Eine 3 km lange Telefonleitung stellte zwischen dem Stationshaus und dem Zeltlager die Verbindung her.

Mit dem Einbruch der Dunkelheit wurde mit dem Ausstrahlen der Obse und mit den Radiosondenaufstiegen begonnen. Die ganze Winternacht, ausgefüllt mit dem Wetterdienst und dem weiteren Ausbau der Station, verlief völlig ungestört.

Als das zunehmende Tageslicht wieder grössere Märsche über Land erlaubte, legte Knoespel einige Sicherheitsdepots an. Eines befand sich oberhalb des Zeltlagers auf einer Moräne, die westlich vom Königin-Maud-Berg herabzieht. Es enthielt Schlitten, Skier, Wäsche und Nahrungsmittel für zehn Tage. Dieses Lager sollte als Ausgangspunkt für einen eventuell notwendigen Marsch nach der Magdalenenbucht über die Firnhochfläche dienen.

Das Hauptdepot, das den Rückzug zur Aussenküste unterstützen sollte, wurde auf dem Lundbredt-Berg angelegt. In diesem Depot lagen Nahrungsmittel für einen Monat, eine Notfunkstation mit Tretaggregat, Zelte, Wäsche und Kochutensilien. Mit Hilfe dieses Lagers hätte sich das Unternehmen selbst bei Verlust der Hauptstation und des Zeltlagers über einen Monat halten können. Eine Reihe kleinerer Depots dienten nur zur eventuellen Unterstützung; so befand sich an der Nordostseite des Dieset Sees ein Schlauchboot mit Ruder, an der linken Seitenmoräne des Gletschers I, nahe der Küste, war ein Schlauchboot mit Aussenmotor und Betriebsstoff untergebracht. Dieses Boot hätte mit Hilfe des Motors selbst eine längere Fahrt längst der Aussenküste ermöglicht, während das Boot am Dieset See für schwerere Transporte über den See gedacht war. Weniger wichtig war ein Zelt, das innerhalb der Moräne des Gletschers zwischen dem Krümmelberg und dem Chunberg verborgen aufgestellt war.

Am 21. Januar kündete ein einzelner Eissturmvogel, der auf dem Wege zur Aussenküste die Station überflog, das Kommen der lichten Zeit an.

Anfang März waren die Licht- und Schneeverhältnisse so günstig geworden, dass die Aussenarbeiten gegenüber den Innenarbeiten wieder überwogen. In diese Zeit fielen die letzten Vorbereitungen für eine Übersiedlung nach dem Zeltlager, das als vollwertige Sommerstation ausgebaut wurde. Am 16. März meldete das Unternehmen dem OKM, dass es im Begriffe sei, in das Zeltlager zu ziehen, da das Winterhaus gegen Überraschungen nicht gesichert werden könne.

Mit dem Umzug in die Sommerstation begann ein ganz neuer Abschnitt im Leben des Unternehmens. Die Zelte standen sicher in ihren Schneehöhlen, der weite Ausblick über die Aussenküste und den Fjord bot Sicherheit. Für den Wetterdienst lag die neue Station günstiger als das Winterhaus, da der Blick gegen Westen frei war. Dadurch stieg der Repräsentationswert der Station. Nur die Durchführung von Radiosondenaufstiegen war vorerst nicht möglich, da der Transport der Wasserstoffflaschen in das Sommerlager grosse Schwierigkeiten bereitet hätte, auch ging das Radiosondenmaterial allmählich zur Neige.

Die Abholung des Unternehmens war zuerst für Ende Mai durch Flugzeuge geplant. Die relative Sicherheit der Sommerstation sowie die grossen Vorräte, die zur Verfügung standen und notfalls sogar bis Sommer 1943 gereicht hätten, bewogen Knoespel, eine Verlängerung des Aufenthaltes vorzuschlagen. Für die weitere Durchführung der Radiosondenaufstiege war allerdings ein Nachschub von neuem Material per Flugzeug notwendig. Die Abholung sollte ab Juli mit einem U-Boot durchgeführt werden. Der Vorschlag wurde angenommen.

Der Nachschub an Radiosondenmaterial erfolgte in der Zeit zwischen dem 16. und 20. April. Eine FW 200 warf auf den vorgeschlagenen und besonders gekennzeichneten Abwurfplatz am Nordwestende des Dieset Sees die Lastbomben ab. Mit dem neuen Material konnten die Radiosondenaufstiege wieder aufgenommen werden. Es ergab sich dabei nur die Schwierigkeit, dass die Wasserstofferzeugungsanlage nicht so funktionierte, wie es notwendig gewesen wäre. Zwar befand sich in einigen Wasserstoffflaschen bei der Winterstation noch Wasserstoff, aber der Transport der Flaschen in das Zeltlager wäre zu schwierig gewesen. Aus diesem Grunde wurden die Aufstiege wieder in der Winterstation durchgeführt. Jetzt erwies sich die Telefonleitung als sehr günstig. Es konnten nämlich in der Winterstation die Ballone gestartet, die Aufnahme des Aufstieges aber im Zeltlager durchgeführt werden.

Mit der Aufnahme der Radiosondenaufstiege wurde der Wetterdienst wieder in vollem Umfange durchgeführt. Bei gutem Wetter verliefen die ersten Sommermonate völlig ungestört. Als die Schneedecke über den Zelten durch das Schmelzwasser so durchnässt war, dass mit ihrem Einsturz gerechnet werden musste, wurden die Zelte aus ihren Höhlen herausgenommen und frei aufgestellt. Die nun Tag und Nacht scheinende Sonne gab genügend Wärme, um den Aufenthalt in den Zelten angenehm zu gestalten.

In der Heimat beschäftigte man sich einstweilen stark mit der Abholung des Unternehmens. Ein Überwasserschiff kam infolge der 24stündigen Tagdauer und der damit verbundenen Gefährdung des Schiffes nicht in Betracht. Da ausserdem die Station für eine neuerliche Besetzung im nächsten Winter vollkommen erhalten bleiben sollte, wäre der Schiffsraum auch nicht ausgelastet gewesen. Deshalb sollte die Abholung mittels Flugzeug durchgeführt werden. In Betracht kam nur ein Wasserflugzeug, da für eine grosse

Maschine im Diesettal keine Landungsmöglichkeit bestand. Als Abholplatz schlug die Luftwaffe den Ebeltoft-Hafen vor, der durch Eisberge weniger gefährdet ist als der Signe-Hafen. Dieser Vorschlag brachte dem Unternehmen viel Arbeit. Die wichtigsten Gegenstände, vor allem die Beobachtungsbücher und Radiosodenaufstiege, mussten bereitgestellt werden. Auch war Ebeltoft von der Winterstation aus nicht leicht zu erreichen, da der Weg längs der Küste des Lilliehöökfjordes ungangbar war; die beste Verbindung war über einen der Pässe zwischen dem de la Brise-Berg und dem Scoresby-Berg. Bei der Abhängigkeit des Flugzeuges von den Wetterverhältnissen, die bei einem so langen Flug zwischen Norwegen und Spitzbergen eine entscheidende Rolle spielen konnten, war es nicht möglich, ein präzises Abholdatum anzugeben. Selbst wenn von Norwegen aus der Start des Flugzeuges funktelegraphisch durchgegeben wurde, hätte es immer noch vorkommen können, dass das Flugzeug schlechter Verhältnisse wegen umkehren musste oder dass die Funkmeldung nicht durchkam. Um diesen Schwierigkeiten einigermaßen zu begegnen, wurde auf dem Übergangspass zwischen dem Diesettal und dem Ebeltoft-Hafen ein Posten in einem kleinen Zeltlager aufgestellt, der bei der Landung des Abholflugzeuges sofort die Station benachrichtigen konnte.

Zur Überbrückung der Zeit zwischen dem Abholen des Unternehmens "Knospe" und der Wiederbesetzung der Station war geplant, in Ebeltoft eine automatische Wetterboje, die das abholende Flugzeug mitbringen sollte, aufzustellen.

Inmitten dieser Vorbereitungen zur Abholung kam am 21. Juli die Funkmeldung, dass ein deutsches Flugzeug beim Überfliegen des Eisfjordes von Land aus beschossen worden war. Damit war klar, dass Spitzbergen von den Alliierten besetzt worden war und als Stützpunkt verwendet wurde. Um ein Einpeilen der eigenen Station möglichst zu vermeiden, wurde Funkstille angeordnet.

Ein Funkspruch vom 22. Juli kündigte die Abholung durch Flugzeug ab 4. August an. Dieser Ankündigung folgten noch mehrere andere, die den Termin immer weiter hinausschoben. Am 3. August wurde die Zeit ab 17. August, am 14. August die Zeit ab 28. August angekündigt.

Am 22. August wurde die Abholung durch Flugzeug ganz abgesagt und ein U-Boot mit der Aufgabe betraut.

Dieses U-Boot lief am 23. August in den Krossfjord ein und ankerte im Signe-Hafen.

Das Zeltlager war am vorhergehenden Tag abgebaut, alle Spuren des Sommerlagers verwischt worden. Alle Depots und die Winterstation blieben vollkommen erhalten zurück, bereit, im nächsten Winter wieder besetzt zu werden.

Auf Grund der früheren Meldungen, dass die Abholung in Ebeltoft durch ein Flugboot erfolgen sollte, war ein Teil der Ausrüstung, die in die Heimat zurückgenommen werden sollte, schon nach Ebeltoft gebracht worden, als das U-Boot im Signe-Hafen ankerte. Knoespel und Ackermann gingen im Signe-Hafen an Bord, die anderen in Ebeltoft.

Das U-Boot unter dem Kommando von Kapt.Lt. Streler machte noch die Umrundung von Westspitzbergen und fuhr durch die Hinlopenstrasse. Bei den aussergewöhnlich günstigen Eisverhältnissen dieses Sommers war das möglich. Eine Barriere von Treibeis, die sich hindernd entgegenstellte, wurde untertaucht.

Die Radiosondenaufstiege des Unternehmens "Knospe"

Als das Unternehmen vorbereitet wurde, rechnete man damit, dass mindestens 6 Monate lang Radiosondenaufstiege durchgeführt werden könnten. Das dazu benötigte Material wurde vom Marineobservatorium nach Kiel gebracht und an Bord verladen. Aus nicht ganz durchsichtigen Gründen glaubte man, nach der Abfahrt von Kiel nur 3 Monate lang Aufstiege machen zu können. Es wurde deshalb in Drontheim die Hälfte des Materials wieder ausgeladen und zurückgelassen. Als sich später während des Unternehmens herausstellte, dass die Zahl der Aufstiege doch grösser sein würde als ursprünglich angenommen und der Ausfall an Material etwas unterschätzt worden war, wurde das Fehlende durch Flugzeugnachschatz ergänzt.

Im ganzen wurden während des Winters 109 Aufstiege gestartet. Von diesen erreichten 86 Aufstiege mindestens die 500 mb Fläche und waren daher als brauchbar anzusehen. Die restlichen 23 waren entweder unsicher oder Fehlaufstiege. In der zweiten Periode, die nach dem Nachschub begann, wurden 42 Aufstiege gestartet. Von diesen waren 29 brauchbar, 13 unsicher oder Fehlaufstiege. Es wurden also insgesamt 115 brauchbare Aufstiege erreicht.

Das Unternehmen war mit Radiosonden des Typs RS3 U ausgerüstet, die sich nach Erreichen einer bestimmten Höhe selbst ausschalteten. Diese Einrichtung sollte ein Einpeilen der Sonde durch eine kürzere Sendezeit erschweren. Die Nachschubsendung brachte Sonden vom Typ RS3, wodurch auch höhere Aufstiege möglich gewesen wären. Die Sonden RS3, die nicht für hohe Aufstiege verwendet wurden, konnten in solche des Typs RS3 U umgebaut werden. Zu diesem Zweck wurden die Schrauben an der Druckkörperseite gelöst und die Sonde links oberhalb des Batterieraumes geöffnet. Der Feuchttemperatursender konnte durch Entfernen des Kondensators ausgeschaltet werden. Dann wurde der Draht für die induktive Kopplung des Druckkreises sorgfältig gelöst und um die Spule des Trockentemperaturkreises gelegt. Der Draht für die Kopplung des feuchten Thermometers, der ebenfalls von der Spule gelöst werden musste, wurde mit einem Anschluss an die Heizung, der andere an die Anode gelötet. Die Ausschaltung geschah dann in der üblichen Weise dadurch, dass die Anodenspannung an die Heizung gelegt wurde und der Heizfaden durchbrannte. Allerdings war durch diesen etwas gewalttätigen Eingriff die Kopplung des Druckkreises und damit die Länge der Drucksprünge nicht so gleichmässig wie bei den fertiggelieferten RS3 U - Sonden, aber die Ergebnisse konnten trotz der neu entstandenen Ungenauigkeiten als brauchbar verwendet werden.

Für den Transport waren die Sonden in Kiel in handliche Holzkisten verpackt worden.

Schwieriger war der Transport der überaus empfindlichen Druckkörper. Bei einer ganzen Anzahl riss durch den Transport der Quecksilberfaden. Immerhin war die Ausstattung so reichlich, dass der Ausfall nicht ins Gewicht fiel. Bei den winterlichen Aufstiegen war bei einer Reihe von Aufstiegen der auswertbaren Höhe durch das Gefrieren des Quecksilbers eine Grenze gesetzt. In den U Druckkörpern befand sich reines Quecksilber mit dem Gefrierpunkt von -39°C , der O Druckkörper enthielt einen Quecksilber-Thaliumfaden mit einem ungefähren Gefrierpunkt von -59°C . Es kam bei tiefen Aussentemperaturen vor, dass das Quecksilber der U Druckkörper gefror, bevor noch der letzte Sprung gekommen war. Eine Überbrückung von dem zuletzt erhaltenen U Drucksprung zu dem ersten O Drucksprung war öfters infolge der zu grossen Differenz nicht mehr zu verantworten.

Die gleiche Schwierigkeit trat bei den Thermometern auf. Die bei der Ausreise des Unternehmens gelieferten Trockenthermometer hatten zwischen den einzelnen Eichpunkten einen Abstand von -20°C . Dies ergab bei kurzen Aufstiegen oder geringem Temperaturabfall nur sehr wenige Sprünge und daher auch keine genaue Temperaturmessung. Als Ausweg aus dieser Schwierigkeit wurden manchmal die für Feuchttemperaturmessung bestimmten Thermometer als Trockenthermometer verwendet, um günstiger gelegene Eichpunkte zu erhalten. Aber die Feuchtthermometer hatten wieder den Nachteil, dass mit ihnen nur bis -30°C gemessen werden konnte. Bei den extremen Zuständen des spätwinterlichen Aufbaus der Atmosphäre mit der grossen Kälte am Boden und einer relativ warmen Stratosphäre wurde oft nur ein Temperatursprung aufgenommen. Bei einem der Radiosondenaufstiege ergab sich folgender Fall: Die Bodentemperatur betrug -23.6°C . Der erste Sprung des Thermometers war mit -20.6°C geeicht. Da die Bodentemperatur tiefer lag, konnte dieser Sprung nicht erhalten werden; die Temperatur des Minimums bei 300 mbar betrug -54.8°C , der zunächst gelegene Sprung des Thermometers von -55.6°C wurde aber nicht mehr erreicht. Es musste zur Auswertung der letzten Strecke auf den -40.4°C Sprung zurückgegriffen werden. Bei den Sommeraufstiegen erreichten die Thermometer der alten Art eine ausreichende Zahl von Sprüngen. Die Thermometer der neueren Art, die mit dem Nachschub gebracht wurden, hatten einen Sprungabstand von 10°C . Diese neuen Thermometer hätten auch den winterlichen Ansprüchen genügt.

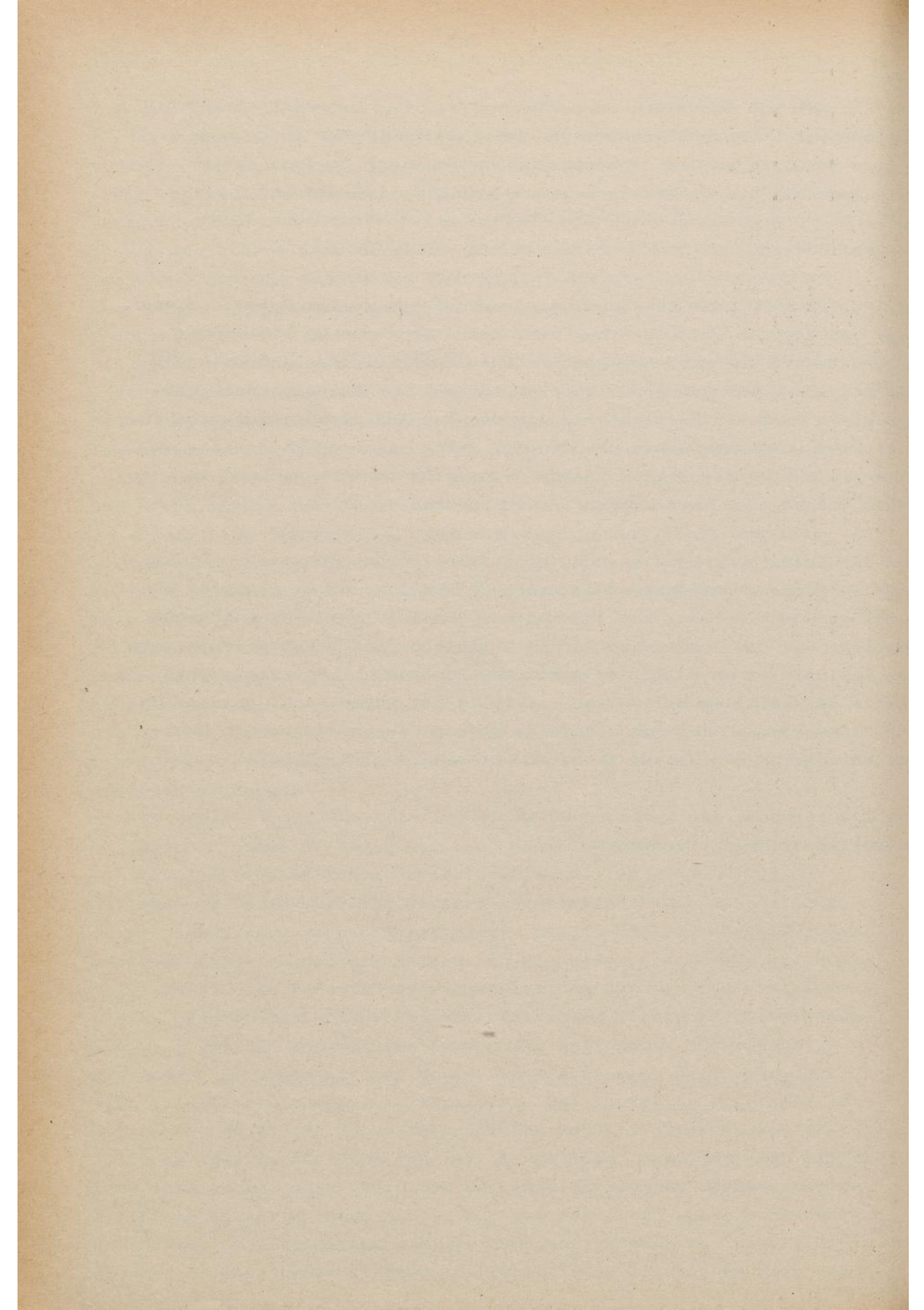
An Ballonen standen 1000 g Ballone, dann französische vom 700 g Typ mit dem tatsächlichen Gewicht von rund 1100 g und 450 g Ballone zur Verfügung. Das Marineobservatorium hatte die Ballone in grossen Kisten verpackt geliefert, die in Kiel ungepackt werden mussten. Teils wurden die Ballone in die Reserverucksäcke gesteckt, teils in schwere Persennings eingepackt und nur ein Teil in kleinen Kisten mitgenommen. Diesen etwas gewaltsamen Transport überstanden sie sehr gut. In der Station wurden die Ballone im Mittelraum gestapelt. Im Gegensatz zum Wohn- und Arbeitsraum herrschte dort eine relativ gleichmässige Temperatur. Bei Tauwetter tropfte allerdings von dem an der Decke befindlichen Rauhreif viel Wasser auf die Ballone. Aber in der Höhe, in der die Ballone lagen, war der Mittelraum warm genug, dass sie nicht zu einem Eisklumpen zusammenfroren. Die Nässe schadete ihnen nicht. Nur vor dem Start war es notwendig, den Ballon im Arbeitsraum mehrere Stunden trocknen zu lassen. Die grossen Ballone waren erstaunlich fehlerfrei. Als sie zu Ende waren,

mussten die 450 g Ballone verwendet werden. Das Material dieser Ballone war schlecht, sie wiesen viele kleine Löcher auf. Um unnötige Verluste an Gas zu ersparen, wurden diese Ballone durch Aufpumpen mit dem Blasebalg der Schlauchboote geprüft und in Ruhe geflickt. Die gut angetrockneten Flickstellen waren auch nicht mehr so empfindlich.

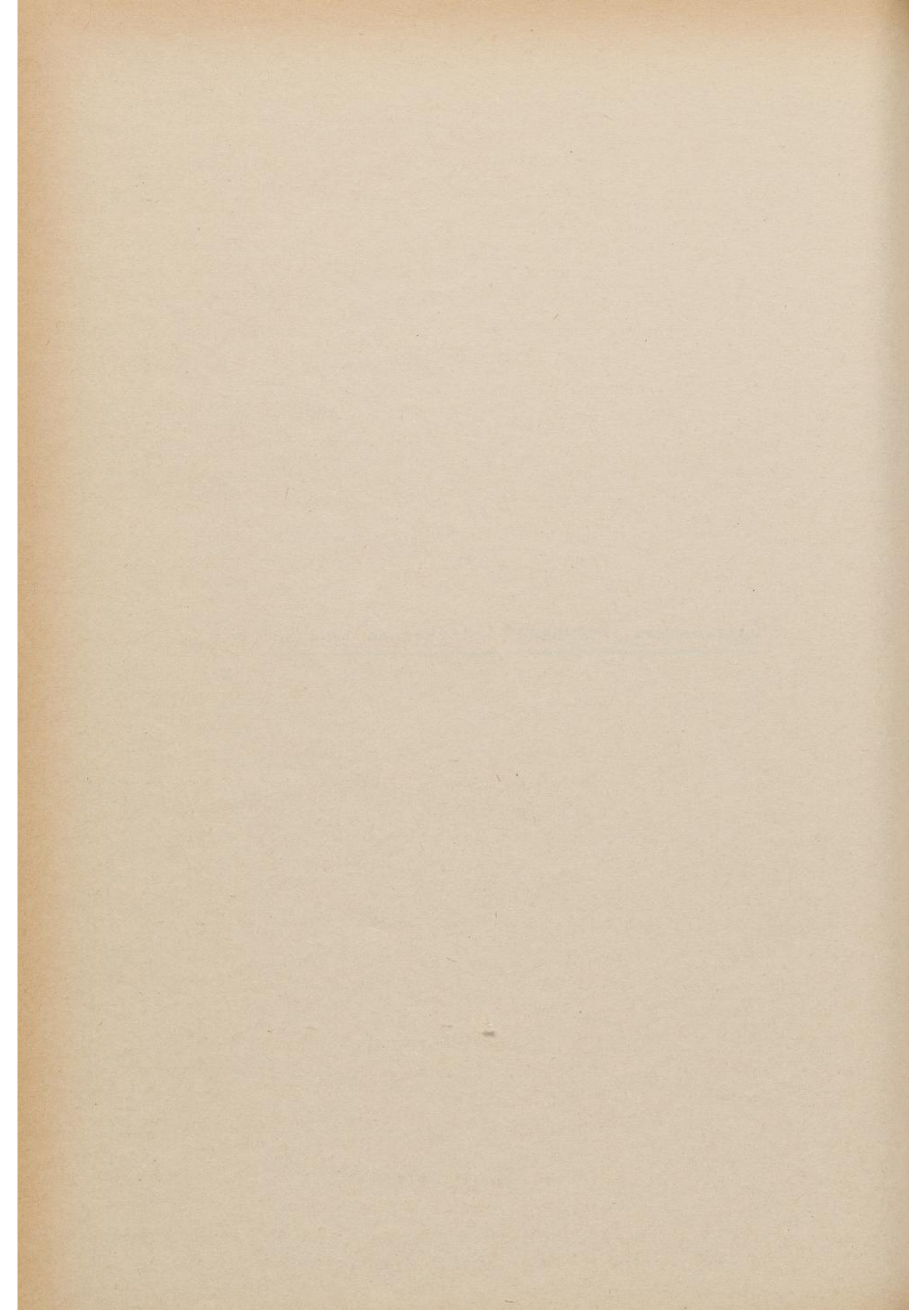
Als Füllraum für die Ballone sollte zuerst ein fester Holzbau dienen, aber das Bauholz reichte nicht mehr dazu. So wurde an Stelle der Füllhütte aus dem noch übriggebliebenen Material ein Lagerschuppen gebaut. Als Füllraum diente ein Vorbau, der aus Verpflegungskisten und einem Dach aus Zeltleinwand vor dem Ausgang des Stationsgebäudes errichtet wurde. Im Laufe des Winters wehte dieser Raum so stark zu, dass ein Füllen der Ballone darin nicht mehr möglich war und in einer Schneeegrube vorgenommen werden musste.

Bei der Anlage der Station und dem Aufstellen der Funkmasten konnte auf die günstigsten Startverhältnisse der Ballone nicht genügend Rücksicht genommen werden. War stürmischer Südwind, wurde eine Antenne umgelegt und die Sonde nach Norden ausgelegt. Auf diese Weise konnte der Ballon fast am Füllplatz gestartet werden. War Nordwind, dann musste der gefüllte Ballon von dem Füllplatz weggebracht werden, um ein Hängenbleiben der Sondenantenne an den Verspannungen der Funkmasten oder an der Hauptantenne zu vermeiden.

Für die Aufnahme der Radiosonden wurde ein zehnstufiger Telefunken-Allwellenempfänger verwendet.



Unternehmen "NUSSEBAUM" Spitzbergen 1942/43



Planung:

Der erste Versuch des Oberkommandos der Kriegsmarine, während des Krieges eine feste Landstation in der Arktis zum Zwecke der Wetterbeobachtung und Wettermeldung zu errichten, war durch das Unternehmen "Knoespe" im Winter 1941/42 auf Spitzbergen erfolgreich durchgeführt worden. Es hatte sich gezeigt, dass die Meldungen einer solchen Station nicht nur für lokale Operationen im Eismeer grossen Wert hatten, sondern dass sie auch, wie zu erwarten war, eine viel bessere Erkennung der Wetterlage im allgemeinen ermöglichten. Eine feste Landstation hatte gegenüber einem auf eine bestimmte Position gelegten Wetterbeobachtungsschiff viele Vorteile. Mit geringerem Personalaufwand konnte eine Landstation zeitlich länger arbeiten als ein Schiff, das wegen der grossen Gefahr, aufgebracht zu werden, nur während der dunklen Zeit des Polarwinters auf See bleiben konnte.

Auf Grund dieser Erfahrungen beschloss das OKM, mit der Errichtung fester Landstationen fortzufahren. Für den Winter 1942/43 war ausser dem Aufbau einer neuen Station an der Ostküste von Grönland (Unternehmen "Holzauge") die Wiederbesetzung der alten Station "Knoespe" im Diesettal auf der Mitra-Halbinsel (Westspitzbergen) durch das Unternehmen "Nussbaum" geplant.

Inzwischen hatte sich die strategische Lage auf Spitzbergen geändert. Es war bekannt geworden, dass die Alliierten im Laufe des Sommers 1942 den Stützpunkt Barentsburg stark ausgebaut hatten. Dadurch war die deutsche Station auf der Mitra-Halbinsel stärker gefährdet. Da das Unternehmen "Knoespe" selbst während der Sommermonate vollkommen unbehelligt geblieben war, wagte man, die gleiche Station noch ein weiteres Jahr zu besetzen. Es musste zwar angenommen werden, dass die Station "Knoespe" durch den starken Funkverkehr, den sie hatte, trotz aller Vorsichtsmassnahmen wie Ändern der Wellenlänge und Funktermine vom Überwachungsdienst der Alliierten längst eingepfeilt und seinem Wesen nach als Wetterstation erkannt worden war. Man hatte aber noch keinerlei Erfahrung, ob der Krieg mit Waffen um einer so kleinen Einheit willen bis in die hohen Breiten getragen würde.

Die Vorteile, das alte Stationshaus "Knoespe" mit seiner ganzen zurückgelassenen Einrichtung und dem gesamten Material in den verschiedenen Ausweichlagern weiter verwerten zu können, wogen die vergrösserte Gefahr, die für die Station durch eine nochmalige Besetzung entstand, auf.

Massgebend für die weitere Verwendung der alten Station war ausserdem die damalige strategische Lage im Nordatlantik. Der alliierte Geleitzugverkehr zwischen Reykjavik und den russischen Häfen hatte, gesichert durch den Stützpunkt auf Spitzbergen, zugenommen. Damit war die Gefahr, dass die Transportschiffe, die das zur Errichtung einer neuen Station notwendige Material nach Spitzbergen bringen sollten, aufgebracht würden, viel grösser als im vorhergehenden Jahr. Würde die alte Station wieder besetzt, brauchte kein neues Stationshaus aufgebaut werden. Damit fiel ein grosser Teil der Last weg, so dass der noch nötige Nachschub von einem kleinen Fahrzeug, evtl. sogar von einem Unterseeboot, an Stelle der zwei Transportdampfer, die "Knospe" nötig gehabt hatte, durchgeführt werden konnte.

Ausserdem war für die Beibehaltung der alten Station ein rein wissenschaftlicher Grund massgebend. Die geringe Entfernung der Station von Ebeltoft, dem Standort der deutschen meteorologischen Station auf Spitzbergen im Jahre 1912/13, liess interessante Vergleichsergebnisse erwarten.

Die allgemeine Planung wurde vom Chef Marinewetterdienst des Oberkommandos der Kriegsmarine und der Gruppe Nord der Kriegsmarine durchgeführt, wobei der Gruppe Nord alle Fragen rein operativer Art zufielen. Die Bereitstellung der Teilnehmer an dem Unternehmen sowie die Beratung über die wissenschaftliche Ausrüstung und deren Beschaffung besorgte in steter Fühlungnahme mit dem Chef Marinewetterdienst das Marineobservatorium. Die expeditionstechnische Ausrüstung wurde dem Marinearsenal Kiel übertragen.

Als Basisstelle in der Heimat wurde für das Unternehmen die Dienststelle des Admirals Nordmeer in Narvik bestimmt. Die Heimatstelle für den Funkverkehr war die Marinefunkstelle in Tromsø.

Vorbereitungen:

Die Planung für das neue Spitzbergenunternehmen war Ende August 1942 soweit abgeschlossen, dass Anfang September mit den Vorbereitungen begonnen werden konnte. Wegen der Unsicherheit der Eislage musste ein fester Termin für die Ausfahrt festgesetzt werden. Das Oberkommando der Kriegsmarine gab für die gesamte Vorbereitung und Ausrüstung des Unternehmens einen Monat Zeit. Sollte am 1. Oktober das Unternehmen nicht klar zum Auslaufen sein, so würde es gestrichen werden. Ein Monat Vorbereitungszeit ist für ein

Polarunternehmen mit sechs Mann und eine Ausrüstung für zwei Jahre nicht viel, besonders wenn man bedenkt, dass es ein Kriegsunternehmen in einem Lande war, auf dem der Feind bereits einen festen Stützpunkt hatte. Andererseits erlaubte aber gerade der Kriegszustand ein rasches Ausrüsten, denn vieles, was für die Ausrüstung nötig war, war in den Marinewerften sofort verfügbar.

Als Ausrüstungsstelle für das Unternehmen diente die Kriegsmarinewerft Kiel. Kiel hatte 1942 noch wenig unter feindlichen Fliegerangriffen zu leiden. Auf die Werftanlagen waren kaum Bomben gefallen, die Lager noch nicht geräumt oder verlegt, alles lag zur Entnahme bereit. Die Beschaffungsstelle stellte Anforderungsschreiben aus, die an die verschiedenen Lager gingen. Alles angeforderte Material wurde in einem eigenen Schuppen gesammelt und zur Einschiffung vorbereitet. Gegenstände, die nicht im Arsenal vorhanden waren, wurden durch Boten aus den verschiedensten Teilen Deutschlands herangeholt. Dies traf vor allem für die gesamte alpine Ausrüstung wie Berg- und Skischuhe, Seile, Eispickel, Steigeisen und Tragegestelle zu, die aus den Ausrüstungslagern der Gebirgsjäger in München geholt werden mussten.

Die wissenschaftliche Ausrüstung wurde vom Marineobservatorium Greifswald beschafft und transportmässig verpackt nach Kiel geschafft.

Für die Beschaffung des Proviantes war das Marinearsenal Kiel zuständig. Auch beim Proviant brauchte nur von den vorhandenen Vorräten genommen werden. Eine Ausnahme machte Pemmikan. Dieses Spezialnahrungsmittel wurde auf Bestellung von einer dänischen Firma angefertigt.

Im Laufe des September sammelte sich die gesamte Ausrüstung in dem Schuppen, der dem Unternehmen zur Verfügung stand. Alle eintreffenden Gegenstände wurden so auf die Kisten verteilt, dass bei einem eventuellen Verlust der einen oder anderen Kiste niemals die gesamte Menge verloren gehen konnte, da sich ein Teil davon in einer anderen Kiste befand. Diese Art der Verpackung erforderte die genaueste Führung einer Verpackungsliste und eine entsprechende Kennzeichnung der Kisten. Die gesamte Verpackungsarbeit wurde von den vorgesehenen Teilnehmern des Unternehmens durchgeführt. Das hatte den Vorteil, dass sie mit der Ausrüstung schon vor der Abreise vertraut wurden und gleichzeitig einen guten Überblick über

die Verteilung der verschiedenen Teile der Ausrüstung erhielten. Ausserdem zeigte sich bei dieser Arbeit die Arbeitsfreudigkeit und der Einsatzwille der einzelnen Teilnehmer. Beides sind primäre Voraussetzungen für das Gelingen jedes Unternehmens.

Am Kai vor dem Ausrüstungsschuppen lag das Motorschiff "Hessen", das zum Transportschiff des Unternehmens bestimmt war. Die "Hessen", ein Robbenfänger, der einer Hamburger Reederei gehörte, hatte 100 NRT. Sie war 24 m lang und 4 m breit. Die untere Form machte einen kurzen und gedrungenen Eindruck. Mit ihrer guten Eisverstärkung, die vom Kiel bis zur oberen Wasserlinie reichte, konnte sie sich auf einige Eisschwierigkeiten einlassen. Unter ihrem früheren Namen "Sachsen" hatte sie sich auf Jagdfahrten in der nördlichen Barentssee gut bewährt.

Für das Unternehmen wurde die "Hessen" entsprechend umgebaut. Die zur Aufnahme des Robbenfettes bestimmten Öltanks wurden entfernt, Echolot, eine Funkpeilanlage und eine neue Funkstation eingebaut.

Inzwischen häuften sich die Ausrüstungsgegenstände im Schuppen immer mehr an, und es wurde klar, dass die "Hessen" das gesamte Material nur mit grosser Mühe und schwerer Deckslast würde fassen können. Es wäre unvermeidlich gewesen, nach einem grösseren geeigneten Schiff Umschau zu halten, wenn nicht in der zweiten Hälfte des September immer deutlicher geworden wäre, dass auf Grund der geänderten strategischen Lage im Eismeer die Verwendung von Überwasserschiffen für den Transport nach Spitzbergen nicht ratsam war. An Stelle eines Motorschiffes oder eines Dampfers sollte ein Unterseeboot den Transport durchführen.

Der Entscheid, ein Unterseeboot zum Transport zu verwenden, warf die ganze, bisher geleistete Verpackungsarbeit über den Haufen. Sämtliche Kisten waren für dieses neue Transportmittel zu gross. Ein U-Boot von der Grösse, wie es zur Verfügung gestellt werden sollte, hatte nur zwei Öffnungen, um Lasten in das Innere zu bringen. Das waren die Turmöffnung, die in die Zentrale führte, und das Torpedoluk, das in das Vorschiff ging. Der Durchmesser beider Öffnungen sowie der Öffnungen in den einzelnen Schottwänden betrug nur 60 cm. Das heisst, kein Gegenstand, der in das Innere des Bootes transportiert werden sollte, durfte mehr als 55 cm Durchmesser haben.

Für die Unterseeboote wurden bei der Kriegsmarine Einheitskisten verwendet, die aus gleich grossen Brettern gefügt und auf Nut und Feder gearbeitet waren. Durch die gleiche Grösse der Kisten waren sie leicht zu stapeln. Ausserdem gaben bei Zerlegung dieser Kisten die gleich grossen Bretter ein gutes Baumaterial ab, ein grosser Vorteil, wie sich später noch zeigen sollte.

Um den festgesetzten Abfahrtermin einhalten zu können, musste bis tief in die Nacht hinein gearbeitet werden. Dass das Unternehmen trotzdem zur festgesetzten Frist startbereit war, gelang nur dadurch, dass das Umpacken des Proviantes vom Proviantamt übernommen wurde. Da der leichter verderbliche Teil des Proviantes nicht nur in Kisten verpackt, sondern vorher noch in Blechkisten eingelötet werden musste, um vor Feuchtigkeit geschützt zu sein, wäre diese Arbeit ohne die Hilfe des Proviantamtes nicht rechtzeitig fertig geworden.

Bei der starken Inanspruchnahme der U-Boote im Herbst 1942 war nicht daran zu denken, ein U-Boot schon in Kiel mit der Ausrüstung zu beladen und den weiten Weg durch Kattegat, Skagerrak und längs der norwegischen Küste bis Spitzbergen fahren zu lassen. Es musste getrachtet werden, den Weg für das U-Boot so kurz wie möglich zu halten. Als der geeignete Auslaufhafen für das U-Boot wurde Narvik bestimmt. Narvik war der Standort des Admirals Nordmeer und des Befehlshabers der U-Boote im Eismeer. Hier standen deshalb alle jene technischen Einrichtungen zur Verfügung, die ein leichtes Disponieren ermöglichten. Ausserdem war Narvik mit der Bahn, wenn auch nur über den Weg durch Schweden, erreichbar.

Die Umstellung von der Fahrt mit der "Hessen" von Kiel zu der mit einem U-Boot von Narvik rollte das Problem eines möglichst raschen Transportes der Ausrüstung von Kiel nach Narvik auf. Die einfachste Lösung, nämlich alles in einem Güterwagen zu verpacken und auf dem Schienenweg nach Narvik zu schicken, konnte nicht durchgeführt werden. Schweden hatte zwar die Durchreise von deutschen Soldaten durch Schweden erlaubt, aber nur für Urlauber, die von Narvik nach Deutschland oder umgekehrt fahren. Die Mitnahme von Waffen war verboten. Erst ab Herbst 1942 konnten auch deutsche Güterwagen durch Schweden nach Narvik rollen. In dem ersten dieser Güterwagen befand sich auch ein Teil der Ausrüstung. Dieser erste Güterwagen war vorerst nur ein Versuch. Es ging nicht an, die gesamte Ausrüstung diesem Versuch anzuvertrauen.

So blieb als Haupttransportmittel wieder die "Hessen", die längs der norwegischen Küste die Ausrüstung nach Narvik bringen sollte. Die Dauer einer solchen Reise von Kiel nach Narvik war nicht genau zu bestimmen, denn stellenweise galt der Befehl, im Geleitzug zu fahren. Das kostete viel Zeit, erstens bis ein Geleitzug beisammen war und zweitens ging natürlich auch die Fahrt im Geleit langsam vor sich. Unter Umständen musste damit gerechnet werden, dass die "Hessen" so spät nach Narvik kam, dass mit einer Errichtung der Station in Spitzbergen wegen der zu weit vorgerückten Jahreszeit nicht mehr gerechnet werden konnte.

Um den Betrieb der Station auf alle Fälle zu sichern, wurde der Plan eines Vortrupps aufgestellt. Unter Umständen, das heisst, wenn die Transportfrage der gesamten Ausrüstung nicht durchgeführt werden konnte, sollte ein kleiner Trupp, aus drei Mann bestehend, die Station besetzen. Dieser kleine Trupp sollte aus F. Nusser als Leiter, H. Ehrich als Funker und W. Krüger als Hilfskraft bestehen. In diesem Falle wären die Radiosondenaufstiege und Höhenwindmessung weggefallen und nur Obse zu den Hauptterminen gesendet worden. Die allernotwendigste Ausrüstung für diesen Vortrupp, berechnet auf ein Jahr Arbeitszeit, wurde zusammengestellt und teils mit dem Zug durch Schweden als Reisegepäck mitgenommen, teils wurde sie von H.R. Knoespel mit Flugzeug bis Drontheim und von dort mit einem Vorpostenboot nach Narvik gebracht.

