

Martin Teich

Offenbach am Main, 1993

"Das Wetter - Geheimsache im Zweiten Weltkrieg"
Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Wetterdienstes 1939-1945

Manuskript, 6-teilig: Teil **2**

Abchnitt VII

Die Leistungen der deutschen U-Boote für den Wetterdienst S.113

- A) Die "Wetterboote" S.114
- B) Die Einsätze von Front-U-Booten mit Meteorologen an Bord S.115
- C) Meteorologische Notizen aus dem Bord-Wettertagebuch von U 607 S.118
- D) ZWG-Arbeitswetterkarte vom 23.7.43 mit U-Boot-Wettermeldungen S.120
- E) Radiosondenaufstiege im Atlantik vom U-Boot aus S.123
- F) Mitwirkung der U-Boot-Waffe bei der Errichtung bemannter Überwinterungsstationen in der Arktis S.125
- G) Der Einsatz von Marine-Meteorologen und -Ingenieuren auf U-Booten S.129
- H) Gedenktafel der gefallenen Marine-Meteorologen und -Ingenieure S.131
- I) Die Wetterwarte beim Befehlshaber der U-Boote (BdU) S.132

Abschnitt VII

Die Leistungen der deutschen U-Boot-Waffe für den Wetterdienst

Deutsche U-Boote, zumindest ein wenn auch der Anzahl nach relativ kleiner Teil von vorbestimmten Einheiten, haben über die gesamte Kriegsdauer hinweg für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Wetterdienstes für die Anforderungen von Heer, Marine und Luftwaffe eine enorm wirksame Rolle gespielt.

Nach der schließlich total werdenden meteorologischen Blockierung Deutschlands durch die Alliierten befuhren die Boote die wettermäßig unbekanntem Weiten des Atlantiks. Sie waren, zumindest zeitweise, vom Eismeer über die grönländische und die nordamerikanische Ostküste bis zur Karibik und zum Südatlantik anzutreffen. Besonders abgeteilte Boote setzten mitten aus den Kampfgebieten gegen alliierte Geleitzüge oder bei bestimmten deutschen Operationen aus quasistationären Positionen wichtige Wettermeldungen ab und führten teilweise sogar Radiosondenaufstiege durch.

Sie legten automatische Wetterfunkgeräte (Bojen) auf See aus oder stellten sie an schwer zugänglichen Küsten oder auf Inseln an der Peripherie des Kriegsgbietes auf (s. Abschnitt "Automatische Wetterfunkgeräte")

Sie setzten die Mannschaften für überwinternde Wetterdienstlager in der Arktis ab oder begleiteten Wetterbeobachtungsschiffe, die am Rande der arktischen Eisdecke oder Küsten driften oder Station beziehen sollten (s. Abschnitt "Die bemannten Überwinterungsstationen in der Arktis 1941-1945").

Die Beobachtung bzw. Meldetätigkeit wurde natürlich nicht festlegend. Sie hing, insbesondere in den Überwinterungsgebieten, ab von der taktischen Situation, ebenso wie der vorzunehmende Einsatz einer U-Boot bzw. U-Bootunterwasserfahrt.

Da, um der Gefahr des Doppelvergebens möglichst zu entgehen, weitestgehend Funkstille gehalten werden sollte, sollten die Wetterbojen nur zweckmäßig und nach eigener Beschaffung Wettermeldungen abgeben, sofern die Sicht weitgehend frei ist, der Zustand der Luftschicht alleinstehend oder Bojen aus anderen jeweiligen Hauptquartieren (Karneval auf Lissabon, Paris oder Berlin) aus, wenn trotz Stille, aus besonderen Anlass in einer Wetterbeobachtung angefordert wurden.

Wenn die Funkstille aus taktischen Gründen "Sichtmeldung", etwa über einen Einzelfahrer oder einen Schwarm, unterbrochen werden mußte, sollten auch kurze Angaben über das Wetter zu diesem Zeitpunkt noch mitgegeben werden.

A) Die "Wetterboote"

Bereits vor dem 3.9.39, dem Tag der Kriegserklärung Großbritanniens und Frankreichs, waren von den 57 überhaupt vorhandenen deutschen U-Booten 17 der 22 für ozeanische Kriegführung tauglichen Boote zwischen 19. und 21.8.39 auf Wartepositionen rings um die Britischen Inseln gelegt worden. Am weitesten draußen, nämlich ca. 450 km westlich der Hebriden, kreuzten zwei dieser Boote. Praktisch war nur -unter Berücksichtigung von Hin- und Rückfahrt- nur die halbe Anzahl der Boote am Feind.

Zu den ab 1.9.39 verfügbaren 57 Booten kamen bis 1.9.40 zwar 28 neue hinzu, jedoch ging im ersten Kriegsjahr die gleiche Anzahl verloren. -Ab 1.9.40 standen nur noch 27 Frontboote zur Verfügung, die anderen wurden, nach der Besetzung Norwegens, zur Erprobung, Ausrüstung und Schulung in der Ostsee für neue Boote ab 1941 gebraucht.

Während der sofort bei Kriegsausbruch begonnenen Kampfhandlungen (Versenkung PD "Athenia" bzw. HS "Royal Sceptre" durch U 30 bzw. U 48 am 3. bzw. 5.9.) gegen Handelsschiffe, von Kanada kommende Konvois und gegen die Home Fleet, setzten die Bootskommandanten gelegentlich kurze, einfache Wetterangaben unter Verwendung des "Kurzsignalheftes" ab. Mit diesem Code konnten ganze Begriffe oder der Inhalt ganzer Sätze durch Funksprüche, die nur aus Vier-Buchstaben-Gruppen bestanden, gemeldet werden.

Als dann nach dem Waffenstillstand mit Frankreich (25.6.40) die U-Boot-Waffe ihre zunehmenden Atlantikeinsätze von Häfen der französischen Westküste (Lorient, Brest, St. Nazaire) aus durchführen konnte, wurden jeweils bis zu fünf Boote abgeteilt, die, mit Barometer, Thermometer und Windmesser ausgerüstet, neben ihrem Kampfauftrag auch als "Wetterboote" dienten.

Die Wetterdaten wurden jetzt auch Angaben des Kommandanten oder besonders eingewiesener Dienstgrade in einem speziellen Code, dem "Wetterkurzschlüssel" (WKS) abgesetzt. natürlich chiffriert mit der Marine-Enigma.

Die Beobachtungs- bzw. Meldetermine waren natürlich nicht festliegend. Sie hingen, insbesondere in den Operationsgebieten, ab von der taktischen Situation, ebenso von der voraussichtlichen Dauer einer Über- bzw. Unterwasserfahrt.

Da, um der Gefahr des Gepeiltwerdens möglichst zu entgehen, weitestgehend Funkstille gehalten werden mußte, sollten die Wetterboote nur zweimal am Tage und nach eigener Entscheidung Wettermeldungen absetzen, sofern sie nicht zwischendurch vom BdU, der ja den atlantischen Einsatz aller Boote von seinem jeweiligen Hauptquartier (Kernevel bei Lorient, Paris oder Berlin) aus zentral steuerte, aus besonderem Anlaß zu einer Wetterbeobachtung aufgefordert wurden.

Wenn die Funkstille zum Absetzen einer wichtigen "Sichtmeldung", etwa über einen Einzelfahrer oder einen Konvoi, unterbrochen werden mußte, wurden meist auch kurze Angaben über das Wetter zu diesem Zeitpunkt noch mit angehängt.

Grundsätzlich wurde nach einem Auftauchen sofort eine Wetterbeobachtung angestellt. So hatte man für den Fall eines plötzlich erforderlichen Alarmtauchens (Dauer bei voller Fahrt ca. 30 Sek) wenigstens noch über das zuletzt angetroffene Wetter einen Bericht vorrätig.

Mit Hilfe dieser Kurzwetter der U-Boote, welche die Beobachtungen einiger WBS vervollständigten, war der Wetterdienst an Land bis etwa Mitte des Jahres 1941 über die Verhältnisse im Atlantik einigermaßen hinreichend informiert.

Dann aber brachte der katastrophale Verlust der "Bismarck" am 27.5.41 nicht nur der im Handelskrieg erfolgreichen Kriegsmarine, sondern auch dem Wetterdienst durch die nachfolgende Aufbringung oder Versenkung vieler vom britischen Geheimdienst aufgespürter WBS einen erheblichen Rückschlag. Die Information über die atlantischen Verhältnisse schrumpfte auf die von den Wetterbooten abgesetzten Kurzwetter zusammen.

Vermutlich war diese Tatsache auch mit ein Grund dafür, daß vom BdU möglicherweise auch Anregungen der ihm zuarbeitenden Wetterwarte folgend im Frühwinter 1941 begonnen wurde, auf einigen Wetterbooten auch Meteorologen einzuschiffen.

Diese sollten über die einfachen lokalen "Bodenwetter" hinaus in fachgerechtem Klartext eine Charakterisierung ("CH") der angetroffenen Wetterlage und eine Abschätzung über die Entwicklungstendenz melden.

Als weitere Aufgabe kam hinzu die Durchführung von Radiosondenaufstiegen und Ausbringen automatischer Wetterfunkgeräte (WFS und WFL) auf See und auf Küsten.

Durch alle diese Maßnahmen konnten die schwierigen Atlantikanalysen verbessert werden.

Während der großen Geleitzugschlachten, in denen die U-Boote in Rudeln ("wolf packs") angriffen, war in einigen wenigen Fällen auch ein Wetterboot mit einem Meteorologen an Bord dabei. Dieser sollte vor Ort aufgrund der ihm über Funk zugestellten Wetterkarten und seiner Erfahrung den Angriff der Gruppen wettermäßig beratend unterstützen (so z.B. Dr Balcke auf U 109, Einsatz 18.7.-6.10.42 gegen einen nördlichen Geleitzug). Als ab 1944 U-Boot-Kampfgruppen nicht mehr aufgestellt wurden, wurden auch die Meteorologen nicht mehr für taktische Wetterberatung eingeschifft.

Nach den enormen Erfolgen der U-Boot-Waffe im Verlauf des Jahres 1942 im nordamerikanischen Küstengebiet sowie bei den Geleitzugschlachten nahmen im Frühsommer 1943 die Verluste an U-Booten plötzlich drastisch zu. Die Alliierten konnten durch eine neues Kurzwellen-Peilverfahren (HF/DF) und verbessertes Radar jetzt bei jedem Wetter die deutschen U-Boote aufspüren und bekämpfen. Auch die bisherige Aufklärungslücke im mittleren Atlantik wurde nun von amerikanischen Langstreckenflugzeugen überwacht. Um die Gefährdung zu vermindern, befahl der BdU, daß die Boote nach Absetzen eines angeforderten Kurzwetters oder eines anderen Funkspruchs sofort wegzutauchen und für einige Stunden mit wechselnden Kursen unter Wasser zu bleiben hatten.

Im Dezember 1944 wurde schließlich die Situation für die U-Boote so riskant, daß das Absetzen eines Kurzwetters aus einem Kampfgebiet heraus vom BdU sogar untersagt wurde.

Auch der Einsatz von Meteorologenbooten wurde nun überhaupt eingestellt. Insgesamt hatten ca. 35 Meteorologen auf ca. 70 Bootseinsätzen ihre wetterdienstlichen Aufgaben unter schwierigsten Bedingungen auf See erfüllt.

Die Anzahl der in der Wetterwarte beim BdU von durchschnittlich ein bis vier Wetterbooten einlaufenden Wetterangaben vom Atlantik war keineswegs reichlich. Sie schwankte von Tag zu Tag außerordentlich stark zwischen null und selten mehr als fünf. Von den tatsächlich abgesetzten Kurzwettern ist oft nur die Hälfte in der Leitstelle angekommen. Die Funkverbindung vom Atlantik zum Heimathafen war eben häufig sehr unsicher. Die großen Entfernungen und atmosphärische Störungen erschwerten den Empfang. An Bord mußten oft mehrfache Versuche auf wechselnden Frequenzen gemacht werden, um mit der Gegenfunkstelle in Verbindung zu kommen. Das aber erhöhte die Gefahr des Entdecktwerdens durch Kurzwellenpeilung, auch von Land her (H/F=Direction Finding), außerordentlich.

Als in den letzten Kriegsjahren die Boote immer häufiger unter Wasser gedrückt wurden und für längere Zeitspannen, oft für die Hälfte der gesamten Fahrstrecke getaucht bleiben mußten, lief oft tagelang kein einziges Kurzwetter mehr ein. Oder zwischen Beobachtungs- und Empfangstermin lag ein Abstand von bisweilen 7-13 Std. Trotzdem war jede, auch noch so vereinzelt oder verspätete Beobachtung aus den Weiten des Nordatlantik stets immer noch wertvoll.

Alle U-Boot-Wettermeldungen wurden umgehend telefonisch an die Wetterwarten beim OKM (Berlin) sowie an die ZWG (Potsdam-Wildpark) weitergegeben (s. Arbeitskarte der ZWG). Sonstige Außenstellen erhielten sie zentral vom Marinewetterdienst über Funk (chiffriert) oder über Fernschreiber (offen).

Dabei gab es ein verhängnisvolles Mißgeschick.

Die vom Marinesender "Norddeich-Radio" (DAN) chiffriert ausgestrahlten U-Boot-Kurzwetter wurden nämlich bereits ab Anfang 1940 von den Briten entziffert!

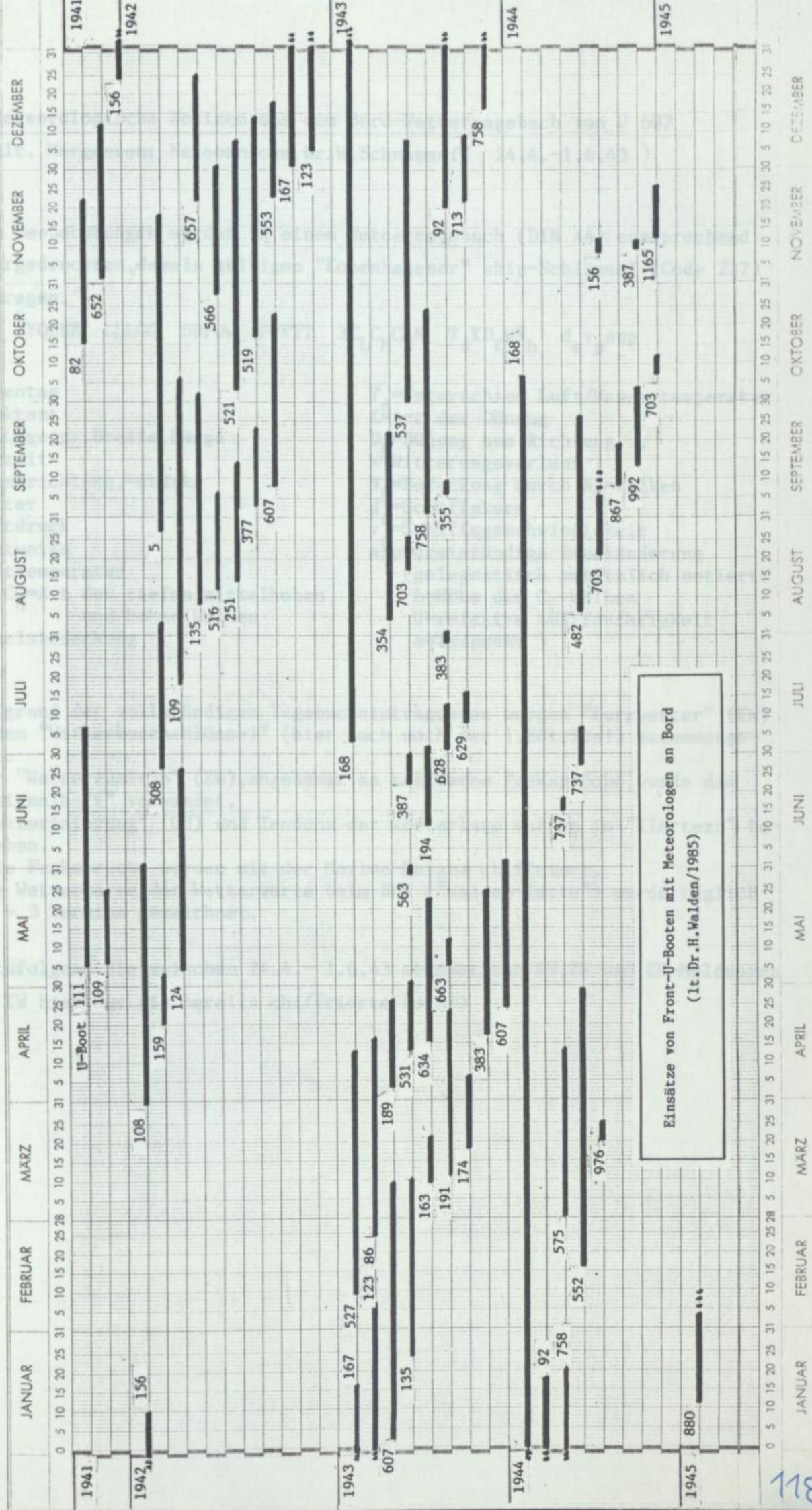
Diese Tatsache konnte deutscherseits nicht erkannt werden, weil das Enigma-Chiffrierverfahren ja als absolut sicher eingestuft wurde.

Weitere Einzelheiten s. Abschnitt "Bletchley Park", hut 10.

Für die deutschen U-Boote hat die "Schlacht im Atlantik" faktisch vom 3.9.39 bis zum 7.5.45, also 5 Jahre und 9 Monate gedauert.

Dabei begann ihre wetterdienstliche Mitarbeit sofort mit Kriegbeginn. Die letzten Wettermeldungen wurden Anfang 1945 von Schnorchel-U-Booten vor Halifax/Neufundland abgesetzt!

B) Die Einsätze der Front-U-Boote mit Meteorologen an Bord



Einsätze von Front-U-Booten mit Meteorologen an Bord
(lt. Dr. H. Walden/1985)

C) Meteorologische Notizen aus dem Bord-Wettertagebuch von U 607

(Kptlt. Mergassen; Meteorologe Dr.W.Schnapauff 24.4.-1.6.43)

Die Beobachtungen wurden in einem Wettertagebuch (DIN A4) entsprechend dem vorgedruckten, damals gültigen "Kopenhagener" ship-Schlüssel (Code 232) eingetragen.

YQBBB LLLGG DDF_{ww} PPVTT 3C_LC_MC_HN T_dKD_KWN_h d_sv_sapp

Y=Wochentag

Q=Erdoktant

BBB, LLL=geogr. Breite, Länge

GG=Uhrzeit

DDF=Windrichtung, -stärke

ww=Wetter

PP=Luftdruck

V=Sichtweite

TT=Lufttemperatur

C_L, C_M, C_H=Art der tiefen, mittelhohen und hohen Wolken

N=Himmelsbedeckung

T_d=Unterschied Luft/Wassertemperatur

K_d=Art der Dünung

D_K=Dünung aus Richtung...

W=Witterungsverlauf

N_L=Bedeckung durch N_L=Wolken

d_h=Schiffskurs

v_s=Schiffsgeschwindigkeit

app=dreistündige Druckänderung

(gelegentlich zusätzlich notiert:

h=Höhe der C_L-Wolken

U=relative Luftfeuchtigkeit

e=Taupunkt)

Aufgrund der vollständigen Tagebucheintragungen wurden "Kurzwetter" (KW) nach dem "Wetterkurzschlüssel" (hier noch nach der 1. Edition!) zusammengestellt.

Für "Wetterzusätze" (ZW), angehängt an taktische Funksprüche, wurde das "Kurzsignalheft" verwendet.