Die übrige Ausrüstung sollte mit der "Hessen" so rasch wie möglich nach Narvik gebracht werden. Die Leitung dieses Transportes hatte H. Köhler.

Am 29. September fuhr der Vortransport mit der Bahn ab und traf am 1. Oktober in Narvik ein. Am gleichen Tage kam auch H. Knoespel mit dem Vorpostenboot an. Damit war zumindest die Ausrüstung und die Möglichkeit der Einrichtung einer kleinen Station gesichert.

In Tromsö lagen noch von dem Unternehmen "Knospe" verschiedene Ausrüstungsgegenstände wie Skier, Schlitten, Pelzkleider u.dgl., die als Ergänzung der Ausrüstung schon in Kiel einkalkuliert worden waren. Um diese Ausrüstung klar zu machen, fuhr Knoespel am nächsten Tag nach Tromsö. Er hatte auch die Aufgabe, die Bereitstellung der nötigen Kohlen für das Überwintern zu veranlassen. Mit Knoespel ging Ehrich ebenfalls nach Tromsö, um mit der dortigen Funkstelle alle Fragen des Funkverkehrs zu besprechen und zu regeln.

In Narvik blieben Nusser, Müller und Krüger. Die letzten Handgriffe an der Ausrüstung wurden gemacht, die ganzen Pläne und Befehle nochmals durchgesprochen und genau fixiert.

Ein sofortiges Abfahren von Narvik war aus technischen Gründen nicht möglich, es musste noch einige Tage gewartet werden.

Der Sitz des Admiral Nordmeer war die "Tana". Alle Packarbeiten und Besprechungen fanden an Bord statt. Die "Tana" hatte den Vorteil, dass alle wichtigen Stellen an Bord vereint waren. Dadurch ging keine Zeit mit dem Aufsuchen der verschiedenen Dienststellen verloren.

Die Teilnehmer:

Sämtliche Teilnehmer des Unternehmens wurden wie bei "Knospe" aus den freiwilligen Meldungen ausgesucht. Ein wesentlicher Unterschied bestand darin, dass "Knospe" mehr Zeit zur Vorbereitung hatte und deshalb eine sorgfältigere Auswahl treffen konnte. Bei "Nussbaum" war die Vorbereitungszeit so kurz, dass alle Teilnehmer erst 14 Tage vor der Ausreise in Kiel zusammenkamen. Die Kürze der Zeit erlaubte nur eine flüchtige Überprüfung der Gemeldeten. Allerdings bot gerade die harte Zeit der Vorbereitungsarbeiten eine gute Gelegenheit, die Einsatzfreudigkeit und den Charakter jedes Einzelnen zu erkennen. Mit einer einzigen Ausnahme konnten alle mitgenommen werden, die sich gemeldet hatten. Es sei gleich hier bemerkt, dass jeder Einzelne der Mitgenommenen sich im entscheidenden Augenblick ganz vorzüglich gehalten hat, alle ein grosses Mass von Kameradschaft zeigten, und während der ganzen Zeit niemals die Arbeitsfreudigkeit und der gute Wille nachliessen.

Als Leiter des Unternehmens wurde Dr. Franz Nusser bestimmt. Stellvertretender Leiter war Heinz Köhler. Von Beruf Graphiker und Kunstmaler, war er auf Kriegsdauer der Wetterwarte des Oberkommandos der Kriegsmarine in Berlin als Zeichner von Wetterkarten zugeteilt. Ausser seiner Mithilfe im Beobachtungsdienst und bei der Auswertung der Radiosondenaufstiege fertigte er zahlreiche Skizzen und Ölgemälde von der Landschaft des Einsatzortes und dem Leben während des Unternehmens an. Für die Durchführung des technischen Teils des Wetterdienstes war der nautische Assistent Rudolf Garbaty verantwortlich. Durch seine frühere Tätigkeit an verschiedenen Wetterwarten des Marinewetterdienstes hatte er sich ein grosses Mass

an Erfahrung und Kenntnissen angeeignet. Seine spezielle Aufgabe war die Aufnahme und technische Auswertung der Radiosondenaufstiege. Alle dazu nötigen Vorarbeiten wie Erzeugung des Wasserstoffes, Fertigmachen der Radiosonde, Füllen des Ballons und Start der Sonde wurden unter Mithilfe der anderen von ihm durchgeführt.

Der Funkdienst stand unter der Leitung des Funkmaatens Heinz Ehrich. Seine grossen funktechnischen Erfahrungen hatte er sich vor allem bei seiner Teilnahme als Funker an der Hilfskreuzerfahrt "Atlantis" erworben. Die gesamte Einrichtung der Funkanlage der Winter- und Sommerstation baute er selbständig auf. Ausserdem führte er allein den ganzen Funkverkehr durch.

Bei der Einrichtung und Instandhaltung der Funkstation war der Funkgefreite Eduard Müller von grossem Wert. Von Beruf Elektriker war er in allen einschlägigen Arbeiten gut bewandert. Auf seinen eigenen Wunsch wurde er während des Unternehmens in der Technik der Aufnahme und Auswertung der Höhenwindmessungen ausgebildet. Er arbeitete sich so gut in diesen Zweig des Wetterdienstes ein, dass ihm die Durchführung der Pilotmessungen allein übertragen werden konnte.

Alle handwerklichen Arbeiten wie Ausbau der Winterstation, Neubau der Sommerstation, Reparaturen von Instrumenten, Motoren, Lampen und dergl. führte der Matrosengefreite Wilhelm Krüger durch. Als früherer Fischer war er wie alle Seeleute von grosser handwerklicher Geschicklichkeit und ungemeiner Härte gegen Kälte und Wetterunbilden. Der Neubau der beiden Stationshütten des Sommerlagers, die er mitten im Polarwinter durchführte, wäre ohne seine grosse Abhärtung nur schwer durchführbar gewesen.

Die allgemeine Erfahrung, dass es den, der einmal eine längere Zeit in der Arktis zugebracht hat, immer wieder dorthin zurückzieht - die norwegischen Fangsleute haben dafür den eigenen Ausdruck "arktisbitten", den von der Arktis gebissenen, geprägt - zeigte sich auch bei den Teilnehmern des Unternehmens "Nussbaum". R. Garbaty meldete sich sofort nach der Rückkehr zum auslaufenden Unternehmen "Schatzgräber" nach Franz-Joseph-Land. Ebenso ging W. Krüger noch im gleichen Jahr mit dem Unternehmen "Kreuzritter" wieder nach Spitzbergen. Nach einem Jahr Heimatdienst meldete sich H. Ehrich zum Unternehmen "Haudegen" nach Nordostland und E. Müller zum Unternehmen "Edelweiss II" nach Ostgrönland. Nur zwei vom Unter-

nehmen "Nussbaum" konnten nicht mehr hinausgehen. F. Nusser war nach seiner Rückkehr die wissenschaftliche und expeditionstechnische Beratung der neuen Arktisstationen des Marinewetterdienstes übertragen worden. H. Köhler war am Ende des Unternehmens "Nussbaum" auf Spitzbergen gefallen.

Die Ausrüstung:

Obgleich beabsichtigt war, die alte Station, die das Unternehmen "Knospe" mit nahezu dem ganzen Inventar verlassen hatte, wieder neu zu besetzen, musste die Ausrüstung so geplant werden, als ob nichts vorhanden wäre, denn es fehlte jede Nachricht darüber, ob die alte Station seit ihrer Räumung von irgend jemanden aufgesucht worden und ob noch alles unversehrt geblieben war. Sollten die von "Knospe" zurückgebliebenen Gegenstände noch vorhanden sein, dann konnten sie als willkommene Ergänzung gebraucht werden, aber damit rechnen durfte man nicht.

Die Hoffnung, alles noch unberührt vorzufinden, erlaubte allerdings eine Beschränkung auf das Allernotwendigste. Dies war auch schon durch den engen Raum, den ein normales Kampf-U-Boot zur Verfügung stellen konnte, bedingt. Kleidung, Proviant, Funkeinrichtung, wissenschaftliche Geräte mussten allerdings in vollem Umfang mitgenommen werden, denn dies waren die Gegenstände, von denen das wirksame Arbeiten abhing. Anders war es schon mit der Hütte und dem Werkzeug. Eine ganz neue Hütte konnte auf keinen Fall transportiert werden. Das war aber auch nicht das Wichtigste, denn selbst für den Fall, dass das alte Stationshaus von "Knospe" inzwischen zerstört worden war, gab es noch genügend Auswege. Für den kleinen 3 Mann Vortrupp hätte im Notfall die Fangstmannhütte in Ebeltoft gereicht. Ausserdem wäre in der alten Bergwerkssiedlung Ny-Ålesund genügend Baumaterial jeder Art für ein neues Haus zu gewinnen gewesen. Von Ny-Ålesund bis zum Stationsgebiet hätte das Baumaterial auch als Decklast des U-Bootes transportiert werden können. Andernfalls wäre auch die Fangstmannhütte in Südgata, wenn auch wegen der ungünstigen strategischen Lage nur ungern, in Betracht zu ziehen gewesen. Für alle Fälle hätten schliesslich noch Zelte zur Verfügung gestanden. Freilich würde das für den Anfang des Winters, solange keine genügend mächtigen Schneewehen vorhanden gewesen wären, eine sehr harte Angelegenheit geworden sein; später allerdings, wenn man die Zelte in tiefen Schneehöhlen hätte eingraben können, wäre das Leben darin, wenn auch nicht gerade immer sehr angenehm, doch ohne weiteres möglich gewesen.

Mit dem Werkzeug ist es so eine Sache. Hat man viel, dann braucht man viel. Aber mit Hammer, Axt, Zange, einigen Nägeln und etwas Draht kann man unendlich viel reparieren und bauen. Es war zwar damit zu rechnen, dass von "Knospe" noch genügend Werkzeug übriggeblieben war, da aber andererseits gerade in der Arktis der Verbrauch an Werkzeug sehr gross ist, musste eine sorgfältige Zusammenstellung getroffen werden. Tatsächlich reichte das mitgenommene Werkzeug, ergänzt durch das von "Knospe" zurückgelassene, nicht nur aus, um die laufend anfallenden Reparaturen durchzuführen, sondern es konnte damit sogar der Bau von zwei neuen Häusern im Sommerlager durchgeführt werden. Der ursprünglich nicht vorgesehene Bau der Sommerhäuser führte lediglich zu einer Verknappung von Nägeln, die nur durch das von Anfang an sorgfältige Sammeln aller schon gebrauchten Kistennägel gemildert wurde.

Für die Wahl der Bekleidung waren vor allem die Erfahrungen des Unternehmenleiters, die er während seiner Sommeraufenthalte auf Spitzbergen und seinen Wintertouren in den Alpen gemacht hatte, massgebend. Im wesentlichen braucht sich die Kleidung in nichts von der bei Hochtouren verwendeten unterscheiden, wenn erstens darauf geachtet wird, dass sie weit genug ist, damit nirgends Druckstellen entstehen, da erfahrungsgemäss dort zuerst Erfrierungserscheinungen auftreten, und wenn zweitens für winddichte Überzüge gesorgt ist. Pelzkleidung ist für eine normale Spitzbergenüberwinterung nicht nötig. Sie war zwar in Form von pelzgefütterten Anoraks und entsprechenden Hosen sowie Pelzmänteln vorhanden, wurde aber nie verwendet, da sie zu schwer war und bei einiger Betätigung den Körper sofort in Schweiss geraten liess, ein Zustand, der viel unangenehmer als etwas Kälte ist.

Die Ernährung:

Zu der Zeit, als das Unternehmen "Nussbaum" ausgerüstet wurde, lag noch kein Ausrüstungssoll für arktische Unternehmen vor. Dieses Ausrüstungssoll wurde erst später nach den gemachten Erfahrungen aufgestellt. Die ersten Arktisunternehmen erhielten ihren Proviant auf Grund des höchsten, damals bestehenden Marineverpflegungssatzes, den Erfahrungen des Unternehmens "Knospe", den Wünschen des jeweiligen Unternehmenleiters und wurden natürlich auch gemäss den noch zur Verfügung stehenden Vorräten zusammengestellt.

Das Einsatzgebiet:

Als Knoespel 1941 den Signe-Hafen im Lilliehöökfjord als Einsatzgebiet wählte, leiteten ihn vor allem strategische Überlegungen. Er suchte ein Gebiet, das die Möglichkeit bot, sich im Falle einer feindlichen Einwirkung in die Berge zurückzuziehen und sich später an einer anderen Küstenstelle abholen zu lassen. Ausserdem musste die Landschaft offen genug sein, um der Wetterstation einen guten repräsentativen Wert zu geben. Der Signe-Hafen und seine Umgebung entsprachen diesen Forderungen.

Die Station befand sich im östlichen Teil der Diesetsenke. Die Diesetsenke, die den grösseren südlichen Teil der Mitrahalbinsel von dem nördlichen Ansatzgebiet trennt, ist eine glazial überformte Einsenkung, die beiderseits von steil aufragenden Rändern begrenzt wird. Ungefähr 50 m über dem Meeresspiegel gelegen, stellt sie einen leichten Übergang zur Aussenküste dar. Die Nähe der beiden östlich von der Wasserscheide gelegenen Seen sicherte die Trinkwasserversorgung.

Der repräsentative Wert der Station war für die Zeit der Dunkelheit ausreichend, wenn auch die NO-SW Erstreckung der Senke die Windrichtung etwas beeinflusste. Für die Zeit der hellen Tage und Nächte wäre die Station in der Senke von geringerem Wert gewesen, weil die Aussicht nach dem Westen durch die Rundhöcker der Talwasserscheide verhindert wurde. Das war für die Beurteilung der Gesamtbewölkung ein grosser Nachteil. Durch das Übersiedeln in die Sommerstation mit dem freien Ausblick auf das Meer im Westen wurde dieser Nachteil aufgehoben.

Die Sommerstation lag in einer Parallelsenke zur Diesetsenke am Südhang des Königin-Maud-Berges. Freie Aussicht nach Westen und Osten brachte nicht nur grössere Sicherheit gegen Überraschungen der Station, sondern erlaubte auch eine bessere Erkennung der Wolken. Ein kleiner See und eine gute Quelle gaben das nötige Trinkwasser; der Reichtum an Schneehühnern war für die Frischfleischversorgung wichtig.

Der Verlauf des Unternehmens:

Die Ausreise:

Ursprünglich war die Abreise aus Narvik für den 5. Oktober festgesetzt. Aus taktischen Gründen konnte dieser Termin nicht eingehalten werden. Er wurde auf den 7. Oktober verschoben. Pünktlich um 08.00 Uhr legte an diesem Tag U 377, das für die Fahrt bestimmte U-Boot, an.

U 377 war ein normales 750 t U-Boot, unter dem Kommando von Kapitänleutnant Köhler. Sofort nach dem Anlegen des U-Bootes wurde mit dem Einladen und Verstauen des Gepäcks begonnen. Als Verpackungsmaterial waren hauptsächlich U-Boot Proviantkisten verwendet worden. Es war daher leicht, sie im Innern des Bootes zu stapeln. Da trotz der Spezialaufgabe das U-Boot einsatzbereit bleiben musste, blieb für die vielen zusätzlichen Kisten nur der Boden des U-Bootes übrig. Dadurch wurde die Höhe des freien Raumes stark vermindert, so dass man sich, mit Ausnahme in der Zentrale, nur gebückt im Innern des Bootes bewegen konnte.

In Narvik stieg zunächst nur die eine Hälfte des Vortrupps, Nusser und Krüger ein, die beiden anderen, Knoespel und Ehrich, kamen in Tromsö dazu. Mit diesen vier Männern des Vortrupps wäre die Station schon arbeitsfähig gewesen; selbst im Fall, dass Knoespel wieder mit dem U-Boot zurückgekehrt wäre, hätten die zurückgebliebenen 3 Mann die Station arbeitsfähig halten können, ein Meteorologe, ein Funker und eine Hilfskraft wären vorhanden gewesen.

Um 12.30 Uhr waren die ganzen Ladearbeiten beendet, U 377 konnte ablegen und die Fahrt nach Spitzbergen antreten. Die erste Etappe war von Narvik bis Harstad. In Harstad wurde übernachtet.

Um 05.00 Uhr morgens ging die Fahrt mit einem Lotsen an Bord nach Tromsö weiter, wo an dem Versorgungsschiff "C.A. Lassen" angelegt wurde. Dort war alles bestens vorbereitet. Kohlen, Ski, Schlitten, Pelzkleidung, alles was an Ausrüstung noch fehlte, wurde hier an Bord genommen. Die beiden vorausgefahrenen Teilnehmer, Knoespel und Ehrich, hatten gute Arbeit geleistet: Knoespel mit der Herbeischaffung der Ausrüstung, Ehrich mit der Organisation des Funkdienstes.

Mit der Übernahme der weiteren Ausrüstung war das Boot bis auf die letzte Ecke gefüllt. Die Schlitten, Ski und die Kohlen mussten in den Deckluken untergebracht werden; dort waren sie zwar dem Wasser ständig ausgesetzt, aber die Kohlensäcke waren dicht, so dass der Verlust durch Ausschwemmen nur gering war. Jedenfalls bewährte sich die Verstauung der Ladung während der ganzen Fahrt. Bevor die Fahrt jedoch angetreten werden konnte, musste noch ein Tauchversuch gemacht werden, um die Lageverhältnisse zu überprüfen. Noch am gleichen Tage ging die Fahrt weiter.

Der nächste Morgen sah U 377 schon auf offener See. Die See war unruhig, das Boot schlingerte stark, aber die Verstauung der Ladung bewährte sich.

Da der Kurs absichtlich stark westlich abgesteckt war, und überdies die ganze Zeit sehr starker Seegang herrschte, wurde erst am dritten Tage abends die Einfahrt in den Krossfjord erreicht.

Der Krossfjord und Ny-Ålesund:

Es dunkelte schon stark, als das Boot in den Krossfjord einlief. Von ferne, dort wo Ny-Ålesund lag, flackerte von Zeit zu Zeit Flammenschein auf, es waren die brennenden Kohlenhalden, die im Sommer 1941 in Brand gesteckt worden waren und noch immer brannten.

Vor Ny-Ålesund ging U 377 vor Anker, das Schlauchboot wurde zu einer Erkundungsfahrt klargemacht. Knoespel und Krüger, die die Verhältnisse vom Vorjahr kannten, sowie der erste Offizier des U-Bootes ruderten an Land. Nach zwei Stunden kamen sie unter grossen Schwierigkeiten wieder zurück, denn inzwischen war starker Wind aufgekommen, gegen den das Schlauchboot nur schwer weiterkam. An Land hatten sie keinerlei Spuren beobachtet, dass inzwischen jemand dort gewesen war.

Früh am nächsten Morgen legte das U-Boot an der Pier an. An dem hohen Landungssteg war es nahezu unsichtbar. Gruppenweise wurde an Land gegangen.

Das Holzgerüst der Halle für die beiden Luftschiffe "Norge" und "Italia", eine Erinnerung an Amundsens und Nobiles Polarflüge, war gegenüber 1937 stark verfallen. Die Halle machte den Eindruck, als ob sie ohne einige Reparaturen nicht mehr viele Polarwinter überstehen würde.

Am 13. Oktober wurde von der Pier in Ny-Ålesund abgelegt und der Kurs nach dem Lilliehöökfjord genommen. Ebeltoft wurde passiert. So weit durch Ferngläser beobachtet werden konnte, war dort alles seit dem Sommer unverändert geblieben. Am hinteren Teil des Lilliehöökfjordes gingen die Eisberge vom Lilliehöökglatscher in lockerer Anordnung vorbei, so dass keine Schwierigkeit bestand, den Weg in das Innere des Fjordes weiter zu verfolgen. Nur der Hintergrund des Signe-Hafens war mit einer noch schwachen Festeisdecke bedeckt. Das U-Boot ging mit dem Bug so weit in das Eis, wie die Maschinen es schaffen konnten, dann wurde Anker geworfen.

Mit den beiden Holzbooten, die in Ny-Ålesund an Deck genommen worden waren, ruderte ein Vortrupp längs der Eiskante an Land. Bei einer Lufttemperatur von -7°C und einer 3 cm hohen Neuschneedecke bot das Land einen winterlichen Eindruck. Die Station und das ganze Gelände ringsum waren völlig unberührt. Niemand war seit der Abreise des Unternehmens "Knospe" in der Hütte gewesen, alles lag unverändert da. Auf dem Hügel, halbwegs zwischen dem Stationsgebäude und dem Strand, stand die im Sommer errichtete automatische Funkwetterstation. Ihr Mast ragte in die Höhe, nur der Gerätetopf, der das Anemometer trug, war umgefallen. Gleich in der ersten Nacht nach der Landung wurde wegen der Raumnot auf dem U-Boot die Hütte von den Wetterdienstleuten und 3 Mann der Besatzung bezogen.

Die Ausladearbeiten und das erste Einrichten der Station:

Das Eis, das den inneren Teil des Signe-Hafens bedeckte, war am Tag der Landung noch nicht fest genug, um betreten werden zu können. Es musste deshalb die ganze Ladung von einem Boot entlang der Eiskante bis zum festen Land gebracht werden. Eine Ladung nach der anderen türmte sich am Ufer, wurde von dort entweder mit dem zweiräderigen, gummibereiften Karren zur Stationshütte gefahren oder, in Traglasten aufgeteilt, getragen. Diese Arbeit wurde hauptsächlich von der U-Bootsbesatzung durchgeführt. Knoespele machte gleich am ersten Tag seinen Nachfolger Nusser mit der Umgebung der Station bekannt. Es wurden die Stellen der einzelnen Ausweichdepots und der Platz des Sommerlagers besucht.

Die Arbeiten an der Station waren genau aufgeteilt. Während von der U-Bootsbesatzung eine Last nach der anderen herangebracht wurde, leitete Knoespele auf Grund seiner Kenntnisse über die Schneeverwehungen im Winter die Lagerung der Kisten, der Kohle und des

flüssigen Brennmaterials ausserhalb der Hütte. Nusser leitete die Inneneinrichtung und die Verstauung des gefährdeten Teiles der Ausrüstung, Ehrich baute gemeinsam mit dem Funker des U-Bootes die Funkstation auf. Krüger war überall dort anzutreffen, wo verantwortliches Können oder Kraft gebraucht wurde.

Am 16. Oktober war die Funkstation fertig, die ersten Hörversuche wurden unternommen.

Der erste Sonntag auf Spitzbergen wurde feierlich begangen. Der ganze Transport von der Küste zur Station war fertig, die Aussenarbeiten abgeschlossen, die Registrierapparate aufgestellt. Zu Mittag gab es ein Festessen an Bord von U 377, dann anschliessend einen Vortrag von Nusser für die gesamte Besatzung des U-Bootes über Spitzbergen und die Polarforschung. Dieser Vortrag fand auf dem Achterdeck des Bootes statt. Kein Vortragssaal der Welt hätte stimmungsvoller sein können, als dieses kleine Bootsdeck inmitten des Signe-Hafens. Es war an diesem Tage etwas wärmer geworden; ganz leicht begann es zu schneien. Das Eis im Hafen war seit zwei Tagen so fest geworden, dass man darauf gehen konnte.

Der nächste Tag, der 19. Oktober, war der Abreisetag des U-Bootes. Um 11.00 Uhr löste sich das Boot vom Eis und nahm Kurs nach Narvik. Knoespel war wieder an Bord, um den Nachschub in Narvik zu organisieren und die letzten Vorbereitungen für die Überwinterung von "Nussbaum" zu treffen.

Die Zeit, in der die Station "Nussbaum" von drei Mann besetzt war:
(19. Oktober - 30. November 1942).

Nach der Abfahrt von U 377 waren drei Mann in der Station zurückgeblieben. Nusser als Leiter und Meteorologe, Ehrich als Funker, Krüger als Gehilfe.

Die ganze Zeit war angefüllt mit den Vorarbeiten für den kommenden Wetterbeobachtungsdienst. Vor allem musste sich der Funkverkehr einspielen, die Hütte vollständig in Ordnung gebracht, die Instrumente eingerichtet und aufgestellt werden.

Die Hütte gab noch mancherlei Arbeit. Einige notwendige oder nützliche Gegenstände lagen noch von "Knospe" in den verschiedenen Depots und mussten herangebracht werden. Ausserhalb der Hütte war noch nicht alles so winterfest wie notwendig, der gesamte Betrieb mit Kochen, Wetterbeobachtung, Aussenarbeiten musste sich erst einspielen.

Noch am selben Tag, an dem das Boot weggefahren war, wurde aus dem nächstgelegenen Depot (auf der Wasserscheide des Diesettales) die grosse Bücherkiste des Unternehmens "Knospe" ins Stationshaus gebracht. Der Weg dahin war diesmal leichter als beim ersten Besuch am 14. Oktober, denn inzwischen war das Eis des Sees begehbar geworden. Es schneite ganz leicht bei -3°C . Am 22. Oktober lag endlich so viel Schnee, dass der untere Teil der Hütte zugeschaufelt werden konnte. Damit wurde nicht nur ein dichter Abschluss gegen Luftzug von unten erreicht, sondern auch die Bildung einer Windhohlkehle an den Wänden verhindert. Das war wichtig, da auf das völlige Einschneien des Stationsgebäudes aus Wärme- und Tarnungsgründen grosser Wert gelegt wurde.

Der Vorbau der Station, aus Kisten und Brennmaterial als Wände, einer Persenning als Dach und einem grossen Fussbodenteppich als Vorhang zum Abschluss gegen aussen, bestand am 25. Oktober seine Belastungsprobe. Die ganze Nacht vorher herrschte Sturm, aber der Bau widerstand ihm. Selbst der Vorhang blieb unversehrt. Durch den Frost der vorangegangenen Tage war er gefroren und dadurch steif und schwer geworden. Am 24. Oktober begann im Mittelraum, der niemals geheizt wurde, die erste starke Kondenswasserbildung an der Decke. Später, bei den tieferen Temperaturen, verwandelte sich das Kondenswasser in einen Rauhreifüberzug, der sich nur bei auftretendem Tauwetter durch das Schmelzen und der daraus entstehenden Nässe unangenehm bemerkbar machte.

Der Funkdienst musste sich, laut Befehl, zuerst nur auf das Abhören der Abstimmzeichen von Tromsö beschränken. Als am 16. Oktober die Funkstation fertig war, wurden an den vereinbarten Terminen die Abstimmversuche aufgenommen. Aber erst am 27. Oktober wurde Tromsö zum ersten Mal gehört. Von da an verging kaum ein Tag, an dem Tromsö nicht gehört wurde. Besonders gut war die 36 m Welle (8400 kh), sie war am meisten störungsfrei. (Sendezeit 13.30 Uhr). Die anderen Tag- und Nachtwellen hatten meistens sehr starke Störungen, oft kamen sie überhaupt nicht durch.

Während dieser Vorbereitungszeit wurde der Wetterbeobachtungsdienst nur zu den Tageterminen durchgeführt. Als Barometer diente ein Stationsbarometer, das im Arbeitsraum aufgehängt war. Dieser Standort war nicht ganz gut, denn der Arbeitsraum war durch das Heizen Temperaturschwankungen ausgesetzt. Aus diesem Grunde wurde immer ein grosses Aneroidbarometer zur gleichen Zeit abgelesen und der

Wert in das Beobachtungsbuch eingetragen. Die Differenz zwischen beiden erwies sich aber als so gering, dass man die Ablesungen an dem Stationsbarometer als reell ansehen konnte.

Für die Temperaturablesungen war im Freien ein Assmannsches Aspirationspsychrometer aufgehängt. Da es vorkam, dass während der Nacht das Thermometer völlig vereiste, musste ein zweites mitverwendet werden, das zwischen den Beobachtungszeiten in der Hütte aufbewahrt wurde. Im allgemeinen erwiesen sich die Assmannschen Thermometer infolge der schon stark fühlbaren Dämmerung als nicht sehr gut geeignet, da die Teilung bei der mit Vorsicht angewendeten Taschenlampenbeleuchtung nicht gut sichtbar war. Eine englische Wetterhütte mit gross-skaligem Stationsthermometer stand noch nicht zur Verfügung.

Das Wetter zeigte während dieser Zeit den typischen Übergang zum Winterwetter. Am 23. Oktober hatte das Thermometer mittags schon -12°C , allerdings unter dem Einfluss von Strahlungskälte, gezeigt. Am 24. Oktober schneite es ruhig bei -8°C . Dieser Schnee wurde in der Nacht zum 25. Oktober bei -10°C wieder völlig verblasen. Die Berge, die am Vortag schon weiss verschneit waren, wurden wieder ganz schneefrei. Im Tal lag hinter jedem Stein eine lange Wächte. Wo der Sturm den Schnee in grossen Mengen zusammengetrieben hatte, war er so stark windgepresst, dass man, ohne einzusinken, über ihn hinweggehen konnte.

Morgens, bei der 08.00 Uhr Beobachtung, war es noch so dunkel, dass man ohne Taschenlampe nicht arbeiten konnte. Der Morgenstern war bis gegen 11.00 Uhr zu sehen, erschien aber bereits um 14.00 Uhr wieder. Der Mond behielt seine gelbe Farbe den ganzen Tag hindurch. Am 29. Oktober war der Signe-Hafen schon völlig zugefroren. Auf dem Eis lag eine 10 cm hohe Schicht windgepressten Schnees, der stellenweise bis zu 40 cm hohen Schneewehen aufgetürmt war. Der Fjord selbst war noch völlig eisfrei bis auf einige wenige Eisberge, die von der Gletscherfront des Lilliehökgletschers stammten. An den klaren Abenden waren meist Polarlichter zu sehen, besonders eindrucksvoll war das vom 29. Oktober.

Tiere waren schon sehr spärlich geworden. Am 19. Oktober wurden an der Eiskante am Signe-Hafen ein Seehund und eine Ente gesichtet. Die Station wurde häufig von Polarfüchsen aufgesucht. Insgesamt wurden 8 weisse Füchse geschossen, ein Blaufuchs gesichtet.

U 377 zum zweiten Mal im Signe-Hafen:

Am 30. Oktober entschied sich die endgültige Zusammensetzung der Station "Nussbaum". Während bis zu diesem Tage noch immer die Möglichkeit bestand, dass kein Nachschub erfolgen und das Unternehmen auf drei Mann beschränkt bleiben würde, konnte durch die Rückkehr von U 377 das Unternehmen auf volle Stärke gebracht werden. Nusser und Krüger waren an diesem Tage zur ehemaligen Sommerstation von "Knospe" aufgestiegen, um die dort lagernde Wetterhütte zur Winterstation zurückzubringen. Bei ihrer Ankunft in der Winterstation fanden sie dort die Besatzung des U-Bootes vor.

Das U-Boot lag im Signe-Hafen; es hatte die alte Eisrinne wieder benutzt und war, so weit es ging, in das Festeis hineingefahren. Die Navigation an Bord des U-Bootes war bei dieser Reise schwierig gewesen. Infolge des ständig trüben Wetters hatte keine Bestecknahme stattfinden können. So kam es, dass das Boot durch Stromversetzung zuerst bis in die Nähe der Amsterdam-Insel kam und wieder zurückfahren musste. Eine frühere Orientierung durch Landmarken an der Küste hatte nicht stattfinden können, da das Boot aus Sicherheitsgründen seinen Kurs ausserhalb der Sichtweite der Küste genommen hatte.

Mit dem Boot waren nicht nur die restlichen Leute des Unternehmens "Nussbaum", nämlich Garbaty, Köhler und Müller gekommen, sondern auch R. Knoespel hatte zur Hilfeleistung beim Ausladen und Verstauen des Materials die Fahrt wieder mitgemacht.

Das Ausladen des U-Bootes ging diesmal infolge der Tragfähigkeit des Eises im Signe-Hafen einfacher und rascher vor sich. Vom Deck des Bootes aus konnten sofort die Schlitten beladen werden, die in rascher Fahrt ihre Last zu den kleinen Nebenhütten des Fangstmannes Hansen am Ufer des Signe-Hafens brachten und dort stapelten.

In einem Tag wurde die gesamte Ausrüstung von Bord zur Hansenhütte gebracht. Dort erfolgte sofort eine Trennung der Kisten. Proviant und Brennstoff für 5 Monate wurden für die geplante Sommerstation zur Seite gelegt, die anderen Kisten, Brennstoffkanister, Säcke und dergl. zum Stationsgebäude weitergeleitet. In zwei Tagen war alles bei der Station; am Ufer lagen nur noch die für das Sommerlager bestimmten Kisten.

Als Sommerlager war der gleiche Platz vorgesehen, den das Unternehmen "Knospe" schon benutzt hatte. Vom Signe-Hafen war der kürzeste Weg zum Sommerlager am Bach entlang bis zum grossen See am Südrand des Königin-Maud-Berges. Bis zu diesem See sollte noch mit Unterstützung der U-Boot Besatzung das Material gebracht werden. Dort konnte es zunächst liegen bleiben und einschneien. Im Laufe des Winters, wenn die Schlittenbahn besser wurde, konnte es zunächst über den See, und dann in leichteren Lasten über den Steilhang gebracht werden. Nach zwei Tagen musste die Arbeit infolge Schneesturms für einen Tag unterbrochen werden, aber dann ging es wieder weiter. Am 7. November waren die Haupttransporte beendet.

Inzwischen wurde bei der Station alles verstaut, alle Instrumente aufgestellt, die Registrierungen waren im vollen Gange.

Der 7. November brachte Tauwetter. Das Eis im Signe-Hafen, über das wenige Tage vorher die schwer beladenen Schlitten gezogen wurden, war aufgebrochen. Im überdachten Vorraum zwischen den beiden Hütten der Station tropfte es durch.

Für Sonntag, den 8. November, war die Abfahrt des U-Bootes vom Signe-Hafen geplant. Das Eis zu dem Boot trug nicht mehr, man konnte nur im Ruderboot an Bord gelangen. Im Laufe des Vormittags lief das U-Boot aus, im nahezu offenen Wasser hatte es leichte Fahrt.

Die Zeit bis zur Aufnahme des Funkverkehrs:

Nach der Abfahrt des U-Bootes war das Unternehmen auf sich selbst gestellt. Dadurch, dass die alte Station übernommen wurde und der Vortrupp schon die Haupteinrichtung besorgt hatte, waren die Vorbereitungsarbeiten für den kommenden Winter bald beendet. Neben den täglich laufenden Arbeiten konnte die ganze Sorgfalt der Anlage der meteorologischen Station und daneben auch schon den Plänen für die Einrichtung der Sommerstation zugewendet werden.

Eine Funkübertragung der Obse wurde anfangs noch nicht vorgenommen, um nicht zu früh auf die Station aufmerksam zu machen.

Mitte November war noch von 11.00 Uhr vormittags bis 14.00 Uhr ganz gutes Tageslicht. Diese helle Zeit wurde zum Transport der Sommerproviantkisten über den See benutzt.

Inzwischen war im zukünftigen Sommerlager eine Wetterhütte mit einem Thermographen, einem Hygrographen und einem Barographen aufgestellt worden, um eine möglichst lange Beobachtungsreihe von diesem Platz zu haben. Ausserdem war es interessant, diese meteorologischen Elemente mit denen der tiefer gelegenen Winterstation zu vergleichen. Der durch das Aufstellen der Registrierinstrumente notwendige Streifenwechsel an jedem Montag war keine zusätzliche Belastung, da während des ganzen Winters die Transporte zu der Sommerstation anhielten.

Am 18. November unternahmen Köhler und Nusser einen längeren Erkundungsgang, der zuerst zum Depot an der Moräne des Krümmelberggletschers, dann bis zum Scoresby-Berg, an die Aussenküste und über die Sommerstation wieder zur Hauptstation zurückführte. Der Sinn dieses langen Weges war, die ganze Diesetsenke und die Aussenküste kennenzulernen.

Eine zu dieser Zeit vorgenommene Proviantübersicht ergab, dass noch Proviant für ungefähr 2 Jahre vorhanden war.

Das Wetter wechselte zu dieser Zeit sehr häufig und oft überraschend schnell. Schnee war noch wenig vorhanden und meist stark windgepresst. Selbst bei Windstärke 7 gingen die Transporte zur Sommerstation weiter. Unten im Tal war es nicht schlimm. War man über den Steilhang auf die Südwestschulter des Königin-Maud-Berges gekommen, dann wurde man vom Wind so stark gepackt, dass das Weiterkommen mit den schweren Lasten harte Arbeit war. Die Wetterhütte wurde, obwohl sie zusätzlich noch mit Seilen verspannt war, manchmal so stark vom Wind gerüttelt, dass die aufgezeichneten Kurven nur schwer ausgewertet werden konnten.

Am 21. November kam ein Funkspruch von der Gruppe Nord, dass mit den Obs Meldungen möglichst sofort begonnen werden sollte. Im Operationsbefehl, der bei der Abreise aus Kiel mitgegeben wurde, war festgelegt worden, dass mit dem regelmässigen Funken begonnen werden sollte, wenn die Eisverhältnisse eine Sicherheit der Station gewährleisten würden. Das war zu dem Zeitpunkt, als der Befehl kam, die Obse auszustrahlen, noch keineswegs der Fall. Zwar war der Signe-Hafen schon ganz zugefroren, aber im Lilliehöökfjord war nur die Hälfte der Wasserfläche mit Eisschollen und Eisbergen bedeckt. Ein starkes Schiff hätte ohne zu grosse Schwierigkeiten durchkommen können.

Die Zeit der Funksendungen und des Hüttenbaues:

Die ersten Versuche, mit Tromsö in Funkverbindung zu treten, schlugen fehl. Zwar wurden zu den festgesetzten Zeiten meistens die Abstimmzeichen von Tromsö gehört, auch Funksprüche von Tromsö, die für die Station bestimmt waren, aufgenommen, aber Tromsö hörte die Station "Nussbaum" nicht. Zu allen Hauptabstimmzeiten lag ein verschlüsseltes Obs bereit, aber entweder wurde Tromsö nicht gehört oder wenn es gehört wurde, kam "Nussbaum" nicht durch.

Um von der Station aus alles zu versuchen, in einen geregelten Funkverkehr zu kommen, wurde am 28. November eine neue Antenne gespannt. Zum 14.30 Uhr Sendetermin war die neue Antenne fertig, aber Tromsö nicht zu hören. Als auch zum Termin um 15.30 Uhr Tromsö nicht gehört wurde, rief "Nussbaum" Tromsö. Es kam auch Antwort von einer Station, die aber kein Rufzeichen gab. Dieser Sender meldete Störung durch Störsender. Nach nochmaligem Rufen war es wieder still; es konnte kein Obs abgesetzt werden. Zum Termin um 20.30 Uhr wieder das gleiche Missgeschick: Tromsö war nicht zu hören.

Erst am nächsten Tag gelang um 19.30 Uhr die erste Abgabe eines Obses. Vom 30. November an verging kein Tag, an dem nicht mindestens ein Obs abgesetzt werden konnte, aber es war oft sehr schwierig, die Funkverbindung herzustellen. Diese Schwierigkeiten machten immer das Suchen nach der am besten geeigneten Wellenlänge nötig. Mit den Jahreszeiten als auch mit den verschiedenen Tageszeiten wechselten die Empfangsmöglichkeiten, denen man nur mit ständigem Anpassen der Wellenlänge, die erst empirisch festgestellt werden musste, bekommen konnte.

Die Radiosondenaufstiege wurden am 10. Dezember aufgenommen. Im Gegensatz zum Unternehmen "Knospe" hatte infolge des beschränkten Raumes das U-Boot keine Wasserstoffflaschen mitnehmen können, sondern der Wasserstoff musste an Ort und Stelle aus Aluminiumgries und Ätznatron hergestellt werden. Als Apparat zur Wasserstofferzeugung wurde der Normaltyp des Wasserstofferzeugers der Deutschen Seewarte verwendet. Für die harten Anforderungen eines Polarwinters war dieser Apparat nicht eingerichtet. Trotzdem arbeitete er in zufriedenstellender Weise, wenn auch die Handhabung bei den tiefen Temperaturen und in der Dunkelheit nicht leicht war. Die anfallenden Reparaturen, die beim täglichen Gebrauch und bei den hohen Anforderungen nicht ausblieben, konnten mit den zur Verfügung stehenden eigenen Mitteln immer durchgeführt werden.

Das Unternehmen "Knospe" hatte nach Beendigung der Polarnacht die Winterstation verlassen und am Südabhang des Maud Berges ein Sommerlager errichtet. Massgebend für diesen Entschluss waren vor allem zwei Gründe. Das Winterlager, etwas von der Küste entfernt in einer Mulde der Diesetsenke errichtet, erlaubte keine ständige Überwachung der Küste, war also vor Überraschungen nicht sicher. Dieser Nachteil konnte in der Polarnacht ohne weiteres auf sich genommen werden, war aber in dem Augenblick, in dem der Fjord schiffbar wurde, sehr wichtig. Zum anderen war infolge der beiderseitigen Einengung des Horizontes und des versperrten Ausblicks nach Westen der Repräsentationswert der Station stark geschmälert. Um diesen beiden Übelständen abzuhelpfen, hatte "Knospe" schon im Herbst 1941 an der geplanten Sommerstation Zelte aufgestellt und während der Polarnacht das Sommerlager ausgebaut.