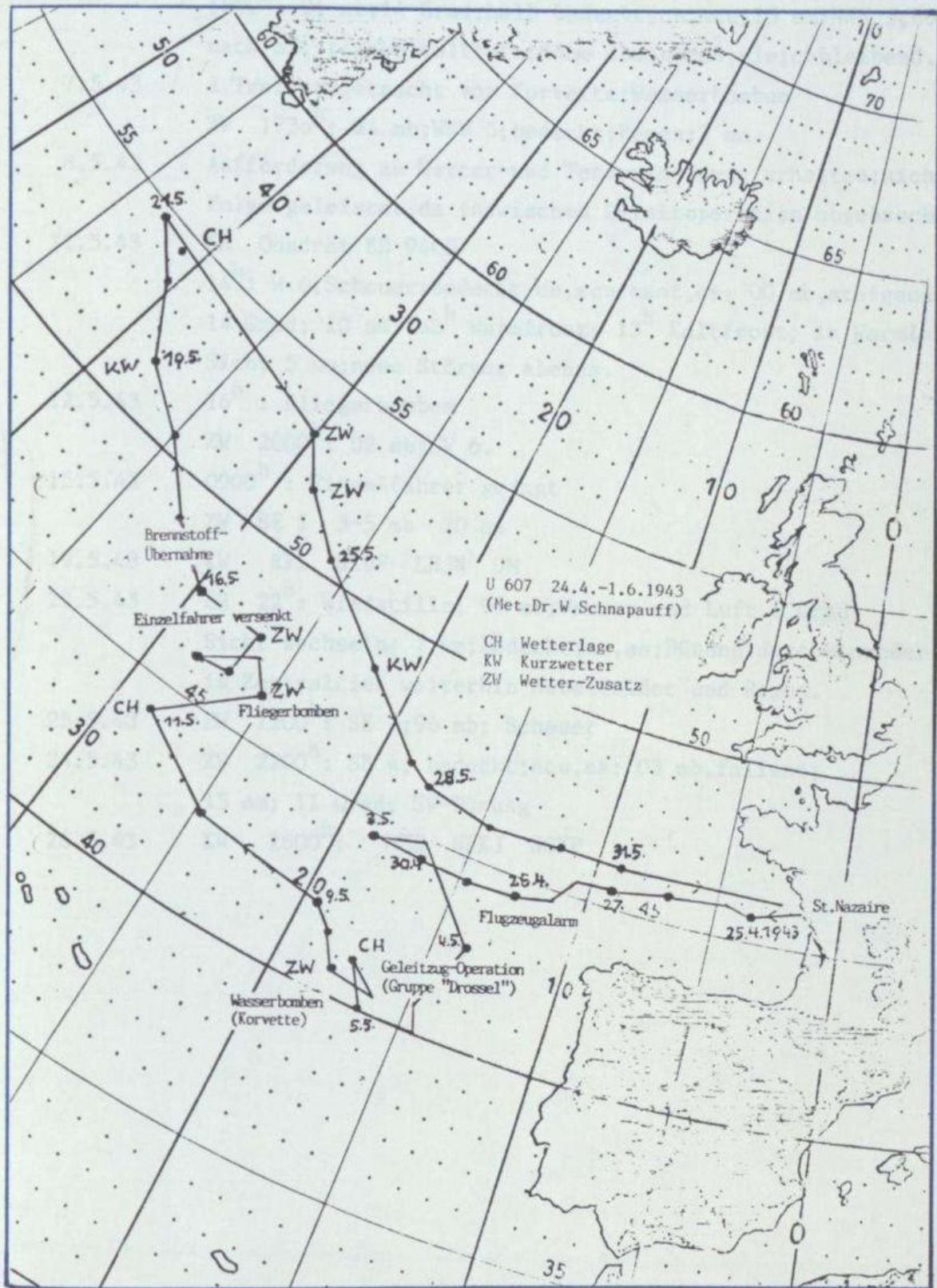
"Charakterisierung" (CH) und Tendenz der Wetterlage wurden in "Klartext" beschrieben.

Alle Funksprüche wurden mit der Marine-Enigma chiffriert.

Die Wetterkarte der Wetterwarte beim BdU ("Walden-Karte") wurde täglich für 1 - 3 Termine gezeichnet.

Nachfolgend die zwischen 24.4.-1.6.43 abgesetzten KW, ZW und CH-Meldungen (Für KW hier nur die bereits chiffrierte Form!)

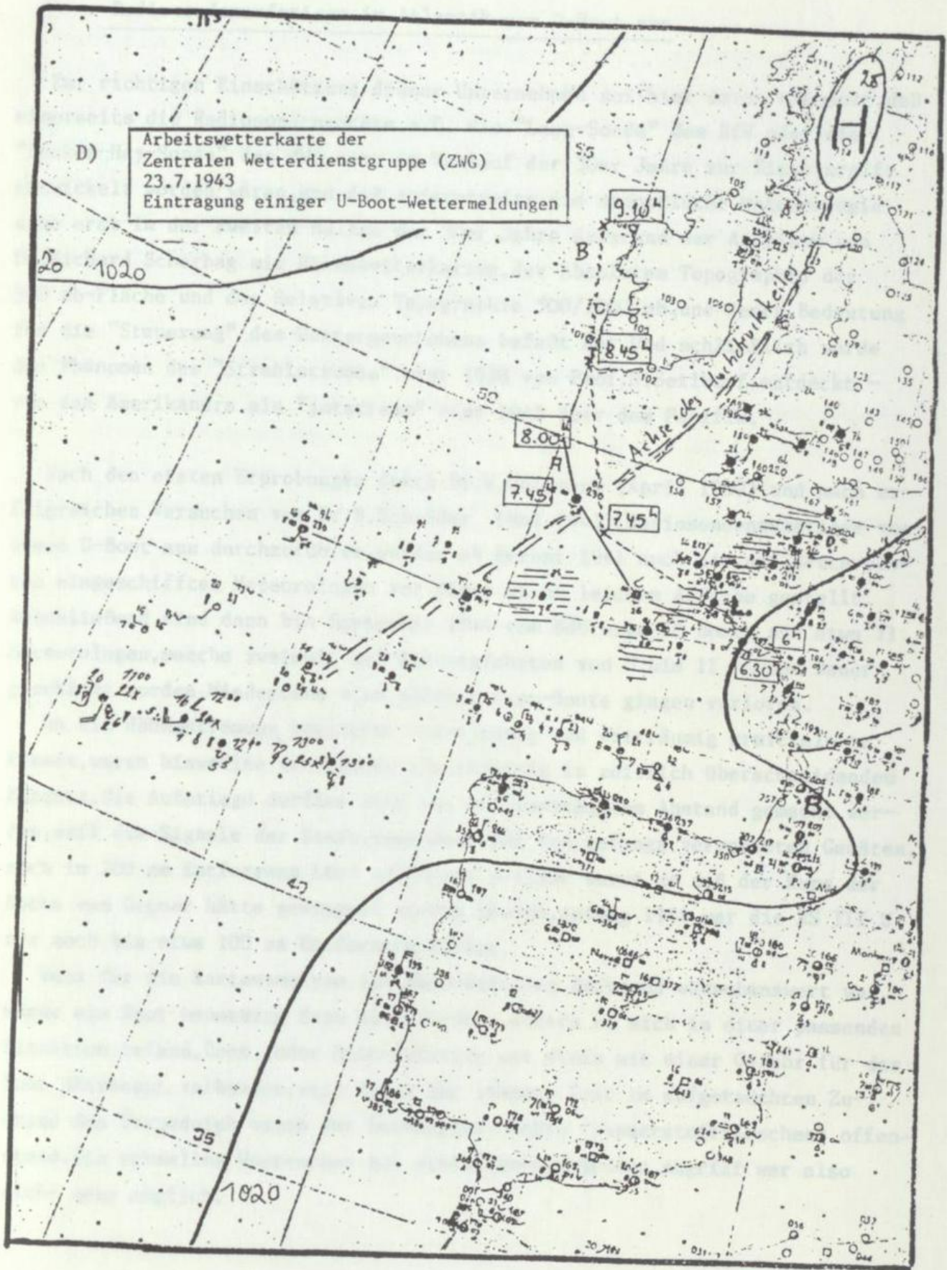
6.3743 Auf. Datum: 1943
 CH. Datum: 1943



- 6.5.43 Auf Geleit operiert.
CH Quadrat CF 6325
1800^h: 24 mb; 14 Grad; halb bedeckt; cu, acu; 15 sm; NNE 5; Hoch nach SE; flache Kaltluft; Höhe absinkend; gleichbleibend.
- 7.5.43 1 Treffer; getaucht vor Korvette; Wasserbomben
ZW 1730^h: 24 mb; WNW 5; bedeckt; Regen; 3 sm.
- 8.5.43 Aufforderung zu Wetter- und Tendenzmeldung erhalten; nicht Folge geleistet, da inzwischen Geleitoperation abgebrochen
- 11.5.43 CH Quadrat BD 9465
14^h: W 6; Schauer; bedeckt; cu, acu cast, cs; 00 mb, steigend; 14 Grad; 10 sm; 06^h Warmfront; 13^h Kaltfront; in Warmluft Sicht 5 sm; neue Störung abends.
- 12.5.43 16^h: Fliegerbomben
ZW 2000^h: 02 mb; SW 6.
- 15.5.43 0900^h: Einzelfahrer gejagt
ZW SE 1 3-5 mb 20 sm
- 19.5.43 KW RFI UXDF LHJN UM
- 22.5.43 CH 22^h: Windstille; 91 mb; Wasser und Luft 8 Grad; Sicht wechselnd 7 sm; bedeckt; st, as; Dünung durcheinander; im Zentraltief weiterhin Nebelfelder und Regen.
- 23.5.43 ZW 1200^h: SE 3; 96 mb; Schauer
- 24.5.43 ZW 2200^h: SE 4; bedeckt; acu, as; 03 mb, fallend; 15 sm; 11 Grad; SW-Dünung
- 26.5.43 KW 1600^h: MZZ NFKJ NGYP

D)

Arbeitswetterkarte der
Zentralen Wetterdienstgruppe (ZWG)
23.7.1943
Eintragung einiger U-Boot-Wettermeldungen



E) Radiosondenaufstiege im Atlantik vom U-Boot aus

Zur richtigen Einschätzung dieser Unternehmen sei hier daran erinnert, daß einerseits die Radiosondengeräte, z.B. die "Lang-Sonde" des RfW oder die "Becker-Hay-Sonde" des MWD, erst im Verlauf der 30er Jahre zur Einsatzreife entwickelt worden waren, und daß andererseits die synoptische Meteorologie sich erst in der zweiten Hälfte der 30er Jahre aufgrund der Arbeiten von Dr. Richard Scherhag mit Höhenwetterkarten, der Absoluten Topographie der 500 mb-Fläche und der Relativen Topographie 500/1000 mb, und deren Bedeutung für die "Steuerung" des Wettergeschehens befaßt hat. Und schließlich wurde das Phänomen des "Strahlstromes" erst 1938 von Prof. H. Seilkopf entdeckt - von den Amerikanern als "jetstream" erst 1945 über dem Pazifik.

Nach den ersten Erprobungen durch Dr. W. Collmann (April 1939) und nach erfolgreichen Versuchen von Dr. B. Schröder (Mai 1941), Radiosondenaufstiege von einem U-Boot aus durchzuführen, wurden ab Herbst 1941 auch die auf Wetterbooten eingeschifften Meteorologen vor diese nicht leichte Aufgabe gestellt. Anschließend sind dann bis September 1944 vom BdU etwa 18 Boote und etwa 11 Meteorologen, manche zweimal, auf Einsatzfahrten von 5 bis 11 Wochen Dauer geschickt worden. Mindestens vier solcher Raso-Boote gingen verloren.

Um die Höhenströmung möglichst zuverlässig und weiträumig ermitteln zu können, waren bisweilen zwei Boote gleichzeitig in zeitlich überschneidendem Einsatz. Die Aufstiege durften aber nur mit zweitägigem Abstand gemacht werden, weil die Signale der Sonde, zumindest bei den anfangs verwendeten Geräten, noch in 200 sm Entfernung hör- und damit peilbar waren, so daß der Kurs der Boote vom Gegner hätte gekoppelt werden können. Anfang 1944 war die RS III U nur noch bis etwa 100 sm Entfernung hörbar.

Wenn für die Kartenanalyse ein Raso-Aufstieg dringend wünschenswert war, wurde ein Boot besonders dazu aufgefordert, sofern es sich in einer passenden Situation befand. Denn jeder Raso-Aufstieg war stets mit einer Gefahr für das Boot überhaupt verbunden, weil dabei für längere Zeit im aufgetauchten Zustand das Torpedoluk wegen der benötigten Geräte (Wasserstoffflaschen) offenstand. Ein schnelles Wegtauchen bei einem überraschenden Angriff war also nicht mehr möglich.

Durch Platzmangel, fehlerhaftes Ballonmaterial, Wind und Seegang wurde die Durchführung eines Aufstieges sehr häufig erschwert. Es gab viele Fehlstarts, weil oft die Ballone vom Wind unter Wasser gedrückt wurden. Bei Windstärke von mehr als vier Beaufort war ein Füllen der Ballons überhaupt nicht mehr zu schaffen. Auf's Ganze gesehen, war deshalb der Nutzen dieser Raso-Boote relativ gering. Immerhin dürften aber auch vereinzelt Aufstiege in fernen Gewässern, wie etwa auf $12^{\circ}\text{N } 56^{\circ}\text{W}$ am 21.5.42 und auf $36^{\circ}\text{N } 44^{\circ}\text{W}$ am 24.5.42, beide auf U 124, Meteorologe Dr. H. Walden, recht wertvoll gewesen sein.

Auch für die Raso-Aufstiege gab es einen speziellen "Temp-Kurzschlüssel". Mit diesem konnten alle Meßergebnisse eines Aufstieges mit nur höchstens 29 chiffrierten Buchstaben übermittelt werden. Damit war die Gefahr eines Gepeiltwerdens zwar etwas herabgesetzt, aber selbst diese geringe Sendezeit war angesichts der hochentwickelten Peilverfahren der Briten immer noch riskant hoch.

F) Mitwirkung der U-Boot-Waffe
bei der Errichtung bemannter Überwinterungsstationen in der Arktis

Erstmals 1942, dann aber mehrfach in den Jahren 1943 und 1944, wurde die U-Boot-Waffe verstärkt zur Mitwirkung bei der Durchführung größerer wetterdienstlicher Sonderunternehmen in der Arktis herangezogen. Insgesamt waren etwa 20 U-Boote beteiligt, entweder als Begleitschutz für neun Stations- bzw. Transportschiffe (ehemalige WBS) oder aber für den alleinigen An- und/oder Abtransport verschiedener Wettertrupps (einschließlich deren Verpflegung, Geräten, Baumaterialien u.ä.) sowie zur Hilfe beim Aufbau der Lager und deren Absicherung gegen feindliche Abwehr.

Für die Betreuung isoliert stationierter WBS sorgten im Jahre 1944 weitere sechs Boote.

Alle diese Unternehmen waren für die in den letzten Kriegsjahren geschwächte U-Boot-Waffe zweifellos eine zusätzliche Belastung. Der BdU äußerte sich im September 1944 sogar mißfällig darüber: "Der Wetterdienst feiert im Nordmeer Orgien!". Aber er mußte schließlich doch einsehen, daß die von den arktischen Stationen erhaltenen Beobachtungen unerläßlich waren, damit die von ihm verlangten Wettervorhersagen mit aller nur möglichen Zuverlässigkeit erstellt werden konnten.

5.) 4.10. (Hammerfest) -
- 7.10. 1943

Abholung "Grewritter" Nordspitze Spitzbergen/
Liefde-Fjord/Skrælisbakte
U 355 Oblt. Gile Baume und WBS "Busch".
(8.10.-19.10.1943 Erkundungsfahrt auf U 355)

30.6./1.7.1944

Abholung "Grewritter" mit WZL-Aufstellung
U 732 Oblt. Brasack

6.) 25.10. (Tromsø) -
- 27.10. 1943

Austragung "Wetterfunkstelle Svartisen" / Hopon-Insel
U 354 Oblt. Herbschleb

21.-24.7.1944

Abholung "Svartisen"

(nach Hammerfest)

U ...

Von U-Booten wurden durchgeführt:

- 1.) 23.8.1942 Abholung "Knospe"/NW-Spitzbergen/Lilliehöök-Fjord
U 435 Kptlt. Strelow
- 2.) 8.10.(Tromsö)-
-13.10.1942 Ausbringung "Nußbaum"/NW-Spitzbergen/Lilliehöök-Fjord
U 377 Kptlt. Köhler (2 Fahrten)
(1. Rückfahrt: 19.10./2. Ankunft: 30.10./2. Rückfahrt 8.11.
22.6.1943 Abholung "Nußbaum"
(am 20.6.1943 von norwegischem Stoßtrupp aufgerollt)
U 625 Oblt. Straub(?) verfehlt den Wettertrupp (21.6.)
U 302 Kptlt. Sichel Abholung Nacht 21./22.6.
- 3.) 28.8.1943 "Baßgeiger"
(Narvik) Begleit-U-Boot U... und WBS "Coburg" verfehlen
sich bei stürmischem, unsichtigem Wetter bei der
Abfahrt. - Vorheriges Eiskundungs-U-Boot U...
(Kptlt. Hansen) hatte wegen Eisschäden abgebrochen und
war am 29./30.8.1943 auf Rückmarsch.
- 4.) ca. 5.9.(Tromsö) -
-8.9.1943 Ausbringung "Schatzgräber"/Franz Joseph-Land/
Alexandra-Land
U 387 Kptlt. Büchler und WBS "Kehdingen" (Rückfahrt
15.9.1943)
Abholung am 10./11.7.1944 durch FW 200 ("Condor") Oblt.
K.H. Stahnke (* 1918)
- 5.) 4.10.(Hammerfest)-
- 7.10.1943 Ausbringung "Kreuzritter"/Nordspitze Spitzbergen/
Liefde-Fjord/Sördalsbukta
U 355 Oblt. G. La Baume und WBS "Busch".
(8.10.-19.10.1943 Erkundungsfahrt auf U 355)
30.6./1.7.1944 Abholung "Kreuzritter" mit WFL-Aufstellung
U 737 Oblt. Brasack
- 6.) 25.10.(Tromsö)-
-27.10.1943 Ausbringung "Wetterfunkstelle Svartisen"/Hopen-Insel
U 354 Kptlt. Herbschleb
21.-24.7.1944 Abholung "Svartisen"
(nach Hammerfest) U ...

- 7.) Januar 1944 Einholung WBS "Einsiedler";
es lag seit Ende Oktober 1943 zwischen Spitzbergen und Grönland auf Station;
U 956 Kptlt. Mohs (?)
- 8.) Januar 1944 Abschleppen des WBS "Hessen"
"Operation Hessen" war Januar 1944 aus Tromsö
ausgelaufen; an Eisgrenze Kurbelwellenbruch.
U ...
- 9.) 27.8.43 (Tromsö) Begleitung von "Edelweiß I"/ WBS "Kehdingen" bis
-1.9.44 Eisgrenze
U 703 Oblt. Brünner
- 10.) 8.9.44 (Narvik) Ausbringung "Haudegen"/Nordostland von
-13.9.44 Spitzbergen/Rijp-Fjord
U 307 Oblt. Herrle und WBS "Busch"
17.-22.9.44 Umfahrung Nordost-Land
27.9.44 Rückmarsch U 307 mit WBS "Busch"
(Das ursprünglich abgeteilte U 354 Oblt. Stahmer
ging in Geleitzugschlacht verloren).
(3.9.45 Kapitulation/Rijp-Fjord; Abholung durch
norwegisches Schiff "Blaasel"; ab 13.9.45 Gefan-
genschaft in Tromsö.)
- 11.) 26.9.44 (Tromsö) Begleitung vom "Edelweiß II"/WBS "Externsteine"
-30.9.44 bis zur Eisgrenze
U 965 Oblt. Unverzagt
- 12.) 7.10.44 (Hammerfest) Ausbringung "Helhus"/Hopen-Insel
-9.10.44 U 636 Oblt. Stöger (Ferry)
(Ende 5.8.45; von norwegischem Schiff "Skandfer"
abgeholt; Gefangenschaft in Hjortham/Advent-Fjord,
danach Tromsö.)
- 13.) 12.10.44 (Tromsö) Ausbringung Wettertrupp "Landvik"
- 17.10.44 Südspitzbergen/Stormbukta
U 365 Kptlt. Wedemeyer
- 9./10.12.44 Versorgung "Landvik"
U 636 Kptlt. Schendel
(Abholung Anfang August 1945 durch norwegisches
Schiff "Skandfer", dann Gefangenschaft Hjort-
ham/Advent-Fjord und Tromsö).
- 14.) 15.11.44 (Tromsö) Ausbringung Wettertrupp "Taaget"/Bäreninsel
-20.11.44 U 1163 Oblt. Balduhn
- 25.1.45 Versorgung
U 992 Oblt. Falke
- 10.-17.4.45 Abholung
U 668 Kptlt. von Eickstedt

15.) 21.11.1944

Begleitung von "Zugvogel"/WBS "Wuppertal" bis zur
Eisgrenze
U 965 Kptlt. Unverzagt

16.1.1945

"Wuppertal" wegen Maschinenschaden; Einlaufbefehl;
Begleitschutzbefehl an U...
"Wuppertal" im Orkan 16.-20.1.1945 verschollen; Suche
bis 22.1.1945 durch
U 739 Oblt. Kosnick und U 992 Oblt. Falke erfolglos.

g) Der Einsatz von Marine-Meteorologen und -Ingenieuren auf U-Booten

Soweit noch (lt. Walden) bekannt geblieben ist, wurden von Mai 1941 bis Januar 1945 vom BdU -außer den "Wetterbooten", die keinen Meteorologen an Bord hatten- mindestens (einschließlich vorzeitiger Ausfälle) 70 U-Boote, einzelne zwei- bis dreimal, für wetterdienstliche Belange abgeteilt.