Die starken Schneeverwehungen drohten diese Zelte immer wieder einzudrücken, bis man daranging, sie nicht mehr freizuschaufeln, sondern in die Schneewehe hineinzubauen. Nach dem Einsetzen der grossen Schneeschmelze wurden die Zelte aus ihren Schneegrotten herausgenommen und auf dem gegenüberliegenden Hang auf schneefreiem Boden aufgestellt.

Der Platz des Sommerlagers konnte als ideal bezeichnet werden. Am Abhang des Maud Berges in der Fortsetzung gegen Westen zum Abhang des nördlich von der Diesetsenke gelegenen Hochlandes zog sich eine Einsenkung, die dem Diesettal parallel lief. Diese Senke, beiderseits von kleinen Terrassen begleitet, hatte an einer Stelle einen kleinen See, der für die Trinkwasserversorgung der Sommerstation von grosser Bedeutung war.

Der Anstieg zum Sommerlager erfolgte im östlichen Teil der Diesetsenke über einen Steilabhang, der zwar nicht besonders schwierig, aber immerhin zeitraubend war. Weiter gegen Westen zog eine Verflachung schräg durch den Hang, über die ein leichter Anstieg führte. Diese Verflachung war auch der Haupttransportweg für schwere Lasten. Ganz im Westen neigte sich die Senke allmählich gegen das flache Vorland im Westen der Mitrahalbinsel. Vom Westen war daher der Anstieg zum Sommerlager ohne irgendwelche Behinderung möglich. Diese leichte Zugänglichkeit von Westen war für die Sicherheit der Station belanglos, da die Aussenküste infolge ihrer Flachheit kaum für eine Landung in Betracht kam.

Von der Sommerstation konnte ein grosser Teil des Lilliehöökfjordes und der Signe-Hafen eingesehen werden. Der Blick gegen Westen umfasste die Einfahrt in den Krossfjord, reichte bis zum Prinz-Karl-Vorland und zur Aussenküste der Mitrahalbinsel. Durch dieses weite Blickfeld konnten die Obse genauer erfasst und charakteristischer gegeben werden.

Im Gegensatz zum Unternehmen "Knospe" entwickelte sich im Laufe des Winters beim Unternehmen "Nussbaum" immer mehr der Gedanke, die Sommerstation als die Hauptstation auszubauen und durch überwinterrungsfähige Häuser auch für die nächsten Jahre eine Basis zu schaffen.

Den Anfang für diesen Ausbau des Sommerlagers bildete der Transport der kleinen Fangstmannhütte vom Ufer des Signe-Hafens in das Sommerlager. Als neuer Standort der Hütte wurde eine kleine Terrasse in der Nähe des Sees gewählt. Der Standort auf der Terrasse bot gegen Überschwemmungen, wie sie bei der Schneeschmelze im Sommer zu erwarten war, den Vorzug gegenüber dem Aufbau in der Senke selbst. Diese kleine Hütte sollte die Funkhütte werden. Neben der Aufnahme der Funkgeräte bot sie noch in zwei übereinanderliegenden Kojen Wohnraum für die beiden Funker und ermöglichte durch ihre Lage in der Senke zwischen den beiderseitigen Felserrhebungen das Spannen der Antenne zwischen den beiden Felsen ohne Masten. Dadurch war eine gute Tarnung der Funkstation gegeben. Die Funkverhältnisse waren im Sommerlager besser als in der Winterstation, da die Antenne frei gegen das Meer ausstrahlen konnte.

Das rasche Fortschreiten des Funkhüttenbaues während der Polarnacht liess den Wunsch wach werden, den Bau der zweiten Wohn- und Arbeitshütte ebenfalls noch im Winter durchzuführen. Während für die Funkhütte das Material hauptsächlich von der Fangstmannhütte stammte, musste die Haupthütte aus dem zufällig vorhandenen, bzw. durch Abbau der Winterstation anfallenden Holz gebaut werden. Nach ihrer Fertigstellung bot sie durch die eingebauten drei doppelglasigen Fenster in der hellen Zeit genügend Licht und gute Lüftungsmöglichkeiten.

Der Flugzeugnachschieb:

Der beschränkte Raum eines U-Bootes gestattete nicht, dem Unternehmen von Anfang an soviel Material mitzugeben, dass ein Jahr lang Radiosondenaufstiege gemacht werden konnten. Vor allem war die Mit-

nahme der nötigen Menge Ätznatron zur Wasserstofferzeugung eine grosse Gefahr für das U-Boot. So kam es, dass am 13. Januar die Radiosondenaufstiege eingestellt werden mussten, bis neues Material durch Flugzeugnachschrub eingetroffen war.

Am 6. März kam ein Funkspruch, dass der Nachschub durch ein Flugzeug zu erwarten sei und ein Abwurfplatz vorbereitet werden sollte. Da der nächste Tag, der 7. März, ein Sonntag war, an dem die Aussenarbeiten immer ruhten, passte es gut, den freien Nachmittag für die Auswahl eines Abwurfplatzes zu benutzen. Um einen Überblick über das Gelände von oben zu erhalten, wurde der Chun-Berg bestiegen. Diese Erkundungsfahrt ergab deutlich, dass ein Abwurfplatz in der Nähe des Sommerlagers nicht in Betracht kam. Die Senke, in der das Sommerlager stand, war so schmal, dass die Gefahr bestand, dass einige Abwurfbomben über den Steilhang in die Diesetsenke fallen könnten. Ausserdem wäre es bei dem häufigen Wechsel von Schnee und Fels schwer gewesen, in diesem Gebiet die Fliegerzeichen so auszulegen, dass sie von dem Flugzeug wahrgenommen werden konnten. Als bester Platz erschien die weite und ununterbrochene Schneefläche, die den See vor der Endmoräne des Chungletschers bedeckte. Dieser Platz wurde durch einen Funkspruch dem Fliegerhorst bekanntgegeben. Als Fliegersignal war breites schwarzes Fahmentuch vorhanden, zu dem noch 3 Räucherpötte kamen. Holzwolle, mit einem Gemisch von Benzin, Petroleum und Öl getränkt, gab dichte Rauchschruben.

Am 5. April kündigte ein Funkspruch den Nachschub für den 6. April an. Daraufhin wurden die Fliegerzeichen ausgelegt und am angekündigten Tag ab 05.00 Uhr Fliegerwache gehalten. Das Wetter im Bereich der Station war ausgezeichnet, nahezu wolkenlos und nur wenig Wind. Das Flugzeug traf aber weder an diesem noch am folgenden Tag ein, an dem gleichfalls gutes Flugwetter herrschte. Am 8. April schlug das Wetter um, es herrschte Windstärke 8 und starkes Schneetreiben, über dem Meer lag eine tiefe Wolkendecke. Unter diesen veränderten Umständen konnte mit einem Eintreffen des Flugzeuges nicht mehr gerechnet werden.

Erst drei Wochen später kündigte ein neuer Funkspruch an, dass je nach Wetterlage das Flugzeug ab 27. April zu erwarten sei. Schlechtwetterperioden einerseits und andere Einsatznotwendigkeiten hatten den Flug verzögert.

Ein neuer Funkspruch am 27. April meldete, dass das Flugzeug am 27. und 28. April starten werde. Bei der Station war wieder ausgezeichnetes Flugwetter; es wurden deshalb rasch die Fliegerzeichen von neuem klargemacht, und alles wartete auf die Ankunft. Aber schon zu Mittag kündigte ein Funkspruch an, dass wegen Schlechtwetterlage das Flugzeug nicht gestartet sei.

Der Morgen des 28. April brachte wieder einen Wetterumschlag. Ab 03.00 Uhr begann es zu schneien. Die Berge waren von tiefen Wolken eingehüllt. Zu Mittag kündigte ein Funkspruch an, dass eine FW 200 gestartet sei. Daraufhin wurden sofort stündlich Obse abgesetzt, die zur Folge hatten, dass das Flugzeug wieder umkehrte und im Heimathorst landete. Es schneite den ganzen Tag und noch am folgenden dazu.

Um dem Meteorologen, der die Flugberatung für den Nachschub durchführte, die nötigen Grundlagen zu geben, wurden von Spitzbergen ab 1. Mai um 21^h, 24^h, 03^h und 05^h zusätzlich Obse ausgestrahlt. Das Flugzeug wollte sich nach dem 05^h Obs entscheiden, ob es starten sollte.

Am 6. Mai war es endlich so weit. Bei der Station war es wieder kalt geworden, -17°C , aber der starke Wind der vorangegangenen Tage war auf Windstärke 3-4 abgeflaut. In der Umgebung der Station war herrliches Flugwetter, nur draussen über dem Meere lag eine tiefe Stratusdecke. Schon früh morgens wurden die Fliegerzeichen von dem Treibschnee der letzten Tage gesäubert und alles für den Fall der Ankunft des Flugzeuges vorbereitet. Gegen 10.00 Uhr wurde in Tromsö angefragt, ob etwas von einem Flugzeugstart bekannt geworden sei. Es kam ein negativer Bescheid. Nach dem Absetzen des Abendobses kündigte ein Funkspruch aus Tromsö an, dass um 16.00 Uhr eine FW 200 für das Unternehmen gestartet sei. Da für die 600 km lange Luftlinie eine drei- bis vierstündige Flugdauer angenommen wurde, war das Flugzeug gegen 20.00 Uhr zu erwarten. Um diese Zeit wurden alle Auslugstationen besetzt. Bis 21.00 Uhr wurde bei beissendem Wind auf das Flugzeug gewartet, aber es kam nicht. Bis auf einen Mann kehrten die anderen in das Sommerlager zurück und gingen zu Bett. Um 22.13 Uhr ertönte tiefes Brummen, und als alle aus dem Bett sprangen und vor die Tür liefen, sahen sie das Flugzeug in ziemlicher Höhe von SW nach NO die Station überfliegen. Der ausgestellte Posten schoss das Erkennungssignal. Schon schien es, als hätte das Flugzeug das Signal übersehen, da beschrieb es einen Bogen

und flog Richtung Prinz-Karl-Vorland, um alsbald einen Kreis über der Station zu beschreiben. Als die Besatzung der Station zum Abwurfplatz hinabgeeilt war, hatte das Flugzeug in immer neuen Kurven sich schon weit herabgeschraubt, um mit dem Abwerfen der Bomben zu beginnen. Die erste Bombe lag noch etwas südlich von der bezeichneten Abwurfstelle. Beim nächsten Anflug fiel die Bombe direkt auf das Abwurfzeichen. Nach jeder Bombe kurvte das Flugzeug entweder über dem Dieset See oder dem Lilliehöökglatscher. Die Bomben, immer einzeln abgeworfen, fielen höchstens 10 m voneinander entfernt. Alle Fallschirme öffneten sich tadellos und liessen die Bomben leicht auf den Schnee fallen. Gemeinsam mit der letzten Bombe - insgesamt wurden 14 Stück abgeworfen - kam ein mächtiger Strauss von grünen Zweigen und Weidenkätzchen als Gruss aus dem Süden. Ausser dem notwendigen Nachschub an Chemikalien und Material für die Radiosondenaufstiege, enthielten die Bomben auch Brief- und Paketpost für die Überwinterer.

Der zweite Nachschubflug erfolgte am 18. Mai. Um 06.50 Uhr wurde das Motorengeräusch gehört. Als die Besatzung der Sommerstation den Steilrand erreichte, hatte das Flugzeug schon mit dem Bombenabwurf begonnen. Diesmal erfolgte der Abwurf im Reihenwurf, was zur Folge hatte, dass die Bomben weiter über dem Gelände verstreut waren als beim ersten Mal, wo sie genau auf den Abwurfplatz fielen. Aber angesichts der zunehmenden Wetterverschlechterung war es verständlich, dass das Flugzeug sich bemühte, so rasch wie möglich fertig zu werden. Mit diesem zweiten Nachschubflug war die Station mit allem Material wieder gut versorgt und hätte den Dienst ein weiteres Jahr durchführen können.

Der Angriff auf die Station:

Am Sonntag, dem 20. Juni, kam von der Gruppe der Funkspruch, den am 1. September vermutlich vorhandenen Bestand an Lebensmitteln und Munition zu melden. Da ein Teil der Vorräte noch bei der Winterstation im Schnee vergraben war, wurde für den Nachmittag die Erfassung dieser Vorräte geplant. Nach Beendigung des am Vormittag durchgeführten Radiosondenaufstieges gingen Nusser, Ehrich und Garbaty zum Winterlager, einmal um die angeforderte Aufstellung zu machen, zum anderen aber auch, um für die Frischfleischversorgung einen Seehund zu schiessen. Am Signe-Hafen angelangt, der zu dieser Zeit mit treibenden Eisschollen angefüllt war, wurde nach Seehunden Ausschau gehalten. In diesem Augenblick bemerkte Ehrich, dass aus

der Tür der Winterstation ein bewaffneter Soldat herauskam. Da die drei Männer des Unternehmens an Waffen nur einen Karabiner mit Jagdpatronen und eine Schrotflinte bei sich hatten und überdies das Kräfteverhältnis der anderen Seite nicht übersehen konnten, zogen sie sich unbemerkt zum Steilhang zurück. Dort angelangt, wurde Ehrich, der Funker, zur Sommerstation hochgeschickt, um die Kameraden von der erfolgten Besetzung der Winterstation zu verständigen und den Funkspruch über die erfolgte Landung abzusetzen. Garbaty und Nusser sicherten einstweilen den Weg des Funkers. Als angenommen werden konnte, dass Ehrich oben angelangt war, folgte ihm Garbaty mit der Anweisung über die Verteilung der Posten und den zu treffenden Verteidigungsmassnahmen. Nusser blieb in halber Höhe und beobachtete das Gebiet der Winterstation, ohne noch irgendetwas Auffallendes feststellen zu können. Dann begab auch er sich zur Sommerstation. Dort angelangt, wurde ihm mitgeteilt, dass Köhler nach dem Mittagessen in die Diesetsenke abgestiegen sei, um das Vogeltreiben an den zum Teil schon aufgetauten Seen zu filmen. Bald darauf fiel unten in der Senke ein Schuss, und der ausgestellte Posten berichtete, dass Köhler mit blossem Oberkörper vor vier fremden Männern flüchtete. Wahrscheinlich war Köhler beim Sonnen von den Angreifern überrascht worden. Köhler, der unbewaffnet war, war von mehreren Seiten gleichzeitig angegriffen worden und versuchte, fliehend die Station zu erreichen. Nach mehreren Schüssen, die auf ihn abgegeben wurden, verschwand Köhler zwischen den Steinen.

Mit der Entdeckung der Station hatte das Unternehmen "Nussbaum" praktisch schon ihr Ende gefunden. Ein Weiterarbeiten war nach der Entdeckung kaum mehr möglich, da ständig mit Angriffen gerechnet werden musste, die durch die geringe Zahl von 5 Männern nicht zu verhindern waren. Es wurde daher ein Funkspruch an die Gruppe Nord abgesetzt, in dem die Zurückziehung des Unternehmens in das KRA Ausweichlager, das in der Nähe der Aussenküste lag, angekündigt und gleichzeitig um Abholung durch ein U-Boot gebeten wurde. Da anscheinend schon die ganze Diesetsenke von den fremden Patrouillen auf der Suche nach dem Verbleib der deutschen Männer durchstreift wurde, wäre durch einen längeren Aufenthalt in der Sommerstation der Rückzug zur Aussenküste bald abgeschnitten worden. Eine Zerstörung der Sommerstation unterblieb, weil dadurch die Aufmerksamkeit auf den Aufenthaltsort gelenkt worden wäre. Nur mit dem wichtigsten Material beladen, räumten die Männer die Sommerstation gegen 20.00 Uhr.

Über die Art und den Zeitpunkt der Landung der feindlichen Abteilung war zu diesem Zeitpunkt noch nichts bekannt. Im ganzen Signe-Hafen und in dem Teil des Lilliehöökfjordes, der eingesehen werden konnte, war kein Schiff zu sehen. Der Blick in die Seehund-Bucht, die zu diesem Zeitpunkt schon am stärksten eisfrei war, war vom Sommerlager aus durch vorgelagerte Hügel versperrt.

Der Weg zum Ausweichlager KRA führte über den Gletscher, der sich zwischen dem Königin-Maud-Berg und dem Natrud-Berg gegen die Diesetsenke erstreckt. Um 21.45 Uhr überflog ein Flugzeug, das sich später als deutsches herausstellte, das Gebiet. Das Flugzeug flog über den Krossfjord, kam zum Lilliehöök-gletscher, bog in die Diesetsenke ein und nahm in der Richtung zwischen dem Prinz-Karl-Vorland und dem Mitraberg Kurs auf die offene See.

Im KRA-Lager lag genügend Proviant und Ausrüstungsmaterial, um die nächsten Ereignisse in Ruhe abwarten zu können. Auf einem Rücken gelegen, der dem Lundbredt-Berg angehörte, bot dieses Lager durch seine günstige Lage freien Überblick über die offene See und den westlichen Teil der Diesetsenke.

Die Nacht vom 20. zum 21. Juni war kalt, es wehte ein starker Wind aus Nordost. Zeitweilig fiel leichter Regen. Am Morgen war wieder ein Flugzeug zu sehen, das ziemlich hoch flog, der Diesetsenke folgte und um die Mitra verschwand. Das gleiche wiederholte sich zu Mittag. Dieses Flugzeug warf an der Aussenküste Bomben ab, die alle ins Meer fielen. Mit dem Glase konnte an der Abwurfstelle, mit Ausnahme von Eisschollen, nichts festgestellt werden. Bei Anbruch der Nachtstunden wurde ein Erkundungsgang zum Sommerlager unternommen, der bis 100 m an die Station heranführte, die inzwischen auch besetzt war.

In der gleichen Nacht wurde von See her die Annäherung eines Schiffes beobachtet. Beim näheren Herankommen erwies es sich als ein weiss getarntes U-Boot, das sich mit voller Kraft dem schon vor Beginn des Unternehmens bestimmten Abholpunkt an der Aussenküste näherte. Die fünf Männer im Ausweichlager packten sofort ihre Sachen und begannen den Berg hinunterzusteigen. Noch während des Abstieges wurde beobachtet, wie das inzwischen herangekommene U-Boot beidrehte und wieder langsam Fahrt gegen die offene See aufnahm.

Der Weg über die dem Lundbredtberg vorgelagerte Diesetebene nahm viel Zeit in Anspruch, da infolge der Schneeschmelze zahlreiche Wasserstellen und tiefe Bäche umgangen werden mussten. Als die Männer an der Aussenküste angelangt waren, war das U-Boot nicht mehr zu sehen.

Ein längerer Aufenthalt an der Aussenküste erschien nicht ratsam, da auf dem offenen Strand eine Entdeckung leicht möglich war. Andererseits lag das KRA Lager, wie die Erfahrung gezeigt hatte, zu weit entfernt. Es wurde deshalb ein neues Lager am Süden des Natrud-Berges errichtet. Dieses Lager, auf einem Felsvorsprung mit einer hohen Felswand als Rückendeckung gelegen, gewährte ebenfalls einen guten Überblick über die See und ausserdem innerhalb der Seitenmoräne des Gletschers Nr. 1 einen gedeckten Zugang zur Aussenküste. Die wichtigsten Nahrungsmittel aus dem KRA Lager wurden geholt.

Die Wetterverschlechterung ging weiter vor sich. Es kam Nebel von See her, der das Prinz-Karl-Vorland schon ganz versteckte und in Schwaden die Aussenküste erreichte. Um 01.30 Uhr war alles in dem neuen Lager wieder beisammen.

Gegen 04.00 Uhr morgens wurden in diesem Lager 4 Artillerieschüsse, die auf See abgegeben sein mussten, gehört. Bald darauf wurden in dem Nebel die Umrisse eines U-Bootes gesichtet, das langsam die Küste gegen Süden entlang fuhr. Wieder wurden die wichtigsten Sachen aufgenommen und auf dem Kamm der Seitenmoräne zur Küste geeilt. Nach Schiessen des Erkennungssignals hisste das U-Boot eine gelbe Flagge, die das Zeichen für die Landtruppe sein sollte, dass es sich um das abholende U-Boot handelte. Dieses Signal war den Männern des Unternehmens unbekannt, da sie den letzten, an sie gerichteten Funkspruch, der dies bekannt gab, nicht mehr aufgenommen hatten. Erst nach Hisen der deutschen Kriegsflagge war jeder Zweifel, dass es sich um das abholende U-Boot handle, beseitigt. Nach nochmaligem Schiessen des Erkennungssignals stoppte das U-Boot und begann sein Dingi auszusetzen. Immer zu je zwei Mann wurde das Unternehmen "Nussbaum" an Bord des U-Bootes genommen.

Die Abholung war folgendermassen organisiert worden: Sofort nach dem Empfang des Funkspruches, dass das Unternehmen "Nussbaum" sich an die Aussenküste zurückziehe und um Abholung bitte, erhielt das der Station zunächst auf Position liegende U-Boot den Befehl, sich mit

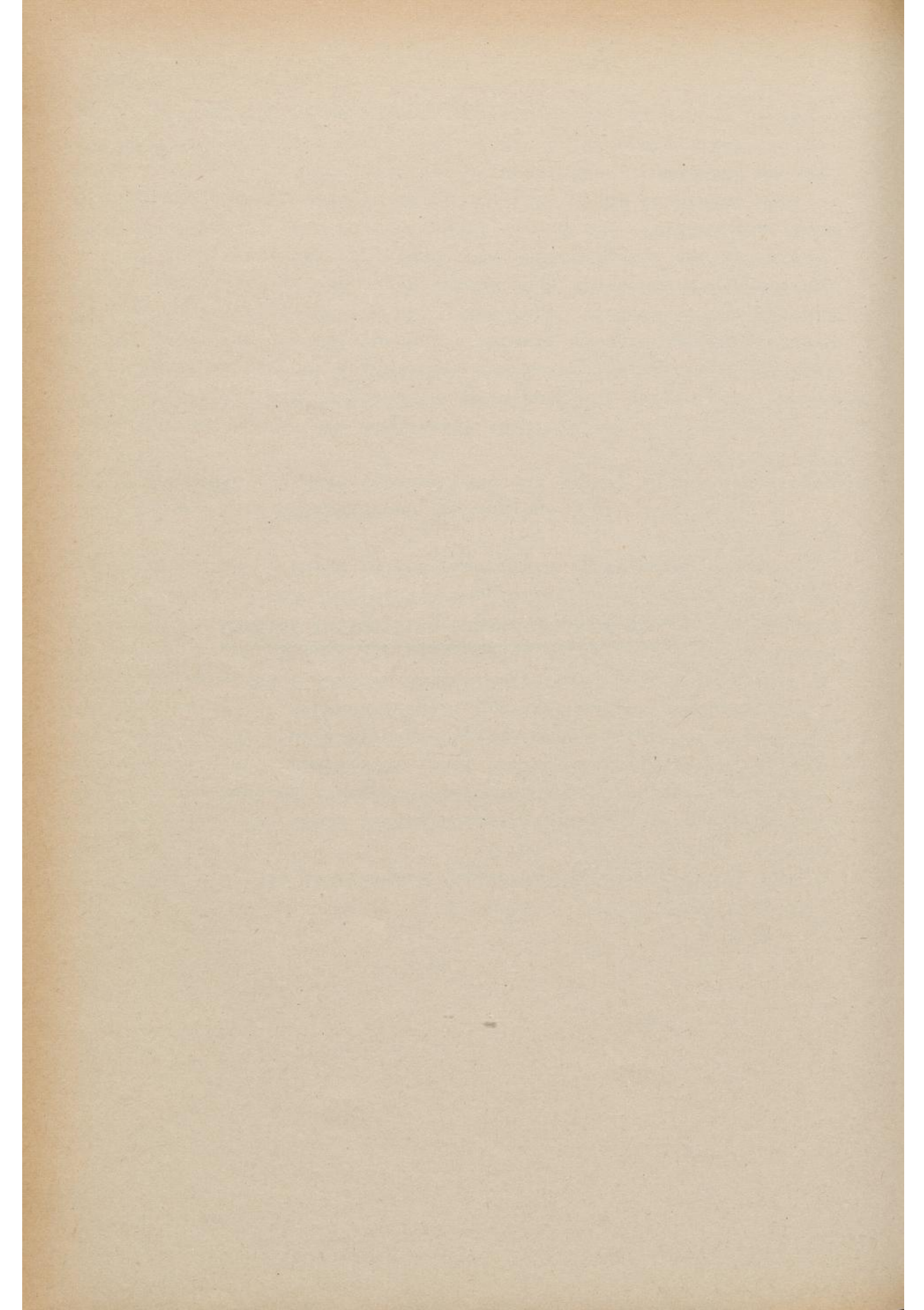
a.K. an den Abholpunkt zu begeben. Erst nachdem das U-Boot diesen Kurs aufgenommen hatte, erfuhr es, um was es sich handelte. Als es am 21. Juni an der Aussenküste der Mitrahalbinsel ankam und an dem vereinbarten Punkt niemanden am Strand fand, nahm es wieder Kurs gegen West, kehrte dann aber nochmals um und fuhr langsam die Küste der 7 Gletscher ab. Bei der Planung des Unternehmens war als eventueller Rückzugspunkt des Unternehmens auch die Fangstmannhütte an der Endmoräne des Gletschers Nr. 1 angegeben worden. Da das U-Boot annahm, dass sich das Unternehmen eventuell dorthin zurückgezogen hatte, löste es bei der Vorbeifahrt an dieser Stelle die 4 Schüsse, um die vielleicht dort anwesenden Teilnehmer auf das im Nebel nur schwer ausmachende U-Boot aufmerksam zu machen.

Nach Anbordnahme des Unternehmens fuhr das U-Boot in die Magdalenenbucht, um dort die Nachtstunden abzuwarten.

Zu Beginn der Nacht wurde in den Krossfjord eingefahren und Ny-Ålesund von Bord aus besichtigt. Dann erfolgte die Einfahrt in den Lilliehöökfjord. Nach Abstellen der Diesel näherte sich das U-Boot, nur von den Elektromotoren getrieben, dem Signe-Hafen. In der Seehund-Bucht wurde ganz nahe an der Bergwand ein 20-30 t grosses Motorboot entdeckt, während am Ufer drei Wohnzelte aufgestellt waren. Das U-Boot konnte sich bis auf 60 m unbemerkt dem Motorboot nähern. Nach einem Alarmruf auf dem Boot eröffnete das U-Boot das Feuer und versenkte mit drei Schüssen das Motorboot. Nachdem auch die Zelte beschossen worden waren, trat das U-Boot die Rückreise an.

Am 28. Juni traf das Unternehmen "Nussbaum" in Narvik ein.

Unternehmen "HOLZAUGE" Ostgrönland 1942/43



Während des Winters 1941/42 hatte das Unternehmen "Knospe" auf Spitzbergen den grossen Wert arktischer Wetterstationen erbracht, gleichzeitig aber auch die Notwendigkeit gezeigt, zur Ergänzung der Spitzbergenmeldungen auch Grönland in das eigene Beobachtungsnetz einzubeziehen. Während "Knospe" noch auf Spitzbergen arbeitete, entstand der Plan für ein neues Unternehmen, das in Ostgrönland überwintern und wie "Knospe" täglich 3mal Obse, 1 Radiosondenaufstieg und eine Höhenwindmessung funken sollte.

Die Idee der Errichtung einer deutschen Wetterstation auf Grönland war nicht neu. Schon 1940 hatte die deutsche Luftwaffe diesen Plan gefasst, aber infolge Schwierigkeiten anderer Art wieder aufgegeben. Der Plan des Marinewetterdienstes war folgender: Das für das Unternehmen vorgesehene Schiff sollte zu einem jahreszeitlich späten Termin in das ostgrönländische Küsteneis einsteuern. Je nach den Umständen blieb es dem Leiter des Unternehmens vorbehalten, an Bord des Schiffes zu überwintern oder an Land zu gehen. Mit Funkmeldungen sollte das Unternehmen erst beginnen, nachdem sich der Packeisgürtel geschlossen hatte, um einen feindlichen Angriff zu Schiff zu verhindern. Im nächsten Jahr sollte die Rückfahrt zum eismässig frühest möglichen Termin angetreten werden. Die Ausrüstung war auf zwei Jahre bemessen, damit die Expedition in jeder Hinsicht gesichert in Tätigkeit bleiben könnte, falls nach dem ersten Jahr die Eisverhältnisse eine Rückkehr nicht gestatten würden. Das Unternehmen sollte mit dem eisverstärkten Fischdampfer "Sachsen" durchgeführt werden, der den Winter über in Grönland bleiben sollte. Dieses Schiff von etwa 400 BRT bot gerade Raum für die Ausrüstung und die geplante Teilnehmerzahl (15 Mann Schiffsbesatzung, 2 Mann Wetterdienst, 1 Arzt) auf zwei Jahre. Die "Sachsen" hatte sich schon bei der Einrichtung der Station "Knospe" auf Spitzbergen bewährt.

Die Teilnehmer:

Leiter des Unternehmens in expeditionstechnischen und seemännischen Angelegenheiten war Leutnant z. See d. R. Hermann Ritter aus Karlsbad, ein früherer Kapitän der Handelsschiffahrt. Ritter hatte reiche Polarererfahrung, die er sich während seiner Überwinterungen als Pelztierjäger in Spitzbergen erworben hatte. Ausserdem war er der Wissenschaft durch seine genau geführten Beobachtungstagebücher während seiner Überwinterungen bekannt geworden.

Die wissenschaftliche Leitung des Unternehmens hatte Dr. Gottfried Weiss, der früher Assistent am Geographischen Institut der Universität Rostock gewesen war.

Die übrigen 16 Teilnehmer des Unternehmens waren:

Wachoffiziere: Obstrm. Kaspar,
Obstrm. Roettger,
an Deck : Strm. Fritz Koch,
Bootsm. Pretzsch,
Matr. Hpt.Gefr. Hermann Henning,
Matr. Hpt.Gefr. Karl Kaiser,
Maschine : Masch. Heribert Wenglorz,
Masch.Maat Norman Müller,
Masch.Maat Friedrich Littmann,
Masch.Maat Heinz Hardt,
Funk : Oberfunkmeister Helmut Scherer,
Funkmaat Günther Nawroth,
Reserve : Masch. Wenzelaus Nowotny,
Kombüse : Verw.Maat Otto Möller,
Arzt : Mar.Assistenzarzt Dr. Sensse,
Wettertechniker Heinz Hofmann.

Unter diesen Teilnehmern waren folgende Handwerker vertreten:
Pretzsch - Zimmermann, Henning - Netzmacher und Segelmacher,
Möller - Schlachter, Hofmann - Elektriker, Müller, Littmann
und Kaiser stammten aus der Handelsschiffahrt, Roettger,
Nowotny und Möller aus dem Walfang, Koch, Henning und Wenglorz
aus der Hochseefischerei. Das Lebensalter schwankte von unter
20 bis über 50 Jahre.

Der Verlauf des Unternehmens:

Nachdem sich Weiss im Juli 1942 auf einem Fluge mit einer Condor-
Maschine einen Überblick über das ostgrönländische Fjordsystem
verschafft hatte, verliess die "Sachsen" am 12. August 1942
Warnemünde. Der erste Teil der Fahrt ging entlang der norwegischen
Küste bis Tromsø, von wo die Überfahrt nach Grönland am 22. August
angetreten wurde. Die Überfahrt war durch Nebel und Nordweststurm
zwar gesichert, aber auch stark verzögert. Infolge des Sturms
musste die "Sachsen" zweimal für einige Stunden beidrehen. Zwei
leichte norwegische Ruderboote, die auf dem Vordeck zusätzlich
mitgenommen waren, wurden von der überholenden See zerschlagen.
In der Nähe des Eisrandes beruhigte sich die See, und am 25. August,
etwa um 16.00 Uhr, erfolgte die Einsteuerung in das Packeis. Der
äussere Eisstrom war leicht zu durchdringen, so dass schon am
nächsten Tage um 21.00 Uhr das Schiff vor Kap Philipp Broke der

Insel Shannon lag. An diesem Tage herrschte Nebel, aber am Abend war der Widerschein des Inlandeises an dem mit mittelhohen Wolken bedeckten Himmel deutlich zu sehen. Vor der Festlandküste staute sich das Eis derart, dass ein Versuch, im Laufe der Nacht zum Kap Bismarck nordwärts vorzudringen, scheiterte. Am 27. August früh wurde die Pendulum Inseln angesteuert. Dort war es nur mit grosser Mühe möglich, die Eishindernisse unter Land zu durchstossen. Die ausserordentlich klare Sicht, die inzwischen eingetreten war, führte dazu, dass die Schiffsführung sich zuerst über die Entfernung zum Land täuschte und durch Peilung falscher Landmarken mehrere Stunden lang Unklarheit über den Schiffsort hatte. Gegen Mittag wurde ein Flugzeug gesichtet, das für einen deutschen Eisaufklärer gehalten wurde. Erst Monate später konnte aus Tagebüchern, die auf der dänischen Station Eskimonaes gefunden wurden, in Erfahrung gebracht werden, dass es sich um das Bordflugzeug des amerikanischen Eisschiffs "Northland" gehandelt hatte. Dieses Schiff lag damals in der Gael-Hamkes-Bucht, 45 sm vom Standort der "Sachsen". In den Abendstunden des 27. August gelang es, in die Hansa-Bucht der Sabine-Insel hineinzukommen, wobei das Schiff vorübergehend Grundberührung auf Schlick hatte, ohne Schaden zu nehmen. Zunächst war die Hansa-Bucht nur als eissicherer Liegeplatz für die Nacht vorgesehen gewesen. Nachdem die Leitung des Unternehmens sich von einem Berggipfel aus über die Eisverhältnisse orientiert hatte, erschien es wenig aussichtsreich, noch einen besseren Platz zu finden, und es wurde beschlossen, in dieser Bucht zu überwintern.

Die "Sachsen" ankerte in der Hansa-Bucht bei ungefähr 40 m Tiefe. Nur nach NO offen und auch dort durch einige Basaltriffe und in weiterer Entfernung durch die Insel Klein-Pendulum geschützt, bot die Hansa-Bucht einen günstigen Überwinterungshafen. Der auch gegen Eispressungen geschützte kleine Germania-Hafen an der Südküste der Sabine-Insel, den 1869/70 die erste deutsche Nordpol-expedition unter Koldewey und Payer benutzt hatte, hat in seiner Einfahrt nur 3,2 m Wasser und kam daher für die "Sachsen" nicht in Frage.

Eine Woche lang herrschte ruhiges wolkenloses Wetter. Es wurde mit dem Ausladen begonnen. Da das Löschen mit Booten, obwohl sie Aussenbordmotoren hatten, ziemlich umständlich erschien, wurde der Hauptteil der Ausladearbeit auf Schlittentransporte nach Bildung der Eis-

decke verschoben. Aber die Schneedecke hatte bald so grosse Unebenheiten und die Flutspalte soviel Brucheis, dass das Schlittenziehen sehr mühsam wurde. Grosse Schwierigkeiten bot auch der Transport auf dem weglosen Gelände an Land.

Zunächst wurde an Land $1/2$ km vom Schiff eine Hütte für 8 Mann errichtet und mit den nötigen Vorräten versehen, da die Überwinterung in 2 Gruppen, an Bord und an Land, stattfinden sollte. Im Laufe des Herbstes entstand in einiger Entfernung von der ersten noch eine zweite Hütte. An Bord wurde ein gemeinsamer Überwinterungsraum im Vorschiff eingerichtet, der vom Kochherd beheizt wurde, aber kein Tageslicht hatte. Das Schiff und die beiden Hütten waren durch Feldfernsprecher miteinander verbunden. Mit Fernsprechkabel wurde auch eine Lichtleitung zur Hütte gezogen. An Bord lief ständig eine sparsame Diesellichtmaschine, so dass Strom für etwa 10 Brennstellen und 2 Wärmestrahler vorhanden war. Die Maschine wurde entwässert, der beiklappbare Mast niedergelegt, überflüssige Aufbauten zur besseren Tarnung des Schiffes abgebaut und im Schutz der Back ein grosses Zelt zum Füllen der Ballons errichtet.

Am 30. August wurde mit den dreistündigen Beobachtungen begonnen. Weiss benutzte das gute Wetter zu geomorphologischen Untersuchungen, besonders zu Messungen des Strandterrassenniveaus. Früh im Herbst begannen auch die stündlichen Gezeitenablesungen, die fast 5 Monate lang fortgesetzt wurden. Ende September begannen die Funksendungen nach Tromsø, nachdem der regelmässige Radiosondenbetrieb schon mehrere Wochen vorher angelaufen war. Das Zustandekommen der Funkverbindung machte ausserordentliche Schwierigkeiten, vor allem dadurch, dass die jahreszeitlichen Störungen zwischen Heavysideschicht und Oberfläche im Sommer und Herbst ihren Höhepunkt erreichen. Als die Verbindung hergestellt war, wurden täglich 3 Bodenwettermeldungen, 1 Temp und 1 Pilot nach Tromsø abgesetzt. Es gelang auch infolge des grossen zur Verfügung stehenden Personals und der technischen Einrichtung des Schiffes, die Aufstiege täglich und bei jedem Wetter durchzuführen und mindestens einmal täglich die Funkverbindung trotz grosser Störungen herzustellen.

Am 7. November verschwand die Sonne und kehrte erst am 3. Februar wieder. Die Aussenarbeit ruhte nur während der sehr häufigen Stürme im Oktober und November und während weniger Wochen um Weihnachten. Im übrigen war dafür gesorgt, dass mit Ausladearbeiten, Anlage von Sicherheitsdepots, Einschaufeln der Bordwände mit Schnee als Wärme-

schutz und zur Tarnung des Schiffes, Heranholen von Süßwassereis für die Kombüse usw. jeder Mann täglich an die Luft kam. Nachts ging stets ein Mann Wache zur Ablesung des Gezeitenpegels und als Brandwache. Durch Handfertigungsarbeiten, Herrichten von Polarkleidung und Reiseausrüstung, durch Anregung zu Musik, Schachspiel und guter Lektüre, die reichlich vorhanden war, durch Vorlese- und Singabende, durch Unterricht und Vorträge wurde einer eventuellen Erschlaffung entgegengewirkt. Solange Licht und Schneeverhältnisse es gestatteten, wurde Ski gelaufen, später mit dem Fuchsfang begonnen, der, mit einfachen selbstgefertigten Schlagfallen betrieben, 18 Weiss- und Blaufüchse einbrachte.

Im November wurde ein Versuch unternommen, mit Ziehschlitten zum Festland zu gelangen. Er scheiterte jedoch schon an der Clavingerstrasse - der Meeresstrasse, die die Sabine-Insel vom Festland trennt. Das Eis war dort noch so brüchig, dass es nicht gelang, die Schlitten hinüberzubringen. Etwas später wurde für einige Tage eine Zeltstation in 300 m Höhe unterhalten, um die Bodeninversion zu beobachten. Um die Besatzung in Bewegung zu halten, wurden öfter Ausflüge unternommen, und einige Teilnehmer zelteten ein paar Tage auf Klein-Pendulum. Regelmässig wurden Männer zur Jagd nach Germania-Hafen geschickt. Sie wohnten dort in einer schon seit Jahren verlassenen dänischen Fangstation, die an der Aussenküste liegt.

Ende Februar zog die Mannschaft, die an Bord überwintert hatte, an Land, wo jetzt beide Hütten bewohnt wurden; auch der Funk- und Wetterdienstbetrieb wurde an Land verlegt. An Bord verblieben nur Steuermann, Maschinist und Bootsmann zur Sicherheit des Schiffes; sie richteten sich im Achterlogis ein. Der Zweck dieses ganzen Umzuges lag darin, dass bei einem Luftangriff das schwer zu tarnende Schiff vermutlich das erste Ziel sein würde. Ausserdem war es aus Gesundheitsgründen notwendig, dass die Mannschaft im Frühjahr aus dem dunklen Überwinterungsraum an Bord heraus und ans Tageslicht kam.