Auf diesen waren, jeweils für zwei bis drei (max. acht!) Fahrten, insgesamt mindestens 35 Meteorologen und Ingenieure im Fronteinsatz. Je nach Auftrag waren sie zwischen einigen Tagen bis zu neun Wochen in See.

Ihre Aufgaben, die sich je nach Situation überlappten bzw. ergänzten, lagen schwerpunktmäßig

a) bei Kurzwettern ("KW") sowie bei Funkberichten über den Charakter ("CH") und die Entwicklungstendenz der jeweils angetroffenen Wetterlage. Vereinzelt wurden Kampfboote, die rudelweise angriffen, wettermäßig beraten.

(ca. 16 Boote und ca. 10 Meteorologen);

b) bei Radiosondenaufstiegen ("RS")

(ca. 18 Boote und ca. 11 Meteorologen und Ingenieure;

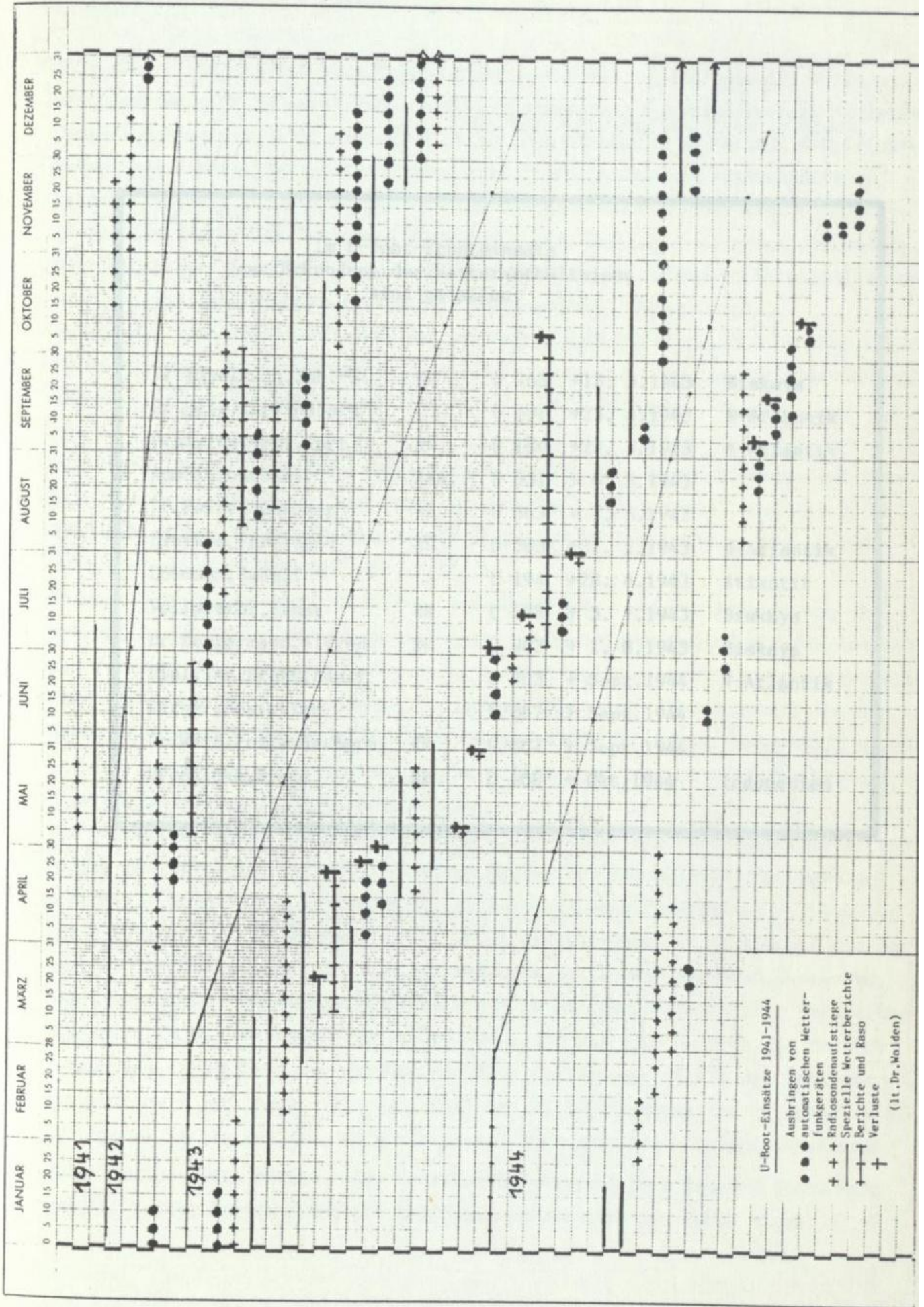
c) bei Ausbringung von "WFS" und WFL"

(ca. 30 Boote und 17 Ingenieure und Meteorologen).

Bei 13 der eingeschifften Meteorologen und Ingenieure mußte der damals in der Kriegsmarine übliche Personalvermerk angebracht werden:

"als Zweistern erklärt", was bedeutete "gefallen" bzw. "vermißt".

Wie aus der nachfolgenden grafischen Darstellung deutlich wird, wurden die mit meteorologischem Fachpersonal besetzten Boote insbesondere während der "Schlacht im Atlantik" von Anfang 1942 bis Mitte 1943 eingesetzt. Hier traten zwischen März und August 1943 auch die meisten Verluste ein. Der verstärkten Abwehr der Alliierten fielen insbesondere im Herbst 1944 weitere Boote beim Ausbringen automatischer Wetterfunkgeräte zum Opfer.



ll-Root-Einsätze 1941-1944

- ● ● Ausbringen von
- ● ● automatischen Wetter-
- ● ● funkgeräten
- + + + Radiosondenaufstiege
- + + + Spezielle Wetterberichte
- + + + Verluste und Raso
- + Verluste

(lt. Dr. Walden)

1) Die Wetterwerte beim Befehlshaber der U-Boote (1940)

Die eigene Wetterwerte beim Befehlshaber der U-Boote (1940) (Abt. Wetter) wurde erstmals im November 1940 in diesem Bereich nach dem Krieg (1945) veröffentlicht. Operationen-Beobachtungen meteorologisch. Wetterverhältnisse im Verlauf des Krieges waren Paris (März 1942), Berlin (März 1942, Stieglitzplatz, dem Wehrmacht-Strasse),

Im U-Boot-Fronteinsatz
zur Erkundung der Wetterverhältnisse
sind gefallen

Dr. Töpelmann, Joh.-G.	RR	U 163	+15.	3.1943	Biskaya
Dr. Heil, Karl-Hubert		U 191	+23.	4.1943	N-Atlantik
Dipl. Ing. Wolf, Kurt	RR	U 189	+23.	4.1943	N-Atlantik
Ansel, Joachim	Ass.	U 531	+ 6.	5.1943	
Dr. Pollex, Günther	RR	U 663	+ 7.	5.1943	
Dierkes, Ferdinand	RR	U 563	+31.	5.1943	N-Atlantik
Lohmann, Rudolf		U 194	+28.	6.1943	Atlantik
Vollpracht, Ernst	RR	U 628	+ 3.	7.1943	Biskaya
Dr. Kestermann, Alfred	RR	U 983	+ 1.	8.1943	Biskaya
Dipl. Ing. Ernst, Adolf		U 703	+ Sept.	1944	N-Atlantik
Werner, Christian		U 867	+ Sept.	1944	
Dr. Weiß, Fritz Herbert	RR	U 867	+ Sept.	1944	
Dr. Balcke, Erwin	RR	U 168	+ Okt.	1944	Indonesien

Die eigene Wetterwerte beim Befehlshaber der U-Boote (1940) (Abt. Wetter) wurde erstmals im November 1940 in diesem Bereich nach dem Krieg (1945) veröffentlicht. Operationen-Beobachtungen meteorologisch. Wetterverhältnisse im Verlauf des Krieges waren Paris (März 1942), Berlin (März 1942, Stieglitzplatz, dem Wehrmacht-Strasse),

I) Die Wetterwarte beim Befehlshaber der U-Boote (BdU)

Eine eigene Wetterwarte beim "Befehlshaber der U-Boote" (BdU), Admiral Dönitz, wurde erstmals im November 1940 in dessen neuem, nach Kerneve I/Lorient verlegte Operations-Stabsquartier eingerichtet. ^{Liegehafen (Betonbunker) der UB war in Keroman.} Weitere Standorte im Verlauf des Krieges waren Paris (März 1942), Berlin (März 1943, Steinplatte, dann Woysch-Straße), Bernau (Dezember 1943; Deckname "Koralle"), Sengwarden/Wilhelmshaven (Februar 1945), Plön (März 1945; Deckname "Krokodil") und Meierwik/ bei Mürwik/Flensburg. Die "Führer der U-Boote" (FdU) West (Frankreich) und Nordmeer (Norwegen) hatten erst ab 1943 ihre eigenen, mit Meteorologen besetzten Wetterwarten.

Leiter der Wetterwarte beim BdU war überwiegend Dr. H. Walden, ab September 1943 im Wechsel mit Dr. W. Schnapauff; zeitweilige Vertreter (für ein bis neun Wochen) waren Dr. Mahnke, Dr. Süßenberger, Dr. F. Defant und Dr. Balcke.

Der Operationsstab des BdU wurde zweimal täglich über die Wetterlage und ihre Entwicklung in den jeweiligen Operationsgebieten der U-Boote (zunächst Nord-Atlantik, später Europäisches Nordmeer, ab Herbst 1941 Mittelmeer und ab 1942 ^{auch} weit entfernte Seegebiete) unterrichtet.

Meteorologisch beratende Mitwirkung war erforderlich bei der Aufstellung der U-Boote in Vorpostenstreifen, beim Einsatz gegen Geleitzüge und bei der Auswahl der Versorgungsgebiete, weil hier jeweils besondere Wetterverhältnisse erwünscht waren: Während für das Auftanken von Diesel-Kraftstoff (600 Tonnen!) von den Nachschubbooten ("Milchkühe") ruhige See und schlechte Sicht vorteilhaft waren, war für Kampfboote gute Sicht und schwach bewegte See günstig, Windstille und Glattwasser dagegen äußerst nachteilig.

Die recht schwierige Beratungstätigkeit, insbesondere die Prognosen über Sichtweiten und Nebelgebiete, fußte auf einer eigens für den atlantischen Raum gezeichneten Wetterkarte. Als Folge der meteorologischen Blockierung standen für die Analyse außer den Beobachtungen von Küstenstationen der heimischen und besetzten Gebiete anfangs noch wenige Meldungen von Island, Grönland, Kanada und den Azoren sowie von wenigen ^{neutralen} Einzelfahrern in See zur Verfügung. Die verbleibenden riesigen Lücken konnten nur gebietsweise und sporadisch durch die Beobachtungen bei täglichen Wettererkundungsflügen der Wetterstaffeln und (für die begrenzte Zeit von Januar bis Juli 1941) des KG 40 (Flugweg: von Bordeaux um die Britischen Inseln bei etwa 20°W herum nach Stavanger oder Trondheim; und umgekehrt) sowie durch einige als "Wetterboote" ausgerüstete Kampf-U-Boote ausgefüllt werden. Später kamen die Meldungen der Wetterbojen (WFS) hinzu.

Um die Streitkräfte in See über die Wetterlage zu informieren, gab die Wetterwarte beim OKM/Berlin täglich die "Ozeanwetterkarte" ("Ozeka") heraus. Deren Empfang war jedoch für U-Boote wegen der meist zu großen Entfernung schwierig, oft sogar unmöglich. Auch das Verschlüsselungsverfahren gab oft Anlaß zu Beanstandungen seitens der Frontboote, deren oft nicht ausreichend geübte Funker überfordert wurden. Da nun die Wetterwarte beim BdU mit den Front-U-Booten mittels taktischer Funkfrequenzen zumeist in relativ guter Verbindung stand, konnte sie schneller und zahlreicher über deren Beobachtungen, die "Kurzwetter", verfügen. Damit konnte auch deren Analyse besser ausfallen als die des OKM-Wetterdienstes.

Deshalb wurde ab 6.3.43 zweimal täglich die "Wetterkarte BdU" als "Wetterkarten-Funkspruch" auf taktischer Kurzwelle, nfrequenz ausgestrahlt, jedoch nur, wenn Meteorologen auf U-Booten in See waren. Auf diese Weise konnten sich diese und ihre Kommandanten eine bessere Vorstellung über die Wetterlage verschaffen und bei ihren Entscheidungen die wettermäßigen Gegebenheiten ausnutzen. Für Boote mit besonderen Aufgaben wie z.B. Auslegen von Bojen, Versorgung von Polarstationen, Begleitschutz von Wetterbeobachtungsschiffen u.ä. wurden spezielle Vorhersagen übermittelt, um ihre Durchführung zu erleichtern.

Die "Zenit"-Meldungen der Wetterstaffel der Luftwaffe - z.T. auch die (einfacheren) "Astra"-Wetterbeobachtungen anderer Flugzeuge, wie z.Bsp. Aufklärern, Fernbomben u.ä. - verhalfen der Wetterwarte beim BdU oft zu einer Verbesserung oder Vervollständigung der Analyse der Atlantik-Wetterlage. So z.Bsp. hinsichtlich der Lage der Zentren von Tiefdruckgebieten und deren Fronten; durch Angaben über Windstärken, Sichtverhältnisse, Treibeisgrenzen usw. für die Gebiete von Dänemarkstraße, Island, Faröer und westlich der Biskaya.

Da die Höchstgeschwindigkeit der Kampf-Boote (VII C - Serie) über/unter Wasser nur 17 / 7 sm betrug, konnten sie oft nicht schnell genug ihre Bereitstellungsräume wechseln oder an Geleitzüge herangeführt werden. Deshalb war der BdU besonders an zumindest mehrtägigen Wittervorhersagen interessiert, um entsprechende operative Maßnahmen frühzeitig genug einleiten zu können.

Diese Anforderung war praktisch unerfüllbar. Aber man versuchte (etwa ab April 1944) mit Hilfe der Betrachtung von "Symmetriepunkten" und "Quasiperioden" des Luftdruckes von ausgewählten Landstationen wenigstens gewisse Hinweise zu erhalten - natürlich mit nur zweifelhaftem Ergebnis. Andere Dienststellen des deutschen Wetterdienstes (z.Bsp. die "Meteorologische Versuchsgruppe des MWD", oder die ZWG) waren ja ebenso überfordert.

Abschnitt VIII

Die Wetterbeobachtungsschiffe (WBS) S.135

- A) WBS "Murmansk" (\equiv WBS "Sachsenwald") S.136
- B) Die Wetterbeobachtungsschiffe im Atlantik S.138 /S.139
 - 1) Operationszeiten 1939-1941 von WBS und Großkampfschiffen (Grafik) S.141
 - 2) WBS "Sachsen" - Vorgeschichte der ersten Fahrt S.144
 - 3) WBS "Sachsen": Baupläne (Grafik) S.144
 - 4) WBS "Sachsen" - Erste Fahrt S.145
 - 5) WBS "Fritz Homann" S.147
 - 6) Verstärkter Einsatz von WBS im Jahre 1941 S.148
 - 7) Operationsgebiete der WBS September 1940 - Juli 1941 (Grafik) S.149
 - 8) WBS "München" S.150
 - 9) WBS "Sachsen" - Zweite Fahrt und die "Rheinübung" S.152 ..
 - 10) Ereignisse am Rande der "Rheinübung" S.155
 - 11) WBS "Lauenburg" S.157
 - 12) Sonstige WBS S.158
 - 13) Ein Flugboot als "Hilfs-WBS" S.159
 - 14) Rücknahme der WBS im Mai 1941 S.160
- C) WBS als Transporter für Wetterstationen in der Arktis S.161
 - 1) Zeitliche Abfolge der verschiedenen Transporte S.161
 - 2) Einsatzzeiten der WBS und der arktischen Stationen (Grafik) S.162
- D) Letzte Einsätze von WBS S.163
 - 1) WBS N.N. - Operation "Einsiedler" S.164
 - 2) WBS "Hessen" - Operation "Hessen" S.165
 - 3) WBS "Wuppertal" - Operation "Zugvogel" (mit Gedenktafel) S.166
- E) Arbeitsweise der WBS S.168
- F) Der effektive Nutzen der WBS S.169
- G) Wetterbeobachtungsschiffe der Alliierten (mit Positionskarten) S.170

Abschnitt VIII

Die Wetterbeobachtungsschiffe (WBS)

Der Plan, im Kriegsfall die dann fehlenden Wetterbeobachtungen aus dem atlantischen Gebiet durch spezielle quasistationäre WBS beschaffen zu lassen, ist vermutlich genauso alt wie der, dafür auch Flugzeuge von Wettererkundungsstaffeln einzusetzen. Er dürfte also etwa im Jahre 1938, spätestens Anfang 1939 zumindest zur Diskussion gestanden haben. Leider fehlen darüber dokumentarische Belege seitens der Kriegsmarine.

Immerhin wird bereits nach dem "Deutsch-Sowjetischen Grenz- und Freundschaftsvertrag" vom 29.9.39 das WBS "Sachsenwald" erwähnt, das am 1.12.39 in der "Basis Nord" der Kriegsmarine, nordwestlich von Murmansk, einläuft und erst im September 1940 nach der Besetzung Norwegens zurückgezogen wird. Es dürfte nicht das erste WBS überhaupt gewesen sein. Auch hat es offenbar mehr als stationäre Stützpunkt-Wetterwarte gedient, während zur gleichen Zeit die anderen WBS, von denen es schließlich insgesamt etwa 25 gegeben hat, ihre Beobachtungstätigkeit quasistationär und für bestimmte Zeitabschnitte umschichtig in entlegenen Operationsgebieten durchführten.

Am 1.12.39 lief in "Basis Nord" das WBS "Sachsenwald" sowie das Hochschiff "Cardillero" ein, begleitet von dem Tanker "Jan Vollaig".

Ein weiteres Entgegenkommen der Russen bestand darin, daß sie schon Anfang November in ihren Werften des Hafens Polarny (Polarnoje), ca. 30 km nördlich von Murmansk an der Mündung der Tula in gelegen, Reparaturen sowie Ausrüstung von deutschen Hilfskreuzern durchführten, die von hier aus weniger gefährdet durch britische Seestreitkräfte in der Atlantik geländen konnten als von deutschen Häfen aus.

Schon vorher wurde bereits dem schnellen Passagierdampfer "Bremen" (31.000 BRT), damaliges Prestigeobjekt im Transatlantikverkehr, in Murmansk Zuflucht gewährt. Zwei Tage vor Kriegsausbruch hatte die "Bremen" New York verlassen, obwohl dem Commodore Ahrens klar war, daß die neue Fleet sich alle Mühe geben würde, das Luxus-schiff als Beute aufzubringen. Aber es gelang, unbehindert und trotz der Treibeisfelder die Barentsstraße zu passieren und am 7.9.39 Murmansk zu erreichen. Die Weiterfahrt erfolgte erst am 10.12.39 und endete, unbehelligt vom sonstigen Seekrieg, am 13.12.39 in Bremshaven.

(Die "Bremen" sollte dann zusammen mit dem gleichgroßen Schwesterschiff "Europa" bei den im Herbst 1940 geplanten Unternehmen "Seelöwe", der Invasion in England, als Truppentransporter teilnehmen. - Am 16.3.41 fiel die "Bremen" einem Feuer zum Opfer.)

A) WBS "Murmansk" (\equiv WBS "Sachsenwald") (Hilfskreuzer "Eoset" (3200 BRT),

getarnt als sowjetischer Frachter "Denjov", des Hafens Polarny, an der Hilfe
Aufgrund des "Deutsch-Sowjetischen Grenz- und Freundschaftsvertrages" vom
29.9.39, der dem am 23.8.39 geschlossenen "Nichtangriffspakt" folgte, hatten
die Russen sich bereit erklärt, der Kriegsmarine im Eismeerbereich einen
Stützpunkt zur Verfügung zu stellen. Murmansk, das man deutscherseits ge-
wünscht hatte, wurde jedoch, wenn auch "nicht aus grundsätzlichen, so doch aus
politischen und technischen Erwägungen" für Kriegsschiffe, nicht aber für Han-
delsschiffe, abgelehnt. Statt dessen wurde das 75 km weiter östlich gelegene
Teriberka angeboten. Da dieser Hafen jedoch für die deutschen Zwecke unge-
eignet war, einigte man sich am 10.10.39 schließlich auf den 60 km nordwest-
lich von Murmansk in Ausbau begriffenen Stützpunkt Sapadnaja Liza, deutscher-
seits dann als "Basis Nord" bezeichnet, der in einem weiten Fjord der Motow-
ski-Bucht gegenüber der Fischer-Halbinsel liegt.

Die Russen genehmigten stillschweigend nicht nur die Stationierung eines
WBS, sondern sollen sogar mit einer späteren eventuellen Einrichtung von Wet-
terstationen im arktischen Raum einverstanden gewesen sein.

Am 1.12.39 lief in "Basis Nord" das WBS "Sachsenwald" sowie das Wohn-
schiff "Cordillera" ein, gefolgt von dem Tanker "Jan Wellem".

Ein weiteres Entgegenkommen der Russen bestand darin, daß sie schon Anfang
November in ihren Werften des Hafens Polarny (Polarnoje), ca. 30 km nördlich
von Murmansk an der Mündung der Tulama gelegen, Reparaturen sowie Aus-
rüstung von deutschen Hilfskreuzern durchführten, die von hier aus weniger
gefährdet durch ~~britische Seestreitkräfte in den~~ Atlantik gelangen konnten als von
deutschen Häfen aus.

Schon vorher wurde bereits dem schnellen Passagierdampfer "Bremen"
(51 000 BRT), damaliges Prestigeobjekt im Transatlantikverkehr, in Murmansk
Zuflucht gewährt. Zwei Tage vor Kriegsausbruch hatte die "Bremen" New York
verlassen, obgleich dem Commodore Ahrens klar war, daß die Home Fleet sich
alle Mühe geben würde, das Luxusship als Prise aufzubringen. Aber es gelang,
unbehindert und trotz der Treibeisfelder die Dänemarkstraße zu passieren
und am 7.9.39 Murmansk zu erreichen. Die Weiterfahrt erfolgte erst am
10.12.39 und endete, unbehelligt vom sonstigen Seekrieg, am 13.12.39 in Bre-
merhaven.

(Die "Bremen" sollte dann zusammen mit dem gleichgroßen Schwesterschiff
"Europa" bei dem im Herbst 1940 geplanten Unternehmen "Seelöwe", der Invasion
in England, als Truppentransporter teilnehmen. - Am 16.3.41 fiel die "Bremen"
einem Feuer zum Opfer.)

Im August 1940 verließ noch der deutsche Hilfskreuzer "Komet" (3200 BRT), getarnt als sowjetischer Frachter "Denjew", den Hafen Polarny, um mit Hilfe russischer Eisbrecher über die ungewöhnliche Route der Nordost-Passage den Pazifik zu erreichen. Dort bekämpfte er als "raider" britische Handelsschiffe. Er erreichte nach 516 Tagen am 30.11.41 Hamburg. Am 14.10.42 wurde er im Kanal versenkt (Bordmeteorologe Dr. L. Schnebel).

Im September 1940 wurde dann die "Easis Nord" seitens der Kriegsmarine offiziell aufgegeben. Denn inzwischen standen ja nach der Besetzung Norwegens dort viele gut ausgerüstete und günstiger gelegene Häfen zur Verfügung.

Das WBS "Sachsenwald" wurde fortan im mittleren Atlantik eingesetzt.

Das WBS "Sachsenwald" wurde fortan im mittleren Atlantik eingesetzt. Die U-Boote ihrer Angriffe auf die Royal Navy waren auf die polnische Handelsflotte, die zu dieser Zeit die meiste Tonnage im Nordatlantik transportierte, gerichtet. Zunächst wurde streng nach der in "Deutsch-Kriegsmarine" (D-K) Nr. 1000 festgelegten Prioritätenfolge vorgegangen, die eine hierarchische Reihenfolge von Angriffen auf Passierschiffe aufstellte. Die erste Priorität nach dem Luftkrieg wurde der Seekrieg zugeordnet, wobei die Seekriegsflotte am 24.4.39 eine Aufstellung des WBS als politisches Instrument darstellte. Ein solches Instrument ist ein Instrument, das die U-Boote der Kriegsmarine ihre z. T. vertriebenen Angriffe auf die Handelsflotten nach England und

Während die "Groß Opa" und "Easis Nord" von U-Booten aus im Indischen Ozean operierten, wurde die "Sachsenwald" am 11.12.39 in der Nordatlantik eingesetzt. Die "Sachsenwald" wurde am 11.12.39 in der Nordatlantik eingesetzt.

Die "Sachsenwald" wurde am 11.12.39 in der Nordatlantik eingesetzt. Die "Sachsenwald" wurde am 11.12.39 in der Nordatlantik eingesetzt.

Die "Sachsenwald" wurde am 11.12.39 in der Nordatlantik eingesetzt.

B) Die Wetterbeobachtungsschiffe im Atlantik

1) Operationszeiten 1939 - 1941 von U-Boote und Großkampfschiffen (Graf Spee)

Wann genau die ersten Fischdampfer (Trawler) im Atlantik als zunächst wohl provisorische WBS eingesetzt wurden, ist schwer zu sagen. Aber da bereits vor der Kriegserklärung Englands und Frankreichs (3.9.39) nicht nur 17 U-Boote auf Wartepositionen lagen, sondern auch die Panzerschiffe "Deutschland" (Bordmeteorologe Dr. A. F. Fabricius) und "Graf Spee" (Bordmeteorologe Dr. H. Walden), nachdem sie durch die Dänemarkstraße bzw. südöstlich an Island vorbei in den Atlantik gelangt waren, sich dort an entlegenen Stellen verborgen gehalten hatten, ist anzunehmen, daß zur wettermäßigen Unterstützung dieser doch bereits erheblichen Seestreitkräfte zur gleichen Zeit auch die ersten WBS in Aktion traten.

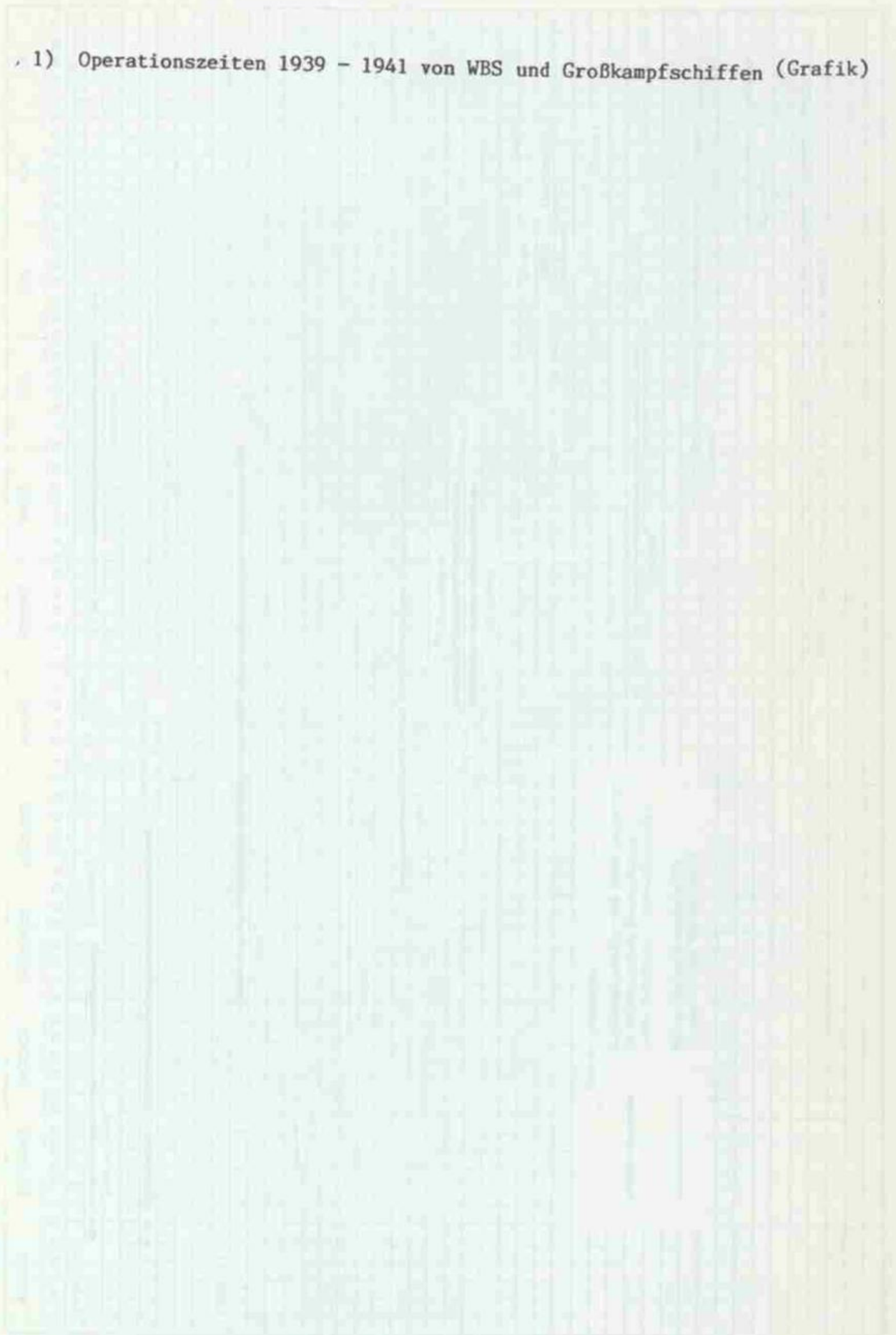
Denn sofort nach Kriegsausbruch begannen ja die U-Boote ihre Angriffe auf die Royal Navy. Ebenso auf die britische Handelsflotte, die zu dieser Zeit insgesamt etwa 3000 Hochseefrachter umfaßte. Zunächst noch streng nach der im "Deutsch-Britischen U-Boot-Protokoll von 1936" festgelegten Prisenordnung, die eine humanitäre Behandlung von Besatzung und Passagieren aufgebrachter Handelsschiffe vorschrieb. Als dann aber nach dem Luftkrieg auch der Seekrieg eskalierte, erreichte die Seekriegsleitung am 24.9.39 eine Aufhebung der bisher aus politischen Gründen deutscherseits verfügten Einschränkungen im Handelskrieg. Und nun nahmen auch die beiden Panzerschiffe ihre z.T. weiträumigen Angriffe auf die Handelsrouten nach England auf.

Während die "Graf Spee" nach Operationen vor Südwestafrika und im Indischen Ozean von einer Übermacht verfolgt und beschädigt, sich am 17.12.39 in der La Plata-Mündung bei Montevideo/Uruguay selbst versenken mußte, kehrte die "Deutschland" am 11.12.39 durch die Dänemarkstraße (und schließlich das Skagerrak) zurück.

Sehr wahrscheinlich wurde ihr das dadurch erleichtert, daß von einigen "Wetter- und Eiserkundungsdampfern" wie z.B. "Fritz Homann", "Hinrich Freese" "Adolf Vinnen" u.a. aus dem Gebiet rings um Island kurze Meldungen über Sichtweite, Wind und Eisverhältnisse am jeweiligen Standort abgesetzt wurden. Die Meldungen dieser Trawler waren dann auch in den folgenden Monaten für das Auslaufen verschiedener Hilfskreuzer ausschlaggebend.

(Anmerkung: Nach dem Verlust der "Graf Spee" wurde die "Deutschland" umbenannt in "Lützw")

1) Operationszeiten 1939 - 1941 von WBS und Großkampfschiffen (Grafik)



2) WBS "Sachsen" - Vorgeschichte der ersten Fahrt

Nach dem Norwegen- und dem Westfeldzug hatte im Juni 1940 die erste Phase der "Schlacht im Atlantik" begonnen. Im Gebiet westlich der Britischen Inseln, wo auf den "Western Approaches" die Kurse der Geleitzüge der Handelsschiffe zum Nordkanal hin gebündelt waren, erzielten die U-Boote, vom Befehlshaber der U-Boote (BdU) über Funk angewiesen, große Erfolge. Als dann ab Spätherbst 1940 viele U-Boote zur Überholung zurückgezogen werden mußten, wollte die Seekriegsleitung zur Fortsetzung des Handelskrieges wieder, wie schon gleich nach Kriegsbeginn, Großkampfschiffe einsetzen. Um gegen die britische Abwehr in den Nordatlantik zu gelangen, mußte, möglichst bei Nacht und Nebel, die Dänemarkstraße benutzt werden. Denn die Seegebiete zwischen Shetlands - Färöer - Island waren von der Navy zu dicht bewacht.

Für diese streng geheime Unternehmen, die im Frühwinter 1940 beginnen sollten und deren Erfolg von Anfang an von einem gelungenen Durchbruch durch die Dänemarkstraße abhing, waren entsprechende Wettervorhersagen von größter Wichtigkeit. Aber dafür fehlten jetzt wesentliche Voraussetzungen. Denn es gab ja keine Wettermeldungen mehr von Island (seit 15.4.40), von Jan Mayen (seit 4.9.40) und von Grönland (spätestens seit 17.9.40). U-Boote, die Wettermeldungen hätten absetzen können, wurden dringend im mittleren Nordatlantik gebraucht. Flugzeuge der Wettererkundungsstaffel 5 in Trondheim konnten zwar Jan Mayen, nicht aber Island erreichen. Und die Langstrecken-Condor-Maschinen (FW 200) des KG 40 wurden für die Aufklärung und Schiffsbekämpfung über der Biskaya und über den Western Approaches benötigt.

Wahrscheinlich wurde zur Behebung der mißlichen wetterdienstlichen Situation in der nordwestlichen Peripherie des Nordatlantik, aber ohne wirklich über die geheim anlaufenden Operationen der Großkampfschiffe informiert zu sein, dem Chef des Marinewetterdienstes, Admiral Dr. Conrad, ein Plan vorgelegt, der in einem besonders interessierten Kreis des Luftwaffenwetterdienstes in Norwegen bereits diskutiert worden war: Auf Grönland könnte doch mit Hilfe einer Schiffsexpedition im Herbst 1940 eine eigene Wetterstation aufgebaut werden.

Als geeignet wurde eine schwer zugängliche Stelle der Südostküste zwischen Scorebysund und Angmagssalik - etwa bei Kap Nansen (68°N 30°W) - angesehen, die während des Polarwinters vom Fest- und Packeisgürtel vor Überraschungen von See her geschützt, mehrfach täglich Wetter- und Eismeldungen absetzen könnte. Dieser Vorschlag wurde akzeptiert und sollte mit dem WBS "Sachsen" durchgeführt werden.

Die für dieses Vorhaben umfangreichen Vorarbeiten wurden dann schon im Juni 1949 dem zur Kriegsmarine abkommandierten Luftwaffen-Meteorologen Dr. Rupert Holzapfel übertragen, der als Teilnehmer der Grönland-Expedition 1930/31 von Prof. Dr. Alfred Wegener die erforderliche Arktiserfahrung besaß.

Als dann Anfang September 1940 die Fahrt mit dem WBS 1 "Sachsen" angetreten werden sollte, erhob völlig unerwartet das deutsche Auswärtige Amt Einspruch gegen den vorgesehenen Aufbau einer Landstation auf Grönland. Stattdessen wurde dem Expeditionsschiff als Arbeitsgebiet ein Ankerplatz bis Februar 1941 an der Eisgrenze zwischen Grönland und Spitzbergen, etwa über der "Großen Walfischbucht", zugewiesen.

Aber wenige Stunden vor dem Auslaufen der "Sachsen" in Bergen kam ein neuer Befehl: Das WBS sollte sich als nichtstationäre Beobachtungsstation zwischen Südostgrönland und Island, also im Bereich der Dänemarkstraße und Irmingersee kreuzend aufhalten und von dort Wetter- und die besonders wichtigen Eismeldungen absetzen.

Dieser Einspruch des Auswärtigen Amtes, so wurde der "Sachsen"-Expedition nur mitgeteilt, sei aus politischen Gründen erfolgt. Angeblich mit Rücksicht auf die USA, für die die Errichtung einer deutschen Wetterstation auf Grönland eine Provokation darstellen und sie sogar zum Eintritt in den Krieg veranlassen könne. Und das sollte ja möglichst vermieden werden.

Die Teilnehmer der Expedition, von Anfang an auf das große Erlebnis der Errichtung und mehrmonatigen Betreibung einer festen Station fixiert, waren von diesen Entscheidungen keineswegs erbaut, ja enttäuscht.

Aber es kann angenommen werden, daß ^{ihnen} weder das volle Ausmaß der inzwischen auf Grönland im Sommer und Herbst 1940 stattgefundenen Ereignisse und Änderungen der Machtverhältnisse, noch der geplante Durchbruch der Großkampfschiffe in den Atlantik bekannt geworden sind. Die Situation auf See vor Grönland hatte sich ja durch die Aktivitäten der US Coast Guard in Zusammenarbeit mit britischen und frei-norwegischen Kräften bereits derart verschärft, daß eine deutsche Wetterstation kaum geduldet worden wäre und nur einen kurzen Bestand gehabt hätte. Das Schiff, die Ausrüstung und das Fachpersonal wären bald verloren gewesen.

Die Bedenken des Auswärtigen Amtes sind also sicherlich richtig gewesen.

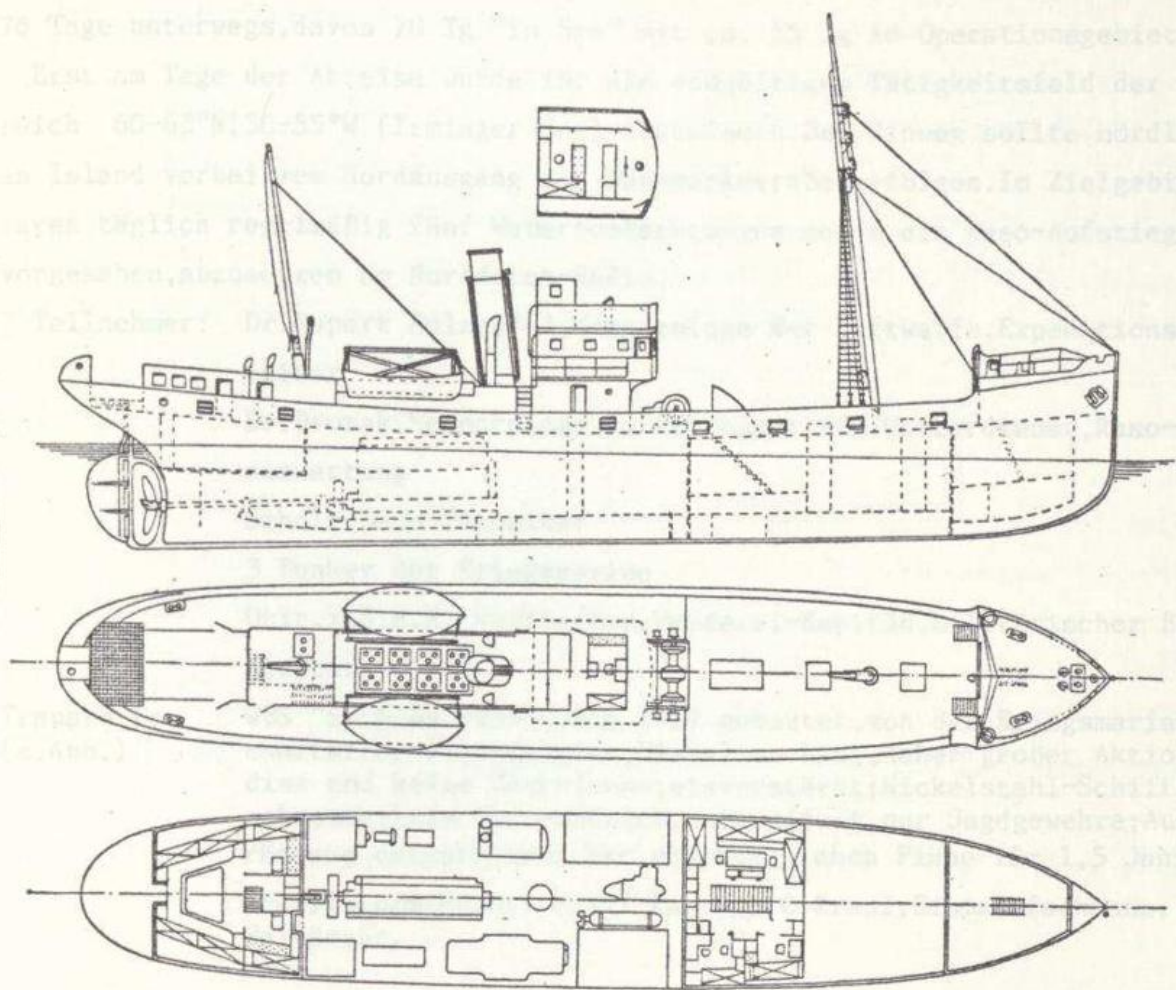
Der eigentliche Anlaß für die Änderung des Auftrages für die "Sachsen" dürfte aber von der Seekriegsleitung ausgegangen sein, die für die Passage ihrer Überwasserschiffe aus dem kritischen Gebiet der Dänemarkstraße laufend über die Wetter- und Eisverhältnisse unterrichtet sein wollte.