Kurz danach, es dürfte am 11. März gewesen sein, wurde die Anwesenheit der Jagdgruppe in Germania-Hafen durch eine Schlittenpatrouille der dänischen Ostgrönlandpolizei festgestellt. Nach Alarmierung der Hauptstation wurde eine Patrouille zum Germania-Hafen entsandt. Die dänische Patrouille war inzwischen mit ihren drei Hundeschlitten umgekehrt. Ihre Spuren wurden bis nach Kap Eynn auf der gegenüberliegenden Festlandspitze verfolgt. Dort hatten die Schlittenfahrer

übernachten wollen. Es gelang ihnen im letzten Augenblick, bei Annäherung der Deutschen unter Hinterlassung ihrer drei ausgeschirrten Gespanne zu entkommen. Aus vorgefundenen Tagebüchern konnte entnommen werden, dass es sich um einen dänischen Fänger und Hilfspolizisten aus Eskimonaes mit zwei grönländischen Begleitern (Eskimos) handelte. Sie hatten die Deutschen bei Germania-Hafen bemerkt, die Hütte dort untersucht und den richtigen Schluss gezogen, dass eine deutsche Wetterfunkstelle in der Nähe liegen müsse. Die dänische Patrouille gelangte schon am nächsten Nachmittag zu Fuss nach Eskimonaes. Die zurückgelassenen Schlitten und Hunde wurden zur Hansa-Bucht gebracht. Kurz danach wurde von dem Unternehmen auf Befehl aus Deutschland ein Schlittenvorstoss gegen die Station Eskimonaes auf der Südspitze der Claving-Isel unternommen. Die ausführende Patrouille bestand aus 6 Mann mit den drei Hundeschlitten. Sie konnte sich am 23. März, ohne auf Widerstand zu stossen, in den Besitz der Station setzen. Die Bewohner flohen. Aus vorgefundenen Tagebüchern konnte festgestellt werden, dass der Landvogt des Südinspektorats von Grönland nach Entdeckung der deutschen Station den Befehl gegeben hatte, die Deutschen totzuschliessen oder zu vertreiben, und dass man in Eskimonaes ein Vorgehen gegen die Sabine-Isel geplant hatte, um die genaue Lage der Station zu erkunden. Die Station Eskimonaes, die für den amerikanischen Wetterdienst gearbeitet hatte, wurde zerstört. Die gefüllte Pelzkammer mit dem Besitz der dänischen Fänger, die zugleich Hilfspolizisten waren, blieb unversehrt. Auf der Rückfahrt wurden in Sandodden zwei Dänen gefangen genommen. Ein Dritter fand den Tod, als man versuchte, seinen Hundeschlitten durch Schüsse zum Stehen zu bringen.

Die beiden Gefangenen wurden nach Germania-Hafen gebracht. Dort setzte Ritter den einen, wohlausgerüstet, wieder in Freiheit mit dem Auftrag, den Toten zu beerdigen. Da es nicht möglich war, im gefrorenen Boden ein Grab zu graben, war der Leichnam in einem Keller der Station Sandodden mit dem Danebrog bedeckt in den Schlafsack des Toten gebettet worden. Mit dem anderen Gefangenen, es war derselbe, der schon vorher in Kap Wynn entkommen war, ging Ritter bald darauf auf eine Schlittenreise, zunächst nordwärts zum Moerkefjord. Die Reise endete damit, dass Gefangener und Bewacher mit vertauschten Rollen nach Scoresbysund fuhren.

Eine weitere Schlittenreise mit zwei Schlitten und vier Mann wurde nach der dänischen Station Ellnö unternommen. Zweck der Reise war, die Dänen zu zerstreuen, falls sie sich in Ellnö gesammelt hatten.

Aber die Station wurde verlassen vorgefunden. Auf dem Heimweg kam es in Myggbukta zu einem überraschenden Zusammentreffen mit Ritter und seinem dänischen Schlittenfahrer. Nach vierzigtägiger Abwesenheit wurde diese Schlittenreise am 15. Mai wieder in der Hansa-Bucht beendet. In 25 Fahrtagen waren 1100 km zurückgelegt worden.

Inzwischen war in der Station der Wetterdienst weiter versehen und vergeblich auf die Rückkehr Ritters gewartet worden. Senses, der Arzt des Unternehmens, entschloss sich, südwärts zu reisen, um nach Ritter zu sehen und ihm nötigenfalls zu helfen.

Am 25. Mai ereignete sich der seit der Entdeckung der Station im März erwartete Luftangriff. Vier amerikanische viermotorige Bomber warfen, ohne Treffer zu erzielen, ihre Bombenlast ab, kreisten danach im Tiefflug zwei Stunden lang über der Hansa-Bucht und verschossen ihre Bordwaffenmunition. Merkwürdigerweise entstanden dabei keine Menschenverluste, dagegen fing die sogenannte "Alte Hütte", in der damals der Wetterdienst und Funkbetrieb untergebracht waren, durch Brandsätze Feuer und brannte vollkommen nieder. Der amerikanische Angriff fand, meteorologisch offenbar glänzend beraten, während des Höhepunktes einer Hochdruckwetterlage statt und ging von Island aus. Er wurde von Colonel Balchen, geleitet, der Byrds Navigator auf dessen Südpolflug gewesen war und dem die amerikanischen Luftstreitkräfte auf Grönland unterstanden.

Nach dem Angriff zog sich das Unternehmen in ein Notlager zurück, das am Fuss eines hohen Berghanges einigermaßen Schutz bot gegen einen erneuten Tiefangriff, mit dem gerechnet wurde. Über eine neuerrichtete Funkstelle wurde die Verbindung mit der Heimat wiederhergestellt. Funkapparate und Unterhaltsmaterial waren in verschiedenen im Gelände angelegten Depots, in der unzerstört gebliebenen "Neuen Hütte" und auf dem Schiff genügend vorhanden. Am nächsten Morgen erschien ein deutsches Versorgungsflugzeug und warf Ersatzteile ab, die angefordert worden waren, um entgegen dem ursprünglichen Plan noch ein zweites Jahr bleiben zu können. Man hatte in Vaernes bei Drontheim, von wo die Maschine kam, die Nachricht vom Angriff des Vortages noch nicht erhalten.

Einige Wochen später wurde das Unternehmen in zwei Flügen eines unbewaffneten Flugbootes vom Typ D26 unter der Führung von Hauptmann Blume und seiner freiwilligen Besatzung nach Tromsö zurückgebracht. Dieser Heimtransport war notwendig geworden, weil die

Gefahr eines feindlichen Zugriffs von See bestand. An der Sabine-Insel war nämlich seit April eine zweite Fläche offenen Wassers entstanden, die sich weit südwärts erstreckte. Diese Wasserfläche ermöglichte die Abholung des Unternehmens im Flugboot. Wegen der sommerlichen, schnell wechselnden Nebel war es einigermaßen schwierig, einen Zeitpunkt zu bestimmen, an dem die Maschine günstiges Landewetter und zugleich Wasser vorfinden würde, das frei von treibenden Eisbrocken war. Am 17. Juni verliessen die letzten Teilnehmer die Sabine-Insel, nachdem vorher die Anlagen bis auf Unterhaltungsmittel für Ritter und Sensesse zerstört worden waren. Das Schiff wurde auf seinem Ankerplatz versenkt.

Ende Juli 1943 besuchte das amerikanische Eisschiff "Northland" die Sabine-Insel und fand das zerstörte Lager vor. Dabei fiel der Arzt Dr. Sensesse, der inzwischen zur Sabine-Insel zurückgekehrt war, in amerikanische Gefangenschaft. Auch Ritter wurde vom Scoresbysund als Gefangener nach Island und dann nach USA gebracht.

Die Ausrüstung:

Die "Sachsen" war ein 1926 erbauter Fischdampfer. Sie hatte eine Dieselmachine und dementsprechend einen sehr weiten Aktionsradius. Das Schiff besass eine grosse Stabilität und hatte sich im Eis bewährt. Zu Anfang des Krieges erhielt sie nach Angaben von Kapitän Kraul u.a. folgende Eisverstärkungen: Stärkere Plattengänge in der Wasserlinie und am Vorschiff (bis zu 25 mm Dicke), eingezogene Spannten, die im Vorschiff handbreit auseinanderlagen, einen Eisstringer, einen Eisschuh am Steven und eine Nickelstahlschraube. Als nach der Ankunft in Grönland die Boote viel benutzt wurden, erwies es sich als notwendig, sie in der Wasserlinie mit Blech zu beschlagen, damit das Holz nicht von den Eisschollen durchgescheuert wurde.

Achtern im Schiff lagen die auf Fischdampfern üblichen Unterkünfte für Steuerleute, Maschinisten usw.. Es folgte dann, abgeschottet, der Maschinenraum, der zwei Fünftel des Schiffes einnahm, davor im ehemaligen Fischladeraum das Überwinterungslogis, eine Ecke für Funk- und Radiosondenbetrieb und der Laderaum. Den Raum unter der Back nahm die geräumige Vorpiek ein.

Im Überwinterungsraum sank die Temperatur auch nachts nicht unter 0°C. Tagsüber wurde er vom Kochherd beheizt. Durch das Kochen und Eisschmelzen auf dem Herd entstand viel Feuchtigkeit an den Aussen-

wänden. Spinde und Borde an den Innenwänden blieben dagegen trocken. Bei Föhn taute das Eis, das aus Kondenswasser zwischen der Verschaltung und der Bordwand entstanden war, und der Fussboden stand unter Wasser.

Das Unternehmen hatte keine fertigen zerlegbaren Unterkunftshütten mit, sondern Bauholz mit Nut und Feder und einige fertige Fenster mit doppeltem Glas. Das hatte den Vorteil, sich ganz den örtlichen Gegebenheiten anpassen zu können. Die Wände wurden aus doppelt aneinanderliegenden Brettern gezimmert. Zwei Bretterwände mit einer Luftschicht dazwischen hätten sich besser geeignet. Sehr wichtig war die Abdichtung gegen Wind, die durch eine Segeltuchbespannung erfolgte. Dachpappe wäre wahrscheinlich besser gewesen. Die Hütten hatten im Dach je zwei Luftabzüge und einen Vorraum als Kältschleuse. Da dieser Vorraum auch zum Aufbewahren von Proviant und verschiedenen Gegenständen der Ausrüstung dienen musste, wurde er etwas grösser angelegt. Die Beheizung des Wohnraumes erfolgte durch einen russfreien Herd, ein grosser Vorteil für die allgemeine Sauberkeit. Die sogenannte "Alte Hütte" hatte ausser dem Vorraum nur einen Raum von 4 x 4,7 m Grösse. Dieser enthielt nach seiner Fertigstellung für den Wetterdienstbetrieb acht Schlafplätze in übereinanderliegenden Kojen, die Kochecke und vor zwei über Eck stehenden Kojen eine Eckbank mit grossem Esstisch. An einer Längswand stand ein langer Tisch mit Arbeitsplätzen für den Meteorologen, Radiosondentechniker und Funker und Raum für die Funkgeräte und Radiosondenempfänger. Für 8 Mann war diese Hütte allerdings sehr eng, für 5-6 Mann hätte sie genügt. Die in der Hütte aufbewahrte persönliche Ausrüstung ihrer Bewohner musste notgedrungen sehr klein gehalten werden. Der Rest blieb in Seesäcken und wasserdichten Kisten im Freien.

An Bord konnte in normalem Bettzeug geschlafen werden. Die Hütten dagegen kühlten nachts vollkommen aus, und ihre Bewohner mussten die Schlafsäcke gebrauchen. Diese waren innen aus Schaffell, aussen aus Segeltuch mit einer Kapuze für den Kopf versehen. Auch auf Schlittenreisen bewährten sich diese schweren, aber warmen und wasserdichten Schlafsäcke. Ausserdem gab es leicht wattierte Sommerschlafsäcke, innen mit Flanell. Auf Reisen wurden Rentier- oder Moschusochsenfelle als Unterlagen für die Schlafsäcke benutzt.

Wattierte Kleidung oder grönländische Pelzbekleidung war nicht mitgenommen worden. Wichtiger als wärmende Kleidungsstücke sind winddichte Überkleider, die vorhanden waren. Die Kleidung bestand aus Militärunterwäsche, Skihosen, Sweatern und Überhosen aus winddichtem Stoff. Dazu im Freien blaue Marinejacken, bei längerem Aufenthalt im Freien Schaffelljacken oder Anoraks. Es gab schwere Anoraks aus doppeltem Baumwollstoff und leichte aus Seide. Die Fussbekleidung bestand aus Gummistiefeln, Skistiefeln, benagelten Bergschuhen und aus Segeltuch gemachten Stiefeln, die ungefähr den Reiseschuhen der Fangstmänner entsprachen. Als Kopfbedeckung wurden gestrickte Wollmützen, im Winter mit Schaffell gefütterte Ledermützen getragen, ausserdem weiche Gesichtsschützer. An den Händen wurden wollene Fausthandschuhe getragen und darüber Skihandschuhe aus grobem, wasserdichtem Stoff, teilweise mit einzelner Daumen und Zeigefinger.

An Schlitten waren Nansen-Schlitten vorhanden, ferner Rückentragen, Rucksäcke, Skier, Steigeisen, Schneereifen und Eispickel.

Auf Reisen konnten fast immer die vorhandenen Übernachtungshütten der Fänger benutzt werden. Die im Winter gebrauchten Polarzelte waren allseitig zugenäht, doppelwandig mit schneesicherem Schlauchengang. Im Frühjahr wurden gut verschliessbare Militärzelte verwendet.

Der Proviant war kräftig und vielseitig und trug dem Hunger nach Fleisch und Fett Rechnung, der sich bei Kälte einstellt. Das Brot wurde selbst gebacken. Statt Konserven wurden Gemüse und Kartoffeln in getrockneter Form mitgenommen. Sie waren ausgezeichnet im Geschmack und ersparten Gewicht und Raum. Dagegen war das Verlangen nach Obstkonserven und konservierten Fruchtsäften gross. Für Reisen waren Pemmikon und Knäckebrötchen, als Hundeproviant ungesalzener Trockenfisch vorhanden.

Alkohol und Tabak gab es in ausreichenden Mengen. Vitamintabletten wurden eingenommen, aber nicht regelmässig. Die Proviantkisten wurden an den Aussenwänden der Hütten gelagert, wo sie als Wind- und Schneeschutz dienten. Um bei Brand einer Hütte nicht alles zu verlieren, wurde ein Teil des Proviantes und anderer lebenswichtiger Ausrüstung in Depots im Gelände gelagert. Das Gewicht des Proviantes für 18 Mann und zwei Jahre betrug mit der Verpackung (in Blech verlötet, die Blechbehälter in Holzkisten) 27 Tonnen, d.h. $\frac{3}{4}$ Tonne pro Mann und Jahr.

Die Kohle wurde in Kokossäcken transportiert. Die Benzin- und Petroleumfässer waren während der Überfahrt fest verzurrt an Deck verstaut.

Wetterdiensterfahrungen:

Die Durchführung des Radiosondenbetriebes hatte unter den arktischen Verhältnissen keine besonderen Schwierigkeiten gemacht. Selbst die empfindlichen Druckkörper vertrugen den Schiffstransport erstaunlich gut. An Wasserstoff wurde jeweils ein kleiner Vorrat von Gas hergestellt und auf Flaschen gefüllt. Für diese Arbeit wurden möglichst Tage mit erträglichem Wetter benutzt. Für die Herstellung von Gas und das Füllen der Ballone war ein Füllzelt vorhanden. Während der Polarnacht mussten für die Höhenwindmessungen die Ballone mit Beleuchtungen versehen werden. Diese Ballone waren im allgemeinen bis etwa 4500 m sichtbar.

Zur Messung des Bodenwindes wurde ein kleines Schalenanemometer mit elektrischem Richtungsanzeiger verwendet, das allen Windstärken standhielt. Gegen Schneeansatz wurden die Schalen mit Öl bestrichen.

Nach Ankunft auf der Sabine-Insel wurden die Barometer einer längeren vergleichenden Beobachtung unterzogen. Einige Schwierigkeiten machte die einwandfreie Unterbringung des Quecksilber-Barometers. An der Hüttenwand war es bei Sturm starkem Vibrieren ausgesetzt und in allen geheizten Räumen einer ganz ungleichmässigen Temperatur zwischen 0°C am Fussboden und 30° C unter der Decke. Als Lösung wurde die Aufhängung an einem eingerammten Pfahl ohne Verbindung mit dem übrigen Hüttenbau im Vorraum gefunden. Ein mitgenommenes Aneroid-Barometer gab übrigens dem Quecksilber-Barometer an Genauigkeit nichts nach.

Die Wetterhütte musste geschützt vor den Dämpfen des Wasserstoffherstellers aufgestellt werden. Im Sommer, als die Sonne auch von Norden scheinend bei geöffneten Türen die Thermometer bestrahlte, konnte nur ein Assmann-Psychrometer verwendet werden, das jeweils im Schatten aufgehängt wurde. Im Winter erforderte es einige Fertigkeit, die Thermometer abzulesen, ehe sie von der Körperwärme des Beobachters beeinflusst wurden. Bei Sturm kam es vor, dass die Extremthermometer in ihren Haltern klapperten und falsche Werte ergaben. In die Gehäuse der Registrierinstrumente drang bei Sturm immer wieder Schneestaub. Andere Schwierigkeiten lagen darin, während der Polarnacht

den Anteil der Bewölkung zu bestimmen und in der Messung der Niederschlagsmenge. Der Regenmesser mit Schneekreuz versagte vollkommen, da die Niederschläge stets bei Sturm fielen und sofort umgelagert wurden.

Funkverkehr:

Der Funkverkehr wurde mit einem 40-Wattgerät durchgeführt, das von einem Benzinaggregat gespeist wurde. Nur während der Zeit sehr schlechter Verkehrsbedingungen wurde ein 150-Wattgerät gebraucht. Die Sende- und Empfangsverhältnisse waren ausserordentlich starken jahreszeitlichen und täglichen Schwankungen unterworfen, aber auch unmittelbar im Augenblick des Empfangs schwankte die Lautstärke der Gegenstation plötzlich von sehr laut auf unhörbar. Jahreszeitlich lagen die schlechtesten Bedingungen im Sommer und Herbst. Im Winter besserten sich die Verhältnisse; sie waren am günstigsten im Mittwinter und verschlechterten sich wieder im Frühjahr. Hinsichtlich der Tageszeit lagen die schlechtesten Bedingungen in den frühen Morgenstunden, die besten in der Zeit zwischen 17.00 und 19.00 Uhr. Es gelang nicht jeden Tag, zu allen vier vorgesehenen Terminen die Sendungen abzusetzen, wohl aber täglich mindestens einmal, meistens zwischen 17.00 und 19.00 Uhr, durchzukommen. Vielfach war eine Funkverbindung über die Station "Nussbaum" in Spitzbergen möglich, wenn eine direkte Verbindung mit Tromsö nicht zustande kam.

Das Unternehmen "Holzauge" in Veröffentlichungen des Auslandes:

An hiesiger Stelle wurde folgende Beschreibung des Unternehmens "Holzauge" bekannt:

The Readers' Digest. May 1944, Vol. 44, No. 265. (Published monthly at Pleasantville, N.Y., by the Readers' Digest Association, Inc.)

War below Zero.

Condensed from Colliers' Bernt Balchen and Corey Ford.

..... When we arrived at the Beach Head weather station, Colonel R.W.C.-Wimsott, commanding officer of the Greenland Base Command, was waiting with an urgent message. The enemy had established himself on the East coast at Sabine Island; and a group of Germans had attacked and seized Eskimonaes, an isolated station of the Greenland Sledge Patrol.

We were ordered to bomb them out.

The Greenland Sledge Patrol was composed of Danish and Norwegian trappers, hired by the U.S. Army to form a regular military patrol of the East coast of Greenland.

In March a party of Germans commanded by a Lieutenant Ritter encountered three members of the Sledge Patrol. The driver of the lead sled, Eli Knudsen, did not hear the German command to halt; he was shot and killed. The other two were taken as prisoners to Sabine Island.

There Ritter made a curious decision. One of the captured Danes to his amazement, was released and told he could go home. With the other prisoner as guide Ritter set out alone to investigate a reported weather station at Mackenzie Bay. As soon as they were out of sight the powerful Dane disarmed the German Lieutenant and took him prisoner in turn. Together they set off on a fabulous 350-mile trek southward to Scoresby Sound, headquarters of the Sledge Patrol. For a month they lived together on the trail, eating their meals side by side, sharing the same sleeping bag at night. When they arrived at Scoresby Sound the sled driver turned over his German prisoner to the authorities.

Meantime we were making rapid preparations to carry the war to the enemy. It was decided to attack from Iceland. We took off at 11.00' clock one evening in the strange silver twilight of an arctic spring night to bomb Eskimonaes. By the time we reached the target about 3.00' clock in the morning, the sun was shining as bright as noon. We dropped our bombs, strafed the small buildings and radio station and left the whole place burning. When we got some Liberators with longrange tanks from the States, it was Sabine Island's turn, the first bombing of German installations on the side of the Atlantic. As we flew over the target at 5000 feet, we could make out two main buildings, a radio station and a storehouse. And offshore we found a German supply ship, frozen in the ice: a 300-ton trawler, its masts and smokestack sawed off to make it as inconspicuous as possible. The sides of the ship were banked with snow camouflage.

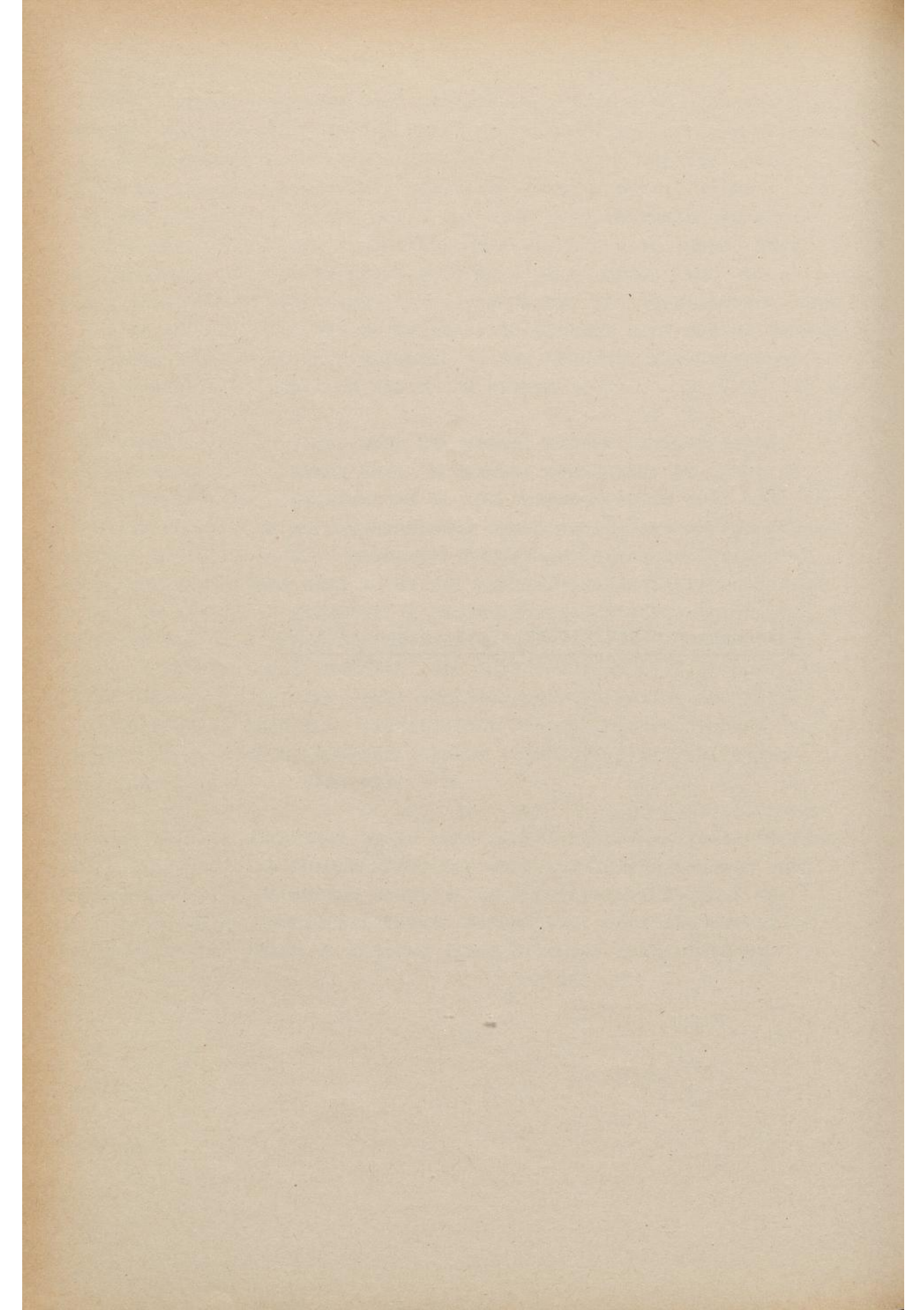
Despite German gunfire we bombed and strafed the buildings and also fired over 1.3000 rounds into the supply ship. When we came back later on to observe results, the German station had been abandoned. The buildings were gutted and the ship in the bay had evidently caught fire from one strafing and melted the ice as it burned. There

was only a black circle of open water through which the charred hull had sunk. In the rubble of the buildings our men found Luger pistols, parts of 20, guns, wrecked weather instruments. At the foot of a ledge were several red two-men parachutes with complete German uniforms, arcting clothing, metal boxes of food including some delicious Danish butter. Evidently the Nazis had been supplying the base regularly by air. The following morning a patrol came abruptly upon a lone German crouching in the rocks; several hand grenades lay on a ledge beside him, but he surrendered without a struggle. He was wearing the parko that had belonged to Eli Knudsen, the driver of the sledge Patrol, whom the Nazis had killed.

A few weeks later I talked with Lieutenant Ritter, formerly the master of a German whaling ship, a teacher and author of books on the Arctic. He was commissioned in the German Navy in 1942 and placed in command of an Expedition to Greenland to set up a weather station. Its purpose was to supply long-range forecasts to the German Luftwaffe, and also to direct the Germans in their submarine warfare in the North Atlantic. In addition, according to Ritter, Greenland was used regularly to send advance weather information to Nazi merchant ships, helping them to run the gauntlet of our Allied Navies and to carry Axis supplies between Norway and Japan. He had landed in August of 1942 and his station had functioned almost a year, sending weather reports twice daily to the German Naval High Command in Berlin.

Although we were unable to learn what finally happened to the Germans who fled from Sabine Island after our raid, it can be assumed that they headed north along the coast to an appointed rendezvous and were picked up by German seaplanes from Norway. Constant patrol of the coast has revealed no further signs of enemy installations.

Unternehmen "KREUZRITTER" Spitzbergen 1943/44



Durch den vorzeitigen Abbruch des Unternehmens "Nussbaum" war die Errichtung einer neuen Station auf Spitzbergen notwendig geworden. Nachdem der Krieg mit den Kampfhandlungen bei der Station "Nussbaum" nun auch nach Spitzbergen getragen war, musste die neue Station möglichst entfernt vom alliierten Stützpunkt im Eisfjord errichtet werden. Zwei Möglichkeiten gab es: entweder den Osten oder den Norden von Westspitzbergen. Der Osten war gegenüber dem Norden von Westspitzbergen durch seine leichtere Erreichbarkeit über Land ungünstiger. Auf Grund dieser Erwägungen entschloss sich der Leiter des Unternehmens "Kreuzritter", Hans Robert Knoespel, für den Norden. Taktische Erwägungen liessen vor allem das Innere der Liefdebucht als besonders geeignet erscheinen.

Die Vorbereitungen zu diesem neuen Unternehmen begann Knoespel sofort nach seiner Rückkehr vom Unternehmen "Knospe". Während den drei vorangegangenen Unternehmen (Knospe, Holzauge, Nussbaum) nur eine ganz kurze Vorbereitungszeit zur Verfügung stand, konnte diesmal ein ganzes Jahr zur Vorbereitung genützt werden. Auf Grund der Erfahrungen, die Knoespel bei dem Unternehmen "Knospe" gemacht hatte, baute er das Vorbereitungslager "Station Goldhöhe" im Riesengebirge aus. Ausser der Erwerbung von rein expeditionstechnischen Erfahrungen war in diesem Vorbereitungslager die Möglichkeit gegeben, die einzelnen Teilnehmer für das kommende Unternehmen kennenzulernen und auszuwählen.

Eine Neuerung für die Unternehmen des Jahres 1943/44 bestand darin, dass auf Grund der häufigen Zusammenstösse mit alliierten Streitkräften die neuen Unternehmen militärisch verstärkt wurden. Ausser dem Wetterdienstpersonal waren noch Soldaten mitgegeben, die zwar ganz in den Dienst des Wetterdienstes eingestellt wurden, aber doch dem Unternehmen schon durch die Erhöhung der Kopfzahl ein anderes Gepräge gaben. Dazu kam, dass neben dem Leiter des Wetterdienstes noch ein militärischer Leiter vorhanden war, der im Falle von Kampfhandlungen die Leitung übernehmen sollte. Bei dem Unternehmen "Kreuzritter" vollzog sich die Zusammenarbeit zwischen dem eigentlichen Leiter und dem militärischen Leiter infolge der grossen Erfahrungen, die Knoespel auf expeditionstechnischem Gebiet hatte, gänzlich reibungslos.

Die Teilnehmer:

Hans Robert K n o e s p e l, geb. 7. August 1915 in Barmen, Student der Biologie an der Universität Breslau. Expeditionstechnischer Leiter. Verunglückt am Einsatzort am 30. Juni 1944.

Helmuth K ö h l e r, geb. 24. Dezember 1916 in Berlin, Drucker, führte die mikroskopischen Arbeiten durch. Ausserdem war er der Sanitäter des Unternehmens.

Gustav M ö n n i n g h o f f, geb. 18. Februar 1908 in Westfalen, Falkner des ehemaligen Reichsfalkenhofes, hatte die Photographie und verschiedene technische Arbeiten wie Wartung der Lichtmaschine übernommen.

Anton P o h o s c h a l y, geb. 20. April 1910 in Wittkowitz, Riesengebirge C.S.R., Strassenarbeiter, war später Stationsgehilfe auf Goldhöhe, führte bei dem Unternehmen die Eis-, Pegel, und Schneemessungen durch.

Franz K r a u s, geb. 15. Januar 1910 in Schüsselbauden, Riesengebirge, C.S.R., Skilehrer, hatte die Jagd übernommen.

Hein M ü l l e r, geb. 28. Februar 1922 in Zeitz, Schlosser, hatte die Jagd und die Schlosserarbeiten übernommen.

Ernst M ü l l e r, Schlosser, half Mönninghoff bei den photographischen Arbeiten.

Walter K e i m, geb. 12. August 1924 in Mannheim, Metzger, war bei dem Unternehmen als Funker tätig.

Fritz G r a u m a n n, geb. 25. November 1920 in Adenstadt, Techniker.

Emil L a u r e n z, geb. 15. Dezember 1899 in Schwelm/Westfalen, Jäger, war während des Unternehmens als Koch und Proviantverwalter eingesetzt.

Friedrich Wilhelm K r ü g e r, Seemann.

Es wurden vor allem die Sonderaufgaben bei dem Unternehmen hier angeführt, die eigentlichen Aufgaben konnten bis jetzt nur zum Teil festgestellt werden. Dies hängt zum Teil damit zusammen, dass bei dem Unternehmen "Kreuzritter" ausser der Hauptstation eine grössere Anzahl von Nebenlagern in Betrieb waren, die eine Aufteilung der Leute und damit auch die Vielfalt der durchzuführenden Aufgaben zur Folge hatten.

Von den Teilnehmern des Unternehmens hatten vor dem Unternehmen schon einige Polarerfahrungen:

H.R. K n o e s p e l: Teilnehmer an der Herdemerten Expedition nach Westgrönland im Jahre 1938, an dem schwimmenden Unternehmen "Sachsen II" im Winter 1941, Leiter des Unternehmens "Knospe", Westspitzbergen 1941/42.

A. P o h o s c h a l y: Teilnehmer des Unternehmens "Knospe", Westspitzbergen 1941/42.

G. M ö n n i n g h o f f: Teilnehmer des Unternehmens "Knospe", Westspitzbergen 1941/42.

F.W. K r ü g e r: Teilnehmer an dem schwimmenden Unternehmen "Sachsen" 1941 und an dem Unternehmen "Nussbaum" 1942/43.

Das Schiff:

Als Transportschiff stand dem Unternehmen der Hochseefischdampfer "K.J. Busch" der Reederei Nordsee A.G. Cuxhaven zur Verfügung. "K.J. Busch" war 1922 erbaut worden, hatte 305 BRT, eine Länge von 46 m, eine Breite von 8 m, 4,6 m Tiefgang und 3,5 m Freibord. Als Maschine hatte das Schiff einen Deutz-Diesel mit 650-730 PS. Die Tanks fassten 147 m³ Brennstoff. Das Schiff hatte eine Fahrgeschwindigkeit von 9,5 bis 11 sm. Der Brennstoffverbrauch betrug 4 m³ in 24 Stunden.

Bei Kriegsbeginn war die "K.J. Busch" zum Wetterbeobachtungsschiff WBS II umgebaut worden.

Für die Fahrt nach Spitzbergen stand das Schiff unter dem Befehl des Steuerannes Sittig.

Verlauf des Unternehmens:

Das Schiff lief am 15. September 1943 aus Kiel aus. Die Fahrt durch den Sund, das Kattegat und das Skagerrak ging bei meist stürmischem Wetter vor sich. Bis Kristiansand, das am 16. September erreicht wurde, konnte "K.J. Busch" allein fahren. Die Weiterfahrt erfolgte in langsamen, nur am Tage durchgeführten Geleitzügen. Bergen, Drontheim und Narvik waren Stationen längeren Wartens. In Tromsø wurden 6 Tage Aufenthalt genommen, um Ausrüstungsgegenstände, die per Flugzeug herangeschafft wurden, noch an Bord zu nehmen.

Der endgültige Absprung vom Kontinent erfolgte am 4. Oktober von Hammerfest aus.

Die Sicherung des Schiffes übernahm das U-Boot 355 unter dem Kommando des Korvettenkapitäns Günther La Baume (kehrte im April 1944 von einer Geleitzugsschlacht nicht mehr zurück). Damit im Falle eines unvorhergesehenen Zwischenfalles wenigstens ein Teil des Unternehmens zum Einsatzort kommen konnte, wurde eine Teilung der Einsatzleute vorgenommen. Sechs Mann, und zwar Knoespel, Scharlipp, Köhler, Laurenz, Mönninghoff und Pohoschaly stiegen auf das U-Boot über, die übrigen blieben auf "K.J. Busch".

Die Fahrt von Hammerfest nach Norden ging nur langsam vor sich. "K.J. Busch" war überladen und konnte gegen den starken Wind nur mit 3 - 4 sm aufkommen.

Ursprünglich war geplant, dass die Bäreninsel angelaufen werden sollte, um die dort ausgelegte automatische Wetterstation zu kontrollieren. Dieser Plan wurde später fallengelassen und die Fahrt westlich der Bäreninsel genommen.

Südwestlich der Südspitze von Spitzbergen erlitt die "K.J. Busch" eine Havarie, aber die Fahrt konnte trotzdem programmgemäß weitergeführt werden.

Am 6. Oktober wurde die Nordküste von Westspitzbergen erreicht. An der Aussenküste der Rentier-Halbinsel sollte ein Depot und Ausweichlager eingerichtet werden. Während "K.J. Busch" in die Liefde-Bucht weiterfuhr, setzte das U-Boot in der Nordals-Bucht Köhler und Laurenz mit Verpflegung und Ausrüstungsgegenständen ab. Die beiden sollten das Ausweichlager aufbauen und dann zu Fuss in die Liefde-Bucht gehen und sich wieder mit den anderen vereinigen.

Inzwischen war "K.J. Busch" in der Liefde-Bay eingelaufen. Kurz bevor sie an dem vorgesehenen Stationsplatz angelangt war, lief sie infolge mangelnder Kenntnis der Fjordtiefen auf eine Untiefe. Das schwerbeladene Boot war nicht flottzubringen. Es blieb keine andere Wahl, als die Station dort zu errichten, wo das Schiff festsass. Statt wie geplant im innersten Winkel der Liefde-Bay, wurde in der Nähe der Sördals-Bucht ausgeladen.

Die Ausbootungsarbeiten begannen am 7. Oktober. Die für die Ausladearbeiten vorgesehenen Aussenbordmotoren fielen nach kurzer Zeit aus. Überdies konnten Kielboote bei dem flachen Strand nicht ganz ans Ufer kommen, so dass die Schiffsbesatzung oft bis zu den Hüften ins Wasser steigen musste. Am besten bewährten sich Schlauchboote, die längs eines vom Schiff zum Land gespannten Taus gezogen wurden. Diese Methode versagte nur, wenn stärkeres Treibeis herangetrieben wurde.

Während die Ausladearbeiten im vollen Gange waren, hatte das U-Boot seine Aufgabe, an der Aussenküste ein Depot auszubooten, beendet und kam zum Strandungsplatz der "K.J. Busch". Knoespel, als Leiter des Unternehmens, bestimmte den genauen Platz für den Bau der Hauptstation und ging wieder an Bord des U-Bootes, das schon am 8. Oktober zu einer grösseren Erkundungsfahrt auslief.

Diese Erkundungsfahrt hatte den Zweck, die benachbarten Fjorde auf Anwesenheit von alliierten Truppen zu untersuchen und eine genaue Kenntnis der weiteren Umgebung der Station zu vermitteln. Am ersten Tag fuhr das U-Boot um Kap Arla durch die Broad-Bay in die Red-Bay, um den Platz für ein später zu errichtendes grosses Ausweichlager ausfindig zu machen. Schon am nächsten Tag konnte das U-Boot in die Liefde-Bay zurückkehren, um nach wenigen Stunden Aufenthalt zur Erkundung der Ostfjorde wieder auszulaufen.

Die nächste Fahrt ging um Grey-Hook in die Mossel-Bay, dann um das Verlegen-Hook in die Treurenburg-Bay. Am 10. Oktober war das U-Boot am Cap Petermann, wo die dortige Fängerhütte untersucht wurde.

Der 12. Oktober diente zur Erkundung der inneren Wijde-Bay. Nach der Wijde-Bay wurde die Fahrt längs der Aussenküste nach dem Nordwesten Spitzbergens fortgesetzt. Am 14. Oktober wurde die Smeerenburg-Bay aufgesucht und dann in den Lilliehöökfjord gefahren. Im Lillienhöökfjord lag das Einsatzgebiet der Unternehmen "Knospe" und "Nussbaum". Seit dem Verlassen der Station "Nussbaum" waren fünf Monate vergangen. Die alliierten Streitkräfte hatten das Gebiet, nachdem sie die beiden Stationshäuser und das Proviantlager zerstört hatten, wieder verlassen. Das Versteck des Geheimmaterials sowie die verschiedenen Aussenlager waren noch unberührt.

Vergebens wurde das Grab von Heinz Köhler, der bei der Kampfhandlung am 20. Juni 1943 gefallen war, gesucht. Das frische Grab in der Nähe des Signe-Hafens war die Ruhestätte des alliierten Soldaten, der bei der Beschiessung des alliierten Landungsbootes durch das deutsche U-Boot gefallen war.

Von diesen Erkundungsfahrten kehrte das U-Boot am 17. Oktober wieder in die Liefde-Bay zum Standort des Unternehmens in der Sordala-Bucht zurück.

Auf Grund einer Meldung, dass sich im Magdalenenfjord alliierte Zerstörer befänden, lief es sofort wieder aus, kehrte aber am 18. Oktober wieder zurück, da der Magdalenenfjord inzwischen wieder frei war.

Durch die Verringerung der Last und mit Hilfe eines starken Windes war die "K.J. Busch" wieder freigekommen. Am 19. Oktober verliessen die beiden Schiffe den Einsatzort; das Unternehmen war nun ganz auf sich selbst gestellt.

Als erste wichtige Aufgabe nach dem Verlassen der Schiffe wurde der Hüttenbau in Angriff genommen. Auf einer Fläche von 50 m² wurde der Schnee weggeschaufelt und auf dem stark unebenen Boden zuerst ein Fundament aus angeschwemmten Treibholzstämmen errichtet. Das gab schwere Arbeit, denn alle Stämme mussten, da eine grosse Säge fehlte, mit Äxten gespalten werden. Auf dieses Fundament wurde das Stationshaus aufgebaut.

Knoespel hatte sich ein eigenes Bausystem für das Stationshaus ausgedacht. Er nahm nicht mehr wie bei seinem ersten Unternehmen ein eigenes zerlegtes Haus mit, sondern liess sich in der Heimat Einheitshäuser mit 3 x 3 m Grundfläche bauen. Diese Häuser waren einwandig und sollten aneinandergereiht jegliche Kombination zulassen, indem man nur die Aussenwände stehen liess und durch Wegfall der Innenwände grössere Räume schuf. Für die Fenster war kein gewöhnliches Fensterglas, sondern Cellonglas vorgesehen. Um es gleich vorweg zu nehmen: Diese Art von Stationshäusern bewährte sich nicht. Die einwandigen Häuser waren für das Klima zu kalt, und die Cellonfenster bogen sich in der Feuchtigkeit und waren nicht dicht zu kriegen. Mit Ausnahme von Knoespel verwendete auch kein Unternehmen die Hütten so, wie sie gedacht waren, sondern alle bauten aus den Wänden Hütten eigener Konstruktionen, die aber durch die gegebenen Masse von vornherein den Charakter eines improvisierten Unterstandes boten.