4

Die "Naval Intelligence Division" hatte übrigens aus von GC&CS in Bletchley Park dechiffrierten Meldungen der deutschen Abwehr schon Mitte 1940 erkannt, daß deutscherseits gegen Ende des Jahres Wetterstationen auf Grönland und Jan Mayen errichtet werden sollten. Zeit genug also, um das mit vereinten Kräften zu verhindern (vgl. Abschnitt "Bletchley Park").

4) WBS "Sachsen" - Erste Fahrt
Die Sachsen war von Mitte September bis Ende September 1940 insgesamt 70 Tage unterwegs, davon 20 Tage in der Operationgebiet.

Erst am Tage der Abreise wurde die für die Expedition festgelegte Reichweite der Reichweite 50-52°N/30-35°W (Hinterland) festgelegt. In diesem Bereich sollte nördlich an Island verlaufende Nordausgangspunkt der Expedition sein. In Zielgebiet waren folgende Aufgaben vorgesehen, Abbruch der Expedition.



Motorschiff „Sachsen“, hergerichtet für die Expedition.

Erbaut 1929 von der Schiffsbauges. Unterwaser. 42,7 m Länge, 7,4 m Breite, 3,8 m Tiefe, 284,4 BRT., Geschwindigkeit 10 sm.

Das im Packeis festsitzende WBS "Sachsen" wurde beim Abschluß des Unternehmens "Holzauge" am 17.6.1943 vor der ostgrönländischen Küste in der Hansa-Bucht der Sabine-Insel gesprengt.

Die Panzerkreuzer gelangte, wahrscheinlich gerade nach wegen der von der "Sachsen" abgesetzten Meldungen, am 21.10.40 an dem Ort durch die Wirkung der Sprengung bei der Rückfahrt zusammen mit der wegen Maschinenschaden verbleibende voranführende "Admiral" (Bordarzt Dr. H. Walden) gelangte am 21.10.41 die "Admiral" die "Admiral" am 21.10.41 westlich von Island. Sie war der "Admiral" durch ein WBS der "Admiral Scheer" und einen 20-Tonnen-Torpedobomber gesenkt worden.

4) WBS "Sachsen" - Erste Fahrt

Die Sachsen war von Mitte September bis Ende November 1940 insgesamt 76 Tage unterwegs, davon 70 Tg "in See" mit ca. 55 Tg im Operationsgebiet.

Erst am Tage der Abreise wurde ihr als endgültiges Tätigkeitsfeld der Bereich $60-63^{\circ}\text{N}, 30-35^{\circ}\text{W}$ (Irminger See) zugewiesen. Der Hinweg sollte nördlich an Island vorbei vom Nordausgang der Dänemarkstraße erfolgen. Im Zielgebiet waren täglich regelmäßig fünf Wetterbeobachtungen sowie ein Raso-Aufstieg vorgesehen, abzusetzen an Norddeich-Radio.

7 Teilnehmer: Dr. Rupert Holzapfel, Meteorologe der Luftwaffe, Expeditionsleiter

Dr. Dvorak, Meteorologe im Reichsamt für Wetterdienst, Rasoauswertung

Scholz, Raso-Techniker

3 Funker der Kriegsmarine

Oblt. z. S. d. R. Westheider, Reederei-Kapitän, militärischer Begleiter

Transport: (s. Abb.) WBS "Sachsen"; 284 t; ein 1929 gebauter, von der Kriegsmarine gecharterter Fischdampfer; Dieselmachine, daher großer Aktionsradius und keine Rauchfahne; eisverstärkt; Nickelstahl-Schiffsschraube; kein Tarnanstrich; unbewaffnet, nur Jagdgewehre; Ausrüstung entsprechend der ursprünglichen Pläne für 1,5 Jahre.

Schiffskommandant: Zivil-Kapitän O. Kraul, Eismeerfachmann, Walfänger.

Die gesamte Schiffsbesatzung sowie alle Expeditionsteilnehmer waren von der Kriegsmarine im Hinblick auf die ursprünglich vorgesehene Landung und Überwinterung auf Grönland als Zivilisten angeheuert worden.

Der eigentliche Zweck des Unternehmens, der vermutlich nur dem militärischen Begleiter bekannt gewesen sein dürfte, hatte einen in erster Linie militärischen Hintergrund: Die "Admiral Scheer" (Bordmeteorologe Dr. H. Defant) sollte im Atlantik Handelskrieg führen.

Der Panzerkreuzer gelangte, vermutlich gerade auch wegen der von der "Sachsen" abgesetzten Meldungen, am 31.10.40 unbemerkt durch die Dänemarkstraße. Auch bei der Rückfahrt zusammen mit der wegen Maschinenschadens wenige Tage vorausfahrenden "Admiral Hipper" (Bordmeteorologe Dr. H. Walden) gelang am 24. bzw. 27.3.41 die Passage. Die Eisgrenze lag ca. 65 km westlich von Island. Sie war der "Admiral Hipper" durch ein WBS, der "Admiral Scheer" von einem FW 200-Fernaufklärer gemeldet worden.

(6)

Verlauf (Kurzfassung):

Mitte September 1940: Von Bergen zum West-Fjord/Lofoten, dann Westkurs nördlich an Island vorbei;

18.9.40: Erreichen der Eisgrenze bei 69°N 22°W ; dann dicht unter der grönländischen Küste südwärts zum südlichen Ausgang der Dänemarkstraße zum Kreuzen im vorgeschriebenen Operationsbereich zwischen Grönland und Island; Beginn der meteorologischen Beobachtungen

ca. 23.9.40: Funkstörungen und Standort-Einpeilversuche des Gegners bemerkt; deshalb drei Tage Funkstille und Positionen gegen 63°N 35°W verlegt;

14.11.40: Beginn der Heimreise, erzwungen durch Trinkwassermangel; durch Dänemarkstraße nordwärts, wegen Packeises dicht an der isländischen Küste zeitweise festgefroren; starke Eispressungen mittels Sprengungen behoben

Ende November 1940: Norwegische Küste bei Traena/Polarkreis erreicht; Einfahrt in West-Fjord; nach Auftanken weiter im Schärenfahrwasser Richtung Trondheim; da Leuchtfeuer Bessakersund (ca. 70 km nördlich der Einfahrt zum Trondheim-Fjord gelegen) gelöscht, Schäre gestreift und schwer havariert (Unterwasserriß 2m lang, 10 cm breit); Schiff auf Strand gesetzt; von Bergungsdampfer begleitet ins Dock nach Trondheim

(Nach Instandsetzung lief die "Sachsen" bereits Mitte März 1941 erneut aus.)

746

5) WBS "Fritz Homann"

Da die norwegische Wetterstation auf Jan Mayen am 4.9.40 durch das freinorwegische Schiff "Fridtjof Nansen" evakuiert und zerstört worden war, war die "Homann" zusammen mit der "Hinrich Freese" etwa im letzten Oktoberdrittel 1940 aus Tromsø ausgelaufen mit dem Auftrag, bei Jan Mayen einen Stützpunkt für Wasserflugzeuge einzurichten. Da die zwei mitbeteiligten Wasserflugzeuge (He 115) jedoch bei der Wasserung zu Bruch gingen, fuhr die "Hinrich Freese" mitsamt den Flugzeugbesatzungen am 30. Oktober ab nach Trondheim.

Die "Homann" blieb dann jedoch -während zur gleichen Zeit die "Sachsen" noch in der Irmingersee kreuzte- im November auf Position vor Jan Mayen.

Es kann angenommen werden, daß die Wetter- und Eismeldungen dieser beiden WBS den Durchbruch des schweren Kreuzers "Admiral Scheer" am 31.10.40 durch die Dänemarkstraße südwärts erleichtert haben.

Wahrscheinlich hat die "Homann" auf ihre Art auch noch zur erfolgreichen Durchfahrt in den Atlantik des schweren Kreuzers "Admiral Hipper" am 8.12.40 beigetragen. Sie landete schließlich in Bergen.

6) Verstärkter Einsatz von Wetterbeobachtungsschiffen im Jahre 1941

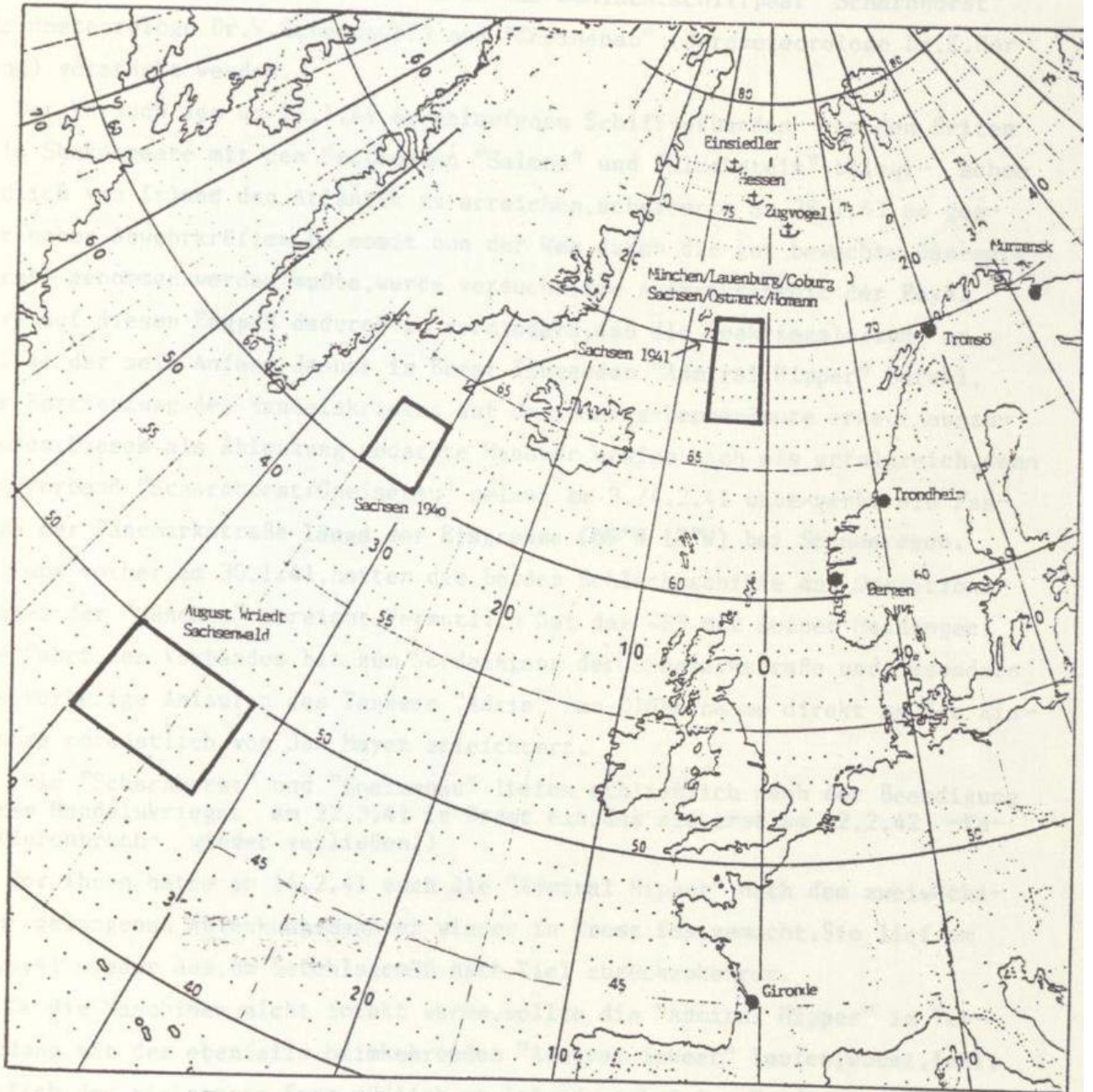
Da sich die Tätigkeit der WBS "Sachsen" und "Homann" in Verbindung mit dem Auslaufen der Panzerkreuzer "Admiral Scheer" und "Admiral Hipper" in den Atlantik offenbar als sehr nützlich erwiesen hatte, wurden von der Kriegsmarine für das Jahr 1941 nach und nach weitere Trawler als Wetterbeobachtungsschiffe in Dienst gestellt. Einige von ihnen waren schon im Frühjahr 1940 aktiv gewesen.

Ihre Operationsgebiete, durchgehend von jeweils einem oder zwei Schiffen besetzt, lagen im mittleren Nordatlantik, in der Irmingersee und bei Jan Mayen (s. Karte). Die Ablösung erfolgte jeweils nach 4-6 Wochen. Basisstationen waren Tromsø, Trondheim, Bergen und die Gironde.



Operationsgebiete der Wetterbeobachtungsschiffe
September 1940 - Juli 1941
Bavaria

Nach dem "Admiral Scherr" (Meteorologe Dr. F. Defant) und "Admiral
Nipper" (Sondarmeteorologe Dr. T. Salzer) durch die Dänemarsstraße am 25./27.3.41
zurückgekehrt waren, wurde die Operation "Berlin" gestartet. Der Handelsknoten
in diesem Nordatlantikgebiet wurde durch das Schichtschiffpaar "Scharnhorst"



Operationsgebiete der Wetterbeobachtungsschiffe
September 1940 - Juli 1941
Basishäfen

8) WBS "München"

Noch bevor "Admiral Scheer" (Bordmeteorologe Dr.F.Defant) und "Admiral Hipper" (Bordmeteorologe Dr.H.Walden) durch die Dänemarkstraße am 26./27.3.41 zurückgekehrt waren, wurde die Operation "Berlin" gestartet. Der Handelskrieg im gesamten Nordatlantik sollte durch das Schlachtschiffpaar "Scharnhorst" (Bordmeteorologe Dr.W.Schnapauff) und "Gneisenau" (Bordmeteorologe Dr.K.Hartung) verstärkt werden.

Der Versuch des am 21.1.41 ausgelaufenen Schiffverbandes -von den Briten à la Shakespeare mit den Spitznamen "Salmon" und "Glückstein" belegt- schon südlich von Island den Atlantik zu erreichen, scheiterte am 28.1.41 an gegnerischen Abwehrkräften. Da somit nun der Weg durch die gut bewachte Dänemarkstraße genommen werden mußte, wurde versucht, die Aufmerksamkeit der Royal Navy auf diesen Engpaß dadurch zu vermindern, daß die Seekriegsleitung am 1.2.41 der seit Anfang Januar in Brest liegenden "Admiral Hipper" befahl, zur Fortsetzung des Handelskrieges auf der Sierra-Leone-Route erneut auszu-
laufen. Dieses als Ablenkung gedachte Manöver erwies sich als erfolgreich, denn dem Verband "Scharnhorst/Gneisenau" gelang am 3./4.2.41 unbenutzt die Passage der Dänemarkstraße **längs der Eisgrenze (69°N 18°W) bei Schneeregen.**

Kurz vorher, am 30.1.41, hatten die beiden Schlachtschiffe das Operationsgebiet der "München" erreicht. Vermutlich hat das WBS mit seinen Meldungen die Fahrt des Verbandes hin zum Nordeingang der Dänemarkstraße und besonders das vorherige Anlaufen des Tankers "Adria" zur Ölübernahme direkt an der Eisgrenze nordöstlich von Jan Mayen erleichtert.

(Die "Scharnhorst" und "Gneisenau" liefen schließlich nach der Beendigung ihres Handelskrieges am 22.3.41 in Brest ein, das sie erst am 12.2.42 -Kanal-durchbruch- wieder verließen.)

Vor ihnen hatte am 14.2.41 auch die "Admiral Hipper" nach dem zweiwöchigen gelungenen Ablenkungsmanöver wieder in Brest festgemacht. Sie lief am 11.3.41 wieder aus, um befehlsgemäß nach Kiel zurückzukehren.

Da die Maschinen nicht intakt waren, sollte die "Admiral Hipper" in Verbindung mit der ebenfalls heimkehrenden "Admiral Scheer" laufen, wobei, falls möglich, der riskantere Kurs südlich an Island vorbei ins Nordmeer genommen werden sollte.

W) WBS "Sachsen" -Passage durch die "Eislandstraße"

Zur Ölübernahme wurde zunächst, der Wetterlage entsprechend, der Tanker auf "Punkt Rot" (56.30N 47°W), südlich von Grönland angelaufen. Am 21.3.41 ging es nordwärts weiter. Der an sich geplante direkte Weg ins Nordmeer mußte jedoch am 23.3.41 aufgegeben werden, weil der Bordmeteorologe auf diesem Kurs gute Sichtweiten prognostiziert hatte. Die Gefahr des Entdecktwerdens wäre allzu groß gewesen.

Für den Weg durch die Dänemarkstraße war von einem WBS -es dürfte die "München" gewesen sein, die lt. einer britischen Peilung sich Mitte Februar (wieder oder noch) zwischen Jan Mayen und Island aufhielt - eine eisfreie Zone von ca. 50 km Breite querab von Kap Nord gemeldet worden. Feindliche Luftaufklärung von Island her war, wenigstens für die Anfahrt bis zum Südwesteingang aufgrund der Sicht- und Wolkenverhältnisse kaum zu erwarten.

Tatsächlich gelang dann die Passage dicht längs der Eisgrenze in der Nacht zum 24.3.41. Zwei Tage später erreichte die "Admiral Hipper" Bergen, am 28.3.41 Kiel.

Bei diesen sich zeitlich überschneidenden Operationen im Handelskrieg der Großkampfschiffe zwischen Spätherbst 1940 und Frühjahr 1941 haben also neben den WBS im mittleren Atlantik insbesondere die im hohen Norden nahe der Eisgrenze operierenden eine wichtige Rolle gespielt.

Zusammen mit dem WBS "Sachsen" war die "München" dann noch während der Vorbereitungszeit April/Mai 1941 für die Operation "Rheinübung" eingesetzt. Sie wurde jedoch noch vor deren Beginn im Verlauf eines Spezialunternehmens dreier britischer Kreuzer, welche die Chiffriermaschine Enigma-M erbeuten sollten, verfolgt und am 7.5.41 im Gebiet der Färöer gekapert (s. Abschnitt "Die Jagd nach der Marine-Enigma und dem Wetterkurzschlüssel").

Die Aufklärungsflüge von Condor-Maschinen (FW 200) des Kd 40, die im Gebiet Grönland - Island eine Woche vorher bis in die Nacht vom 17./18.3.41 durchgeführt wurden, brachten offenbar wegen tiefer Bewölkung und Nebel keine befriedigenden Ergebnisse.