Das Unternehmen "Kreuzritter" hatte sechs solcher Knoespelschen Einheitshütten mitgenommen und schuf daraus ein Stationshaus, das einen Vorraum, einen Wohn- und Schlafräum, eine Kombüse und einen Arbeitsraum besass. Durch die Verwendung der Einzelelemente war der Grundriss mit 45 m² von vornherein gegeben. Die mitgenommenen Wasserstoffflaschen und eine grosse Anzahl der Proviantkisten wurden als Wände für einen Vorbau verwendet, der, mit einem zurückschlagbaren Dach versehen, zugleich als Ballonfüllraum und als Standplatz für die Aggregate diente. Der Kohlenvorrat und die Benzin- bzw. Petroleumfässer wurden am anderen Ende der Hütte gestapelt.

Zur Abdichtung der Hütte wurde sie aussen mit Dachpappe, innen mit Persennig bespannt.

Durch die einfachen Wände und den nicht ganz winddichten Bau verbrauchte die Hütte viel Brennstoff. Der Kohlenvorrat war bei "Kreuzritter" etwas beschränkt. Das lag nicht an einer schlechten Planung bei den Vorbereitungen, sondern an einer Reihe von nicht vorgesehenen Faktoren. Vor allem war die mitgegebene Kohle schlecht. Sie enthielt soviel Steine, dass dadurch allein 10 % wegfielen. Ausserdem waren bei der Überfahrt 12 Säcke verlorengegangen. Während der Überfahrt lag die Kohle aus Mangel an Laderaum in Säcken verpackt auf dem Deck. Die überholende See riss 12 Säcke aus ihrer Verzurrung los und spülte sie über Bord. Ausserdem wurde aus den übrigen Säcken das feine Material ausgeschwemmt. So standen bei der Landung in der Liefde-Bay nur 5 Tonnen Kohle zur Verfügung.

Da der Arbeitsraum ständig, also auch während der Nacht, in Betrieb war, und abends auch noch der Wohnraum geheizt werden musste, reichte dieser Vorrat nicht aus. Zur Streckung der Kohle musste Treibholz und manchmal sogar Seehundsspeck zum Heizen mitverwendet werden. Der Gebrauch von Seehundsspeck verursachte, da die Öfen dazu nicht eingerichtet waren, viel Gestank und Russ.

Zur Beleuchtung dienten Petroleumgaslampen. Im Arbeitsraum brannten 3 Stück, im Wohnraum 2 und in der Kombüse eine Lampe.

Die Einrichtung der Station nahm den ersten Teil der Hauptarbeiten ein. Bis zum Einbruch der Dunkelheit wurden ausserdem noch die Vorarbeiten für die geplanten Ausweichlager gemacht. Das Depot an der Aussenküste, das schon bei der Anfahrt ausgelegt worden war, befand

sich wohlgeschützt am Fuss der Berge. Ausserdem wurde noch vor dem völligen Dunkelwerden eine grosse Anzahl lebenswichtiger Güter, die für ein Lager in der Red-Bay bestimmt waren, in die Richtung gegen die Fortkullen-Bay geschafft.

Am 1. Dezember fror die Liefde-Bay völlig zu. Damit war die nötige Sicherheit gegen eine Überraschung von der See gegeben, und es konnte mit den Funksendungen begonnen werden. Täglich wurden vier Wettermeldungen, und so oft es möglich war, ein Temp auf dem Funkwege durchgegeben.

In der Zeit vom 1. Dezember 1943 bis zum 30. Juni 1944 wurden 201 Radiosondenaufstiege gestartet.

Während der Winternacht wurde die Freizeit von allen Teilnehmern vielseitig genutzt. Eine ganze Anzahl nützlicher Gegenstände wurde gebastelt, es wurde viel gelesen und Musik betrieben. Eine ganze Reihe von Vorträgen der einzelnen Männer aus ihren Zivilberufen versuchten, das gegenseitige Verständnis zu vertiefen und die allgemeinen Interessengebiete zu erweitern.

Von den neben dem Wetterbeobachtungsdienst ausgeführten Arbeiten verdient die während der Dunkelheit durchgeführte Teilstrecken-Auslotung der Liefde-Bay besondere Erwähnung. Mit einem eigens dazu gefertigten Eisbohrer wurde alle 50 m ein Loch in die Eisdecke gebohrt und mit einem Lot die Tiefe gemessen.

Ausserdem wurden, sobald das Wetter es zulies, in die Richtung der geplanten Sonderlager Telefonkabel gelegt.

Ende Februar kam zum erstenmal wieder die Sonne über den Horizont. Mit der zunehmenden Helligkeit begannen im vollen Umfange die während der dunklen Zeit geplanten Aussenarbeiten. Vor allem mussten die Aussenlager, die bei feindlichen Aktionen Ausweichmöglichkeiten geben sollten, eingerichtet werden. Das Lager an der Aussenküste war zwar schon im Herbst mit den nötigen Materialien versehen worden, aber das Hauptausweichlager sollte in der Red-Bay eingerichtet werden.

Das Ausweichlager in der Red-Bay war vor allem für den Fall gedacht, dass sich das Unternehmen infolge eines alliierten Angriffes an eine Stelle begeben musste, von der es ungesehen von einem in der Liefde-Bay einlaufenden Schiff wieder abgeholt werden konnte.

Die in dem schwer begehbaren Gebiet verhältnismässig weite Strecke zwischen der Station und der Red-Bay erforderte zuerst die Anlage eines Zwischenlagers im Rätzeltal auf ungefähr halbem Wege. Dieses Zwischenlager, das den Namen "Eislager" bekam, wurde im Inneren eines alten Lawinenkegels eingerichtet. Es bestand aus zwei Schneehöhlen, in denen je ein Zweimannzelt aufgestellt war. Die Beleuchtung dieser Schneehöhlenzelte und ihre Beheizung wurden ausreichend von Petroleumgaslampen besorgt.

Die Einrichtung des Ausweichlagers in der Red-Bay führten Knoespel, Krüger, Mönninghoff und Pohoschaly durch. In mühsamer Arbeit trugen sie täglich bei jedem Wind und Wetter Teile der Lagerausrüstung wie Funkstationen, Verpflegung, Benzin und Petroleum auf dem Rücken durch das Rätzeltal und über den Andree-Gletscher in die Red-Bay. Der Weg war zeitweilig stark von Lawinen gefährdet. Eine unerwartet niedergehende Lawine wäre den vier Männern beinahe zum Verhängnis geworden.

Mitte März waren die Arbeiten zur Einrichtung des Red-Bay Lagers beendet, das Eislager im Rätzeltal wurde verlassen, und die vier Mann kehrten zur Hauptstation zurück. Das Lager in der Red-Bay, das neben der Aufzeichnung von Vergleichsobsen vor allem der Sicherung der Station vor Überraschungen aus der Red-Bay dienen sollte, wurde im April von Pohoschaly, Kraus und Müller bezogen. Diese drei Männer blieben dort bis zum Ende des Einsatzes.

Zugleich mit dem Lager in der Red-Bay wurde das Rätzeltal-Lager von Laurenz wieder besetzt, der die Verbindung zwischen der Hauptstation und der Red-Bay übernahm.

In der Hauptstation war inzwischen der Stationsbetrieb ohne Zwischenfälle weitergelaufen.

Nach der Einrichtung des Red-Bay-Lagers wurde das im Herbst an der Aussenküste abgesetzte Lager in ein Berglager verwandelt. Dieses Lager, das später den Namen "Sperlingslust" bekam, wurde von Knoespel, Mönninghoff, Krüger und Köhler angelegt. Die Arbeiten dazu begannen am 22. April. In harter Arbeit, die ausserdem dichter Nebel und Schneestürme sehr erschwerten, wurde das ganze Aussenküstendepot in die Senke zwischen dem Nordkulle- und dem Sköldkullamassiv gebracht. Von hier, in 400 m Höhe, hatte man einen weiten Überblick, der die Aussenküste, die Broad-Bay, Moffen und Rentier-

halbinsel, Grey-Hook, Wood-Bay und Liefde-Bay umfasste. Dieses Lager, das von Köhler und Krüger besetzt blieb, war mit der Hauptstation telefonisch verbunden, so dass die Wetterbeobachtungen dieser Station zusätzlich mit denen der Hauptstation abgesetzt werden konnten.

Der 13. Mai brachte aus der Heimat mittels Flugzeug Nachschub und Post.

Zu Beginn des Monats Juni waren die Arbeiten in den drei Lagern in vollem Gange. Ausser dem vorgeschriebenen Wetterbeobachtungsdienst wurden vor allem Eis- und biologische Beobachtungen gemacht.

Während dieser Arbeiten kündigte das Oberkommando der Kriegsmarine die für Ende Juni geplante Abholung an.

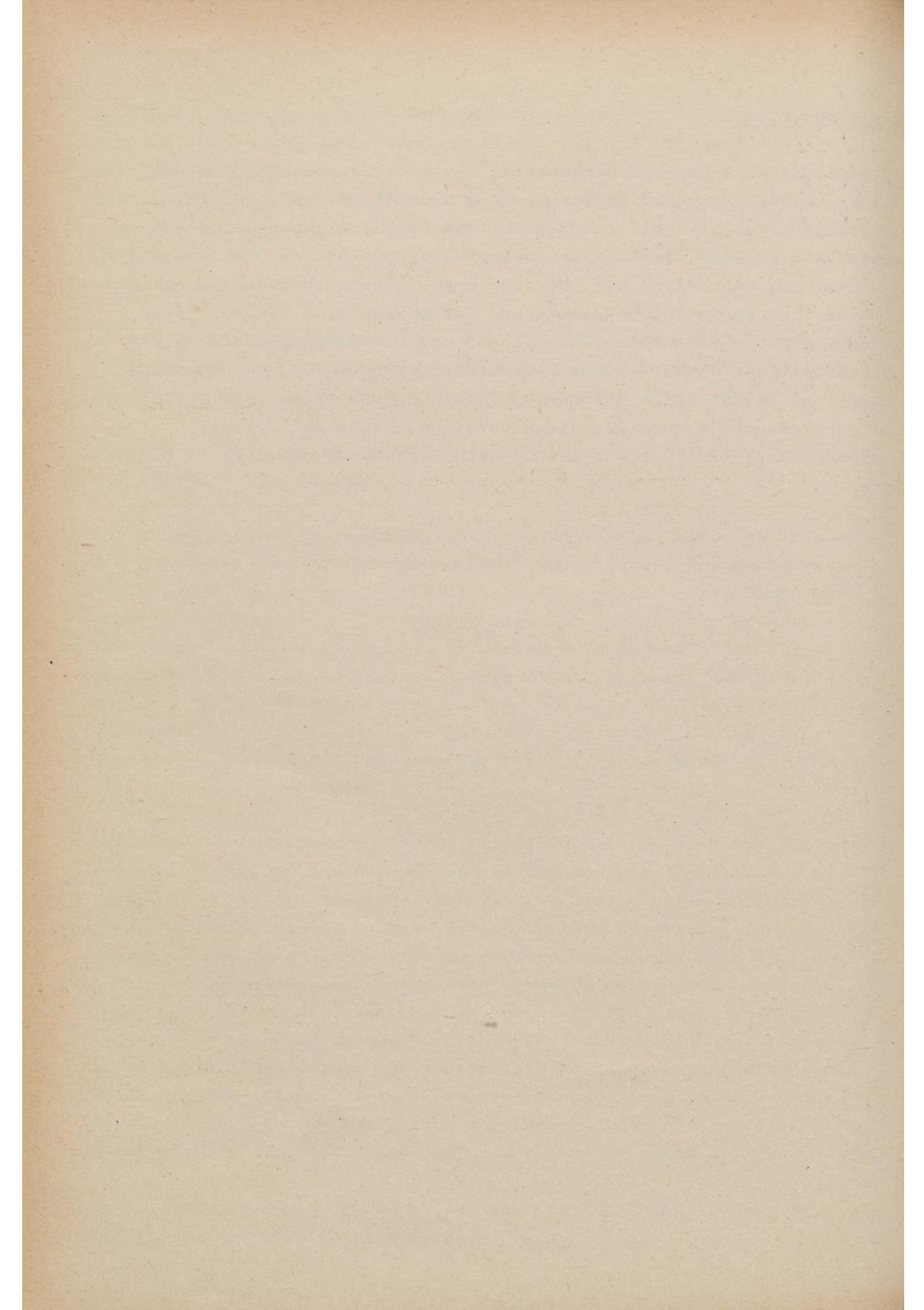
Die Auflösung der Aussenlager bereitete zu diesem Zeitpunkt infolge der in vollem Gange befindlichen Eisschmelze grosse Schwierigkeiten. Das Eis des Fjordes war noch dicht, so dass an ein Herankommen des abholenden U-Bootes an die Station nicht zu denken war. Es wurde versucht, eine Rinne in das Eis zu sprengen, aber das nützte nicht viel. Um zu einem günstigen Landungsplatz zu gelangen, wurde alles Gepäck, das mitgenommen werden sollte, über das Eis der Sördals-Bucht getragen. Zufälligerweise riss gerade am 30. Juni, dem Tag der gemeldeten Ankunft des U-Bootes, das Eis auf, so dass die Einbootung glatt vor sich gehen konnte.

Das Ende des Unternehmens "Kreuzritter" gestaltete sich zum Schluss tragisch durch den Tod des wissenschaftlichen und expeditionstechnischen Leiters. Knoespel verunglückte drei Stunden vor der Ankunft des abholenden U-Bootes tödlich bei der Sprengung einer Fangstmannhütte im Innern der Liefde-Bay. Diese Fangstmannhütte war im Herbst mit einer Selbstsprengladung versehen worden, damit sie bei einem eventuellen Überraschungsmanöver gegen die Station nicht als Stützpunkt verwendet werden konnte. Nach dem Verlassen der Station hätte diese Selbstladung für nichtmilitärische Personen gefährlich werden können; deshalb entschloss sich Knoespel zur Sprengung der ganzen Hütte, da eine Entfernung der Ladung, ohne sie zu zünden, nicht möglich war. Bei dieser Sprengung fand Knoespel den Tod.

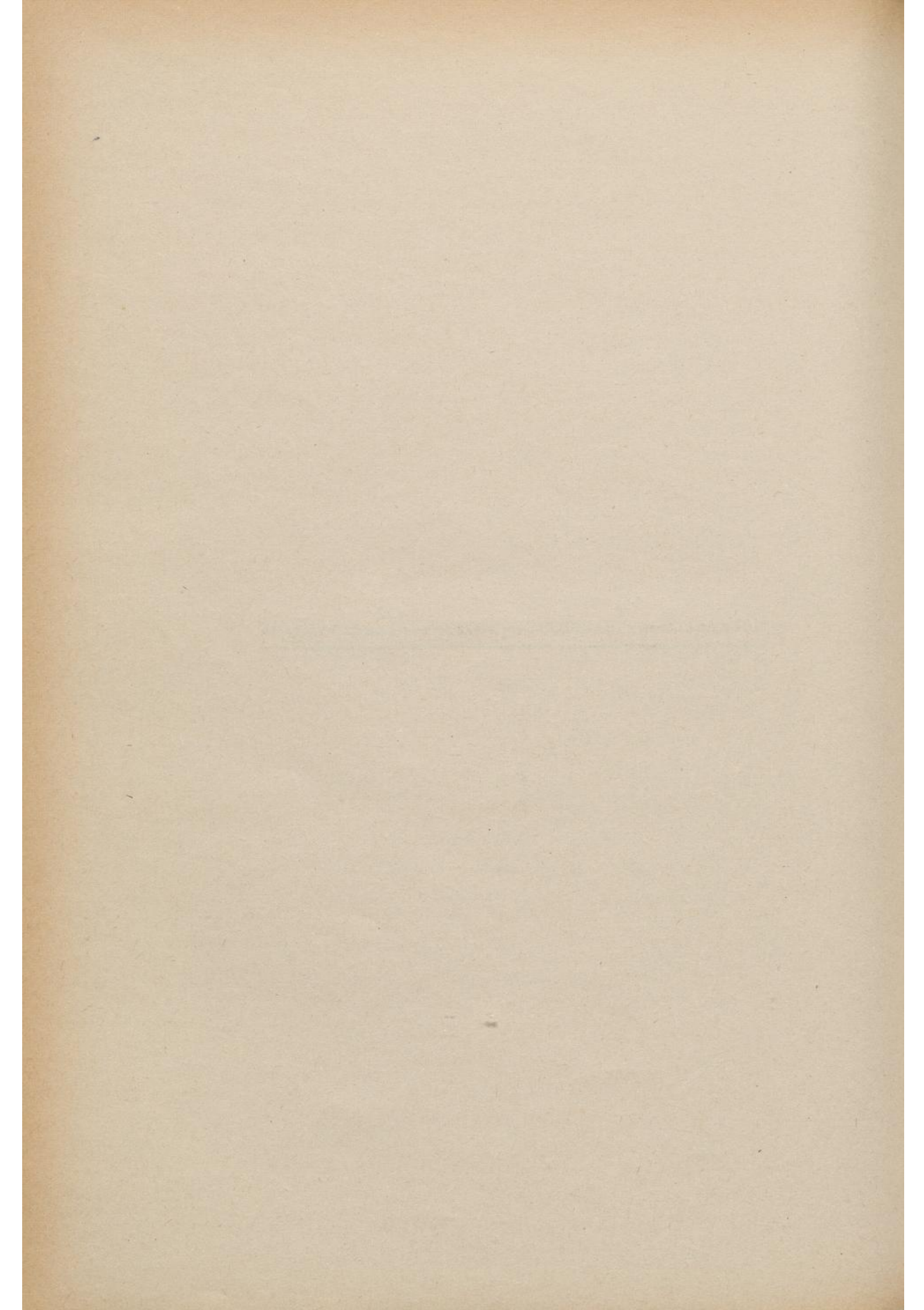
Am 1. Juli wurde H.R. Knoespel auf dem Stationshügel, 50 m vom Stationshaus entfernt, beigesetzt.

Funkerfahrungen:

Als Sendegeräte hatten sich besonders die K.W. Sender LO40K39D gut bewährt. Die Telegraphie-Empfangsradios R3 entsprachen allen Anforderungen. Weniger gut geeignet für die Zwecke eines Polarunternehmens erwies sich die Empfangsanlage Philipps VR34S/V036SL, da sie zu schwer und unhandlich war. Der Philipps Allwellenempfänger, Anlage M2L/7 mit Antennenanschlusskasten und Netzgerät UO RL brachte jeden Empfang um 2 bis 3 Lautstärken geringer als die Empfangsradios R3. - Versuche mit der 13 Watt Landungsstation Typ Stat. 272 ergaben, dass sie nur als Notbehelf in besonderen Fällen zu verwenden ist. Trotz häufiger Versuche konnte mit dieser Station nur einmal mit der Station "Bassgeiger" (Ost-Grönland) eine Verbindung hergestellt werden.



Unternehmen "BASSGEIGER" Ostgrönland 1943/44



Wegen des grossen Wertes der Wettermeldungen aus dem grönländischen Raum musste trotz der Gefahr einer Entdeckung der Station, die bei der Art des Suchdienstes, wie er von amerikanischer Seite betrieben wurde, sehr gross war, dennoch ein neuer Versuch unternommen werden, eine Station einzurichten.

Das neue Unternehmen, das den Decknamen "Bassgeiger" führte, wurde von Prof.Dr. H. Schatz vorbereitet und geführt. Als militärischer Leiter war dem Unternehmen Leutnant H. Zacher beigegeben.

Die Teilnehmer an diesem Unternehmen waren ebenso wie die von dem Unternehmen "Kreuzritter" durch den ersten Kurs der Sonderausbildungsstätte "Goldhöhe" im Riesengebirge gegangen und dort in allen praktischen Belangen geschult worden.

Die Teilnehmer:

Univ.Prof.Dr. Heinrich Schatz, Leiter und Meteorologe,
Dr. Ernst Triloff, Meteorologe,
Kurt Pritsch, Wetterdiensttechniker,
Lt. Helmut Zacher, militärische Leitung,
Robert Riedl, Funkmaat,
Hans Zima, Funkobergefreiter,
Eugen Müller, Funkgefreiter,
Heinz Schmidt, Funkgefreiter.

Das Schiff:

Dem Unternehmen stand das Wetterbeobachtungsschiff "Coburg" zur Verfügung. Die "Coburg" war kurz vor dem Kriege als Fischdampfer gebaut worden. Bei Kriegsbeginn wurde sie umgebaut und war dann hauptsächlich in Norwegen eingesetzt. Um sie für die Grönlandfahrt tauglich zu machen, erhielt sie im Sommer 1943 in Rostock eine Eisverstärkung. Sie hatte ca. 450 BRT. Als Maschine besass sie einen MAN Diesel von ungefähr 550 PS.

Der Verlauf des Unternehmens:

Das Unternehmen "Bassgeiger" lief am 14. August 1943 von Rostock aus. Zuerst ging die Fahrt nach Narvik, um von dort aus nach der Ostküste Grönlands überzusetzen. Durch das Warten auf Geleitzüge verzögerte

sich die Fahrt längs der norwegischen Küste. Erst am 27. August traf die "Coburg" in Narvik ein. In Narvik fand bei Admiral "Nordmeer" noch einmal eine Lagebesprechung statt.

Die Abreise aus Narvik fand am 28. August statt. Der Operationsbefehl sah zunächst NNW Kurs bis zum 77. Breitengrad und dann genauen Westkurs vor. Zum Schutz der "Coburg" war die Begleitung durch ein U-Boot vorgesehen. Das U-Boot sollte die "Coburg" ausserhalb des Schärenürtels treffen, aber das Wetter war so stürmisch und unsichtig, dass der Versuch eines Treffens aufgegeben wurde. Infolge des sehr heftigen Westwindes nahm die "Coburg" bald einen westlicheren Kurs als vorher bestimmt und befand sich am 30. August auf $76^{\circ}30'N$ und $7^{\circ}00'W$.

Am 31. August um 05.30 Uhr erreichte das Schiff auf $76^{\circ}51'N$ und $2^{\circ}50'W$ die Eisgrenze. In elftägiger Fahrt wurde der Eisgürtel vor der Grönlandküste gequert. Nur am Vormittag und Nachmittag des ersten Tages war das Eis so locker, dass die "Coburg" nahezu unbehindert vorwärtskam. Aber schon der erste Abend im Eis brachte grosse Schwierigkeiten. Die "Coburg" sass zwischen Schollen, die bis 100 m Durchmesser und eine Dicke von 1 m hatten, fest. Am zweiten Tag kam das Schiff gar nicht vorwärts. Bis zum 9. September ging die Fahrt ungemein mühsam vor sich. An einem Tage wurden meist wenig mehr als 200 m, im besten Falle 2-3 Seemeilen gemacht. Oft sass das Schiff fest und kam nur dann wieder etwas weiter, wenn die Trift das Eis gelockert hatte. Versuche, die Schraubenkraft des Schiffes mit Hilfe des Eisankers und der Dampfwinde zu unterstützen, wurden nach zwei Tagen aufgegeben, weil der Eisanker auf der lockeren Oberfläche der Schollen nicht genügend fest zu verankern war. Nach den missglückten Versuchen mit dem Eisanker wurde zu Eissprengungen übergegangen. Mit einer Kreuzhacke wurde ein Loch von ca. $3/4$ m Tiefe in die zu sprengende Eisscholle gehauen, ein bis drei Sprengbuchsen eingepackt und von Bord aus elektrisch zur Explosion gebracht. Mit diesen Sprengungen konnten Eisschollen bis 1 m Dicke zertrümmert werden. Häufig lagen die entstandenen Risse so ungünstig zum Bug des Schiffes, dass nur ein sehr langsames und mühsames Vorwärtskommen erreicht wurde. Ohne Sprengungen wäre eine Weiterfahrt überhaupt nicht möglich gewesen, da grössere Waken nicht angetroffen wurden. Für das Vorwärtskommen war weniger die Grösse der Schollen massgebend als das Ausmass des offenen Wassers zwischen den Schollen. Auch grosse Schollen konnten langsam zur Seite geschoben werden, wenn für sie eine Ausweichmöglichkeit bestand.

Während der ganzen Zeit im Eise war das Wetter trübe. Es konnte daher kein Besteck genommen und auch kein genaues Bild von der Drift erhalten werden.

Am 6. September wurde zum erstenmal Land gesehen, es war die Isla de France und das Germanialand. Schon während der Drift wurde mit den Vorbereitungen für das Ausladen begonnen.

Am 9. September brachte eine Havarie des Schiffes, die -zu spät entdeckt- gerade an dem wichtigsten Material der Ausrüstung Schaden verursachte. Am Bug der "Coburg" hatten sich bei der forcierten Fahrt durch das Eis einige Niete gelöst, wobei ein ca. 50 cm langer Riss entstanden war. Als der Schaden entdeckt wurde, stand das Wasser schon über 1 m hoch in der Bilge. Zehn Stunden lang musste gepumpt werden, bis das Wasser wieder aussenbords war. Der Riss wurde mit Eichenkeilen und Eisbärspeck abgedichtet und verursachte in der Folgezeit keine Schwierigkeiten mehr.

Das eingedrungene Seewasser hatte die Wetterdienstausrüstung, besonders die selbstregistrierenden Apparate und die Gummiballons stark beschädigt. 25 % der Apparate waren für immer verdorben und etwa 50 % der Ballone so stark angegriffen, dass ihre Verwendung nicht mehr ratsam war.

Am 11. September sass die "Coburg" inmitten einer grossen Scholle fest, die am Anfang ca. 1 km Durchmesser und rund 3 m Dicke hatte. Diese Scholle war in den ersten Tagen noch fest mit anderen Schollen verbunden. Die Lage war erst nach einigen Tagen in ihrem vollen Ausmass erkennbar. Aus der Rinne, die sich die "Coburg" in die mächtige Scholle hineingesprengt hatte, konnte sie nicht wieder heraus, da inzwischen ihr früheres Fahrwasser sich wieder mit hineingetriebenen Eis gefüllt hatte. Es hätten, um wieder freizukommen, ca. 300 m zwischen dem festgefahrenen Schiff und dem Schollenrand überwunden werden müssen, ein von vornherein aussichtsloses Beginnen. Nach genauen Messungen kam das Schiff in 3 Wochen nur 23 cm dem Schollenrand näher.

Die vielen bereits durchgeführten Sprengungen hatten den Vorrat an Sprengmunition stark verringert. Es musste deshalb am 11. September um Nachschub von Sprengmunition gebeten werden. Dieser Nachschub wurde am 18. und 28. September, beide Male durch eine Condor-

Maschine, durchgeführt. Bei jedem Flug warf das Flugzeug 120 Sprengbüchsen mit Zubehör, verteilt auf 8 Abwurfbomben, ab. Zwei Bomben fielen nicht auf die Scholle, die anderen kamen gut an.

Zu dieser Zeit traten die ersten Fröste mit Temperaturen von -10°C auf. Versuche mit Reihensprengungen ergaben nur kleine Sprengkrater, aber keine durchgehenden Risse. Das losgesprengte Eis musste mühsam aus der Rinne geschöpft werden. Schliesslich fror in den schnell kälter und länger werdenden Nächten immer wieder soviel von dem freigemachten Wasser zu, dass es schliesslich aussichtslos war, dagegen anzukämpfen. Ausserdem hatte sich beim zweiten Versorgungsflug das Flugzeug von der hoffnungslosen Eislage überzeugt. Die "Coburg" erhielt deshalb den Befehl, den Rest ihrer Eissprengmunition für winterliche Eissprengungen aufzusparen und das Unternehmen als schwimmende Wetterstation weiterzuführen.

Schon vor diesem Befehl war auf dem festen Scholleneis eine Wetterhütte aufgestellt worden. Vom 14. September an wurden zu allen synoptischen Terminen Wetterbeobachtungen gemacht.

Im Gegensatz zur vorhergehenden Fahrt im Eis war die Trift mit der Eisscholle von schönem Sommerwetter begleitet, so dass die Trift genau verfolgt werden konnte. Das Schiff trieb bis zu 14 km an einem Tage, aber meist viel weniger. Die Richtung der Trift in ungefähr 20 sm von der Küste pendelte zwischen SW und SO. Die Eisverhältnisse um die allmählich kleiner werdende Scholle änderten sich bisweilen sehr rasch. Des öfteren war sie von grossen Wasserflächen umgeben. Die Scholle hatte sich inzwischen um 50° von ihrer ursprünglichen Lage gedreht, was man an den dadurch notwendig gewordenen Umstellungen des Helioautographen erkennen konnte. Ab und zu war es auch notwendig, die Wetterhütte zu drehen.

Inzwischen wurden auf dem Schiff einige Veränderungen vorgenommen. Die Masten wurden entfernt und als Querverstärkung im Rumpf eingebaut, der vordere Laderaum als Wetterdienstraum eingerichtet.

Als das Schiff am 2. Oktober wieder frei kam, hatte es gegen das Land zu teils offenes, teils stark durch Treibeis verlegtes Wasser. Alle Versuche, sich der Küste zu nähern, scheiterten an dem vorgelagerten festen Küsteneisgürtel.

Vor Nord-Channon schien die Festeisdecke, die ausserhalb der Trift lag, schon lange Zeit ungestört zu sein. An dieses Festeis legte die "Coburg", etwa 12 km vom Kap Sussi entfernt, an.

Das längere Festliegen in nicht allzu weiter Entfernung von der Küste verlangte aus Sicherheitsgründen eine Erkundung des Landes. Dies umsomehr, als das Schiff, im Neueis eingefroren, seine Position nicht ändern konnte und Angriffen unbeweglich ausgesetzt gewesen wäre.

Besondere Aufmerksamkeit wurde der Alabamahütte gewidmet. Die Erkundung ergab, dass die Hütte seit langer Zeit, wohl seit Beginn des Krieges, nicht mehr besucht worden war. Nach dieser Erkundung wurde zur Vermeidung aller Spuren verboten, das Land nochmals zu betreten.

Da mit einer langen Liegezeit des Schiffes gerechnet werden musste, begann das Ausladen des Schiffes. Aus dem Baumaterial von drei Hütteneinheiten wurde zwischen dem Nordteil der Shannon-Insel und in ungefähr 3 km Entfernung vom Schiff ein Hauptlager errichtet. Dieses Depot, "Eislager" genannt, enthielt die Menge an Wetterbeobachtungsmaterial, Verpflegung und Brennstoff, die der Wettertrupp im folgenden Sommer nach der Übersiedlung auf das Land und der Rückfahrt des Schiffes benötigen würde.

Nachdem klar geworden war, dass das Schiff infolge der vorgerückten Jahreszeit vor dem nächsten Sommer nicht mehr aus dem Eise kommen würde, wurde beschlossen, den Wetterbeobachtungsdienst bis zum Ende der Polarnacht vom Schiff aus zu versehen.

Die Zeit vom 15. bis 18. November verging mit der Errichtung des Eislagers, dem Bau eines Iglus zum Füllen der Ballone, der Lagerung von Material in Schiffsnähe und dem Bau einer zweiten Hütte ungefähr 200 m westlich vom Schiff. Aus Tarnungsgründen war für diesen Bau die Nähe eines Eisberges gewählt worden. Zugleich begannen die ersten Probeaufstiege und Höhenwindmessungen.

Diese Arbeiten waren am 18. November noch nicht abgeschlossen, als das Eintreten neuer Ereignisse die ganze Planung hinfällig machte. Nach einem mehrtägigen Nordsturm, dem starke Südwinde vorangegangen waren, kam die Trift wieder in Gange. Am 18. November entstanden bei NNW Sturm, der zeitweilig über 40 m/sek hatte, starke Eispressungen. Während dieser Pressungen wurde die "Coburg" beschädigt, schliesslich

auf einen flachen Eisberg geworfen, der ursprünglich ca. 50 m vor dem Schiffsbug lag. Das Schiff blieb mit 31° Schlagseite auf dem Eisberg liegen. Der Bug ragte frei in die Luft, während das Heck tief in das Eis eingepresst war. In dieser Lage verblieb das Schiff bis zu seiner Zerstörung. Selbst die einige Seemeilen betragende Trift, die während eines Föhnsturmes Ende Februar 1944 erfolgte, hatte die Lage nicht verändert.

Das ganze Material, das neben dem Schiffe aufgestapelt war, wurde bei den Eispressungen zerquetscht. Dadurch gingen das ganze Radiosondenzubehör, die Anlage für die Wasserstofferzeugung, Schlitten, Traggestelle, eine Wetterhütte und grosse Mengen von Ausrüstungsgegenständen wie Kleider, Zelte und dergl., verloren. Auch innerhalb des Schiffes war durch den Sturz aus den Regalen viel zerstört worden.

Nach der Strandung des Schiffes war die Umsiedlung eines Teiles der Schiffsbesatzung in das Eislager notwendig geworden. Um dort alle unterzubringen, wurden die Kojen in zwei Lagen übereinander eingebaut. Auf diese Weise vermochte das Eislager 12 Personen aufzunehmen.

Während der Kommandant und 7 Mann Besatzung auf dem Schiff verblieben, übersiedelte der Wettertrupp und der restliche Teil der Besatzung auf das Eis. Im Eislager wurden die synoptischen Wetterbeobachtungen gemacht, aber der Funk vom Schiff aus getätigt.

Die Ereignisse des 18. Novembers hatten gezeigt, dass der Aufenthalt auf dem Küstenfesteis nur eine Zwischenlösung sein konnte. Da das Schiff infolge seiner Havarie und unglücklichen Lage als schwimmende Station nicht mehr in Betracht kam, musste mit allen Mitteln die Errichtung einer Station auf festem Land betrieben werden.

Am 23. November gingen 2 Mann an Land, um mit dem Aufbau der Landstation zu beginnen. Aus Material-, vor allem aber aus Tarnungsgründen, sah man vom Bau einer Wohnhütte ab. Es wurde der Versuch gemacht, die ganze Station in das Innere einer Schneewächte zu legen.

Diese Schneewächte befand sich im Nordostteil der Shannon-Insel. Ihre Nord-Süd-Erstreckung betrug ungefähr 40 m, ihre Ost-West-Erstreckung ungefähr 30 m, die Mächtigkeit 4-5 m.

Zuerst arbeiteten nur 2 Mann an der Aushöhlung der Stollen und Wohnhöhlen, erst später kamen noch 3 weitere Männer zur Unterstützung. Gleichzeitig begannen die Transporte der Ausrüstung vom Schiff zum Eislager und vom Eislager ans Land. Die Transporte waren durch die inzwischen schon eingebrochene Dunkelheit und die schlechte Schneebeschaffenheit stark behindert.

Die zu bewältigenden Entfernungen waren nicht gross; vom Schiff zum Eislager waren es 3.5 km, vom Eislager zur Schneewächte 4.5 km, aber im ganzen gesehen, waren die Transporte doch ein schweres Stück Arbeit.

Die lebhafte Tätigkeit, die sich infolge der Transporte im Eislager entfaltete, brachte den Wetterbeobachtungsdienst raummässig und auch arbeitsmässig in Bedrängnis, er wurde deshalb wieder auf das Schiff zurückverlegt und arbeitete dort bis zum 3. Januar.

Bei der Anlage der Firnhöhlen wurde besonderes Augenmerk auf die Errichtung der Funkstation gelegt. Bis dahin stand noch immer die Funkeinrichtung des Schiffes zur Verfügung. Mit dem Beziehen des Landlagers musste aber auch eine Funkstation im Inneren der Schneewächte untergebracht werden.

Am 4. Januar waren die Höhlen im Inneren der Schneewächte zum Einzug fertig.

Im ganzen führten 5 verschiedene Eingänge in das Innere der Wächte. Bald nach dem Eintreten verzweigten sich die Stollen zu Höhlen, die gerade gross genug waren, um je ein Zelt hineinstellen zu können. Die Eingänge I, IV und V führten nur zu einer Einzelhöhle; Eingang III verzweigte sich im Inneren und führte zu zwei Höhlen. Am meisten ausgebaut war das Höhlensystem, zu dem Eingang II führte. Hier gab es zunächst auch wieder zwei Einzelhöhlen, aber anschliessend befand sich in einer eigenen Höhle das Benzinaggregat und in der gegenüberliegenden Höhle das Materialdepot.

Der Einzug in das Landlager erfolgte am 4. Januar. Ausser dem Wettertrupp, der ganz an Land untergebracht war, kamen auch zwei Mann von der Schiffsbesatzung dazu, so dass im ganzen 11 Personen in der Schneewächte wohnten.

Ende Februar waren die Transportarbeiten beendet.

Durch vorzeitiges Tauwetter bildete sich auf dem Küsteneis ein alles durchfeuchtender Schneematsch. Auch das Eislager hatte bald darunter zu leiden. In eines der drei Hüttenelemente, aus denen die Hütte des Eislagers aufgebaut war, drang durch den Boden Schmelzwasser ein und machte diesen Hüttenteil unbewohnbar.

Unterdessen war in der Landstation der Betrieb schon im vollen Gange. Neben dem Wetterbeobachtungsdienst wurde zur Sicherung der Station grosser Wert auf einen regelmässigen Wachdienst gelegt. Allerdings war gerade dieser Dienst durch die Notwendigkeit, die Transporte auf jeden Fall durchzuführen, sowie durch die häufigen Stürme sehr erschwert.

Vom 20. bis 22. Februar herrschte ein starker Föhnsturm, der die Temperatur bis auf $+7^{\circ}\text{C}$ ansteigen liess. Unter dem Einfluss dieses Föhnsturmes riss das feste Küsteneis auf. Das hatte zur Folge, dass das Eislager wegen der Gefahr, abgeschnitten zu werden, geräumt werden musste. Derselbe Föhnsturm brachte auch, wie schon einmal erwähnt, die Trift wieder in Gang, die das Schiff etwa 4 sm nach Süden verlagerte, wo es dann endgültig liegen blieb.

Durch die Räumung des Eislagers erhöhte sich die Zahl der Landbewohner auf 13, während im Schiff 14 Personen untergebracht waren. Der Zuwachs der Leute von der Eisstation war der Anlass zu einem weiteren Ausbau der Wohnhöhlen.

Aus den Resten der Eislagerhütte bauten die Funker eine Funkhütte, die ungefähr 30 m von der Schneewächte entfernt am Strande aufgestellt wurde. Der Bau dieser Funkhütte bedeutete einen grossen Fortschritt; denn dadurch waren die Funkapparate der Reifbildung entzogen, die während ihrer bisherigen Aufstellung im Inneren der Schneewächte grosse Schwierigkeiten bereitet hatte. Ausserdem waren durch den Bau der Hütte eine bessere Antennenführung und damit auch ein besserer Empfang möglich.

Durch die Zerstörung des Materiallagers durch die Eispressung am 18. und 19. November waren viel Ausrüstungsmaterial und die ganze Radio-sondenausrüstung verlorengegangen. Um diesen Verlust wieder auszugleichen, fanden am 12. Januar und am 14. März Nachschubflüge statt. Beide Male erfolgte der Abwurf beim Schiff. Das erste Mal in der Dunkelheit der Polarnacht, das zweite Mal am hellen Mittag. Der Versorgungsflug am 12. Januar brachte hauptsächlich Ausrüstungsgegen-

stände, der Flug am 14. März eine vollständige Radiosondenausrüstung. Beide Male war zur grossen Freude der Überwinterer auch Post dabei. Manches ging beim Aufschlagen auf das Eis entzwei, aber der Zweck der Versorgung wurde voll erfüllt.

Am 6. April wurde eine Bärin geschossen, die zwei Junge bei sich hatte. Diese beiden Jungen blieben bis zum Juni im Lager.

Der 22. April brachte um 11.00 Uhr vormittags einen Überfall von alliierten Soldaten auf das Lager. Es waren Soldaten mit amerikanischer Ausrüstung, die sich bei dem an diesem Tage herrschenden nebligen Wetter dicht an die Station herangearbeitet hatten. Dieser Angriff fand das Lager bis auf eine ausgestellte Wache völlig unvorbereitet. Der Wachposten bemerkte erst den Gegner, als dieser wenige Schritte vor dem sich zufällig draussen befindlichen Leutnant Zacher plötzlich aus den ihn verbergenden Steinen aufsprang. Nach einem kurzen Schusswechsel fiel Leutnant Zacher. Mit der Pistole in der erhobenen Hand wurde er nach Abwehr des Angriffes aufgefunden. Der Wachposten alarmierte sofort die elf Mann, die sich in der Schneehöhle befanden. Unterdessen bestrich ein gegnerisches Maschinengewehr, das auf dem Rosenjoch stand, die Eingänge zu den Stollen der Schneewächte. Die elf Mann aus dem Schneewächtenlager stürmten das feuernde Maschinengewehr und vertrieben einen Posten auf der Südflanke. Die Angreifer ergriffen die Flucht und warfen dabei ihre Waffen, Ausrüstung und einen Teil ihrer Kleidung weg. Bei der Nachsuche wurden aufgelesen: 1 Maschinengewehr mit Munition, Maschinenpistolen, Handgranaten, Skis, Uniformstücke und Rucksäcke mit verschiedener Ausrüstung.