Während der entscheidenden Tagen vor Beginn der "Rheinübung" von der "München" gemeldet wurde, daß die Eisgrenze weit im Norden liege und daß in der Dänemarkstraße nur wenige Eisberge gesichtet worden seien, liefen die deutschen U-Boote, die am 21.5.41 den Kattegat nahe Bergen erreicht hatten, mit dem Tanker sofort bei prognostizierten schlechten, d.h. für sie günstigen Wetter weiter. Sie fanden dann aber unerwarteterweise am 23.5.41 in der weitgehend vereisten Dänemarkstraße mit nur einer schlechten Fahrt

9) WBS "Sachsen" -Zweite Fahrt- und die "Rheinübung"

Weitere Erfolge im Kampf gegen die britischen Hochseefrachter glaubte die Seekriegsleitung mit Sicherheit durch die Operation "Rheinübung" erreichen zu können. Denn diese sollte vom größten und stärksten deutschen Schlachtschiff, der "Bismarck" (Bordmeteorologen Dr. Externbrink und Dr. Marschall), begleitet vom schweren Kreuzer "Prinz Eugen" (Bordmeteorologe Dr. Brunner) durchgeführt werden. Zur Unterstützung hielten sich im voraus fünf Tanker, zwei Troßschiffe und mehrere WBS im mittleren Atlantik auf.

Wegen der zu erwartenden starken Gegenwehr, insbesondere zwischen Shetlands und Island, konnte der Flottenverband die Einfahrt in den Atlantik nur von Norden her durch die Dänemarkstraße erreichen bzw. erzwingen. Dafür mußten aber dort auch möglichst vorteilhafte Wetter- und Eisverhältnisse vorliegen. Und sie mußten rechtzeitig erkannt und gemeldet werden können.

Es ist nicht belegt, aber sehr wahrscheinlich, daß man mit dieser Aufgabe das WBS "Sachsen" beauftragt hat, das schon bei der Operation der "Admiral Scheer" im November 1940 beteiligt gewesen war, danach aber längere Zeit wegen größerer Reparaturen in einer Werft in Trondheim bis Frühjahr 1941 gelegen hatte.

Über diesen Einsatz der "Sachsen" enthalten die zeitgenössischen Berichte (Holzapfel; Nusser) nur wenige Angaben. Das Schiff stand unter dem Kommando des Oblt. z. S. Klaehn. Wissenschaftlicher Leiter war der Meteorologe H. R. Knoepfel, der 1938 an einer Grönlandexpedition teilgenommen hatte.

Zu Beginn der Ausfahrt der Sachsen am 17.3.41 war ihr Auftrag, sich ca. 100 Tage am Eisrand nahe Jan Mayen aufzuhalten. Es kann vermutet werden, daß sie dann vor unmittelbarem Beginn der Operation "Rheinübung" auch die Eisverhältnisse am Nordausgang der Dänemarkstraße beobachtet und gemeldet hat.

Die Aufklärungsflüge von Condor-Maschinen (FW 200) des KG 40, die im Gebiet Jan Mayen - Grönland eine Woche vorher bis in die Nacht vom 17./18.5.41 durchgeführt wurden, brachten offenbar wegen tiefer Bewölkung und Nebel keine befriedigenden Ergebnisse.

Weil in den entscheidenden Tagen vor Beginn der "Rheinübung" von der "Sachsen" gemeldet wurde, daß die Eisgrenze weit im Norden liege und daß in der Dänemarkstraße nur wenige Eisberge gesichtet worden seien, liefen die beiden Kriegsschiffe, die am 21.5.41 den Korsfjord nahe Bergen erreicht hatten, nach dem Tanken sofort bei prognostiziertem schlechten, d. h. für sie günstigem Wetter weiter. Sie fanden dann aber unerwarteterweise am 23.5.41 abends eine weitgehend vereiste Dänemarkstraße mit nur einer schmalen Fahr-

rinne nahe Island vor, durch die^{sie} aber dennoch, schon von britischen Schiffen gesichtet und radargeortet, bei nebligem Wetter den Nordatlantik erreichten.

Nachdem die "Rheinübung" mit dem Durchfahren der Dänemarkstraße bereits in Gang gekommen war, mußte die "Sachsen" wegen Ablaufs der Gültigkeit ihrer Funk-Chiffriermittel bereits Ende Mai nach 86 Seetagen vom WBS "Lauenburg" abgelöst werden. Sie lief nach Tromsö zurück.

Der weitere Verlauf der "Rheinübung" sei hier der Vollständigkeit halber nur kurz skizziert.

Dicht südlich der Dänemarkstraße kam es zu einem Gefecht zwischen dem deutschen Flottenverband und dem britischen Schlachtkreuzer "Hood" und dem Schlachtschiff "Prince of Wales". Die "Hood" wurde versenkt, die "Prince of Wales" konnte, nachdem sie Treffer auf der "Bismarck" erzielt hatte, sich absetzen - obgleich sie zu dieser Zeit das stärkste, nicht versenkbare Schiff der Welt war.

Die beschädigte "Bismarck" wollte nun, nachdem sie erneut von der "Prince of Wales" und von Torpedoflugzeugen angegriffen worden war, wegen Treibstoffverlustes und dringender Reparaturen Saint Nazaire anlaufen. Dabei setzte sie 22 Funksprüche nach Deutschland ab. Diese konnten vom Operational Intelligence Centre (OIC) der Admiralty zwar erst am 28.5.41, also nach dem Untergang der "Bismarck" entziffert werden, lieferten aber dennoch durch Peilung den Verfolgern ihre jeweiligen Standorte, die wegen des schlechten Wetters von größtem Wert waren. Zwar ging der Kontakt zeitweise verloren, konnte aber, mehr zufällig, durch ein "Catalina"-Flugboot wieder hergestellt werden.

Sie wurde dann von Flugzeugen des Trägers "Ark Royal" mit Torpedos angegriffen und vom Gros der Home Fleet gejagt. Durch Torpedotreffer an den Schrauben und Rudern völlig fahruntüchtig geworden, wurde sie schließlich am 27.5.41 auf 48°N 16°W völlig zusammengeschossen. Das Wrack versank nach Eigensprengung.

Die "Prinz Eugen", die sich am 25.5.41 vom Gegner unbemerkt hatte absetzen können, erreichte am 1.6.41 Brest.

Den Briten waren die Vorbereitungen der "Rheinübung" nicht entgangen.

Als erstes wurde das Operational Intelligence Centre der Admiralty vom norwegischen Militärattaché in Stockholm mit Hilfe schwedischer Mittelsmänner über das Auslaufen der deutschen Großkampfschiffe aus der Ostsee (aus Kiel am 19.5.41) und ihren Nordwestkurs informiert.

In den Tagen vorher hatte man aus Enigma-verschlüsselten Funkprüchen der Luftwaffe erkannt, daß von FW 200-Maschinen ("Condor") eine verstärkte Eiserkennung zwischen Jan Mayen und Grönland geflogen wurde.

Zwei Spitfire-Aufklärer hatten am 21.5.41 vor Bergen einen deutschen Flottenverband (ein Schlachtschiff, ein Kreuzer) festgestellt und fotografiert, am 22.5.41 den Hafen von Bergen aber leer gefunden.

Nachdem die "Denmark Strait Patrol" zu erhöhter Wachsamkeit, das HMS "Norfolk" zur Beobachtung der Eisgrenze aufgefordert worden war, konnte letzteres am 23.5.41 am Nordausgang der Dänemarkstraße Sicht- und Radarkontakt mit der "Bismarck" aufnehmen.

Auch über die Beteiligung der Wetterbeobachtungsschiffe war man informiert. Durch Peilungen war bekannt, daß in den zwei Gebieten $46-50^{\circ}\text{N}$ $32-40^{\circ}\text{W}$ und $67-71^{\circ}\text{N}$ $1-7^{\circ}\text{W}$ seit Februar 1941 deutsche WBS abwechselnd operierten. In letzterem dürfte die "Sachsen" sich ab Mitte März aufgehalten haben.

Der verstärkte Einsatz der WBS seit Beginn des Jahres 1941 war den Briten schon seit Januar 1941 durch einen "erbeuteten" geheimen Tagesbefehl des "Admirals Nordmeer"/Oslo bekannt. Aus ihm gingen die Namen der Schiffe und ihrer Basishäfen hervor. Durch Funküberwachung und Peilungen konnten die Bewegungen der WBS laufend verfolgt werden. Ihre Standorte ergaben sich zudem auch aus den Wiederholungen der WBS-Meldungen als "ship"-Meldungen (German naval meteorological cipher) in den Wettersammelausstrahlungen von Norddeich-Radio, die von Bletchley Park bereits seit Mai 1940 dechiffriert werden konnten.

Nachdem die "Scharnhorst" und die "Gneisenau" ab Ende März 1940 in Brest festlagen, die "Bismarck" am 27.5.41 versenkt worden war und die begleitende "Prinz Eugen" sich am 1.6.41 auch nach Brest hatte zurückziehen können, war die Vorherrschaft der britischen Großkampfschiffe samt Flugzeugträgern im Atlantik wieder hergestellt. Als bald wurden die meisten Tanker und Troßschiffe, die zur "Rheinübung" gehört hatten, sowie die quasistationären WBS versenkt oder aufgebracht. Insgesamt sollen es etwa 13 Schiffe gewesen sein.

10) Ereignisse am Rande der "Rheinübung"

Die in Trondheim frühzeitig gestartete reguläre Einsatzmaschine der Wettererkundungsstaffel 5 sichtete -es müßte am 22.5.41 gewesen sein- auf ihrem damals üblichen, auf den Nordteil der Färöer abgesetzten Kurs, einen Flottenverband, im weiteren Verlauf noch einen. Da das Wetter schlecht, besonders aber unsichtig war, gelang es aus dem notwendigen Sicherheitsabstand nicht, die Schiffe zu identifizieren.

Aufgrund der Ereignisse der nächsten Tage konnte dann angenommen werden, daß sich in dem zuerst gesichteten Verband aller Wahrscheinlichkeit nach die "Bismarck" und die "Prinz Eugen" befanden. Der zweite Verband konnte entweder aus den britischen Schiffen "Hood" und "Prince of Wales", die am 24.5.41 die "Bismarck" angriffen, bestanden haben, oder aber aus anderen Schiffen, die zwischen Shetlands und Island Sperre fuhren. Da die "Hood" und "Prince of Wales", von Scapa Flow/Orkneys kommend, auf Abfangkurs ziemlich weit südlich der Färöer gegen die Dänemarkstraße hin liefen, hat der zweite gesichtete Verband wahrscheinlich nicht aus diesen "Dickschiffen" bestanden.

Auf jeden Fall war durch die Beobachtung der deutschen Wettermaschine klar, daß die Briten, deren Aufklärung die deutsche Operation schon seit Tagen erfaßt hatte, Maßnahmen gegen den Durchbruch der Dänemarkstraße in Gang gesetzt hatten.

Da die Briten zu dieser Zeit sehr wahrscheinlich bereits in der Lage waren, die chiffrierte Sichtmeldung (einschl. Standort!) der Wettermaschine zu entziffern, konnten sie gut abschätzen, wann etwa der Verband vor der Dänemarkstraße eintreffen würde. Eigene spezielle Luftaufklärung wurde offenbar wegen des schlechten Wetters nicht geflogen.

Die für das Schicksal der "Bismarck" letztlich entscheidende Meldung kam von einem "Catalina"-Flugboot der 209. Squadron. Dieses, das bis zu 18 Std unterwegs sein konnte, war von der Meeresbucht Lough Erne in Nordirland gestartet und kreuzte auftragsgemäß zur Suche nach der "Bismarck" sowie zur U-Bootabwehr und Wetterbeobachtung im Atlantik.

Die Briten hatten inzwischen den Sichtkontakt zur "Bismarck", die bei Nacht Kurs auf die französische Westküste eingeschlagen hatte, verloren. Und auch die D/F-Kurzwellenpeilungen (Direction Finding) von England aus (Zentrale in Scarborough/Nordost-England) ergaben keine brauchbaren Schnittpunkte. So hatte die "Bismarck" wegen der in der Admiralty aufgekommenen Verwirrung über die Standorte, noch die Chance, nicht entdeckt zu werden und entweichen zu können.

Die Situation wurde erst wieder klar, als am 26.5.41 die "Catalina" bei miserabelstem Wetter und trotz ihres ASV-Radars (Air Surface Vessel) mehr zufällig die "Bismarck" ca. 700 sm westlich von Brest noch entdeckte.

Das Ende der "Bismarck" besorgten dann die "Swordfish"-Torpedoflugzeuge der "Ark Royal" und die Batterien mehrerer Schiffe der Home Fleet.

Von der Besatzung der "Bismarck" (ca. 2000 Mann) wurden nur 119 gerettet, zwei davon vom Wetterbeobachtungsschiff 7 "Sachsenwald".

Die Bordmeteorologen Dr. Externbrink und Dr. H. Marschall gingen mit dem Schiff unter.

11) WBS "Lauenburg"

Die "Lauenburg", ein ehemaliger Hochsee-Fischkutter (344 t), lief am 27./28.5.41 in Trondheim aus, um, versehen mit Chiffrierunterlagen bis Ende Juni, die "Sachsen" (2. Fahrt) auf deren Position im Bereich von Jan Mayen abzulösen. Nach britischen Angaben lag sie vom 6.-19.6.41 auf 72-73°N 1-4°W (d. i. ca 240 km nordöstlich von Jan Mayen) und meldete von etwa 1.-25.6.41 täglich 06 und 14^h nach Tromsø.

Am 25.6.41 wurde sie, wie schon am 7.5.41 das WBS "München", von einem britischen Flottenverband aufgebracht, da sie, wie der Secret Intelligence Service aufgrund abgesetzter Funksprüche erkannt hatte, die dringendst gesuchte "Enigma-M" an Bord hatte (s. Abschnitt "Die Jagd nach der Marine-Enigma und dem Wetterkurzschlüssel").

12) Sonstige WBS

Über die Tätigkeit der anderen quasistationären WBS sind -bis auf die nachfolgenden wenigen Angaben aus britischer Quelle (Hinsley I, S.565 ff) - keine Einzelheiten mehr bekannt.

WBS "Sachsenwald" (650 t) Basis: Bordeaux

Letzte Januarwoche bis erste Märzwoche 1941 in See.

Positionen 3.2.41: 49°N 33-37°W 22.2.41: 48-49°N 29-30°W

Ab 10.4.-ca.30.5.41 in See; dabei rettete sie am 27.5.41 zwei Besatzungsmitglieder gesunkenen "Bismarck".

WBS "Coburg" (450 t)

Standort 9.-25.2.41: 67°N 4-6°W (in Nachbarschaft zu WBS "München")

WBS "August Wriedt" (407 t)

Am 9.2.41 zurück in Gironde; im restlichen Februar nicht in See

Am 17.4.41 nach 6 Wochen in See zurück in Gironde

Am 29.5.41 in Nordsee versenkt

WBS "Ostmark" (438 t)

Am 14.2.41 zurück in Trondheim

13) Ein Flugboot als "Hilfs-Wetterbeobachtungsschiff"

Die Alliierten hatten, beginnend ab 21.8.41 mit dem Geleitzug "PQ 1", auch im Jahre 1942 von Island/Hvalfjördur aus viele große Konvois mit Kriegsmaterial für die Sowjetunion durch das Seegebiet zwischen Nordkap und Bären-Insel bzw. Spitzbergen nach Murmansk und Archangelsk geschickt. Deutsche U-Boote, Bomben- und Torpedoflieger fügten im Juli 1942 dem "PQ 17" schwerste Verluste bei.

("PQ" war die Abkürzung der Vornamen des Commanders P.Q. Roberts von der Admiralty, dem die Organisation der Geleitzüge oblag und der allgemein nur als "PQ" bekannt war. - Die von der Sowjetunion zurückkehrenden Geleitzüge wurden mit "QP" bezeichnet. - Die Wetterstaffel 5 wirkte bei der Bekämpfung des "PQ 17" von Banak/Lakself aus als "Fühlunghalter" mit.)

Da erwartet werden konnte, daß der nächste Geleitzug, "PQ 18", um erneut schwere Verluste zu vermeiden, Spitzbergen nördlich umfahren könnte, wurde am 12.8.42 in der Hinlopenstraße ein Flugboot, eine BV 138 (im Jargon "Pantine" genannt) stationiert. Es sollte natürlich in erster Linie Aufklärung fliegen, dabei aber auch über das Wetter berichten, denn die Luftwaffenwetterstation auf Spitzbergen, "Bansö"/Longyearbyen, war ja am 9.7.42 geräumt worden.

In seiner Nähe lag ein U-Boot bereit, um Kraftstoff nachzuliefern und als Funkwiederholer den Funkverkehr auf jeden Fall sicherzustellen.

Nach einigen Erkundungsflügen kenterte jedoch die BV 138 am 17.8.42 in der Olga-Straße, der südlichen Fortsetzung der Hinlopen-Straße. Die Besatzung wurde vom Begleit-U-Boot aufgenommen.

Anmerkung:

Der "PQ 18" kam erst im September 1942. - Der letzte Konvoi der Reihe PQ/QP war "QP 15", der am 17.11.42 Archangelsk verließ.

Ab Dezember erhielten die arktischen Geleitzüge neue Kennungen:

"JW" (ab Nr. 51) von Hvalfjördur; Reykjavik; Loch Ewe; Clyde nach Rußland;

"RA" (ab Nr. 52) von Rußland zurück.

Zwischen 21.8.41 und 13.5.45 starteten insgesamt 40 Konvois (811 Schiffe) nach Rußland, 36 (716 Schiffe) zurück.

WBS als Transporter für Wetterstationen in der Arktis
13) Rücknahme der WBS Mitte 1941

Mit der Kaperung der "München" (7.5.41) und der "Lauenburg" (25.6.41) so kurz hintereinander wollten die Briten -wie man im nachhinein weiß- nicht etwa in erster Linie diese Vorposten des deutschen Wetterdienstes beseitigen- auch wenn sie gelegentlich gefährliche Beobachter der Bewegungen britischer Kriegsschiffe waren und darüber "Sichtmeldungen" absetzten. Das alles ergab sich nur als Nebeneffekt. Ihr dringlichstes Ziel, das sie ja auch schnell und relativ leicht erreichten, war es, in den Besitz der Marine-Enigma und weiterer Funk-Chiffriermittel zu kommen.

Dieser eigentliche Beweggrund der Briten ist der Öffentlichkeit überhaupt erst nach 1974 bekannt geworden, als das bis dahin absolute Schweigegebot des "Official Secret Act" gelockert wurde und die ersten kriegshistorischen Publikationen erlaubt waren.

Jetzt erst erfuhr man in Deutschland, daß den britischen Kryptologen in Bletchley Park nach diesen Aktionen gegen die WBS im Mai/Juni 1941 in zunehmendem Maße die Entschlüsselung enigma-chiffrierter Funksprüche gelungen war. Dieser in seiner Tragweite gar nicht abschätzbare Erfolg machte sich beinahe umgehend dadurch bemerkbar, daß die Anzahl der von deutschen U-Booten versenkten Handelsschiffe drastisch zurückging und daß neben einigen WBS auch zahlreiche deutsche Tanker und Versorgungsschiffe, die bisher von den U-Booten und Hilfskreuzern angelaufen werden konnten, von britischen Kreuzern aufgespürt und versenkt wurden, insbesondere nach dem Verlust der "Bismarck".

Da damals aber deutscherseits angenommen werden konnte bzw. mußte, daß die Briten vordringlich die WBS als solche bekämpften, entschloß sich die Kriegsmarine im Juli 1941, die kontinuierlich arbeitenden WBS zurückzuziehen und die Beschaffung der dringend notwendigen Wettermeldungen vom Atlantik den U-Booten zu überlassen.

Der Mangel an Wetterbeobachtungen aus den peripheren Gebieten des atlantischen Kriegsgebietes sollte nun kompensiert werden durch bemannte Überwinterungsstationen auf Inseln oder der grönländischen Ostküste. Ein Plan, der schon bei der ersten Operation des WBS "Sachsen" eine Rolle gespielt hatte.

Somit wurden die WBS nach Norwegen zurückgezogen, um als Transportschiffe für die kommenden Unternehmen zu dienen. Als erste wurde die Wetterstation "Knospe" nach Spitzbergen ausgebracht, ^{wo} sie vom 12.10.41 bis 28.8.42 erfolgreich arbeiten konnte.