Nach Abwehr des Angriffes wurde festgestellt, dass der gegnerische Trupp im Schutze der Nacht und des nebligen Wetters das ganze Lager in Ruhe ausführlich ausgekundschaftet hatte, ehe er mit der planmässigen Umzingelung und der versuchten Aushebung begonnen hatte. Der Überfalltrupp war mit zwei Hundeschlitten von Westen her über die Sengstacker-Bucht bis zu dem gebirgigen Nordostteil der Insel gekommen. Von dort aus hatten die Angreifer sich auf Skiern dem Lager genähert.

Am Nachmittag des Überfalltages wurde das Aufsteigen eines Flugzeuges von einer fernen Stelle des Festlandes gesehen.

Leutnant Zacher wurde am 24. April begraben. Mit seinem Einsatz hatte er das Lager gerettet, denn durch den vorzeitigen Schusswechsel blieb den Angreifern die Überrumpelung des Lagers versagt, die ihnen sonst bei dem herrschenden Nebel gelungen wäre.

In den folgenden Wochen bis zur Abholung wurde das Lager offenbar dauernd beobachtet, wie aus vorgefundenen Spuren festgestellt werden konnte. Zu einer unmittelbaren Berührung mit der anderen Seite kam es nur noch einmal, als bei der Alabamahütte ein Spähtrupp des Unternehmens mit einem der Gegenseite zusammenstieß. Es kam zu einer kurzen Schiesserei, bei der niemand verletzt wurde.

Um die Station bei einer Wiederholung des Angriffs widerstandsfähiger zu machen, wurden alle Kräfte zusammengezogen. Das Schiff, ohnehin für die Rückfahrt nicht mehr in Betracht kommend, wurde zerstört. Am 6. Mai übersiedelte der Kommandant des Schiffes mit der bisher auf dem Schiff verbliebenen Mannschaft in das Schneewächtenlager, das nun aus 26 Mann bestand. Der Schiffskommandant übernahm die militärische Leitung. Ständig standen 4 Posten Wache, und es war ein Spähtrupp tätig. Ein zweiter Angriff auf das Lager fand nicht mehr statt.

Der Wetterdienst wurde selbst am Tage des Überfalls und in den folgenden unruhigen Tagen lückenlos weitergeführt.

Inzwischen war vom Oberkommando der Kriegsmarine der Befehl gekommen, für das Abholflugzeug einen günstigen Landungsplatz zu erkunden. Da es sehr von den wechselnden Zuständen des Eises abhing, ob ein Wasserflugzeug oder eine Landmaschine kommen würde, mussten beide Fälle berücksichtigt werden. Ein brauchbarer Wasserungsplatz für ein Wasserflugzeug wurde in einer Wake südlich vom Kap Philipp Broke gefunden, während für ein Landflugzeug eine Eisfläche südlich der Alabamahütte gewählt wurde. Beide Abholstellen wurden wiederholt besucht und auf ihre Beschaffenheit geprüft.

Am 3. Juni wurde das Unternehmen nach Zerstörung des Lagers und Vernichtung der Geheimsachen von einer Ju 290 abgeholt und nach Drontheim zurückgebracht.

Als entscheidende Ereignisse, die den Verlauf des Unternehmens vor allem beeinflussten, sind folgende anzugeben:

1. Die Möglichkeit mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu der späten Jahreszeit längs des 77. Breitengrades das befohlene Ziel zu

erreichen. Dadurch kam das Schiff in die Trift nach Süden und war nicht mehr imstande, den Wettertrupp an Land zu bringen und noch im gleichen Herbst nach Norwegen zurückzukehren. An Stelle der Heimfahrt fror das Schiff 8 km westlich Shannon ein.

2. Der ungewöhnlich starke Sturm am 18./19. November vereitelte den Plan, auf der Festeisdecke vor der Insel Shannon ungefährdet zu überwintern. Durch diesen Sturm wurde das Schiff zum Wrack und musste verlassen werden. Die Übersiedlung von 28 Mann während der Polarnacht über das Packeis an Land war die grösste Anstrengung des ganzen Unternehmens.

Gegenüber diesen beiden Ereignissen waren alle anderen nebensächlicher Art. Sogar der überraschende Überfall auf die Station war, abgesehen vom Tod des Leutnant Zacher, nicht sehr schwerwiegend. Dieser Überfall hatte zwar zur Folge, dass die 14 Mann, die noch an Bord waren, zum Schutze des Wettertrupps an Land übersiedelten und das Schiff gesprengt wurde, aber das Schiff war ohnehin nur mehr ein Wrack und hätte wahrscheinlich aufgegeben werden müssen, wenn sich nach dem Aufgehen des Eises die Manövrierunfähigkeit herausgestellt hätte.

Der Zeitpunkt des Abholens des Unternehmens war nicht durch den Überfall oder die zur Neige gehenden Vorräte bestimmt, sondern durch das Verhalten der als Landefläche dienenden Festeisdecke in der grossen Bucht der Insel Shannon, die Anfang Juni aufzugehen begann.

Die meteorologischen Arbeiten während des Unternehmens:

Als meteorologischer Dienst war vorgesehen:

1. Obse zu den synoptischen Zeiten und Funkzeiten,
2. Höhenwindmessungen (Pilotballone),
3. Radiosondenaufstiege.

Das Unternehmen führte in der Zeit vom 13. September 1943 bis zum 3. Juni 1944 sämtliche Obse zu den synoptischen Terminen durch. Nachdem schon vor der Aufnahme des eigentlichen Funkwetterdienstes 42 Funkwetter für die Versorgungsflüge gesendet wurden, begann am 18. Dezember die regelmässige Übermittlung der Wetterbeobachtungen. Bis zum 3. Juni kamen 577 + 42, also 619 Funkwetter nach Tromsø durch. Wenn auch durch Stürme und Funkstörungen, die besonders im Januar und Februar auftraten, der Funkdienst sehr erschwert wurde, konnten

doch täglich mindestens ein, im allgemeinen aber 4 Funkwetter durchgebracht werden. Die Wetterbeobachtungen wurden bis zum 3. Januar 1944 vom Schiff, dann an Land gemacht.

Pilotaufstiege wurden im ganzen 89 gestartet, von denen 60 gefunkt wurden. Mit den Pilotaufstiegen wurde im Oktober begonnen. Während der Polarnacht konnten keine Pilotaufstiege gemacht werden, da es an geeigneten Nachtbeleuchtungen fehlte.

Mit den Vorbereitungen zu den Radiosondenaufstiegen wurde begonnen, als das Schiff am 15. Oktober vor Shannon an der Festeiskante lag. Neben dem Schiff wurde ein Schneeiglu zum Füllen der Ballone gebaut. Alles war bereit, mit den Aufstiegen zu beginnen, als am 18./19. November bei der Eispressung der grösste Teil der Radiosondenausrüstung in und neben dem Schiff verlorenging. Wegen der vorgeschrittenen Jahreszeit war die Nachlieferung durch Versorgungsflüge unvollständig, so dass keine Radiosondenaufstiege gemeldet werden konnten.

Ausser den Obsen zu den synoptischen Terminen wurden noch Nordlichter und besondere Erscheinungen wie Halo, Föhn, Nebel und die Sonnenscheindauer beobachtet.

Als Thermometer bewährten sich am besten die Alkoholthermometer mit roter Flüssigkeit, da sie auch bei schlechtem Licht schnell und sicher abgelesen werden konnten.

Das mitgenommene Quecksilber-Stationsbarometer zerbrach beim Transport zum Land. Als Ersatz wurde ein gutes Aneroidbarometer genommen, das von Zeit zu Zeit mit dem Marine-Hypsometer und dem Schiffsbarometer verglichen wurde und gut mit diesen Instrumenten übereinstimmte.

Die Funkausrüstung:

An Funkgeräten standen dem Unternehmen zur Verfügung:

- 3 Stück 70 Watt Lorenzsender
- 1 " 40-70 Watt Philipps Lang-Kurz-Station
- 2 " Radione Empfänger
- 1 " Allwellenempfänger Telefunken mit Registriertrommel zur Aufnahme der Radiosonde
- 1 " Allwellenempfänger Philipps

2 Stück 15 Watt Stationen komplett
4 " Sachs Aggregate
1 " 400 Watt DKW Gleichstrommaschine.

Von diesen Geräten gingen bei der Eispressung am 18./19. November 1943 verloren: Der Allwellenempfänger Philipps, eine 15 Watt Station, ein Sachs-Aggregat. Die 40-70 Watt Philipps Lang-Kurz-Station blieb an Bord und wurde mit dem Schiff am 6. Mai 1944 zerstört. Die zweite 15 Watt Station wurde durch Eispressung zerstört.

An Land wurden ein 70 Watt Lorenzsender, ein Sachs-Aggregat und ein Radione Empfänger verwendet. Ein weiterer 70 Watt Sender und ein Sachs-Aggregat wurden als Reserve in einer Schlucht versteckt.

Der verwendete Sender reichte für den Funkverkehr völlig aus. Schwierigkeiten gab es nur bei den Sachs-Aggregaten, die häufig Störungen an den Kupplungen hatten.

Die 15 Watt Stationen konnten nicht ausprobiert werden. Von den verwendeten Wellen erwiesen sich die kurzen Wellen E10755, 8400 und 6450 KHZ am brauchbarsten, während auf den Wellen 7120 und 5250 überhaupt kein Empfang möglich war. Ausserdem war noch die Welle 4080 KHZ zeitweilig in Verwendung.

Das Unternehmen "Bassgeiger" in Veröffentlichungen des Auslandes

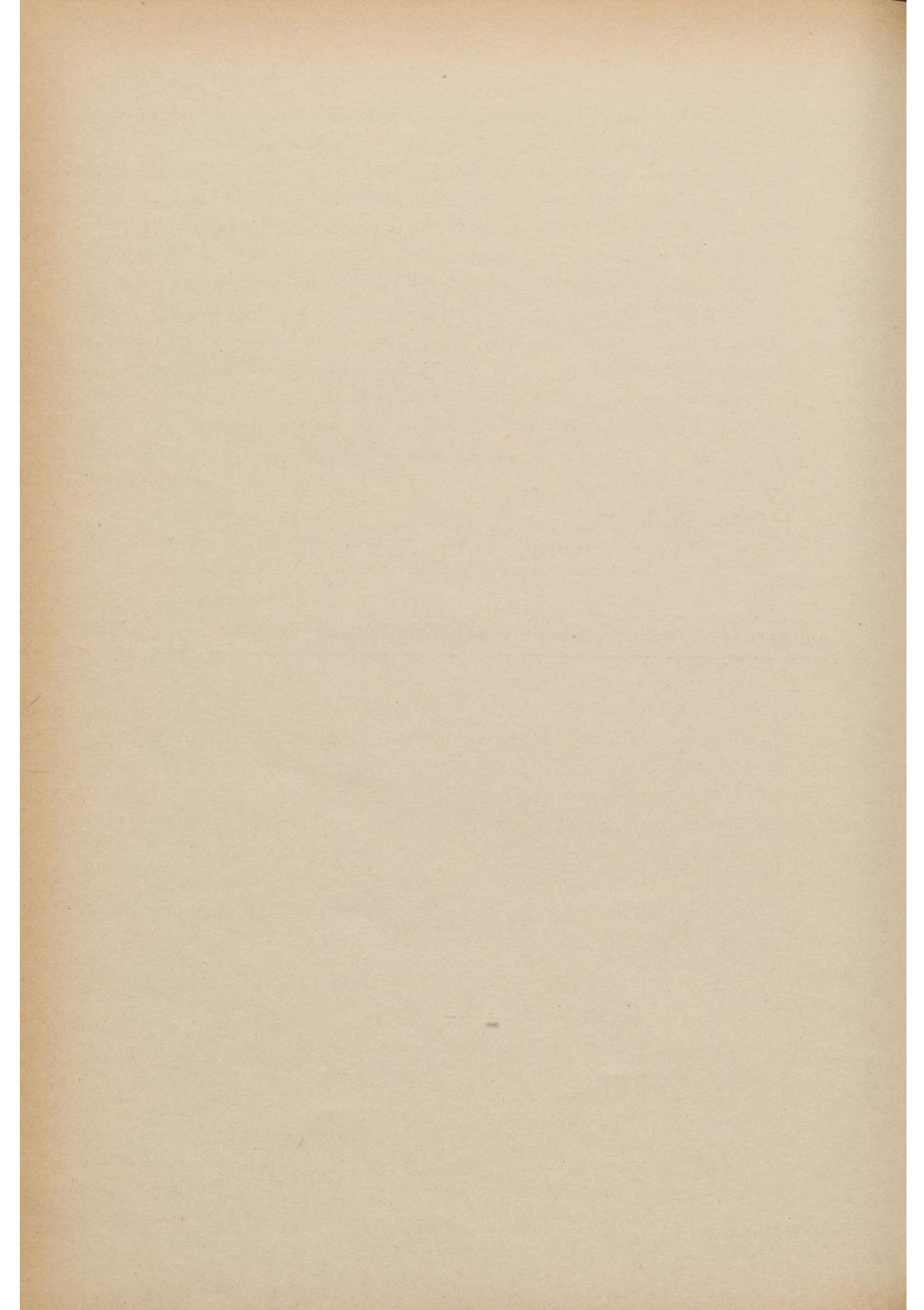
In der New York Times vom 15. Dezember 1944 erschien ein Artikel "Germans beaten in Arctic Moves." Dieser Artikel ist hier nur unvollständig vorhanden, der Anfang fehlt. In dem vorliegenden Teil wird vor allem das Unternehmen "Edelweiss II" behandelt. Über das Unternehmen "Bassgeiger" sind in dem Artikel zwei Bilder erschienen.

Das eine Bild zeigt die Funkhütte am Strand, die aus dem übriggebliebenen Material der Eislagerhütte aufgebaut wurde. Dieses Bild trägt folgende Erklärung: "From this crude shack, hidden in the rocks and ice of Shannon Island, Greenland, the Nazis broadcast weather information in their homeland."

Bild zwei zeigt das Wrack der zerstörten "Coburg" in ihrer Lage auf der Eisscholle. Die Erklärung zu diesem Bild lautet: "This German trawler, trapped in the ice floes, was found deserted on Greenland's East coast. The Coast Guard combat cutter "Northland" is in the background."

Dasselbe Bild (aufgenommen von der U.S.Coast Guard) erschien auch in "The National Geographic Magazine, Volume XC, Number four (October 1946), Washington, im Rahmen des Artikels "Americans Stand Guard in Greenland" auf Seite 483 unter dem Titel: Canted Crazyly by the Grinding Ice, a scuttled Nazi Trawler tells a Stark Tale of Defeat." Zur weiteren Erläuterung des Bildes ist darunter zu lesen: Coast Guardmen scramble over piles of equipment and supplies dumped on the ice by the Germans, who burned out the vessel before abandoning it. On Kap Sussi, Shannon Island, a few miles from the wreck, a landing party found an abandoned enemy weather station. In the background is the Coast Gurad cutter "Northland", proud veteran of successful American actions against Germane installations in East Greenland."

Unternehmen "Schatzgräber" Franz-Joseph-Land 1943/44



Plan: Zur Vervollständigung der arktischen Wetterbeobachtungen wurde für den Winter 1943/44 der Plan gefasst, Franz-Joseph-Land mit in das Beobachtungsnetz einzubeziehen. Als Sitz der Station wurde das Alexandra-Land gewählt, dass, am weitesten im Westen gelegen, die grösste Wahrscheinlichkeit einer unbemerkten Landung versprach und zugleich auch eismässig am leichtesten zu erreichen war. Sollte das Eis eine Annäherung an das Alexandra-Land unmöglich machen, dann sollte die Station auf einer Insel des König-Karl-Landes aufgebaut werden.

Vorbereitung: Die Vorbereitungen des Unternehmens "Schatzgräber" gerieten durch einen Unglücksfall des vorgesehenen Leiters, Assessor Schmidt, bei einem Skikurs, der im August stattfand, stark ins Hintertreffen. In nahezu letzter Minute musste Drees, der 1941/42 das Unternehmen "Knoespe" mitgemacht hatte, als Leiter des neuen Unternehmens einspringen. Nur durch die tatkräftige Unterstützung von R.H. Knoespel, der ausser der Ausrüstung seines Unternehmens auch noch die Überwachung über die Ausrüstung von "Schatzgräber" übernahm, sowie durch die schon bestehende Ausrüstungsstelle in Warin war es möglich, dieses Unternehmen noch rechtzeitig fertigzustellen. Dabei gab es erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden. Als die gesamte Verpflegung, bestehend aus 2 Jahresverpflegungen für 8 Mann und die Schiffsverpflegung für 1 Jahr, schon fertig verpackt in Kiel zum Abtransport bereit stand, fiel sie einem Bombentreffer zum Opfer. Die neue Ausrüstung musste dann in aller Eile zusammengestellt werden.

Die Beladung des Schiffes "Kehdingen", des für die Überfahrt vorgesehenen Dampfers, erfolgte in Wismar, die restliche Übernahme der Ausrüstung wie Bauholz u.dgl. in Kiel.

Die Teilnehmer:

Walter D r e e s, Studienrat, 36 Jahre alt, technischer und wissenschaftlicher Leiter.

Alfred M a k u s, Leutnant FTO, 25 Jahre alt, militärischer Leiter.

Gerhard W a l l i k, 33 Jahre alt, Wetterdienst-Hilfsinspektor.

Rudolf G a r b a t y, 26 Jahre alt, Wetterdienst-Hilfsinspektor.

Gerhard H o f f m a n n, 24 Jahre alt, Wetterdienst-Hilfsinspektor.

Fritz B r e t s c h n e i d e r, 24 Jahre alt, Funkmaat.

Gerhard O b s t, Erzgebirge, 25 Jahre alt, Funkmaat.

Alfred A m e n d, 23 Jahre alt, Obergefreiter

Werner B l a n k e n b u r g , 22 Jahre alt, Marine-Ober-Ge-
freiter.

Karl-Heinz Z i e g e l m e i e r , 23 Jahre alt, Marine-Wetter-
diensthelfer.

Arktiserfahrung hatten Walter D r e e s (Unternehmen "Knospe")
und Rudolf G a r b a t y (Unternehmen "Nussbaum".)

Die Anreise: Die "Kehdingen" unter Führung des Kapitäns Hartmann fuhr von Kiel bis Tromsö grösstenteils innerhalb eines Geleitzuges. Von Tromsö an hatte sie zu ihrem Schutz ein Begleit U-Boot, das mit einem Kreiselkompass ausgerüstet die Navigation nach dem Alexandra-Land wesentlich erleichterte, da infolge des meist bedeckten Himmels eine Bestecknahme nur selten möglich war. Die Eisverhältnisse in den ersten Tagen des Septembers 1943 waren sehr günstig. Erst rund 50 Meilen südlich vom Alexandra-Land wurden die ersten Treibeisstücke gesichtet. Die erste Annäherung an Franz-Joseph-Land erfolgte praktisch ohne Eisbehinderung am Kap Fr. Nansen des Prinz-Georg-Landes, wo die Möglichkeit für die Errichtung einer Station geprüft wurde. Die Weiterfahrt ging in die grosse Südbucht des Alexandra-Landes. Der innerste Teil der Bucht war mit Treibeis, zwischen dem einige Eisberge schwammen, bedeckt. Die Ankunft im Alexandra-Land erfolgte am späten Nachmittag des 8. September 1943.

Das Alexandra-Land:

Das Alexandra-Land ist die westliche Insel des Franz-Joseph-Land-Archipels. Von langgestreckter Form trägt sie im westlichen Teil den grossen schildförmigen Payer-Gletscher, der auf lange Strecken mit niedriger Steilkante zum Meer abfällt. Der leicht geschwungene mittlere Teil ist niedriges Hügelland, das zwischendurch auch grosse ebene Flächen besitzt. Über dem Südostteil liegt wieder ein Gletscher von ähnlicher Gestalt wie der Payer-Gletscher, nur wesentlich kleiner. Für die Errichtung der Station wurde ein Platz an der Ostseite der grossen Bucht gewählt. Massgebend für die Wahl des Stationsstandortes waren gute Funkmöglichkeiten bei gleichzeitig bestmöglicher Tarnung.

Ausladen und Aufbau der Station:

Infolge günstiger Wahl des Ausladeplatzes und des Stationsortes konnte das gesamte Ausladen und der Aufbau der Station innerhalb von 8 Tagen erfolgen. Wenn das U-Boot nicht auf Erkundungsfahrt war, half

die Besatzung des Bootes beim Ausladen mit. Da die "Kehdingen" wegen des flachabfallenden Kiesstrandes weit draussen ankern musste, wurden zur Ausladung alle verfügbaren Motor- und Rettungsboote herangezogen. Ein kleines Dieselmotorboot zog die beladenen Rettungsboote an einen Landungssteg. Am vorletzten Tag der Ausbootung ging allerdings das Motorboot durch Auflaufen auf Grund verloren, kurze Zeit darauf auch ein Rettungsboot. Das restliche Ausladen musste mit Schlauchbooten entlang eines gespannten Taus vor sich gehen. Für den Transport an Land standen Schlitten, Karren und Tragen zur Verfügung. Um möglichst rasch das Haus zu bauen, wurden allerdings zuerst nur die notwendigen Baustoffe hochgetragen, während das ganze übrige Ausrüstungsmaterial am Strand oberhalb der Hochwasserlinie deponiert blieb. Auf Grund der Erfahrung der vorangegangenen Unternehmen war die ganze Ausrüstung in Lasten aufgeteilt, von denen jede gerade noch von einem Mann transportiert werden konnte. So wurde auch die für das Schlittenziehen noch zu dünne Schneedecke nicht als besondere Erschwernis empfunden. In einer einzigen Woche wurden das ganze Hausmaterial sowie die empfindlichsten Ausrüstungsgegenstände zum Bauplatz geschafft, der Boden planiert, die Fundamente gelegt und die ganze Hütte aufgebaut. Beim Einzug fehlte zwar noch die Innenseite der Doppelwände, auch der Herd und die Öfen waren noch nicht aufgestellt, aber die Schiffe konnten nicht mehr länger bleiben, sollten sie nicht in Eisschwierigkeiten kommen.

Die erste Zeit in der Station war ein richtiges Improvisorium, das erst allmählich mit dem weiteren Ausbau in das normale Leben überging. Gleichzeitig mit dem Ausbau der Station erfolgte das endgültige Ordnen und Tarnen des Depots am Strand.

Die nächste Arbeit, die noch im Herbst geleistet werden musste, war der Aufbau des Ausweichlagers.

Ursprünglich war das Material für dieses Ausweichlager etwa 5 km westlich von der Station, keine 50 m vom Strand entfernt deponiert. Auf die Dauer war dieser Platz unmöglich, da er von der ganzen Bucht sichtbar war. Das neue Ausweichlager wurde etwa 3 km landeinwärts aufgebaut. Etwa 5 km vom Stationshaus entfernt, liegt an der Küste ein markanter Hügel, der "Bärenfels" genannt wurde, weil an dieser Stelle in den Tagen der Ausbootung ein Bär aufgestöbert wurde. Neben diesem Felsen mündet der Abfluss eines grösseren Sees in die Bucht. Das Ausweichlager lag nördlich von der Mündung dieses Sees, kurz oberhalb eines zweiten viel kleineren Sees. Mit den Verpflegungs-

kisten als Wände und einer Persenning, die auf Funkmastteilen und Maschendraht als Dach auflag, wurde eine primitive Hütte gebaut, die, in einer Mulde gelegen, bald vom Schnee völlig verdeckt wurde. Diese Arbeiten wurden beim letzten Tageslicht im Oktober und bei etwa 10-15°C Kälte durchgeführt. Anfang November war alles für die richtige Aufnahme des Wetterbeobachtungsdienstes bereit. Die Bucht hatte sich inzwischen mit einer festen Eisdecke überzogen, die Insel war vom Packeis eingeschlossen, das Stationshaus für den Winter ausgebaut, Funkanlage und Wetterdiensteinrichtung für die praktische Arbeit bereit.

Winterarbeit:

Als der Aufbau der Station und des Ausweichlagers beendet war, begann der regelmässige Wetterbeobachtungsdienst. Wetterbeobachtungen waren schon seit dem 15. Oktober durchgeführt worden. Ab 1. November wurde stündlich ein Obs gemacht.

Ausser dem Wetterbeobachtungsdienst sorgte das Heranschaffen der Ausrüstung aus dem Stranddepot für genügend Arbeit und für körperliche Betätigung im Freien. Der Weg vom Stranddepot bis zur Station betrug etwa 500 m bei 30 m Steigung. Diese Strecke wurde zum Teil mit schwerem Gepäck an jedem Werktag mindestens 5 mal hin- und zurückgemacht. Der grösste Teil dieser Arbeit wurde in der dunklen Zeit geleistet. Volle Dunkelheit herrschte vom 9. November bis 2. Februar. In diesen 12 Wochen war auch mittags nur astronomische Dämmerung. Der Abschluss des Aufbaus der Station und des Ausweichlagers fiel ziemlich genau mit dem Ende der herbstlichen Dämmerung zusammen. Gegen Ende Februar waren die am Strande deponierten Sachen in die Nähe der Station gebracht. Der direkte Weg zum Strand, von da an nicht mehr benutzt, verwehte rasch und war bald nicht mehr zu erkennen.

Als es nach der Polarnacht wieder hell wurde, begann die Einrichtung eines Ausweichlagers bei Kap Nimrod an der Nordküste des Alexandralandes. Die Entfernung von der Station bis zum Kap betrug an die 30 km. Die Ausrüstung dieses Lagers konnte infolge der weiten Entfernung nur beschränkt sein. Immerhin enthielt es am Ende seines Aufbaues eine kleine Funkstation mit einem Tretaggregat, 3 Zelte für 4 Mann, Brennstoff und Proviant für 14 Tage. Dazu kamen Schlafsäcke, Feldbetten, Reservekleidung, Sanitätsmaterial u.dgl.. Diese ganze

Arbeit dauerte gut einen Monat und wurde nur an den Tagen unterbrochen, an denen die Nachschubflüge stattfanden. Der letzte Teil reichte schon weit in die Tauperiode hinein.

Sommerarbeit:

Die Schmelzperiode brachte viele und dringende Arbeiten. Das Stationshaus, die Ballonfüllhütte und alle Vorratsstapel waren während des Winters tief vom Schnee bedeckt. Als sich mit zunehmender Erwärmung grössere Schmelzwassermengen bildeten, stand am Boden des Stationsvorraumes blankes Wasser. Nur durch das Anlegen eines Abzugsgrabens konnte dieser Übelstand beseitigt werden. Im übrigen wurde aber Wert darauf gelegt, dass der Schneewall um die Station nicht zu rasch wegtaute, denn er bot einen guten Sichtschutz. Um ihn länger zu erhalten, wurde der Schnee mit den Fallschirmen der Nachschubbomben belegt und darauf eine 20 cm dicke Schotterschicht gebracht. Diese Schicht genügte, um das Abschmelzen des Schnees um die Stationshütte lange Zeit zu verzögern. Während so die Frühjahrsarbeiten bei der Station noch durchgeführt werden konnten, verhinderte die spätere Erkrankung der Teilnehmer, den durch die Schneeschmelze notwendig gewordenen Umbau des Ausweichlagers beim Bärenfelsen. In diesem grossen Ausweichlager lagen für 3 Monate Proviant und eine entsprechende Brennstoffmenge, sowie eine gute Funkanlage mit Benzinaggregat, Stahlmasten für eine Antenne, Pelzmäntel, Pelzschlafsäcke und viele Kleinigkeiten. Da dieses Lager in einer Mulde angelegt war, ist anzunehmen, dass bei der Schneeschmelze durch eindringendes Wasser vieles verdorben wurde.

Fluzeugnachsuh:

Um möglichst die ganze Zeit bis zu der im Spätsommer geplanten Abholung Radiosondenaufstiege durchführen zu können, erfolgte im Frühjahr ein Flugzeugnachsuh, bei dem die nötigen Ersatzmaterialien abgeworfen wurden. Die 2 Nachschubflüge wurden von der Eismeerstaffel die in Banak, Norwegen, stationiert war, durchgeführt. Flugzeugführer war bei beiden Flügen Oberleutnant S t a h n k e aus Bielefeld. Durch den langen Nachschubweg bis zum Flugplatz und durch das Warten auf günstiges Wetter kam es erst Anfang Mai zur Ausführung der lange erwarteten Flüge. Zur guten Durchführung der Flüge war es wichtig, dass das Unternehmen einen grossen Philippssender, mit dem es Peilzeichen geben konnte, betriebsklar hatte. Beim zweiten Flug war das Flugzeug, durch einen Südostwind abgetrieben, schon 100 km zu weit

geflogen, als es die Peilzeichen des Unternehmens aufnahm und so doch noch sein Ziel fand. Dabei war es nicht leicht gewesen, den Peilsender betriebsklar zu machen, denn es fehlten die Schaltskizzen, und überdies hatte der Sender beim Transport gelitten.

Krankheit und Abholung:

Die lange Zeit reiner Konservennahrung während des Winters hatte den Wunsch nach Frischfleischkost verstärkt. Ein im Frühjahr geschossener Bär gab, zu Schabfleisch, Würsten und Schinken verarbeitet, die ersehnte Abwechslung. Mit Ausnahme von Hoffmann, der nur zurückhaltend von dem Fleisch ass, stürzten sich alle mit Begeisterung auf die neue Kost, nicht ahnend, dass dies der Anlass zu einer gefährlichen Erkrankung sein könnte. Während ein im Herbst geschossener Bär ohne irgend welche Folgen aufgegessen worden war, war der neugeschossene Bär Trichinenträger. Der reichliche Genuss dieses trichinösen Fleisches, besonders im rohen Zustand als Schabfleisch, führte bei allen Teilnehmern zur Erkrankung an Trichinose. Es war ein Zufall, dass gerade Hoffmann, der einzige als Krankenpfleger ausgebildete Mann, durch seine Zurückhaltung bei dem Bärenfleisessen, am wenigsten erkrankte und so auch wirklich als Krankenpfleger fungieren konnte.

Als erster erkrankte Blankenburg, der als Schlachter den Bären verarbeitet hatte und dabei auch am meisten von dem Fleisch gegessen hatte. Die Krankheit begann bei ihm mit Gliederschmerzen und Fieber. Etwa 10 Tage später traten auch bei den anderen Müdigkeit, Verdauungsbeschwerden und ernstes Fieber auf. Ungefähr 4 Wochen nach dem Bärenschiesen lagen 7 Mann mit hohem Fieber in den Kojen, die anderen hatten die ersten Anzeichen der gleichen Krankheit. Zu diesem Zeitpunkt wurde der erste Funkbericht über die Krankheit an die vorgesetzte Dienststelle, dem Admiral Norwegen in Oslo gegeben. Dort erregte der Fall erhebliches Aufsehen. Die Ärzte erklärten, dass eine Ferndiagnose recht schwierig sei, vermuteten aber sofort Trichinose. Schon 24 Stunden später war das Unternehmen im Besitz der Diagnose und der ersten Verhaltensmassnahmen. Es wurde von den Ärzten vor allem angeordnet, dass nur flüssige oder breiige Nahrung aufgenommen werden dürfe. Gleichzeitig wurde mitgeteilt, dass notfalls Flugzeugabholung erfolgen würde. Zu diesem Zweck würde auf dem Eis gelandet werden, wenn es an Land nicht möglich sei. Eine Landung auf dem Meereis war aber zu dieser Zeit schon ganz ausgeschlossen und eine Landung auf dem Land musste bei der schon im vollen Gange befindlichen Tauperiode grosse Schwierigkeiten bereiten.

Die nächsten 8 Tage wurden täglich Krankheitsberichte gesendet. Durch die fortschreitende Krankheit geschwächt und durch die Verantwortung für das Unternehmen stark angegriffen, erlitt Drees einen Nervenzusammenbruch. Er gab die gesamte Leitung an Makus ab, der nun dringend Flugzeughilfe anforderte.

Schon vorher war für eine etwaige Landung eines Abholflugzeuges eine 1600 m Landungsbahn angefordert worden. Eine so grosse Fläche konnte nicht gefunden werden. Es gelang den Überwinterern, die durch die Krankheit sich schon in einem stark geschwächten Zustand befanden, nur eine 800 m Fläche durch Sprengung zu säubern.

Das Flugzeug, das die erste Hilfe bringen sollte, war eine FW 200 unter Führung von Oberleutnant Stahnke. Der ursprüngliche Befehl lautete, nur den mitfliegenden Arzt abspringen zu lassen, aber Stahnke versuchte die Landung. Über den vorbereiteten Landungsplatz kam das Flugzeug auch tiefer, setzte zur Landung an, ging aber wieder hoch, da ihm der Landungsplatz nicht geeignet schien. Die Maschine suchte sich selbst einen Landungsplatz, ging auch nieder, erlitt aber bei der Landung einen Radbruch. Da an Bord kein Ersatzrad vorhanden war, kam ein Start vorerst nicht in Frage. Es musste erst ein Ersatzrad durch eine zweite Maschine herangeschafft werden. Wegen der Ungewissheit der Lage der nun durch die Flugzeugbesatzung vermehrten Leute auf Alexandra-Land wurde eigens aus Marseille ein Gigant nach Franz-Joseph-Land beordert, der nötigenfalls alle Personen von Alexandra-Land aufnehmen konnte. Vier Tage nach der Landung des ersten Flugzeuges kam der Gigant und brachte ein Reserverad für die FW 200, das er, ohne zu landen, abwarf. Das Flugpersonal der FW 200 montierte das Ersatzrad und machte die Maschine wieder startbereit. Notdürftig wurde eine Startbahn vorbereitet, wobei hindernde Steine mit der vorhandenen Eissprengmunition entfernt wurden. Damit das Flugzeug auf der zur Verfügung stehenden 600 m langen Startbahn hochkommen konnte, musste alles überflüssige Material, einschliesslich der Maschinengewehrstände aus der Maschine ausgebaut werden. Bei dem Abflug ergab sich der Glücksfall, dass kurz vor dem Start ein mässiger Gletscherwind, genau in der Richtung, wie er für die Startbahn günstig war, aufkam. An sich war die Startbahn nicht eben genug, zu weich und für die schwerbeladene Maschine viel zu kurz. Etwas beschädigt kam die Maschine frei, flog zuerst nach Banak und nach einer Zwischenlandung von dort nach Drontheim. Von Drontheim aus wurden die erkrankten Teilnehmer des Unternehmens mittels Bahn in ein Lazarett nach Oslo gebracht.

In der Zeit, als die Abholung erfolgte, war die Insel noch von festem Eis umgeben. Mit Ausnahme des wissenschaftlichen Materials, konnte in die ohnehin schwer belastete Maschine nichts mitgenommen werden. Später erreichte ein U-Boot die Station und barg die wertvollsten Sachen. Bei der Abholung war in der Station noch Verpflegung für 10 Mann und für 6 Monate vorhanden, ausserdem blieben die Ausweichlager ganz eingerichtet zurück.

Das Stationshaus:

Das Unternehmen hatte 5 einwandige 3 x 3 m grosse Hüttenteile nach dem Entwurf von K n o e s p e l bei sich, die zusammengestellt und nach Entfernung der Zwischenwände ein fertiges Haus ergeben sollten. Die ausgebauten Zwischenwände konnten zur Verdoppelung der Aussenwände verwendet werden. Ausserdem waren Persenning, Dachpappe, Teer und Farbe zum Abdichten vorhanden. Für den Innenausbau lag fertig bearbeitetes Holz für Tische, Bänke, Regale und Kojen vor.

Aus dem mitgenommenen Material wurde ein doppelwandiges Haus mit Wohnraum, Funkraum, Kombüse und Werkraum gebaut. Infolge der schon zu weit vorgeschrittenen Jahreszeit konnte die Dachpappe nicht mehr verwendet werden, da diese in der Kälte brüchig wird und nicht verarbeitet werden kann. An ihrer Stelle wurde das Dach mit Persenning überzogen und mit Teer bzw. Farbe dicht gemacht. Der Schlafraum hatte kein Fenster. Zur Lüftung bekam er ein Luftloch in der Decke und später eine seitlich zu öffnende Tür, die als Notausgang dienen sollte und die im Sommer mit zur ständigen Lüftung benutzt wurde. Ebenso wurde über dem Herd ein Abzug gebaut, der sich als recht praktisch erwies. Die kleinen Luftschächte in der Decke des Schlafraumes und über dem Herd waren bei Aussentemperaturen unter -20°C und selbst noch unter -10°C ausserordentlich wirksam und für die notwendige Frischluftzufuhr in diesen Räumen ausreichend. Die seitlich angebrachten Fenster waren nur einen kleinen Teil des Jahres von Nutzen, da während des Winters schon der Wärme halber dafür gesorgt wurde, dass das Haus ganz einschneite. Für die Fenster war Plexiglas mitgenommen worden, das aber nicht eben blieb. Dadurch wurden die Fenster bald undicht.

An das eigentliche Wohnhaus selbst schloss sich ein 5 x 6 m grosser Lagerraum, der aus den leergewordenen Verpflegungskisten ohne Schwierigkeiten hergestellt wurde. Aus dem gleichen Material wurde eine 2.50 x 3 m grosse Füll- und Wasserstofferzeugungshütte gebaut.

Die Heizung:

Für die Heizung der Station standen 3 einfache Kanonenöfen und ein Herd sowie die dazu gehörigen Kohlen zur Verfügung. Strandholz zur Ergänzung des Heizmaterials wurde nur in geringen Mengen gefunden. Die mitgegebene Kohlenmenge von 4 t war nicht zu reichlich. Ein Ofen in der Wohnstube brannte ständig. Der Herd ermöglichte das Backen von Brot.

Funkdienst:

Sofort nach Fertigstellung des Stationsgebäudes wurde mit dem Aufbau der Funkanlage begonnen. In der Hauptstation waren eingebaut:

- 1 40 Watt-Lorenz L O K 39 d-Sender
- 1 150 " Philipps V R 34 S-Sender
- 1 Allwellenempfänger
- 1 Philippsempfänger
- 1 Radione R 2

Unter den oben angeführten Funkgeräten befanden sich in der Hauptstation als Reserve ein Radione Empfänger, ein Philipps-Allwellenempfänger sowie ein 15-Watt-Telefunken-Sende- und Empfangsgerät.

Im Ausweichlager: 1 Lorenz 40-Watt-Sender, 1 Radione-Empfänger.

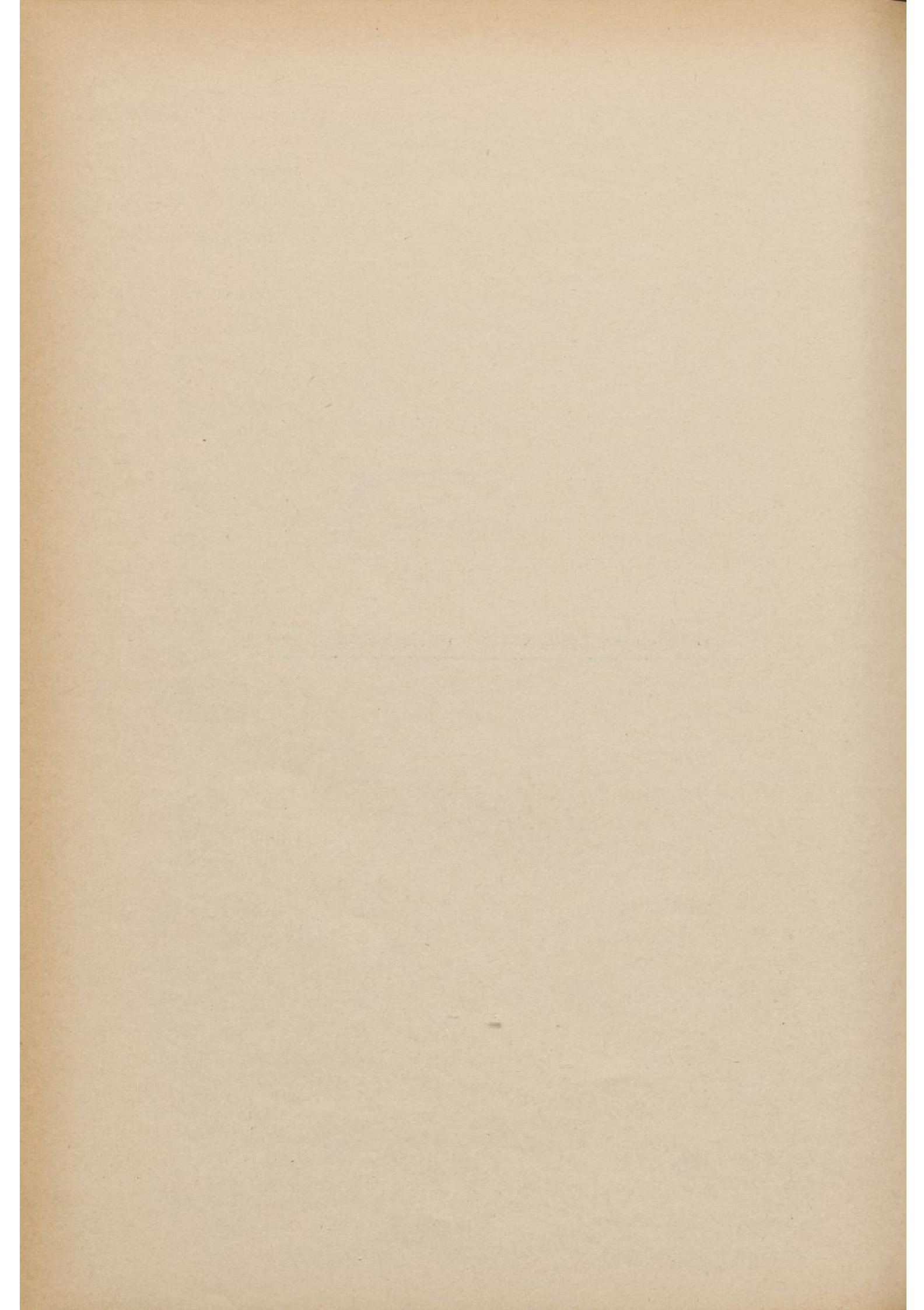
Im Depot Kap Nimrod: 1 Telefunken- 15 Watt Sende- und Empfangsgerät (3000-5000 khz.)