C) WBS als Transporter für Wetterstationen in der Arktis

1) Zeitliche Abfolge der verschiedenen Transporte

WBS "Sachsen" (284 t) Unternehmen "Knospe" 1941
Unternehmen "Holzauge" 1942/43
WBS 17.6.43 gesprengt

WBS "Homann" Unternehmen "Knospe" 1941

WBS "Coburg" (450 t) Unternehmen "Baßgeiger" 1943/44
WBS 6.5.44 gesprengt

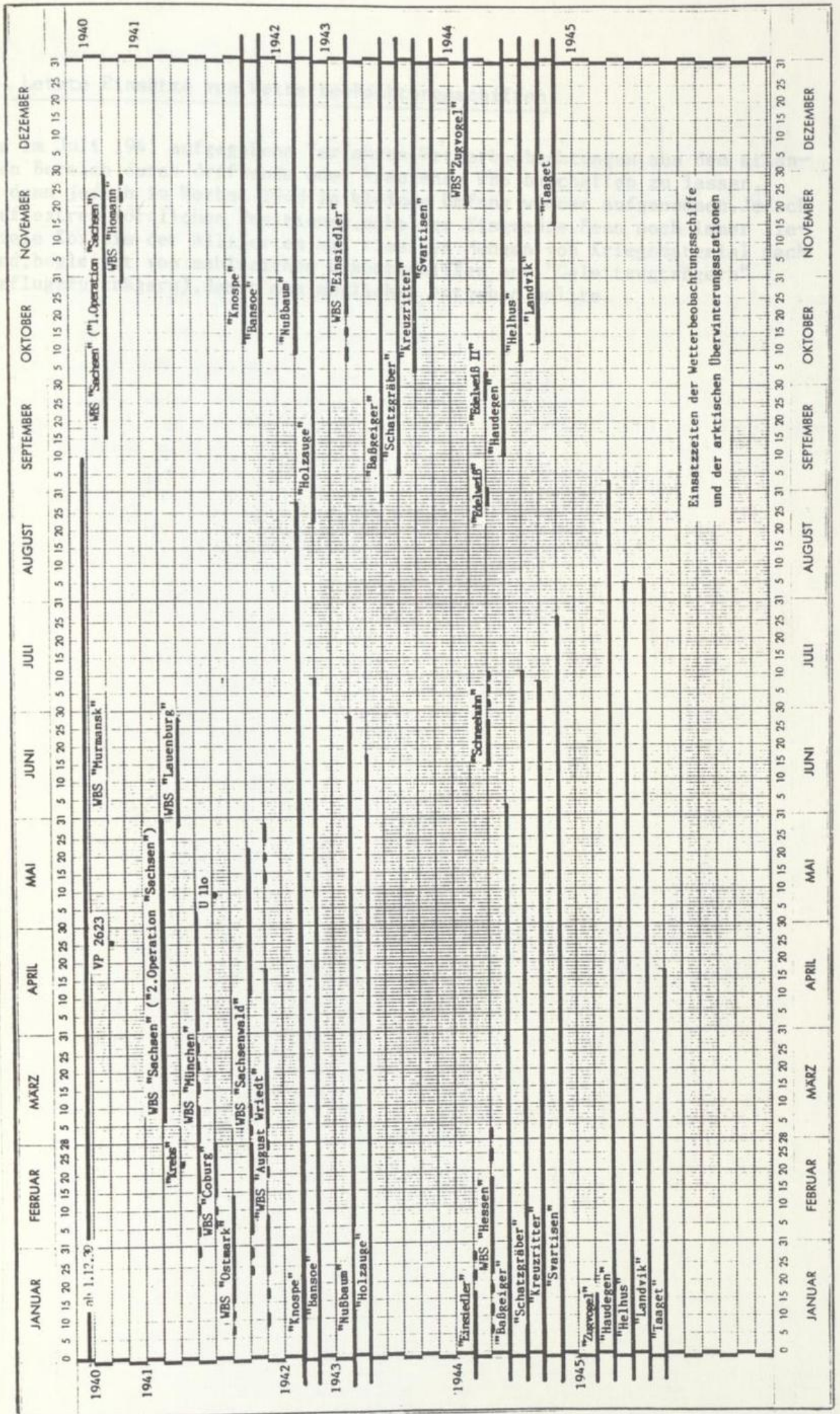
Neu hinzugekommene WBS:

WBS "Kehdingen" Unternehmen "Schatzgräber" 1943
Unternehmen "Edelweiß" 1944
WBS 1.9.44 gesprengt

WBS "K.J.Busch" (305 t) Unternehmen "Kreuzritter" 1943
Unternehmen "Haudegen" 1944

WBS "Externsteine" (800t) Unternehmen "Edelweiß II" 1944
WBS ab 3.10.44 als Prise nach USA

WBS "Hessen" (100 t) als Troßschiff für
"Nußbaum" 1942 bis Narvik
"Haudegen" 1944 bis Harstad
(WBS "Hessen" war der ehemalige Robbenschläger
namens "Sachsen" und nicht identisch mit dem
WBS "Sachsen")



D) Letzte Einsätze von Wetterbeobachtungsschiffen

Das im Juli 1941 aufgegebene Verfahren, Wetterbeobachtungen aus dem atlantischen Bereich durch driftende oder kreuzende WBS beschaffen zu lassen, wurde dann jedoch im Herbst 1943 in kleinem Umfang wieder aufgenommen. Jedoch nur auf extrem nördlichen Positionen, nahe der Eisgrenze. Denn noch immer liefen viele Konvois der Alliierten mit riesigen Mengen von Kriegsmaterial nach Rußland, begleitet von zahlreichen Eskortschiffen und "Geleitzugträgern" (Hilfsflugzeugträgern), denen man möglichst entgehen wollte.

1) WBS N.N.; Operation "Einsiedler"

ca. Oktober 1943 - Januar 1944

Am 28.4.43 wurde vom OKM, im Einvernehmen mit Chef WD, für den Winter 1943/44 die Stationierung eines Robbenschlägers als WBS zwischen Spitzbergen und Grönland geplant. Darüber wird dann im KTB Chef WD unter dem 31.10.43 vermerkt:

"Ferner l ä u f t ein Unternehmen "Einsiedler" (schwimmende Beobachtungsstation zwischen Spitzbergen und Grönland, Beobachtungen werden jedoch z.Zt. noch nicht abgesetzt." - Es wurde im Januar 1944 auf der Rückreise vom Begleit-U-Boot 956, Kptlt. Moß, gesichert.

(Näheres ist nicht mehr bekannt. Möglicherweise war das hier als WBS N.N. bezeichnete Schiff das WBS "Wuppertal", das dann im November 1944 bei der Operation "Zugvogel" verloren ging.)

WBS N.N.

Heinz Hoffmann, WBS-Inspektor

Willy Rasmussen, WBS-Inspektor

Walter Brückner, Postler

Walter Schilling, Postler

Das WBS "Wuppertal" (Typ U-100, 1-35 a. 1943), ein Robbenschläger, wurde im Sommer 1943 in der Nordsee bei der U-Boot-Stationierung "Wuppertal" in der Nähe von Grönland eingesetzt. Im Frühjahr 1944 war das Schiff bei der Operation "Zugvogel" aufgegeben und verbrannte.

U-Boot

Im Winter 1943/44 wurde das WBS "Wuppertal" in der Nordsee eingesetzt. Am 1. Januar 1944 wurde das Schiff bei der Operation "Zugvogel" aufgegeben und verbrannte. Das Schiff wurde im Januar 1944 aufgegeben und verbrannte.

2) WBS "Hessen" : Operation "Hessen"

Vorbemerkung:

Für das WBS "Hessen" war eine Überwinterung auf einer Position nördlich der Konvoi-Route der Alliierten etwa in der Mitte zwischen der Nordwestecke Spitzbergens (ca. 80°N) und der Shannon-Insel (ca.75°N) an der grönländischen Ostküste, also auf ca. 77,5°N 2°W vorgesehen. Auf diese Weise ergab sich zu diesem Zeitpunkt eine Drei-Stationenkette der Unternehmen "Kreuzritter" (Station auf Nord-Spitzbergen) - WBS "Hessen" - "Baßgeieger" (Station auf der Ostküste Grönland).

4 Teilnehmer: Heinz Hoffmann, WD-Inspektor

Wilfried Maas, Raso-Techniker

Heinz Erich, Funker

Werner Schlösser, Funker

Transport: WBS "Hessen" (100 t, M/S, l=24 m, b=4m), ein früherer Robbenschläger namens "Sachsen"; aber nicht identisch mit dem früheren WBS "Sachsen" der Jahre 1940/41, das ja bei Beendigung der Unternehmung "Holzauge" im Frühjahr 1943 vor der Sabine-Insel der grönländischen Ostküste aufgegeben und versenkt werden mußte.

Verlauf:

Im Januar 1944 Auslaufen in Tromsø; tagelang mehrere schwere Stürme; nahe der Eisgrenze Kurbelwellenbruch der Hauptmaschine; zwei Tage lang driftete die "Hessen" 250 sm ab, bevor ein U-Boot Verbindung aufnehmen konnte. Bis sich das Wetter mäßigte, hielt sich das U-Boot abseits bereit, dann schleppte es die "Hessen" nach Tromsø zurück. Das Unternehmen wurde vorläufig aufgegeben, aber im November 1944 mit dem Unternehmen "Zugvogel" wieder aufgenommen.

3) WBS "Wuppertal" : Operation "Zugvogel" (mit Gedenktafel)

Das Unternehmen "Zugvogel" stand für einen etwa dreimonatigen Aufenthalt längs der Eisgrenze zwischen Grönland und Spitzbergen bereits seit mindestens Mitte September 1944 auf der Planungsliste des Wetterdienstes.

Verlauf:

21.11.44: Auslaufen Tromsö mit Begleit-U-Boot U 965 (Kptlt. Unverzagt) bis zur Eisgrenze bei 76.30°N 3.30°E .

1.12.44: Erste Wetterbeobachtungen von "Zugvogel"

Bis 13.1.45: Regelmäßige Abgabe von Wetterbeobachtungen von Position 77°N 5°W. - Anfang Januar 1945 hatte Hoffmann um die Genehmigung gebeten, bis zum völligen Aufbrauch des Vorrates an Raso-Gerät im Gebiet bleiben zu dürfen. Er beklagte aber gleichzeitig, daß täglich immer wieder Schäden an Maschinen und Ausrüstung, verursacht durch ein Orkantief, einträten, die auf längere Zeit nicht mehr beherrscht werden könnten.

Zum Verständnis der weiteren Ereignisse sei nachfolgend eine kurze Beschreibung der Wetterverhältnisse aufgrund der Daily Historical Weather Maps/USA eingefügt:

Ein am 13.1.45 zwischen Grönland und Spitzbergen in Gang gekommener Nordsturm mit Schneeschauern verstärkte sich am 16.1.45 auf der Rückseite eines weiteren, von Südgrönland ostwärts ziehenden Tiefs (Lofoten 975 mb, Finnland 965 mb) zum Orkan. Erst am 20.1.45 trat für die letzte Januardekade Beruhigung in Form einer Hochdruckrandlage mit 1025-1040 mb ein.

Als die "Wuppertal" "Sturm 10", und am 16.1.45 Maschinenschaden gemeldet hatte, erhielt sie Einlaufbefehl, und gleichzeitig wurde ein U-Boot zum Rückgeleit aufgefordert.

Aber seitdem -etwa Ende des zweiten Januardrittels- ist die "Wuppertal" verschollen. Vermutlich ist sie, manövrierunfähig und völlig vereist, dem Orkan zum Opfer gefallen. Und das nicht erst Ende Januar, wie in der Literatur von Blyth und von Nusser angegeben worden ist.

Die Suche -unter Berücksichtigung der vorausgegangenen Nordweststürme- im Gebiet südwestlich der Bären-Insel durch U 739 (Oblt. Kosnick) und U 992 (Oblt. Falke) vom 15.-22.1.45 war erfolglos. Ebenso blieben die Flüge einer Wassermaschine (BV 138) am 20. und 21.1.45 ohne Ergebnis.

Ersatz für "Zugvogel"?

Ob der im KTB BdU am 23.1.45 zitierte Vorschlag, als Ersatz für das verschollene Unternehmen "Zugvogel" ein U-Boot zwischen Jan Mayen und Spitzbergen zu stationieren, verwirklicht worden ist - dafür liegen keine Hinweise mehr vor.

WBS "Wuppertal" Operation "Zugvogel"

21.11.44 - ca.18.1.45

V e r s c h o l l e n

Wetterdienstgruppe:

Heinz Hoffmann, WD-Inspektor

Joseph Fluch, Oberfunkmeister

Hermann Schnetz, Funk-Ogfr.

Werner Weber, Funk-Ogfr.

Schiffsbesatzung:

Adolf Schönfeld, Steuermann, Sonderführer

Heinrich Hahn, Steuermannsmaat, Sonderführer

Johann Dahlmann, Steuermannsmaat

Arthur Graap, Bootsmann

Paul Funk, Matrosen-Ogfr.

Wilhelm Hashagen, Matrosen-Ogfr.

Hermann Henning, Matrosen-Ogfr.

Franz Köhler, Matrosen-Gfr.

Eduard Jablonski, Maschinist, Sonderführer

Otto Zimmer, Maschinen-Obermaat

August Kremp, Maschinen-Maat

Johann Listl, Maschinen-Ogfr.

Günter Heckmann, Maschinen-Gfr.

Georg Sievers, Funk-Maat

Walter Brierley, Funk-Gfr.

Gerhard Rohloff, Signal-Ogfr.

Heinrich Reckert, Verwaltungs-Ogfr.

E) Die Arbeitsweise der WBS

Auf den Fahrten zwischen Basisstation und Operationsgebiet wurde natürlich Funkstille gehalten.

Aus den wenigen zeitgenössischen Berichten ist zu entnehmen, daß offenbar je nachdem, wie exponiert das Operationsgebiet war - täglich zwei bis fünf synoptische Beobachtungen zu den Terminen 6 und 14 bzw. 5, 8, 11, 15 und 20^h angestellt wurden. Dazu kamen, soweit es Seegang und Windverhältnisse auf dem räumlich eng begrenzten Deck der kleinen Schiffe zuließen, Pilot- und Raso-Aufstiege. Die WBS im hohen Norden meldeten auch über Eisberge, Treibeisfelder und die Festeisgrenze.

Zur Codierung aller Beobachtungen ist anfangs - etwa bei der ersten Fahrt der "Sachsen" - offenbar noch das Kopenhagener Verfahren, später der Wetterkurzschlüssel verwendet worden. Denn britischen Berichten zufolge bestanden die abgehörten Routinemeldungen in der Anfangszeit aus Fünfer-, erst später aus Vierergruppen.

Daraus ergibt sich auch die Vermutung, daß die Chiffrierung anfangs mit Tauschtafeln, später - etwa ab 1941 - mit der Enigma-M erfolgt sein dürfte.

Gegenfunkstelle war vorwiegend Norddeich-Radio, sonst Trondheim und Tromsø.

Bei der Funkübermittlung gab es oft Störungen, verursacht im arktischen Bereich durch Polarlichter, Schneestürme u.ä., im atlantischen Bereich durch die großen Entfernungen, den Dämmerungseffekt, Fading usw. Deshalb konnten bisweilen, zeitweise sogar oft, nur ca. 50% der Funkmeldungen wirklich exakt empfangen und brauchbar ausgewertet werden.

Sofern nicht Funkstille gehalten werden mußte, weil man gegenerische Anpeilungen oder Störfunk bemerkt hatte, wurden zumindest die synoptischen Beobachtungen regelmäßig durchgetastet. Und wenn mit der Gegenfunkstelle keine direkte Verbindung zustandegebracht werden konnte, wurden die Meldungen auf jeden Fall "blind", d.h. ohne deren übliche Empfangsbestätigung abgesetzt, in der Erwartung, daß sie von irgendeiner anderen Küstenfunkstelle aufgenommen und weitergeleitet werden würden.

F) Der effektive Nutzen der WBS

Über das gesamte Ausmaß der Meldetätigkeit der WBS zwischen etwa September 1940 und Mai 1941 sowie über den daraus im synoptische Dienst faktisch gezogenen Nutzen gibt es keine Statistiken oder sonstige Anhaltspunkte mehr. Die nachfolgende Schätzung kann nur ein unvollkommener Versuch sein, um wenigstens eine gewisse Vorstellung zu erhalten. Angenommen, daß vier WBS in Aktion waren und ihr tägliches Meldesoll erfüllten, davon aber im Mittel je Position wegen der oben erwähnten atmosphärischen Bedingungen nur etwa drei Meldungen komplett den Empfänger erreichten, so hätten täglich etwa 12 Meldungen die analytische Arbeit hinsichtlich der Situation im mittel- und nordatlantischen Bereich erleichtern können, allerdings zeitlich mehr oder weniger stark gestreut. Aber selbst wenn mal je Karte oder gar für einen ganzen Tag auch nur eine einzige Beobachtung vorgelegen hätte, hätte sie für die atlantische Analyse von allergrößtem Wert sein können.

G) Wetterbeobachtungsschiffe der Alliierten (mit Positionskarten)

In Friedenszeiten hatten die Briten mit ihrer "Voluntary Observing Fleet", den zahlreichen Handels- und Passagierdampfern auf den üblichen Schifffahrtsrouten, einen regelmäßig arbeitenden Wettermeldedienst im Atlantik zur Verfügung. Bis 1939 waren es 360 ausgewählte und 635 Hilfsschiffe. Am Kriegsende existierten nur noch 272 bzw. 208 davon.

Mit Kriegsausbruch aber fielen alle diese Wettermeldungen fort, denn allen diesen Schiffen war absolute Funkstille befohlen worden. Und auch das damals einzige seit 1925 von Frankreich stationär betriebene "Wetterschiff", die "Carimaré" auf $39^{\circ}\text{N } 44^{\circ}\text{W}$ war schon im August 1939 eingezogen worden. Die diesbezüglichen Vorkriegsvereinbarungen zwischen England und Frankreich waren, da zu risikoreich, nicht mehr durchgeführt worden.

Ogleich man in Großbritannien weiterhin die Wettermeldungen der USA - die Sendeenergie war jedoch so vermindert worden, daß sie nur noch die Britischen Inseln erreichte - sowie von Kanada erhielt, stellte das Fehlen der Wetterbeobachtungen vom Atlantik auch für die Briten eine erhebliche Erschwernis für die Kriegführung im atlantisch-europäischen Raum dar.

Die Lücke durch Wettererkundungsflugzeuge auszufüllen, war vorerst nur für küstennahe, nicht aber für entferntere Gebiete möglich, da geeignete Flugzeuge und geschulte Besatzungen zunächst nicht zur Verfügung standen.

Der Vorschlag der Franzosen, U-Boote für Wettermeldungen einzusetzen, wurde ebenso wie der britische Vorschlag, schnell fahrende, mit U-Boot-Ortungsgesetz und Wasserbomben ausgerüstete Trawler der Navy im Gebiet $45-55^{\circ}\text{N } 15-35^{\circ}\text{W}$ kreuzen zu lassen, verworfen.

Eine unerwünschte Unterbrechung bzw. Nichtbeachtung der von England angeordneten meteorologischen Funkstille über dem Nordatlantik ergab sich, als Anfang 1940 die noch nicht in den Krieg einbezogenen USA eine Atlantik-Flugroute einrichteten. Zu deren Sicherung wurden Mitte Februar zwei Kutter zwischen Bermuda und Azoren, "E" ("Easy") auf $34^{\circ}\text{N } 52^{\circ}\text{W}$; "F" ("Fog") auf $35.30^{\circ}\text{N } 40^{\circ}\text{W}$, ausgebracht, die als neutrale US-Schiffe ihre Wetterberichte offen ausstrahlten. Erst durch kanadische Vermittlung wurde erreicht, daß das State Department zustimmte, daß diese Meldungen ab 9.6.40 nur chiffriert verbreitet wurden. Das gleiche galt nun auch für alle meteorologischen Informationen aus dem Gebiet der USA östlich von 65° Westlänge.

("Easy" und "Fog" blieben bis Anfang 1943 auf Position.)

gewelder, ebenso bei Fronten die Dauer der Niederschläge. Die Chiffrierung wurde mit dem für vier Monate gültigen "WAF" -Schlüssel vorgenommen.

Es sich bald erwies, daß das unsichere Auslaufen aus englischen Häfen nachteilig war, was man überreiz, für das Auslaufen und den Nachschub an meteor-

Kurz vorher, am 10.5.40 waren britische Truppen auf Island gelandet, was zur Folge hatte, daß nun auch die Wettermeldungen von Island nicht mehr offen ausgestrahlt wurden. Während sie den Briten natürlich noch zur Verfügung standen, war nun die "meteorologische Blockierung" im atlantisch-europäischen Raum zuungunsten Deutschlands schon nahezu vollständig; nur Spanien und Portugal einschließlich Azoren meldeten noch unchiffriert.