Der Aufbau der Antennenanlage gestaltete sich schwierig, da in dem flachen Gelände aus Tarnungsgründen keine festen Masten aufgestellt werden konnten. Zum Spannen einer Antenne von 35 m, einer von 16 m und einer von 15 m wurde ein Steinhügel von 15 m Höhe errichtet. In ca. 35 m Entfernung wurde ein 2.50 m hoher umklappbarer Holzmast aufgestellt. Nach jedem Senden wurde dieser sofort umgelegt. Für den Empfang genügte es, die Drähte auf den Schnee auszulegen. Nur bei Sturm war diese Anordnung etwas unangenehm, da die Drähte dauernd zusammenschlugen und Störgeräusche verursachten. Im allgemeinen ermöglichte die abgeplattete Landschaft gute Abstrahlbedingungen bei ganz geringer Absorption. Für den 150-Watt-Langwellensender wurde im Peilfunk mit gutem Erfolg eine 18 m Antenne benutzt.

An Wettermeldungen wurden abgesetzt:

		Obse	Temp	Pilot
Oktober	1943	7	-	-
November	"	56	-	-
Dezember	"	88	11	-
Januar	1944	90	20	-
Februar	"	85	26	2
März	"	90	30	21
April	"	82	30	12
Mai	"	118	7	3
Juni	"	89	-	1
Juli	"	34	-	-
		<hr/> 739	125	39

Unternehmen "EDELWEISS" Ostgrönland 1944



Das für den Winter 1944/45 ausgerüstete Grönlandunternehmen hatte die gleichen Aufgaben wie die beiden vorangegangenen. Die Zusammensetzung des Unternehmens in personeller Hinsicht war in Abhängigkeit der geforderten Aufgaben nicht wesentlich verändert. In der Ausrüstung, die trotz der Schwierigkeiten der Zeit noch vollständig war, wurden die Erfahrungen der vorangegangenen Unternehmen verwertet. Als Unterkunft für die Station an Land wurden Knoespelsche Einheitshütten von 3 x 3 m Grundfläche mitgenommen, die unter Fortlassung von Innenwänden zu grösseren Blocks zusammengestellt werden konnten. Sie waren in Abänderung von den ersten Knoespel-Häusern doppelwandig mit einer Luftschicht dazwischen, aussen aus Holz, innen aus Masonitplatten (aus Holzmasse gepresst). In der Bekleidung waren neu Filzstiefel und wattierte Anzüge, in den Frischvorräten Gefriergemüse. Der Proviant war in handliche, gleichgrosse Kisten gepackt, von denen je 4 Stück die Verpflegung für einen Mann und 30 Tage bzw. für 10 Mann und 3 Tage enthielten. Die Kisten konnten ebenso wie die Blechkisten der meteorologischen Ausrüstung zu provisorischen Bauten zusammengestellt werden. In der Polarausrüstung waren Kurzskies und Grönlandschlitten vorhanden. Für die Schlittenreisen wurde ein Gespann Hunde mitgenommen, teils die Nachzucht des von dem Unternehmen "Holzauge" 1943 nach Deutschland gebrachten Paares, teils aus Norwegen stammend.

Die Teilnehmer:

Leutnant (MA) Sonderführer Dr. Gottfried Weiss, wissenschaftlicher und expeditionstechnischer Leiter,
Lt. (MA) Hans Jürgen Alleweldt,
Mar.Sekr. Wilhelm Gockel,
Ob.Fk.Mstr. Helmut Scherer,
Strm. Friedrich Koch,
Naut.H.Ass. Martin Bogusch,
Fk.Mt. Günther Nawroth,
Verw.Mt. Otte Möller,
Masch.Mt. Friedrich Littmann,
Fk.Ob.Gefr. Horst Klatt,
Fk.Ob.Gefr. Peter Gesse.

Von diesen Teilnehmern hatten Weiss, Scherer, Koch, Nawroth, Möller und Littmann schon das Unternehmen "Holzauge" mitgemacht.

Das Schiff:

Für die Überfahrt wurde das Wetterbeobachtungsschiff "Kehdingen", ein ehemaliger eisverstärkter Fischdampfer, benutzt. Die Mannschaft der "Kehdingen" bestand aus 16 Mann, einschliesslich des Kommandanten, Steuermann Edmund Polski.

Der Verlauf des Unternehmens:

Das Unternehmen fuhr am 29. Juli 1944 an Bord der "Kehdingen" von Wismar ab. Am 30. Juli war es in Kopenhagen, am 2. August in Kristiansand. Eine notwendig gewordene Reparatur des Echolotes verursachte einige Tage Liegezeit. Bergen wurde am 10. August, Malö am 13. und am 14. August angelaufen. Ein kleiner Maschinenschaden kostete in Ålesund wieder 3 Tage Liegezeit. Am 21. August lief das Schiff in Narvik ein. Nach Entfernen des Mastes kam die "Kehdingen" am 22. August in Tromsö an. Die Überfahrt über die Norwegische und Grönländische See wurde am 27. August angetreten. Ausserhalb des Tromsöfjordes vereinigte sich die "Kehdingen" mit dem U-Boot, das als Begleitschutz bis zur Eisgrenze mitfahren sollte. Das U-Boot kam gerade von einer im Eismeer stattgefundenen Geleitzugschlacht zurück und hatte durch einen Wasserbombentreffer einen Tank beschädigt. Dadurch war die Brennstoffaufnahme des U-Bootes stark eingeschränkt, ein Umstand, der sich später verhängnisvoll auswirkte.

Nach dem Verlassen des Fjordes wurde Kurs 304° genommen. Zu Beginn der Fahrt war das Wetter schlecht; bei Windstärke 6-7 gab es starken Seegang. Im Laufe der Überfahrt besserte sich das Wetter, die See wurde ruhiger, die Sicht gut, also Verhältnisse, die für das Unternehmen nicht günstig waren. Während der Überfahrt kam die Meldung, dass in Fahrtrichtung ein Schiff gesichtet worden war, es musste deshalb der Kurs geändert werden.

Das erste Eis wurde am 30. August vormittags gesichtet, der Eisrand am 31. August um Mitternacht erreicht. Mit dem Erreichen des Eisrandes war die Aufgabe des Begleit-U-Bootes beendet, und es sollte die Heimreise antreten. Vorerst musste es aber noch Treibstoff von der "Kehdingen" übernehmen, da es durch den Ausfall des einen getroffenen Tanks nicht genügend Öl für Hin- und Rückreise mit sich führen konnte. Das U-Boot, das während der ganzen Überfahrt 10 sm hinter dem Dampfer fuhr, lief auf, legte an "Kehdingen" an und begann zu tanken. Am 1. September gegen 04.00 Uhr früh wurde ein

grösseres Überwasserschiff gesichtet. Das U-Boot ging sofort auf Tiefe, blieb aber in der Nähe. Als es dreiviertel Stunde später zum Schuss kam, traf sein Torpedo eine Eisscholle. Der aufkommende Dampfer gab Stoppsignale. Die "Kehdingen" ging in das Eis, aber das Eis verlangsamte die Fahrt, so dass das andere Schiff, das noch im freien Wasser lief, immer näher kam. Das Feindschiff begann zu schiessen, aber die Schüsse lagen weit ab. Die "Kehdingen" nahm Kurs auf die Koldewey-Insel und wollte versuchen, die Insel im Süden zu umfahren, da der Nordweg durch den aufkommenden Dampfer versperrt war. Der Abstand zwischen der "Kehdingen" und dem anderen Dampfer wurde immer geringer, die Schüsse des verfolgenden Schiffes lagen besser. Die "Kehdingen" machte zwischen dem Eis mit durchschnittlich 10 sm gute Fahrt. Auch das andere Schiff kam, nachdem es in das Eis eingefahren war, nicht rascher vorwärts. Auf "Kehdingen" wurde alles zur Landung bereitgemacht, jeder packte seine Sachen. Während dieser Zeit wurde das Schiff ständig beschossen. Bis gegen 12.00 Uhr ging so die Jagd durch das Eis. Das Packeis wurde zur Küste hin immer stärker. Vor einem Festeishindernis an der Südspitze der grossen Koldewey-Insel, ungefähr 200 m vom Lande entfernt, sass die "Kehdingen" fest. Die Landungsmöglichkeiten wären gut gewesen, ein ganz flacher Strand lag vor dem Schiff. Nach Versenkung des Geheimmaterials in einer durchlöcherten Eisenkiste war alles zum Verlassen des Schiffes bereit, die Sprengladung im Schiff angeschlossen. Um 12.47 Uhr deutscher Sommerzeit ging das Schiff in die Luft. Nach 2 Minuten war von der "Kehdingen" nichts mehr zu sehen. Die beiden Rettungsboote und das Boot des Sprengkommandos waren gut weggekommen. Auf beiden Rettungsbooten setzte bald der Motor aus. Dadurch kam der Landungsversuch zum Scheitern. Nachdem die Waffen und die Munition versenkt waren, wurde dem verfolgenden Dampfer entgegengefahren. Es war die "Northland", ein Schiff der Coast Guard. An Bord der "Northland" erfolgte die Gefangennahme.

Über das Unternehmen erschien in der New York Times vom 15. Dezember 1944 ein Artikel "Germans beaten in Arctic Moves", von dem ein Bruchstück hier bekannt wurde. Nachfolgend der Teil des Artikels aus dieser Zeitung:

"----- and a seventy miles chase through great ice floes ensued as the German trawler twisted in intricate manoeuvres to escape. As the "Northland" closed in two explosions ripped the enemy craft. Three lifeboats, containing eight officers and twenty enlisted men were taken aboard from the scuttled ship."

1897

Dear Sir,
I have the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 10th inst. in relation to the above matter. The same has been forwarded to the proper authorities for their consideration.

I am, Sir, very respectfully,
Your obedient servant,
J. H. [Name]

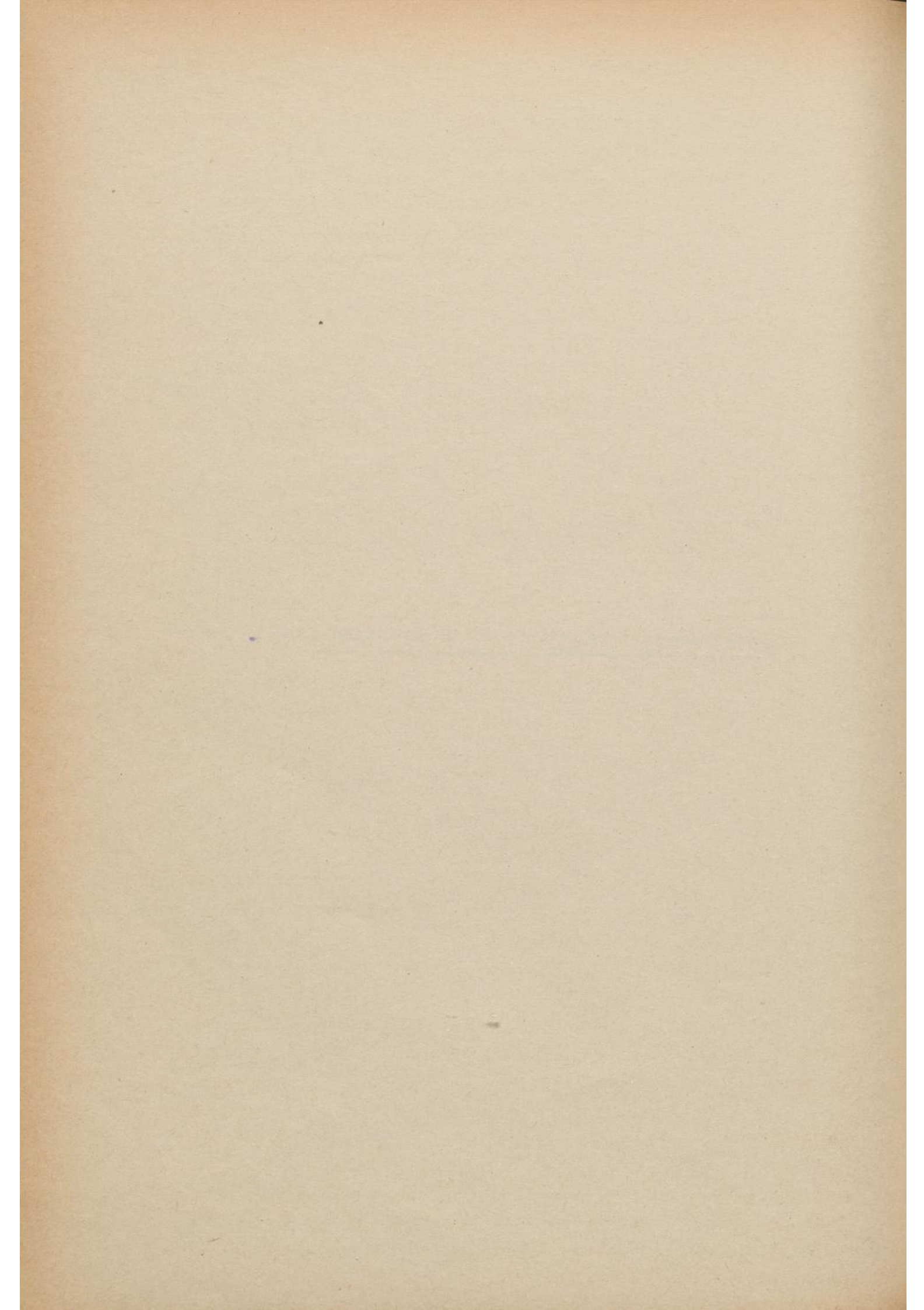
[Faint, illegible text]

[Faint, illegible text]

[Faint, illegible text]

[Faint, illegible text]

Unternehmen "EDELWEISS" II Ostgrönland 1944



Für das Jahr 1944/45 war wieder die Einrichtung einer Wetterbeobachtungsstation auf Franz-Joseph-Land vorgesehen. Dieses neue Unternehmen mit dem Decknamen "Goldschmid", unter der Leitung von K. Schmid stehend, befand sich auf dem Wege nach seinem Einsatzort noch in Tromsö, als die Nachricht von der Gefangennahme des Unternehmens "Edelweiss" an der Packeisgrenze von Ostgrönland kam. Durch die Gefangennahme des Unternehmens "Edelweiss" war die Errichtung der wichtigen Grönlandstation für den Winter 1944/45 stark in Frage gestellt. Es gab nur zwei Möglichkeiten, zu dieser schon weit vorgeschrittenen Jahreszeit doch noch zum Ziele zu kommen. Die eine war die Neuausrüstung eines zweiten Unternehmens, die andere, das für das weniger wichtig gewordenen Franz-Joseph-Land bestimmte Unternehmen nach Grönland umzuleiten.

Für die Ausrüstung eines neuen Unternehmens in der gleichen Grösse wie die vorhergegangenen reichte die Zeit nicht mehr aus. Es hätte nur noch ein kleines, aus vier Mann bestehendes Unternehmen zustande kommen können, das nur einfachen Bodendienst verrichten konnte.

Aussichtsreicher und bei Gelingen auch grösseren Gewinn versprechend, war die Umleitung des Franz-Joseph-Land-Unternehmens nach Grönland. So wurde schliesslich aus dem Franz-Joseph-Land-Unternehmen "Goldschmid" das Ostgrönland-Unternehmen "Edelweiss II".

Die Teilnehmer:

Leiter des Unternehmens war der Geograph Dr. Karl Schmid aus Laupheim. Schmid hatte 1935 eine Studienfahrt nach Island gemacht und war 1938/39 Teilnehmer an einer Expedition des Prof. H. Kinzl in den südlichen Teil der Cordillera Blanca (Peru).

So wie die Unternehmen "Edelweiss I" und "Haudegen" hatte auch Schmid seine Teilnehmer für das Unternehmen "Goldschmid" im Laufe des Winters 1943/44 auf der Ausbildungsstation "Goldhöhe" zusammengestellt und geschult.

Die Teilnehmer waren:

Leutnant (Sonderführer) Dr. Karl Schmid, Leiter des Unternehmens,
Fähnrich M.A. Dr. Walter Sander, stellvertretender Leiter,
Marine-Insp. Hans Peiker,
Funkmeister Fritz Klump,

Feldwebel Heinrich Neu,
Marine-Assistent Hermann Bay,
Marine-Artillerie-Maat Mast,
Funk-Hauptgefr. Eduard Müller,
Maschinen-Hauptgefr. Robert Elsässer
Matrosen-Obergefr. Hans Wagner,
Funk-Obergefr. Heinz Neumann.

Von diesen Teilnehmern hatte Eduard Müller schon das Unternehmen "Nussbaum", Spitzbergen 1942/43, mitgemacht.

Das Schiff:

Dem Unternehmen stand das Wetterbeobachtungsschiff "Externsteine" zur Verfügung. Die "Externsteine" war nach den Plänen von Kapitän Kraul neu auf einer holländischen Werft erbaut worden. Typenmässig war sie ein Trawler mit Eisverstärkung. Die Grösse betrug ca. 800 Tonnen. Ein Rohölmotor verlieh ihr eine Geschwindigkeit von maximal 13-14 Knoten. Ihre durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit betrug 11 Knoten.

Die Besatzung des Schiffes bestand aus:

Leutnant z.S. Gerhard Rother,
Ob.Steuerm. Mt. Theodor Strotmann,
Ob.Steuerm. Carl Peters,
Masch,Ob.Mt. Dismas Schuber,
Btsmt. Gerhard Enterlein,
Masch.Mt. Jürgen Oltmanns,
Funk-Mt. Heinrich Henke,
Mt.Ob.Gefr. Fritz Davids,
Funk-Ob.Gefr. Franz Mann,
Verw.Ob.Gefr. Walter Holers,
Mtr.Ob.Gefr. Friedrich Rabe,
Mtr.Gefr. Josef Scharf,
Masch.Gefr. Helmut Rehfeldt,
Masch.Gefr. Fredo May,
Matrose Adolf Ströker,
Matrose Alois Roppelt,
Masch. Helmuth Marks,
Matrose Hans Ladviges,
Matrose Erich Groth.

Der Verlauf des Unternehmens:

Am Spätnachmittag des 26. August 1944 lief die "Externsteine", begleitet von einem Sicherungs-U-Boot aus Tromsö, zur Fahrt nach Grönland aus. Die Wetterlage war für die Querung der Norwegischen und Grönländischen See günstig. Unter dem Einfluss einer Schlechtwetterlage herrschte nahezu während der ganzen Überfahrt dichter Nebel.

Unerwartet früh, schon in der Nacht vom 29. zum 30. August wurde gegen 02.00 Uhr das erste Treibeis gesichtet. Mit dem Erreichen der Eisgrenze war die Aufgabe des begleitenden U-Bootes erfüllt, das wieder die Heimreise antrat.

Der Plan des Unternehmens hatte vorgesehen, bei etwa 79-80° Nord in das Eis einzusteuern und durch West- bzw. Südwestkurs die Insel Koldewey oder Ile de France zu erreichen.

Im Laufe des ersten Tages wurde das Eis immer dichter, war aber immer noch so stark von Waken durchsetzt, dass die ursprüngliche Fahrgeschwindigkeit beibehalten werden konnte. Gegen Abend wurde das Eis dichter und ging schliesslich in so schweres Treibeis über, dass das Schiff festsass und der nächste Morgen abgewartet werden musste, um die Weiterfahrt zu versuchen.

Am nächsten Tage ging es zuerst nur zentimeterweise durch ein grosses Packeisfeld vorwärts. Gegen Mittag wurde eine ausgedehnte Wake erreicht, die sich bei dem nun herrschenden Wetter schon von weitem abgezeichnet hatte. Mit dieser Wake hörten zwar die Schwierigkeiten noch nicht auf, aber die Ostküste Grönlands kam immer näher. Die in diesem Teile des Eisgürtels angetroffene verhältnismässig leichte Eisbeschaffenheit war auf föhnige, ablandige Winde zurückzuführen, die das Eis im Westen aufgelockert hatten. Bei der Insel Little Koldewey wurde die Küste erreicht.

Diese Stelle der grönländischen Küste war der alliierten Luftaufklärung leicht zugänglich. Es mussten daher die Löscharbeiten sobald wie möglich beendet werden, um das leicht auffallende Schiff vom Stationsplatz entfernen zu können. Als zweckmässigste Ausladeeinrichtung erwies sich auch hier das Ziehen von Booten entlang eines vom Schiff zum Land gespannten Taues. Aus drei Schlauchbooten wurde ein Floss zusammengesetzt, das über die rund 50 m betragende Ent-

fernung zwischen Schiff und Land die Lasten an Land brachte. In 35stündiger ununterbrochener Arbeit konnte die ganze Ladung gelöscht werden.

Am 2. September gegen 16.00 Uhr war die "Externsteine" wieder zum Auslaufen bereit. Als für die Abreise die Rohölfeuerung angesteckt wurde, entstand durch den kalten Motor eine lange ganz schwarze Rauchfahne. Diese dunklen Rauchschwaden des abfahrenden Schiffes ergaben in der Kontrastwirkung zu den glitzernden Eisbergen ein schönes Bild, wurden aber dem Unternehmen zum Verhängnis. Während die zurückgebliebenen noch abschiedwinkend an der Küste standen, ertönte das Motorengeräusch eines Flugzeuges und damit war das Schicksal des Unternehmens "Edelweiss II" besiegelt.

Ursprünglich bestand der Plan, nach der harten Löscharbeit eine 48stündige Ruhepause für den notwendig gewordenen Schlaf einzulegen. Daran konnte aber nach der Entdeckung des Lagers durch die alliierte Luftaufklärung nicht mehr gedacht werden. Es musste mit einem in nächster Zeit erfolgenden Bombenangriff gerechnet werden. Damit bei einem solchen Angriff nicht das gesamte Material, das in einem mächtigen Stapel an der Küste lag, auf einmal zerstört wurde, verteilte man die Ausrüstung über einen möglichst grossen Raum.

Am nächsten Tag überflog ein Bordflugzeug vom Typ "Walross" erneut das Lager. Nun waren die kommenden Ereignisse nicht mehr aufzuhalten. In der Nacht vom 3. zum 4. September hörte der aufgestellte Posten gegen Mitternacht das Geräusch einer Schiffsschraube. Um 05.00 Uhr morgens war das Unternehmen von einem rund 250 Mann starkem Landungskommando amerikanischer Soldaten eingekreist. Jede Fluchtmöglichkeit war ausgeschlossen.

Am 4. September morgens 06.00 Uhr, wurde das Unternehmen, nachdem es noch die Geräte und Nachrichtenmittel zerstört hatte, gefangengenommen.

Zunächst kamen alle Mann an Bord des U.S. Eisbrechers "Eastwind" und machten dessen Patrouillenfahrt zwischen der Insel Koldewey und dem Scoresbysund mit. Am 14. Oktober wurden sie auf die "Storis" umgeschifft und in 3tägiger Fahrt nach Reykjavik gebracht. Von Reykjavik ging es im Geleitzug wieder nach Grönland, nach dem grossen amerikanischen Basisplatz BW-1 bei Narsarssuak. Am 17. November erfolgte von dort aus mittels Flugzeug der Abtransport in die Vereinigten Staaten.

Die "Externsteine" erreichte die Heimat nicht. Kurz nach dem Verlassen von Little Koldewey wurde sie von einem alliierten Aufklärer gesichtet und noch innerhalb des Eises von einem Schiff der Coast Guard aufgebracht. Die Besatzung geriet in Gefangenschaft, das Schiff wurde als Prise nach den Vereinigten Staaten gebracht.

Das Unternehmen "Edelweiss II" in Veröffentlichung des Auslandes

An hiesiger Stelle wurde folgende Beschreibung des Unternehmens "Edelweiss II" bekannt:

The New York Times, December 15, 1944.

"Germans beaten in Arctic Moves."

----- Early in October the "Eastwind" landed two platoons of sailors on Little Koldewey Island, 800 miles below the North Pole. In a dawn attack they stormed a German radio and weather station, set up on the island and captured three officers, nine enlisted men and a large amount of scientific and radio equipment.

New German Ship Seized:

Several days later, a scout plane reported to the "Eastwind" and the "Southwind" that a new 180 foot German armed trawler was in the vicinity. Sailing under forced draft the Coast Guard craft caught the enemy vessel and attacked in the middle of the night. The enemy ship turned again and again in the swiftly moving ice to avoid the Coast Guard sailors, but she was finally brought to lay in a cul de sac of ice. The twenty members of the crew were captured and a prize crew placed aboard the surrendered German craft, called the "Externsteine". The ship, equipped with de luxe radio and communications systems was sailed to Boston, Mass.

Ship Camouflaged by Germans:

Boston, Mass., Dec. 14, Lieut. Curties Howard of Cleveland, Ohio, navigator of the "Eastwind", who was placed in command of the Coast Guard prize crew that brought the German ship to the United States, said the "Externsteine" had been draped with white bunting so that she looked like part of an iceberg.

She was stuck so fast that at first it was thought she would have to be abandoned, but a days work with dynamite and the icebreaker flagship of the task force freed her.

Lieutenant Howard said the stores aboard the ship and at the landing site included prefabricated houses, tinned sausage and tinned bread, and Danish butter in cans. He said that he believed the ship to be only about a year old. She apparently was built in the Netherlands, he said, and would be valued at about \$ 350.000.

"She was powered with steam boilers and reciprocating engines and made about twelve knots."

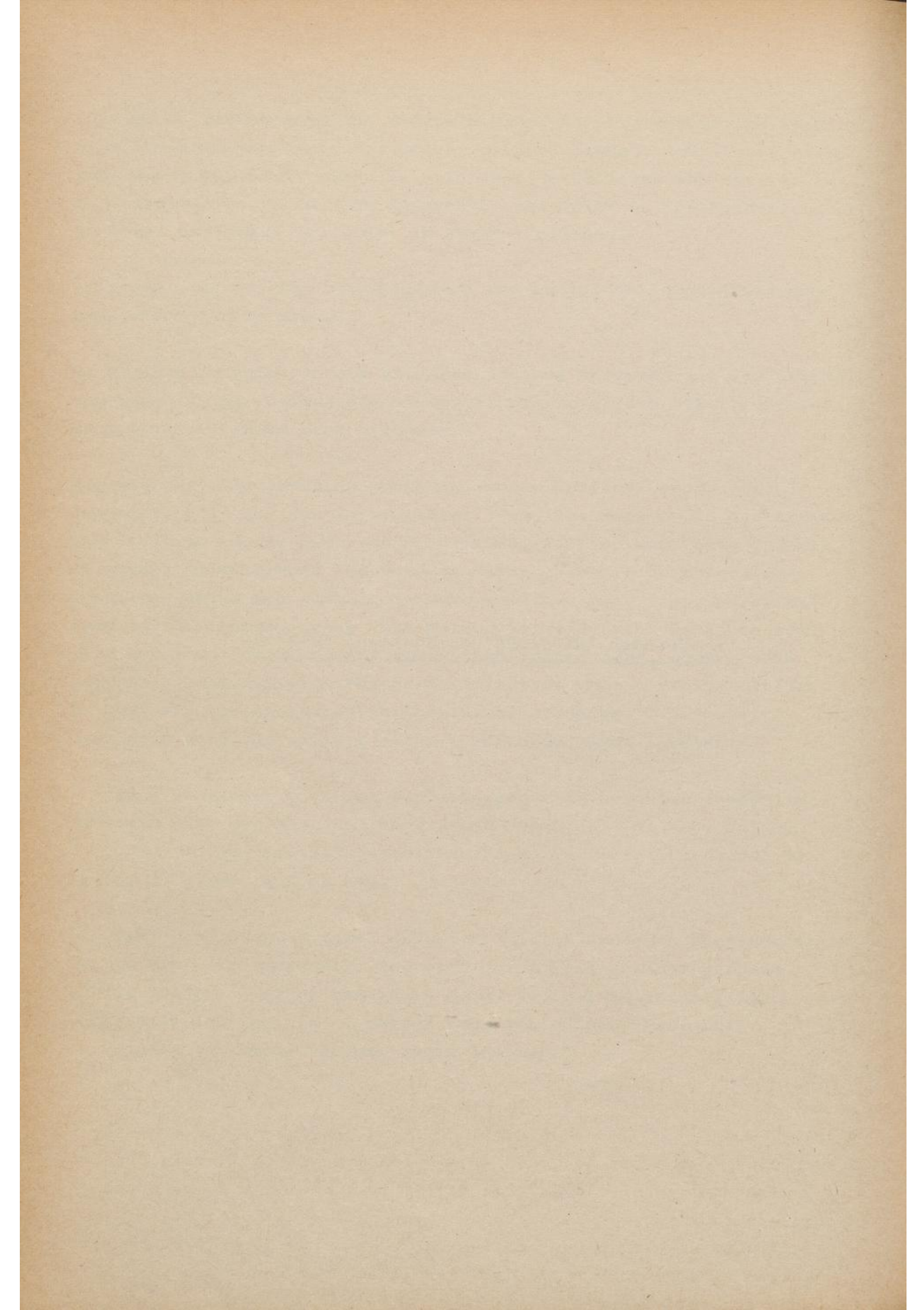
An Bildern erschien in der gleichen Zeitung zusammen mit dem Artikel ein Bild von der Gefangennahme des Trupps unter dem Titel: Our men keep an alert guard over prisoners.

Das gleiche Bild erschien nochmals in The National Geographic Magazine, Vol. XC, No. 3, September 1946, Washington, in dem Artikel: "New Frontier in the Sky" von F. Barrows, Colton, auf Seite 397 mit folgender Erläuterung: "Capture of German Weather Observers in Greenland shows how global air movements now help fight wars. Far from battle fronts, these Nazi meteorologists (with hands raised) were important cogs in the German fighting machine. Their radio reports of weather over the North Atlantic, which affects weather in Europe, were essential to German war planning. U.S. Coast Guardsmen made the capture after a surprise night landing."

Ein ganz ähnliches Bild von der Gefangennahme erschien wieder im nächsten Heft des National Geographic Magazine, Vol. XC, No. 4, Oct. 1946 in dem Artikel "Americans Stand Guard in Greenland" by Andrew H. Brown, auf S. 463.

Als Erklärung steht diesmal darunter: Hitler Henchmen step out in a "Congo Line of Surrender". The staff of a Nazi weather base on Little Koldewey Island use their hands to call quits, not for accustomed Nazi salute. A patrol from the cutter "Eastwind" surrounded the enemy weather radio station."

Unternehmen "HAUDEGEN" Nordostland 1944/45



Allgemeines:

Die nahezu lückenlos durchgeführten Wettermeldungen des Unternehmens "Kreuzritter" aus dem Liefdefjord hatten wieder die grosse Bedeutung der Berichte aus Spitzbergen für das Verständnis der allgemeinen Wetterlage gezeigt. Andererseits war durch den ungestörten Ablauf des Unternehmens "Kreuzritter" bewiesen, dass eine Station von Herbst bis Anfang Sommer unbehelligt arbeiten konnte, dass aber eine Besetzung derselben Station für ein weiteres Jahr ungünstig war. Es kam deshalb für das neue Unternehmen auf Spitzbergen nur eine neue Station in einem möglichst entfernt und abgelegenen Gebiet in Betracht. Die beiden Hauptnachteile, die daraus entstanden, waren folgende: Es musste jedes Jahr die gesamte Ausrüstung einschliesslich des Stationshauses von Norwegen nach Spitzbergen transportiert werden. Infolge des grossen Umfanges, den die Ausrüstung dadurch erhielt, war es nicht mehr möglich, wie beim Unternehmen "Nussbaum" den Transport durch U-Boote durchführen zu lassen, sondern es musste ein dem Rauminhalt nach leistungsfähigeres Überwasserschiff eingesetzt werden, selbst auf die Gefahr hin, dass dieses Transportschiff wegen des immer stärker ausgebauten alliierten Stützpunktes im Eisfjord aufgebracht wurde.

Planung:

Wie bereits ausgeführt wurde, lag die Wahl des Einsatzortes beim Leiter des Unternehmens, der entweder das Einsatzgebiet von früheren Reisen kannte oder sich auf Grund von Karten, der Literatur und seiner Kenntnisse anderer Arktisgebiete ein Bild von den Möglichkeiten eines Einsatzortes machen konnte. W. Dege, der Leiter des Unternehmens "Haudegen", entschloss sich, seine Station auf dem Nordostland zu errichten. Er liess sich dabei von folgenden Überlegungen leiten:

1. Die militärische Lage Deutschlands war nach der Landung der Alliierten in der Bretagne aussichtslos geworden. Eine Hilfe aus der Heimat für den Fall, dass das Unternehmen in militärische Schwierigkeiten kam, war nicht mehr zu erwarten. Aus diesem Grunde musste ein Gebiet aufgesucht werden, das grösstmögliche Sicherheit gegen eine Berührung mit alliierten Streitkräften bot, d.h. die Station musste in einem Gebiet errichtet werden, das von den alliierten Stützpunkten auf Spitzbergen möglichst abgelegen war und das durch Eis- und Geländeschwierigkeiten eine Annäherung der Alliierten auf dem Land- und Wasser-

2. Bei der schwierigen militärischen Lage der Heimat konnte nicht mit der planmässig für den Herbst 1945 vorgesehenen Ablösung oder mit Nachschub gerechnet werden. In Bezug auf Proviant und Heizmaterial musste das Unternehmen möglichst unabhängig von der Heimat sein, das heisst, bei einem über den vorgesehenen Zeitraum hinausgehenden Aufenthalt von dem Lande selbst leben können. Nordostland mit einem reichen Wildbestand und den grossen Mengen von Treibholz bot dazu günstige Aussichten.
3. Nordostland gehört zu den am wenigsten bekannten Gebieten Spitzbergens. Als Polarforscher wollte Dege dieses militärische Unternehmen ausser dem vorgeschriebenen Wetterdienst noch zu umfassenden Untersuchungen über die Naturverhältnisse des Gebietes benutzen.

Nachdem W. Dege sein geplantes Einsatzgebiet dem Oberkommando bekannt gegeben hatte, wurde F. Nusser beauftragt

1. einen Vorschlag für die Errichtung einer Wetterbeobachtungsstelle auf Nordostland auszuarbeiten,
2. eine möglichst erschöpfende Beschreibung von Nordostland in geologischer, morphologischer und klimatischer Hinsicht als Vademecum für das Unternehmen fertigzustellen.

Bei der starken Eisbedeckung des Nordostlandes (von den 14375 km² der Insel sind 11425 km² mit Eis bedeckt) liegt die Vermutung nahe, dass durch die glaziale Antizyklone, die sich nach teilweise herrschender Ansicht über grösseren Eismassen bildet, im Verein mit der Wirkung des Gletscherwindes die meteorologischen Beobachtungen lokal zu stark beeinflusst werden. Aber die Ergebnisse der Station Eismitte der Wegnerschen Grönlandexpedition zeigten, dass von einer ständigen glazialen Antizyklone selbst auf dem ausgedehnten grönländischen Inlandeis keine Rede sein könne. Für das Nordostland brachte die Oxford-Universitäts-Expedition 1935/36 den Beweis, dass es für die Ausbildung eines antizyklonalen Windsystems zu klein war. Deshalb konnte bei einiger Sorgfalt in der Wahl des Beobachtungspunktes mit brauchbaren Werten gerechnet werden.

Unabhängig von dem von F. Nusser in seiner Ausarbeitung: "Vorschlag für die Errichtung einer Wetterbeobachtungsstelle auf Nordostland" vorgeschlagenen Rijpfjord kam W. Dege bei der Wahl seiner Station selbst auf diesen Fjord.

Das innere Ende des Rijpfjordes schien besonders günstig zur Errichtung einer Station. Ein grosser Sicherheitsfaktor für die Station war dadurch gegeben, dass vor Ende Juli normalerweise das Erreichen des inneren Rijpfjordes mit Schiffen nicht möglich ist. Ausserdem ist durch das eisfreie Rijptal eine gute Ausweichmöglichkeit zum Wahlenbergfjord gegeben.

Operationsbefehl:

Wie bei den anderen Unternehmungen regelte auch bei dem Unternehmen "Haudegen" ein Operationsbefehl klar und deutlich die Aufgaben des Unternehmens auf dem Gebiet des Wetter- und Funkwesens, darüber hinaus aber auch die Disziplinarbefugnisse des Leiters gegenüber dem Wettertrupp-Personal sowie die Befehlsverhältnisse des Leiters des Transportschiffes bei a) normaler Überfahrt, b) bei Feindberührung, c) eventuell notwendig werdender Selbstversenkung des Schiffes und d) bei einer durch Eis- oder Feindlage erzwungenen gemeinsamen Überwinterung von Schiffsbesatzung und Wettertrupp. Für alle navigatorischen Fragen war bei freier Fahrt allein der Kommandant des Schiffes, bei Fahren im Geleit der Kommandant des Geleitzuges zuständig. Während der Überfahrt galten die Teilnehmer des Unternehmens einschliesslich des Leiters nur als Passagiere des Schiffes. Allerdings war vorher die Route des Schiffes in den arktischen Gewässern vom OKM und vom Marineoberkommando Norwegen nach den Vorschlägen des Leiters des Unternehmens festgelegt worden. Über eine Selbstversenkung des Schiffes war in dringenden Fällen dagegen nicht der Kommandant, sondern der Unternehmungsleiter entscheidend. Für den Fall, dass eine gemeinsame Überwinterung von Schiff und Unternehmen notwendig wurde, war der Leiter des Unternehmens auch Disziplinarvorgesetzter der Schiffsbesatzung. Der Leiter des Unternehmens, seinem normalen Dienstrang nach Regierungsrat des Marinewetterdienstes, also Marinebeamter, erhielt durch den Befehl die Befugnisse eines Kompanie-Chefs und wurde für die Dauer des Unternehmens zum Leutnant (Sonderführer) ernannt.

Die klare und unmissverständliche Regelung über Dienst- und Befehlsverhältnisse schied von vornherein alle Möglichkeiten persönlicher Auslegung des Dienst- und Unterstellungsverhältnisses aus. Für den gesamten Dienst, für alle Massnahmen sowie Vorkommnisse bei dem Unternehmen war lediglich der Leiter des Unternehmens verantwortlich. Andererseits hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, sich über den Leiter des Unternehmens bei dessen vorgesetzter Dienststelle zu beschweren.

Teilnehmer:

Auf Grund der Erfahrungen bei den Unternehmen des Jahres 1943/44 war man, wie schon aus dem Operationsbefehl ersichtlich, wieder davon abgegangen, neben dem wissenschaftlich-expeditionstechnischen Leiter noch einen militärischen Leiter einzusetzen. So wie 1941/42 und 1942/43 war die gesamte Leitung in einer Person vereinigt. Leiter des Unternehmens "Haudegen" war W. Dege.

Die Teilnehmer waren:

- 1.) Dege, Dr.rer.nat., Wilhelm, wissenschaftlicher und militärischer Leiter des Unternehmens.
- 2.) Rieche, Dr.phil., Herbert, Stellvertreter des Leiters für den Fall, dass der Leiter während der Vorbereitung oder auf der Überfahrt ausgefallen wäre. Bei Ausfall des Leiters sollte er die Gesamtleitung des Unternehmens übernehmen, andernfalls mit dem Schiff nach der Errichtung der Station nach Deutschland zurückzukehren, um dort die Vorbereitungen für Spitzbergen Unternehmen 1945/46, als dessen Leiter er vorgesehen war, zu treffen,
- 3.) Mass, Wilfried, Leiter des Radiosondendienstes,
- 4.) Baumann, Arthur, Leiter des synoptischen Wetterdienstes und der Höhenwindmessung.
- 5.) Ehrich, Heinz, Funkstationsleiter,
- 6.) Lemkat, Martin, Funker,
- 7.) Schneider, Heinz, Funker,
- 8.) Schlösser, Werner, Funker,
- 9.) Scheidweiler, Gustav, Funkwettertechniker, Radiosonden-Dienst,
- 10.) Grams, Heinz, Funker,
- 11.) Czapka, Siegfried, Funker,
- 12.) Reger, Josef, Wasserstofferzeugung.

Von diesen 12 Teilnehmern hatten bereits folgende Arktiserfahrung:
W. Dege führte in den Jahren 1935, 1936 und 1938 eigene Forschungsreisen nach Spitzbergen durch.

H. Rieche war Leiter der deutschen Spitzbergen-Expedition in den Jahren 1937 und 1938.

H. Ehrich nahm als Hauptfunker an dem Unternehmen "Nussbaum" auf Spitzbergen 1942/43 teil.

Arbeitsteilung:

Bei einer so grossen Teilnehmerzahl, wie sie das Unternehmen "Haudegen" hatte, war es möglich, jedem einzelnen Teilnehmer ausser den eigentlichen Aufgaben im Wetterdienst noch eine ganz bestimmte Aufgabe nach Neigung und Kenntnissen im Rahmen des Stationsbetriebes zu übertragen. Die Aufteilung dieser notwendigen Arbeiten geschah ohne Rücksichtnahme auf den militärischen Rang oder die sonstige Stellung innerhalb des Unternehmens. Im Laufe des Unternehmens ergab sich folgende feste Arbeitsteilung: Dege war Bäcker; Mass: Segelmacher, ausserdem hatte er die Leitung des Stationsaufbaues übernommen; Baumann war Sanitäter; Ehrich führte Lagerarbeiten aus; Lemkat machte alle Feinmechanikerarbeiten; Schneider war Bäcker, Koch und Zeichner; Schlösser besorgte die Schuhreparaturen und Schlosserarbeiten; Scheidweiler war der Lagerverwalter, ausserdem machte er sämtliche Reparaturen an Instrumenten und Geräten und eignete sich gut für alle Tischler- und Zimmermannsarbeiten; Grams war Lagerarbeiter; Czapka fungierte als Schreiber; Reger hatte die Jagd zu betreiben und half bei den Lagerarbeiten.

Es war selbstverständlich, dass bei den Hauptarbeiten des Unternehmens alle Teilnehmer zusammen halfen. Um eine Abwechslung in den Speisezettel zu bringen, war allen Teilnehmern Gelegenheit gegeben, ihre Kochkunst zu erproben. Alle 10 Tage wechselte der Küchendienst.

Wie bei den Lagerarbeiten halfen auch im synoptischen Wetterdienst alle Teilnehmer mit, so dass er nicht nur von den Wetterdienstbeamten getragen wurde. Besonders die Funker waren in der Wetterbeobachtung sorgfältig geschult und verfügten zum Teil über jahrelange Erfahrungen.

Ausser dem wissenschaftlichen Wetterdienst war im Operationsbefehl auch die Möglichkeit für private wissenschaftliche Forschungen der einzelnen Teilnehmer vorgesehen. Es sollte dadurch dem Unternehmen über den Wetterdienst hinaus eine grössere wissenschaftliche Bedeutung gegeben werden. Die dazu benötigten Instrumente, Bücher und Geräte stellten das OKM, das Marine-Observatorium und das Marine-Arsenal zur Verfügung. Die Durchführung der wissenschaftlichen Arbeiten war dem Leiter des Unternehmens unterstellt. Er konnte bestimmen, welche privaten wissenschaftlichen Forschungen die einzelnen Teilnehmer neben ihren dienstlichen Arbeiten verrichten durften und für welche privaten Forschungen Geräte und Hilfsmann-

schaften abgestellt werden sollten. Diese ungewöhnlichen Einschränkungen der Forschungsinitiative des einzelnen Teilnehmers waren notwendig, da zuerst die dienstlichen Arbeiten sichergestellt werden mussten, zum anderen aber auch, weil alle Arbeiten unter dem Gesichtspunkt der taktischen Sicherheit der Station gemacht werden mussten.

Ausserdienstliche wissenschaftliche Untersuchungen wurden von W. Dege (geographisch-geologische, mikroklimatische und Eisforschungen) und von A. Baumann (erdmagnetische, Nordlicht- und Wolken-, gelegentlich auch biologische Studien) durchgeführt.

Der militärische Dienst, der im Wach- und Patrouillendienst bestand, wurde von allen Teilnehmern versehen.

Ausrüstung:

Wie bei allen anderen Unternehmen konnte auch bei "Haudegen" der Expeditionsleiter aus dem nach den Erfahrungen der anderen Unternehmen aufgestellten Ausrüstungssoll und dem danach eingerichteten Ausrüstungslager in Warin seine Ausrüstung frei auswählen und zusammenstellen. Spezialwünsche wurden, soweit sie bei den 1944 schon vorhandenen Schwierigkeiten noch möglich waren, berücksichtigt und aus den Fertigungsstätten herangeschafft.

Beim Unternehmen "Haudegen" war die Ausrüstung so gewählt, dass der Trupp für 14, im Notfall auch für 18 Monate ganz auf sich gestellt auskommen konnte. Ein Nachschub auf dem Luftwege sollte nur ausnahmsweise bei besonderem Anlass erfolgen.

Die Ausrüstung "Haudegen" umfasste rund 80 000 kg in 1800 Gepäckstücken bei 3000 Einzelartikeln.

Der Proviant war, um bei unvorhergesehenen Ereignissen einen wichtigen Teil nicht ganz zu verlieren, pro Mann und Monat jeweils in 4 Kisten (nummeriert 1-4) verpackt. Durch diese Art der Verpackung wurde die Anlage der Depots, die wegen möglicher Gegenaktionen der Alliierten notwendig erschienen, erleichtert. Ein anderer Gesichtspunkt für die Verpackung des Proviantes war die eventuelle Notwendigkeit, längere Schlittenreisen oder Bootsfahrten zur Heimführung der Teilnehmer, z.B. eine Fahrt von Nordostland nach Westspitzbergen, durchführen zu müssen.

Gleichzeitig hatte die Verpackung des Proviantes in eine grössere Anzahl von gleich grossen Kisten den Vorteil, dass bei deren Leerwerden günstiges Baumaterial anfiel, das bei Verlust von Hüttenbauteilen gut als Ersatzmaterial verwendet werden konnte.

Die Verpflegung hatte pro Mann und Tag einen Wert von 5-6000 Kalorien.

Das Stationshaus:

Bei der Ausreise des Unternehmens standen nur die von Knoespel 1943 entworfenen Einzelhütten 3 x 3 m zur Verfügung, die insofern eine Verschlechterung erfahren hatten, als die Wände nicht mehr aus Holz wie bei den ersten Hütten, sondern aus Hartpappeplatten bestanden, die zwar winddichter waren, aber andererseits keine Möglichkeit boten, an den Wänden etwas zu befestigen. Das machte sich vor allem bei der Einrichtung der Funkstation bemerkbar, die schwierig unterzubringen war, da kein Gerät an der Wand angebracht werden konnte.

Auch "Haudegen" verwendete nicht die einzelnen Bauteile so, wie sie ursprünglich gedacht waren, sondern baute sich aus dem Material ein Haus nach eigenem Entwurf.

Das endgültige Stationshaus war 6 x 9 m gross und doppelwandig (je zwei Wände aus 0,5 cm starken Hartpappe-Platten). Es hatte doppelten Fussboden, doppeltes Dach, war aber trotzdem vor allem wegen des ungeeigneten Materials nicht warm genug und vor allem ungünstig zur Bindung der in arktischen Winterhäusern immer entstehenden Feuchtigkeit.

Um einen besseren Wärmeschutz zu erhalten und bei Schneeverwehungen langwierige Grabungen nach dem aussen liegenden Proviant zu vermeiden, wurden die Proviantkisten so um die Hütte gestapelt, dass ein Gang entstand, der später durch Persenning überdacht und abgedichtet wurde.

Ausser dem Stationshaus wurden noch eine Hütte für die Herstellung des Wasserstoffs, eine Sauna und ein Winterklosett gebaut.

Zum Verstauen der Ausrüstung dienten ausser dem Stationshaus noch 3 Zelte und 2 benachbarte Höhlen.

Das Schiff:

Das Unternehmen wurde von dem W.B.S. III "K.J. Busch" zu seinem Einsatzort gebracht. Es war das gleiche Schiff, das das Unternehmen "Kreuzritter" nach Nordspitzbergen gebracht hatte.

Für den neuen Arktiseinsatz hatte die "K.J. Busch" eine Eisverstärkung erhalten. Die Spanten wurden doppelt dicht gesetzt und am Bug und an der Wasserlinie 2 cm starke Eisenplatten angebracht.

Als Trossschiff bis nach Harstad wurde wieder die "Hessen" eingesetzt. Die Begleitung und Sicherung entlang der norwegischen Küste und durch die Blockadezone bis zum Einsatzort führte ein 500 Tonnen U-Boot aus.

Der Verlauf des Unternehmens "Haudegen":

Die "K.J. Busch" lief mit dem Unternehmen "Haudegen" am 5. August 1944 aus Sassnitz aus. Nach ungehinderter Fahrt durch den Skagerrak und entlang der norwegischen Küste kam das Unternehmen am 16. August in Narvik an. In Narvik fanden die letzten Besprechungen mit dem Chef des Stabes von F.d.U. (Führer der U-Boote) über das Geleit durch das U-Boot statt. Ausserdem wurde der zweitägige Aufenthalt in Narvik zur Ergänzung des Brennstoffes benutzt sowie eine vollständige Depotausrüstung an das vorgesehene Geleit-U-Boot - es war das U-Boot U 357 unter Befehl des Oblt. Stahmer - abgegeben. Diese Depot-Ausrüstung bestand aus 540 Tagesrationen Proviant, einer vollständigen Funkstation, Jagd- und militärischen Waffen, Wetterdienstgeräten, Medikamenten, Skiern, Bekleidung, Zelte, einem Schlauchboot und verschiedenen Kleinigkeiten. Dieses ganze Material sollte von dem U-Boot nach erfolgter Sicherung der "K.J. Busch" als Hauptausweichdepot im Wahlenbergfjord abgesetzt werden.

Am 19. August verliess die "K.J. Busch" mit ihrem Begleit-U-Boot Narvik und ankerte abends in Harstad. Am nächsten Tag wurden in Harstad von dem inzwischen eingetroffenen Trossschiff "Hessen" (Robbenschläger "Sachsen") 320 Kisten Proviant übernommen. Dieser Proviant war als Überwinterungsproviant für die Besatzung von "K.J. Busch" für den Fall gedacht, dass die "K.J. Busch" durch irgendwelche unvorhergesehenen Umstände in Spitzbergen überwintern musste. Nach Übernahme der Proviantkisten verliess die "K.J. Busch" Harstad und ankerte am 21. August abends vor der Tromsö-Südreede.

Die Weiterfahrt erhielt nun eine Verzögerung. Aus dem Raum zwischen dem Nordkap und der Bären-Insel waren Geleitzugkämpfe gemeldet. Zu diesen Kämpfen lief auch das Geleit-U-Boot aus. Die "K.J. Busch" musste warten, bis die Weiterfahrt wieder frei war und das U-Boot zurückkehrte.

In diesen Tagen fanden ausserdem häufige Luftangriffe auf das Schlachtschiff "Tirpitz" statt, das im Altafjord lag. Um das Schiff des Unternehmens nicht das Opfer eines Luftangriffs werden zu lassen, ankerte es in dem geschützteren inneren Ramfjord. Dort erhielt das Unternehmen die Nachricht, dass sein Begleit-U-Boot "U 357", das vor kurzem erst zu den Geleitzugkämpfen ausgelaufen war, nach Versenkung eines alliierten Hilfs-Flugzeugträgers selbst versenkt worden war. Mit U 357 war das ganze Material für das Hauptausweichlager verlorengegangen. Aus den Vorräten des Arsenal Tromsö konnte der grösste Teil wieder ersetzt werden. Als neues Begleit-U-Boot erhielt nun "Haudegen" U 307 unter der Führung von Oblt. Herrle zugewiesen.

Am 8. September war der Weiterweg wieder frei, das Unternehmen konnte seine unterbrochene Fahrt fortsetzen. Nach einer letzten Besprechung mit dem Chef des Stabes vom "Admiral Polarküste" lief die "K.J. Busch" unter dem Geleit von U 307 und einem Minenräumboot aus Tromsö mit dem nächsten Ziel Hammerfest aus.

U 307 war kurz vorher von einer Einsatzfahrt nach Spitzbergen zurückgekommen. Durch seine Beobachtungen und durch Funkpeilungen waren im Raume Nordkap-Spitzbergen 2 alliierte Flugzeugträger und 7-8 Zerstörer festgestellt worden. Ausserdem war bekannt geworden, dass die Alliierten auf Spitzbergen ausser mehreren befestigten Stützpunkten im Eisfjord auf Westspitzbergen noch 2 Landemöglichkeiten für Kampfflugzeuge besaßen.

Auf Grund dieser Tatsachen wurde der ursprünglich festgesetzte Kurs, der etwas ausserhalb der Sichtweite von Westspitzbergen gehen sollte, geändert. Als neuer Kurs wurde nach einem Vorschlag des Leiters des Unternehmens und des U-Boot-Kommandanten die Ostroute, also der Weg östlich der Bären-Insel, Insel Hopen, Olga-Strasse und dann je nach den Eisverhältnissen durch die Hinlopenstrasse zum Rijpfjord oder die Fahrt östlich von Nordostland zum Rijpfjord festgesetzt. Eine Luftaufklärung, die unmittelbar vor der Abfahrt aus Tromsö geflogen wurde, hatte ergeben, dass auf dieser Route keine Feind- oder Eisbehinderung zu erwarten waren.

Die Weiterfahrt ab Hammerfest erfolgte am 10. September in Begleitung von U 307 bei günstigem Wetter und verlief ganz ungehindert. Nach dem Einlaufen in die Olga-Strasse begannen die wissenschaftlichen Untersuchungen mit Lotungen sowie den Beobachtungen der Stromversetzungen. Diese Untersuchungen wurden bis zum Einsatzort und weiterhin bei den Erkundungsfahrten im Eisfjord und seinen Buchten, im Duvefjord, der Umseglung von Nordostland und im Wahlenbergfjord fortgesetzt. Ausserdem wurde in der Hinlopenstrasse eine Echolotreihe durchgeführt. Das ganze dabei gewonnene Material ging am 13. und 14. September 1945 bei der Beraubung des Gepäcks in Norwegen verloren.

Am 13. September 1944 kamen die "K.J. Busch" und "U 307" im Rijpfjord auf Nordostland an.

Der nächste Tag, der 14. September, wurde verwendet, um den Platz im Rijpfjord zu suchen, der vom meteorologischen als auch vom strategischen Gesichtspunkt aus am besten für die Errichtung der Station geeignet war. Gewählt wurde schliesslich der schon vor der Ausreise auf Grund der Literatur und der 1938 aufgenommenen norwegischen Luftfotos ins Auge gefasste Platz in der Wordie-Bucht, auf $80^{\circ} 4'N$ und $22^{\circ} 24'E$. Mit der Landung an diesem Platz begannen auch die synoptischen Wetterbeobachtungen.

Nach der Festlegung des Einsatzortes wurde am 15. September mit den Ausladearbeiten unter Mithilfe der Besatzung von "K.J. Busch" und einer Arbeitsabteilung von U 307 begonnen. Schon am nächsten Tage konnte das Richtfest des Stationshauses gefeiert werden.

Während in der Zeit vom 17. bis 26. September unter der Leitung von Rieche die Station weiter ausgebaut, die gesamte Ausrüstung vorläufig gestapelt und die Funkstation eingerichtet wurden, führte das U-Boot mit W. Dege und N. Lemkat an Bord die Aufklärungsfahrten und die Errichtung von Ausweichlagern im Wahlenbergfjord (Bodley-Bucht), in der Albertini-Bucht südlich Bergströmodden und im innersten Südwinkel des Duvefjordes durch. Bei dieser Fahrt wurde Nordostland von U 307 vollständig umfahren und Hvitö gesichtet. Eis wurde in Form von Eisbergen nur in der nördlichen Hinlopenstrasse und im Wahlenbergfjord angetroffen. Bei der Durchfahrt durch 3 dichte Kalbeisgürtel des Etongletschers im inneren Wahlenbergfjord zeigte es sich wieder, dass der normale 500 T Kampf-U-Boot-Typ sich auch im Eise gut bewährte. Die Eisgrenze dürfte damals bei 82° Nord, vermutlich aber erst bei 83° Nord gelegen haben.

Während der ganzen Fahrt des U-Bootes um Nordostland wurden die bei der Anreise begonnenen ozeanographischen Untersuchungen durch Dege und Lemkat fortgesetzt. Die Echolotungen führten der Kommandant des U-Bootes, Oblt.z.S. Herrle, und sein Steuermann, Stabs-Obersteuermann Wiesemann, durch. An den verschiedenen Landungsstellen wurden ausserdem von Dege geologische, morphologische und glaziologische Studien gemacht.

Am 22. September kam das U-Boot von seiner Erkundungsfahrt um Nordostland in die Wordie-Bucht zurück. 4 Tage später konnte das Stationshaus bezogen werden. Die Funkstation war betriebsklar, die Ausrüstung gesichtet, geordnet und provisorisch verstaut. Damit war das Unternehmen auf eigene Füße gestellt, das Transportschiff und sein Begleit U-Boot konnten die Station verlassen und die Heimreise antreten.

Am 27. September war der Abschiedstag. Mit H. Rieche an Bord, der das Spitzbergen-Unternehmen für den nächsten Winter in der Heimat vorbereiten sollte, verliessen die "K.J. Busch" und U 307 mit Kurs Narvik den Rijpfjord. Die ersten drei Tage nach dem Verlassen der Schiffe wurden für den Innenausbau des Stationshauses verwendet. Nach Abschluss dieser Arbeiten mussten noch vor dem Beginn der Polarnacht die Aussenarbeiten beendet werden. Es wurden ein Windfang an der Hütte angebracht, eine Holzhütte gebaut, in der unabhängig vom Wetter Wasserstoff hergestellt werden konnte, eine Sauna eingerichtet, Treibholz gesammelt, der Proviant und die Ausrüstung neu gestapelt. In dieser Zeit entstand auch die Errichtung des Ganges um die Station, der bei Verwehung der Station das Herankommen an den Proviant erleichtern sollte. Ausserdem ging ein Teil der Besatzung auf Rentierjagd, um Frischfleisch, Talg und Felle zu beschaffen.

Vom 6. - 9. Oktober unternahm W. Dege in Begleitung von Reger und Czapka eine Erkundungsfahrt in den Duvefjord zu dem dort hinterlegten Depot. Auf dem Wege wurden geologisch - morphologische Studien durchgeführt. Ausserdem begannen die mikroklimatischen Reihenmessungen bei der Station und die Beobachtungen über die Bildung von Buchteis.

Die Sonne verschwand am 18. Oktober 1944 unter dem Horizont und kam erst am 1. März 1945 wieder in Sicht.

Die erste Zeit der Dämmerung wurde noch zum Heranschaffen und Zerkleinern von Treibholz verwendet. Ausserdem wurden rund 100 Holzfallen für den Fang von Füchsen angefertigt und in zwei Fanglinien ausgelegt. A. Baumann stellte sein erdmagnetisches Beobachtungszelt auf und begann mit seinen Arbeiten.

Die Polarnacht war mit Arbeit voll ausgefüllt. Fasst man diese Arbeiten in Gruppen zusammen, so lassen sich folgende Hauptarbeitsgebiete unterscheiden:

- a) Lagerdienst: Dazu gehörte alles, was das Leben auf so isoliertem Posten verlangt: das Kochen, die Jagd, das Herbeischaffen und Zerkleinern des Brennholzes, das Sauberhalten der Station, das Reinigen der Wäsche.
- b) Der Wetterdienst: Die Station sollte laut Operationsbefehl aus Gründen der Sicherheit gegen Angriffe von See her erst dann mit den Funkmeldungen beginnen, wenn die Eisverhältnisse ein Herankommen an die Station unmöglich machten. Ende November jedoch war die Dunkelheit schon so gross, dass bei der militärisch günstigen Lage der Station der Funkverkehr mit Tromsö ohne grosse Gefährdung der Station aufgenommen werden konnte. Am 1. Dezember wurde das erste Obs abgegeben. Die Nordenskiöld-Bucht und der Rijpfjord froren erst gegen Ende Dezember zu und konnten zu Neujahr 1945 erstmalig betreten werden.

Der Wetterdienst bestand aus Beobachtungen zu allen synoptischen Terminen, aus Radiosonden-Aufstiegen und Höhenwindmessungen. 4-5 mal am Tage zu festgesetzten Terminen wurden die Beobachtungen und Auswertungen nach Tromsö durch Funk übermittelt.

- c) Militärischer Dienst: Er bestand aus Wachen und gelegentlichen Spähtrupps.
- d) Freizeitgestaltung: Auf Wunsch der Teilnehmer, die ganz verschiedene Vorbildungen hatten, wurde ein Unterrichtssystem eingerichtet. An 4-5 Tagen der Woche fanden 4 Stunden Unterricht in Deutsch, deutscher und europäischer Geschichte, Geschichte der Polarforschung, insbesondere der Spitzbergens, Mathematik und gelegentlich Kunstgeschichte statt. Die Funker hatten ausserdem täglich 1 Stunde Funkübungen (Geben und Aufnehmen), ausserdem Unterricht in Gerätekunde. Der Unterricht stellte besonders bei der jungen Mannschaft einen wesentlichen Teil der Freizeitgestaltung dar. Ausserdem wurde noch Schach und Tischtennis gespielt, Musik betrieben und besonders viel gelesen. Den Lesehunger konnte

eine Bücherei von mehr als 200 Büchern befriedigen. Einen weiten Raum nahmen auch Bastelarbeiten ein, die für Geschenkzwecke bestimmt waren. Eine Quelle der Belustigung, aber auch der Belehrung, war die Herausgabe einer reich illustrierten Lagerzeitung. Die bewusst gesteuerte Freizeitgestaltung bewirkte es, dass während der 127 Tage dauernden Polarnacht keine Langeweile oder Missstimmung aufkamen.

Die wesentliche Voraussetzung, um eine Polarnacht physisch und psychisch gut zu überstehen, ist ausreichende körperliche Bestätigung im Freien. Bei "Haudegen" bot die Notwendigkeit, wegen des knappen Kohlenvorrates (Mangel an Laderaum auf der "K.J. Busch") Treibholz zu beschaffen, weiterhin die Versorgung mit Frischfleisch durch die Jagd, das Abgehen der Fallenlinie und die Spähtrupps Gelegenheit, dass sich jeder Teilnehmer wenigstens eine Stunde täglich im Freien körperlich ausarbeiten konnte.

Am 1. März war die Sonne wieder zum ersten Male als volle Scheibe zu sehen, die Polarnacht war zu Ende. Mit dem Wiederkommen des Lichtes wuchs die Möglichkeit einer feindlichen Einwirkung. Es wurden deshalb die Sicherungsarbeiten der Station verstärkt betrieben. Die Spähtrupptätigkeit wurde vermehrt, das Stationsgelände durch elektrisch zündbare Minen vermint, in den Bergen eine zweite, völlig getarnte Funkstation errichtet und für den Fall der Ausbombung zwei grosse Schneebunker gebaut. Der ungefähr 500 m lange und 100 m hohe durch 5 Kargletscher gegliederte Fels hinter der Station wurde durch die Anlage von Maschinengewehr-Ständen, Munitions-, Lebensmittel- und Treibstofflager sowie das Auslegen von Feldtelefonen als Verteidigungslinie ausgebaut.

Inzwischen waren die Schwierigkeiten in der Heimat so gross geworden, dass es fraglich schien, ob im Herbst 1945 die Wiederausrüstung des Ablösungsunternehmens für "Haudegen" durchgeführt werden konnte. Es wurde deshalb vom OKM beschlossen, das Unternehmen "Haudegen", falls es dazu in der Lage sei, noch ein Jahr länger, also bis zum Herbst 1946 im Einsatz zu belassen und die notwendigen Ergänzungen an Ausrüstung und Proviant durch Nachschubflüge zu besorgen.

Am 3. März wurde "Haudegen" auf dem Funkwege befragt, ob es in der Lage wäre, die Station bis zum Herbst 1946 zu halten. "Haudegen" erklärte sich bereit und stellte eine Liste der Gegenstände auf, die als Ergänzung für eine weitere Überwinterung benötigt wurden.

Diese Ergänzungsausrüstung im Gesamtgewicht von 14 Tonnen wurde im Ausrüstungslager Warin bzw., soweit es die wissenschaftliche Ausrüstung betraf, in Greifswald zusammengestellt. Im April sollte durch zwei Flugzeuge dieser Nachschub zur Station "Haudegen" gebracht werden. Infolge der Kriegslage kam es nicht mehr zur Ausführung dieses Planes.

Der 7. Mai 1945 brachte die deutsche Kapitulation. Nach der Kapitulation wurden im ganzen Stationsgebiet von "Haudegen" die Minenfelder gesprengt und die Tarnung entfernt. Die Wachen wurden eingezogen und die Spähtruppstätigkeit eingestellt.

Ein Funkspruch vom 10. Mai enthielt den Befehl, ab sofort nur noch offen zu funken und die Wettermeldungen 5-6 mal täglich nach dem Kopenhagener Schlüssel zu senden.

Der nächste Funkspruch am 14. Mai gab eine Auskunft über das weitere Schicksal des Unternehmens. Es wurde darin in Aussicht gestellt, dass der Trupp noch im Herbst desselben Jahres abgeholt werden sollte.

Durch das Wegfallen des militärischen Sicherheitsdienstes nach der Kapitulation wurde viel Zeit gewonnen. Ausserdem trat eine grosse Erleichterung für die wissenschaftlichen Arbeiten ein. Folgende Untersuchungsreisen wurden durchgeführt:

- a) 15. bis 19. Mai: Eine Handschlittenreise zum Kap Lovén und in die Bengtssen-Bucht mit geologisch-morphologischen Studien und Untersuchung des Packeises. Teilnehmer waren W. Dege, H. Schneider und H. Grams. Die gleiche Reise wurde nach der Heimkehr des ersten Trupps von A. Baumann, H. Schneider und W. Schlösser wiederholt. Auf dieser Reise wurde der von Torell und Nordenskjöld 1861 auf Kap Lovén errichtete Steinmann aufgefunden und ein Bericht über das Unternehmen "Haudegen" hinterlegt.
- b) Vom 1. bis 2. Juni querten W. Dege, W. Maas, M. Lemkat und S. Czapka den Rijp Distrikt von N nach S. Vom 2. bis 6. Juni hielt sich dieser Trupp im Wahlenbergfjord mit Untersuchungen auf der Oxford Halbinsel und dem Südteil des Rijp Distriktes auf. Das im Herbst 1944 hinterlegte Hauptdepot war trotz stärkster Sicherung von Eisbären entdeckt und teilweise geplündert worden. Der Rückmarsch erfolgte am 7. und 8. Juni und ging teils über das Westeis, teils am Ostrande des Westeises entlang und über den südlichsten Teil des Rijpfjordes zur Station zurück.

c) W. Dege, A. Baumann, W. Schlösser und S. Czapka verliessen am 15. Juni die Station mit dem Ziel Storöya. Der Weg führte über den Duve-Mt, L. Richard- und Adlersparrefjord mit zahlreichen Abstechern in das Land und die Nebenbuchten. Das festgesetzte Ziel konnte aber nicht erreicht werden, da bei Erreichung des Finn-Malmgrenfjordes das Eis in Bewegung geriet und auf das Meer hinaustrieb. Das Ergebnis dieser Reise waren Beobachtungen über das Loslösen des Buchteises, geologisch-morphologische und botanische Untersuchungen, sowie 450 Fotos, die aber nach der Ankunft in Tromsö bei der Beraubung des Privatgepäckes abhanden kamen.

Im Juli 1945 wurden die beiden Depots im Duvefjord und im Wahlenbergfjord als Erholungsplätze benutzt. In der Station blieben nur soviel Leute wie zum Aufrechterhalten des Dienstes unbedingt nötig waren. Während der Zeit, in der die beiden Depots besetzt waren, wurden meteorologische Parallellbeobachtungen an diesen Stellen durchgeführt.

W. Dege, der in der Station blieb, bearbeitete die Umgebung der Station in morphologischer Hinsicht und setzte seine Untersuchungen über Solofluktion und Talbildung fort.

Ende Juli wurde der Rijpfjord gänzlich eisfrei. Zu dieser Zeit bekam "Haudegen" den Funkbefehl, sich dem alliierten Wettertrupp "Ploughshar" zu ergeben. In Norwegen war man der Meinung, dass die Fühlungnahme "Haudegen" - "Ploughshar" schon erfolgt sei, aber "Haudegen" hatte nichts von dem anderen Wettertrupp gesehen und wusste auch dessen Position nicht. Eine Funkanfrage um den Standort von "Ploughshar" blieb unbeantwortet.

Ein späterer Funkspruch kündigte für den 7. August die Abholung durch "Ploughshar" an. Der 7. August und die nächsten Tage vergingen, ohne dass sich irgend etwas ereignete. Es wurde deshalb mit den Vorbereitungen zur zweiten Überwinterung begonnen. Vor allem wurde Treibholz gesammelt, das für einen Umbau und eine Erweiterung der Station geeignet war. Das Wetter zeigte mit dem raschen Wechsel von Regen, Schnee und Sturm bereits deutlichen Herbstcharakter. Die Unsicherheit des Abholtermins verhinderte in dieser Zeit jede grössere Reise.

Mitte August hatte der Trupp die Hoffnung, noch vor dem Winter abgeholt zu werden, aufgegeben und begann mit vollem Einsatz, sich für den zweiten Winter zu rüsten. Vor allem sollte die ver-

stärkte Jagd dem Proviantmangel, der im nächsten Frühjahr eintreten könnte, abhelfen. Für das Frühjahr 1946 war der Fussmarsch über die Hinlopenstrasse nach Westspitzbergen und nach dem Eisfjord geplant. Der dazu nötige Proviant und die Ausrüstung waren bereits seit Beginn des Unternehmens für diesen äussersten Notfall bereitgestellt und besonders sorgfältig gelagert.

Am 25. August kam eine Anfrage über den Umfang der noch vorhandenen Ausrüstung und über die Eisverhältnisse. Das Gewicht der Ausrüstung wurde mit 15 000 kg und zusätzlich 5 000 kg Treibstoff angegeben. Die Eisverhältnisse waren günstig. Vom Extremhuk bis Kap Wrede lagen 2 leichte Treibeisgürtel. Eisblink war keiner zu sehen.

Die Antwort auf diese Auskunft war ein Funkspruch, der für den 3. September die Abholung mit dem Schiff "Blaasel" ankündigte.

Bis zum 3. September kamen nähere Weisungen. Die Wetterstation sollte als Hilfsstation für Schiffbrüchige eingerichtet und aus Beständen des Unternehmens mit Proviant, Ausrüstung und Medikamenten für 4 Mann und 3 Monate ausgestattet werden. Ein weiterer Funkspruch befahl, auf der "Blaasel" eine Funkanlage einzubauen und während der Fahrt nach Weisung des Kapitäns täglich eine Standortmeldung zu funken.

Durch den ersten Auftrag war die Zeit bis zum 3. September mit Arbeit voll ausgefüllt. Der überflüssige Proviant, ungefähr 300 Kisten, wurde an den Strand gebracht und zur Verladung bereitgelegt.

Am 3. September gegen 22.00 Uhr traf die "Blaasel" vor der Station ein. Befehlsgemäss wurde vor dem Kapitän der "Blaasel" kapituliert. Die "Blaasel" war ein Eismeerkutter der Tromsøer Fangflotte, 70 t gross, mit einem 80 PS Zylinder-Glühkopfmotor ausgestattet und sollte 6-7 sm Fahrt machen. Kapitän war L. Albertsen, die Besatzung bestand aus 7 Mann (Zivilisten).

Die nächsten Tage vergingen mit dem Verladen der Ausrüstung und des Proviantes auf die "Blaasel". Die vorhandene Munition und die Sprengstoffe wurden gesprengt. Am 5. September erfolgte der Abbau der Wetterstation. Damit wurden die Beobachtungen, die am 14. September des vorigen Jahres begonnen hatten, eingestellt.

Kapitän Albertsen und sein Steuermann Nobertsen prüften auf Wunsch von W. Dege hin die Einrichtung der Station auf ihre Eignung für die neue Bestimmung als Hilfsstation für Schiffbrüchige

Am 6. September um 23.00 Uhr lichtete die "Blaasel" den Anker und nahm Kurs auf Tromsö.

Die Positionsmeldung am 7. September um 12.00 Uhr meldete Storöya. Südlich dieser Insel lagen kleine, wenig dichte Eisfelder, die durchfahren wurden.

Die nächste Positionsmeldung am 8. September 12.00 Uhr gab die Freemanstrasse an. Hier wurde Wasser und Öl übernommen und auf besseres Wetter gewartet.

Bei Sturm wurde am 9. September die Weiterfahrt mit Kurs Storfjord und Bäreninsel angetreten.

Die Ankunft in Tromsö erfolgte am 13. September mittags. Der gesamte Wettertrupp wurde durch den norwegischen Sicherheitsdienst von Bord geholt und in zwei Zellen des Kreisgefängnisses in Tromsö eingeliefert.

Am nächsten Tag wurde der Wettertrupp mit Ausnahme des Leiters W. Dege freigelassen und in das Entlassungslager Elvegardsmoen geschafft. W. Dege wurde noch zurückgehalten. Er sollte die Entladung der "Blaasel" beaufsichtigen, einen norwegischen Wettertrupp, der, mit dem Material von "Haudegen" ausgerüstet, auf der Insel Hopen überwintern sollte, beraten und schliesslich über seine Person und das Unternehmen "Haudegen" vom Sicherheitsdienst der norwegischen Kriegsmarine verhört werden.

Als am 14. September die Truppteilnehmer ihr restliches Privatgepäck von der "Blaasel" abholen wollten, stellte es sich heraus, dass dieses Gepäck in der Nacht vom 13. zum 14. September geplündert worden war. Ausser privaten Ausrüstungsgegenständen waren zahlreiche Filme sowie die erdmagnetischen und ozeanographischen Einzelaufzeichnungen entwendet. Trotz der sofort von der norwegischen Marine durchgeführten energischen Nachforschungen blieb das ganze Material verloren. Für den wissenschaftlichen Wert des Unternehmens war die Entwendung der genannten Aufzeichnungen ein sehr empfindlicher Verlust.

Der Trupp "Haudegen", der am 14. September in das Entlassungslager Elvegardsmoen gebracht worden war, trat am 22. September mit Ausnahme von 4 Mann, die sich freiwillig zum Minenräumdienst meldeten,

W. Dege wurde nach einem ausführlichen Verhör durch den norwegischen Sicherheitsdienst bei einer Marinedienststelle in Tromsö untergebracht. Bis zum 20. September waren laufend Verhöre und Besprechungen, besonders mit norwegischen und zivilen Dienststellen, daneben erfolgte die sachliche Beaufsichtigung des Löschens der "Blaasel".

Am 25. September wurde W. Dege mit einem Flugzeug nach Oslo gebracht und in das Transit Camp Akershus eingeliefert. In Oslo erfolgte die Übergabe des Wetterbeobachtungs-Materials an norwegische Dienststellen. Am Abend des 26. September aus Akershus entlassen, wurde W. Dege einer deutschen Marinedienststelle zugewiesen.

In der Zeit vom 27. September bis 6. November hatte W. Dege im Norske Met.Institut, Oslo-Blindern folgende Berichte für norwegische Dienststellen zu schreiben:

- 1.) Vorbereitung, Ausrüstung und Durchführung der Expedition "Haudegen",
- 2.) Stationsbeschreibung "Haudegen",
- 3.) Die Expeditionen des Wetterdienstes der deutschen Kriegsmarine während des Krieges,
- 4.) Nordostland - Eine landeskundliche Studie.

Zu 1.) bis 4.) eine Übersichtskarte 1: 600.000.

Ausserdem musste W. Dege noch Abschriften von dem Wetterdienstmaterial des Unternehmens anfertigen.

W. Dege wurde am 7. November in Oslo zur Durchschleusung bei Kongsberg entlassen und traf am 1. Dezember 1945 in der Heimat ein.

Literaturverzeichnis

1. Balchen, B.: War below zero.
London: Georg Allenand Unwin, 1945.
2. Baumann, A.: Erdmagnetische Arbeiten bei der "Haudegen"-
Expedition im Nordosten Spitzbergens 1944/45. -
Polarforschung 18 (1948), S. 229 - 230.
3. Blyth, J.D.M.: German Meteorological Activities in the
Arctic 1940 - 45. - Polar Record 6 (51) Nr. 42,
S. 185 - 226.
4. Brown, H.A.: America stand guard in Greenland. - National
Geogr. Mag. Oct. 1946, S. 457 - 500.
5. Court, A.: Shipwrecked German weathermen winter in ice caves
on Shannon Island, Northeast Greenland. - Arctic 2 (1949)
Nr. 2, S. 108 - 117.
6. Dannmeyer, F.: Jan Mayen 1940/45. - Polarforschung 17 (1947),
S. 171 - 172.
7. Dege, W.: Das Nordostland von Spitzbergen. - Polarforschung 16
(1946), S. 72 - 83; 17 (1947), S. 154 - 163.
8. Dege, W.: Wettertrupp "Haudegen". - Wiesbaden: Brockhaus, 1954.
9. Guspietsch, Th.: Hans-Robert Knoespel zum Gedächtnis. -
Polarforschung 15 (1945), S. 25 - 27.
10. Holzappel, R.: Die Tätigkeit des deutschen Wetterdienstes
der Luftwaffe in der Arktis während des Krieges. -
Ber. Deutsch. Wetterdienst US-Zone Nr. 12, S. 129 - 134,
Bad Kissingen 1950.
11. Holzappel, R.: Deutsche Polarforschung 1940/45. - Polar-
forschung 21 (1951), S. 85 - 97.
12. Howarth, D.: Sledge Patrol. -
London: Collins, 1957.

13. Howarth, D.: Fodspor i Sneen.
Kopenhagen: Steen Hasselbelche Forlag, 1966.
14. Nusser, F.: Die deutschen Arktisstationen in den Jahren 1940 - 45. - Deutscher Geographentag München 1948, S. 121 - 127.
15. Nusser, F.: Die Vereisung des Lilliehöökfjordes (Spitzbergen) in den Jahren 1941/42 und 1942/43. - Deutsch. Hydrogr. Zeitschr. 3 (1950), S. 286 - 293.
16. Nusser, F.: Wettertrupp "Kreuzritter". - Polarboken 1971 - 72 (Oslo), S. 131 - 142.
17. Olsen, K.: Et Hundeliv.
Kopenhagen: Gyldendal, 1965.
18. Pantenberg, V.: Marinewetterdienst in der Arktis von 1940 - 45, - Koehlers Flottenkalender 1975, S. 139 - 147.
19. Piekalkiewicz, J.: Spione, Agenten, Soldaten. Geheime Kommandos im 2. Weltkrieg. Kapitel "Die Wetterfront" S. 466 - 485 München: Südwestverlag, 1969.
20. Rey, R.L.: Grønland - en verden af krystal. - Kopenhagen: Rosenkilde, 1974.
21. Schatz, H.: Die Katastrophe der "Coburg" im Eis vor Shannon am 18./19. November 1943. - Polarforschung 20 (1950), S. 336 - 338.
22. Schatz, H.: Ein Föhnsturm in Nordostgrønland. - Polarforschung 21 (1951), S. 14 - 15.
23. Stuhr, W.: Abenteuer vor Grønland. - Koehlers Flottenkalender 1974, S. 183 - 187.
24. Triloff, E.G.: Eine Überwinterung auf Nordostgrønland 1943/44. - Polarforschung 16 (1946), S. 85 - 88; 17 (1947), S. 150 - 154.

25. Weiss, G.: Das arktische Jahr. Eine Überwinterung auf Nordostgrönland. - Braunschweig: Westermann, 1949.
26. Weiss, G.: Ausrüstungserfahrungen von einer Grönlandexpedition. - Polarforschung 20 (1950), S. 328 - 332.