Über atlantische Wetterbeobachtungsschiffe kam es dann im September 1940 in Großbritannien schließlich nach langer Diskussion zwischen dem Air Council und der Admiralty doch noch zu einer Einigung. Die Navy stimmte dem Einsatz von WBS (Codename der Operation: "Panther") unter dem "White Ensign" der britischen Kriegsschiffe -weiße Flagge mit dem Andreaskreuz in der linken oberen Ecke; die Handelsmarine führte das "Red Ensign"- zu und teilte die Dampfer "Arakaka" (ca. 2300 BRT) und "Toronto City" (ca. 2500 BRT) ab, ausgerüstet mit Maschinenwaffen, einem Sperrballon und vier Flugzeug-Abwehrraketen. An Bord war ein Fliegerleutnant des Meteorological Office, ein technischer Offizier, zwei Wetterdienst-Unteroffiziere und drei Funker. Empfangsstelle war Portishead am Bristol-Kanal.

Die Ausfahrt durfte nur innerhalb eines Konvois, die Aufnahme des Wetterfunks erst im Einsatzgebiet erfolgen. Der meteorologische Offizier hatte die Befugnis, den Schiffsführer anzuweisen, ein wettermäßig wichtiges Gebiet anzulaufen, sofern nicht Sicherheitsbedenken dagegensprachen. Die Chiffriermittel waren nur den höchsten Stellen bekannt. Die Meldungen waren der Form nach so abgefaßt, als ob sie von einem Handelsschiff kämen.

Die erste Ausreise der "Arakaka" fand statt am 16.9.40, die der "Toronto City" am 3.10.40.

Die um 01, 04, 07, 10, 13, 16, 18 und 22 GMT abgesetzten Wettermeldungen waren sehr umfangreich. Sie enthielten Angaben über aktuelles und vergangenes Wetter; aktuelle Werte über Wind, Luftdruck und -tendenz; Werte des trockenen und feuchten Thermometers; Wassertemperatur; Sicht; Wolkenart, -menge und -höhe; Seegang und Dünung; Schiffskurs und -geschwindigkeit. Sofern möglich, wurden Pilotballonaufstiege durchgeführt und mit dem Nephoskop Wolkenzugrichtung und -geschwindigkeit ermittelt. Bei Kaltfrontpassagen wurde der Temperatursturz

Ab 1943 brachten dann die USA das WBS "A" auf 52°N 30°W, die USA und Kanada bestimmten das WBS "B" auf 56.30°N 51°W aus.

Bis Kriegsende wurden weitere WBS im mittleren und nördlichen Nord-Atlantik stationiert.

gemeldet, ebenso bei Fronten die Dauer der Niederschläge. - Die Chiffrierung wurde mit dem für vier Monate gültigen "NAPA"-Schlüssel vorgenommen.

Da sich bald erwies, daß das umschichtige Auslaufen aus englischen Häfen nachteilig war, kam man überein, für das Auslaufen und den Nachschub an meteorologischen Geräten St. Johns im kanadischen Neufundland zu benutzen. Die Kontakte und die Versorgung seitens der kanadischen Stellen wurden ab Januar 1941 wirksam.

Für das neu festgelegte Arbeitsgebiet $53^{\circ}\text{N } 25^{\circ}\text{W}$, $50^{\circ}\text{N } 35^{\circ}\text{W}$, $45^{\circ}\text{N } 35^{\circ}\text{W}$, $45^{\circ}\text{N } 28^{\circ}\text{W}$, $51^{\circ}\text{N } 25^{\circ}\text{W}$ waren jeweils 5 Tage für An- und Rückfahrt, 10 Tage Aufenthalt im Gebiet und 7 Tage Hafenuhr vorgesehen.

Die Aktivitäten der britischen WBS hatten jedoch nur eine kurze Lebensdauer. Denn die "Arakaka" wurde nach 5, die "Toronto City" nach 6 Reisen durch deutsche U-Boote versenkt (23.6. bzw. 1.7.41)

Daraufhin wurde das britische "Panther"-Unternehmen eingestellt. Die weitere Aufklärung der Wetterverhältnisse über dem Atlantik wurde der RAF übertragen, die zögerlich begann, Wettererkundungsstaffeln aufzustellen.

Ob der deutsche Abhördienst die Meldungen der britischen WBS hat aufnehmen und zum Nutzen des deutschen Wetterdienstes entschlüsseln können, ist nicht mehr bekannt, sogar wegen des kaum lösbaren britischen Chiffrierverfahrens unwahrscheinlich.

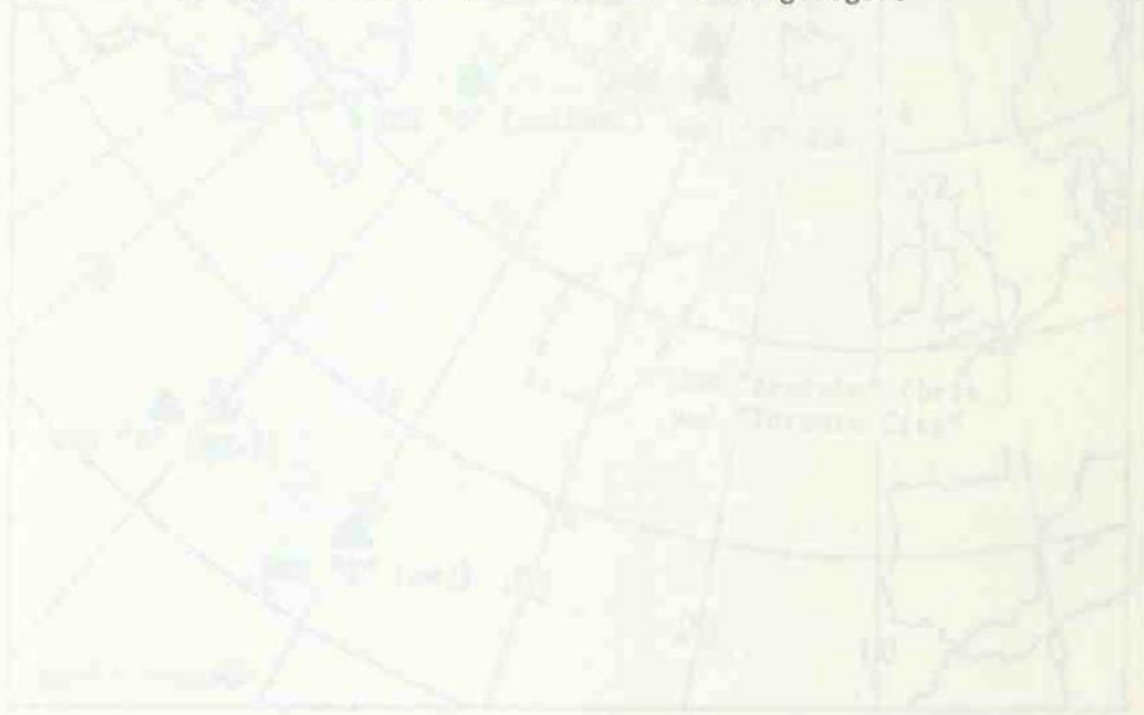
Zeitweise (Sommer bis Dezember 1942 und 1943; März 1944 bis August 1945) stationierten die USA die "Baker" der US Coast Guard auf $63^{\circ}\text{N } 31^{\circ}\text{W}$. Diese diente als WBS sowie als Rettungsschiff für Luft- und Seenotfälle. Ihre dreistündlichen Wettermeldungen waren von größter Bedeutung für den auf Island tätigen Flugwetterdienst, weil insbesondere die Drucktendenzen den einzigen Anhaltspunkt für von Südwesten heranziehende Verschlechterung von Sichtweite und Wolkenuntergrenze boten.

Die britische Wettererkundungsstaffel Nr. 1407 in Reykjavik flog zwar von April bis Oktober 1942 täglich einen Einsatz mit Kurs 225° über eine Strecke von 450 bis später 630 km; danach aber wurden die Flüge wegen ungünstigen Wetters und mangels geeigneter Maschinen sehr unregelmäßig. Erst ab Mai 1943 kam wieder ein regulärer Flugbetrieb zustande, der zusammen mit den Meldungen der "Baker" für die Planung wichtiger Operationen der Alliierten wertvolle meteorologische Unterlagen lieferte.

Ab 1943 brachten dann die USA das WBS "A" auf $62^{\circ}\text{N } 30^{\circ}\text{W}$, die USA und Kanada gemeinsam das WBS "B" auf $56.30^{\circ}\text{N } 51^{\circ}\text{W}$ aus.

Bis Kriegsende wurden weitere WBS im mittleren und östlichen Nord-Atlantik stationiert.

In der Nachkriegszeit war der regelmäßige Meldedienst von nun 9 WBS (Alfa, Bravo, Charlie, Delta, Echo, India, Juliett, Kilo, Metro) von 1945 bis 1975 für den synoptischen Wetterdienst im atlantisch-europäischen Raum eine enorme Hilfe. Ab 1.7.75 wurde wegen zu hoher Kosten und weil Wettersatelliten zunehmend im Einsatz waren, das Netz auf vier Schiffe reduziert: "E" (52.45°N 35.30°W), "L" (57°N 20°W); "R" (47°N 17°W), "M" (66°N 2°E). Ab Januar 1986 wurden zunächst "L" und "R", ab März 1990 auch noch "C" und "M" zurückgezogen.

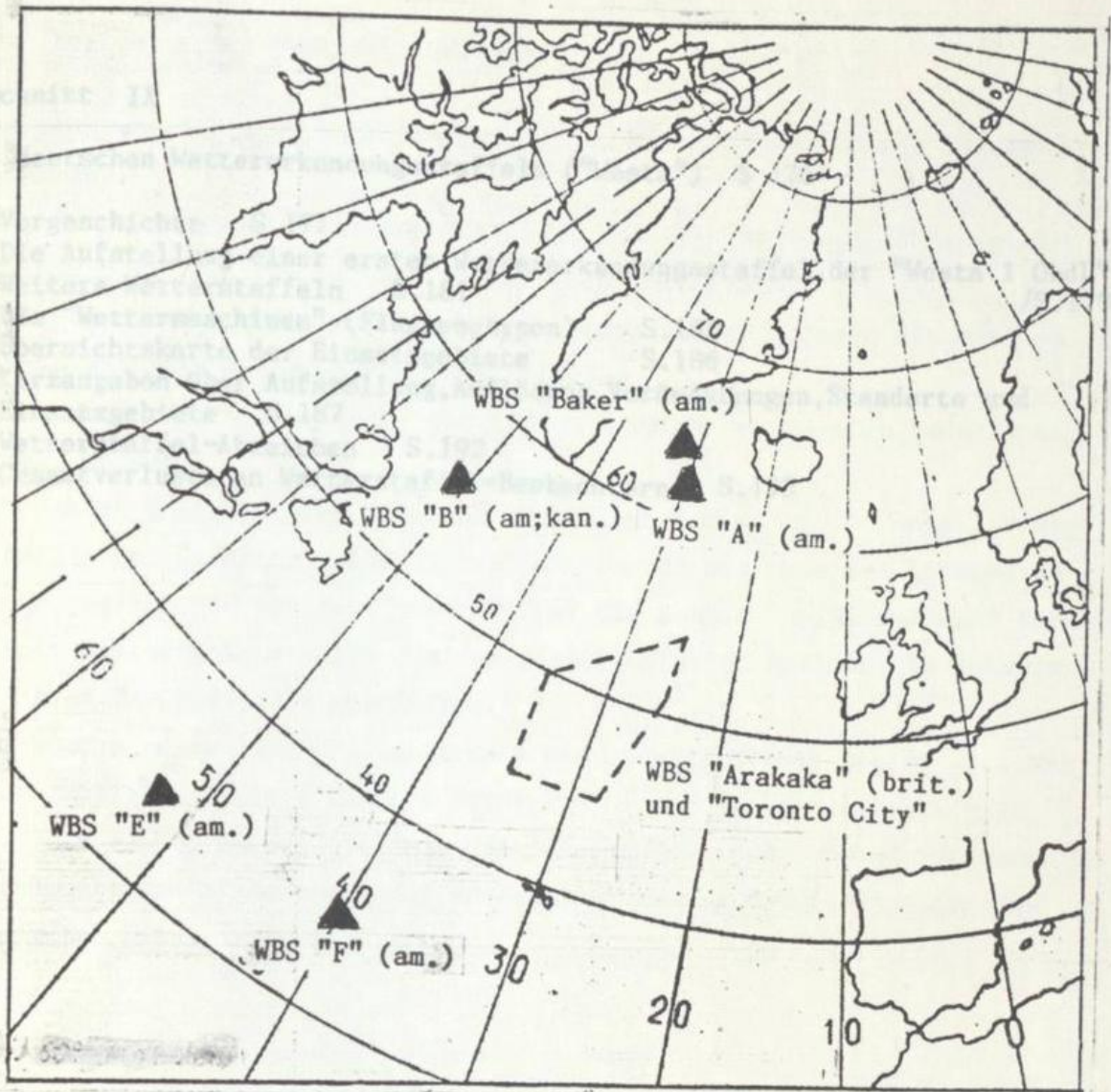


Atlantisch-europäischer Meldedienst 1945

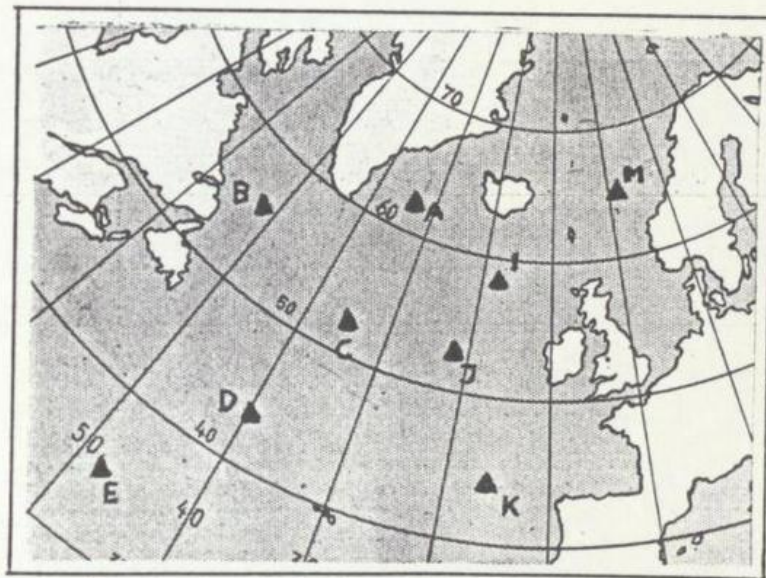


Atlantisch-europäischer Meldedienst 1975

1945 - 1975



Alliierte Wetterbeobachtungsschiffe



Wetterbeobachtungsschiffe
1945 - 1975

Abschnitt IX

Die deutschen Wettererkundungsstaffeln ("Westa") S 176

- A) Vorgeschichte S.177
- B) Die Aufstellung einer ersten Wettererkundungsstaffel, der "Westa 1 ObdL"
- C) Weitere Wetterstaffeln S.181 /S.179
- D) Die "Wettermaschinen" (Flugzeugtypen) S.182
- E) Übersichtskarte der Einsatzgebiete S.186
- F) Kurzangaben über Aufstellung, Auflösung, Veränderungen, Standorte und Einsatzgebiete S.187
- G) Wetterstaffel-Abzeichen S.192
- H) Gesamtverluste an Wetterstaffel-Beobachtern S.193

Die deutschen Wettererkundungsstaffeln ("Westa")

Die überaus wichtigen Wettermeldungen vom Atlantik und seinen Randgebieten konnten von den "Wetterbooten" der U-Boot-Waffe, da von der Feindlage abhängig, nur unregelmäßig und nur von laufend wechselnden Positionen, von den WBS nur in den beschränkten Zeitspannen, während derer sie sich auf einer einigermaßen sicheren Position befanden, von den arktischen Wettertrupps nur in den Monaten der polaren Dunkelzeit abgesetzt werden.

Die Westas dagegen waren aufgrund ihrer technischen und personellen Gegebenheiten und Standortunabhängigkeit von Beginn bis Ende des Krieges in der Lage, täglich und bei fast jedem Wetter mit nahezu fahrplanmäßiger Regelmäßigkeit Wetterbeobachtungen aus den verschiedensten Seegebieten entsprechend ihrer Reichweite zu beschaffen.

Die Westas waren "die erfolgreichste und zuverlässigste Quelle, ... häufig die einzige Grundlage unseres Wissens über die Wetterentwicklung in West- und Nordwest-Europa" (Dr. Benkendorff), und, bei leider hohen Verlusten an meteorologischem Fachpersonal und hochqualifizierten Besatzungen, für den synoptischen Dienst unverzichtbar.

In August 1937 z.B. standen sich die beiden Parteien "Rot" ("Gruppe Nord" General Milne; Meteorologe Dr. Zeitel) und "Blau" ("Gruppe Süd"; General Eschering; Meteorologe Dr. Heese) gegenüber. Die jeweils zugehörigen "Gruppenwetterwarten" auf den Fliegerhorsten Gotha bzw. Giebelstadt lieferten die Einsätze "ihrer" Verbände heraus, wobei ihnen aber die Wettermeldungen aus dem "feindlichen" Gebiet vorenthalten wurden. Dieser Nachteil sollte durch Top-Aufklärung in Gotha, insbesondere aber durch Stützflüge von Wettererkundungsgruppen 4/24 (Beobachter Dr. Schwerdtfeger bzw. Dipl. Ing. Krug) in "gewöhnlichen" Raum ausgeglichen werden. In das eigene Gebiet zurückgekehrt, landeten sie in Gotha bzw. Giebelstadt und informierten die bestehenden Meteorologen über die jeweils der "Front" ungetroffenen Wetterverhältnisse. Durch den ständigen Meteorologen keine gravierenden Fehler unterliefen, wurden seine Flugberichte von einem "neutralen" Meteorologen (in Gotha z.B. von Luftmeteorologen Prof. Dr. Käsig), dem alle die Wettermeldungen aus allen "Kriegsgebieten" zur Verfügung standen, kontrolliert.

A) Vorgeschichte

Die ersten Erprobungsflüge, die allein der Erkundung der Wetterverhältnisse über längere Strecken dienten, wurden im Rahmen des nach 1933/34 rasch zunehmenden Flugbetriebes der im Aufbau befindlichen Luftwaffe durchgeführt.

Der Meteorologe der Flugwetterwarte Berlin, Dr. Rudolf Reidat (*1904 + 1983), der selber die Flugzeugführerscheine A und B sowie das Flugfunkzeugnis besaß, beflog mit Flugkapitän Walter Schulze-Eckardt in den Jahren 1935 und 1936 in einer Junkers W 34 mehrfach die Strecken nach Königsberg und München. Dabei wurde grundsätzlich die Flughöhe oft gewechselt, um eine möglichst vollständige Vorstellung über die Wetterlage, insbesondere über die Wolkenschichten zu erhalten ("Sägeflug"). Solche Flüge fanden zunächst nur sporadisch, später regelmäßig statt.

Nachdem Sägeflüge zur Wettererkundung über See durch die deutsche Legion "Condor" im spanischen Bürgerkrieg (1936-1939) durchgeführt worden waren, wurden sie in der deutschen Luftwaffe 1936 und 1937 während der sogenannten "Rahmenübungen" über dem Reichsgebiet manövermäßig weiter erprobt.

Im August 1937 z.B. standen sich die beiden Parteien "Rot" ("Gruppe Nord" General Milch; Meteorologe Dr. Reidat) und "Blau" ("Gruppe Süd"; General Kesselring; Meteorologe Dr. Moese) gegenüber. Die jeweils zugehörigen "Gruppenwetterwarten" auf den Fliegerhorsten Gotha bzw. Giebelstadt mußten die Einsätze "ihrer" Verbände beraten, wobei ihnen aber die Wettermeldungen aus dem "feindlichen" Gebiet vorenthalten wurden. Dieser Nachteil sollte durch Temp-Aufstiege in Gotha, insbesondere aber durch Sägeflüge von Wettererkundungsmaschinen W 34 (Beobachter Dr. Schwerdtfeger bzw. Dipl. Ing. Krug) im "gegnerischen" Raum ausgeglichen werden. In das eigene Gebiet zurückgekehrt, landeten sie in Gotha bzw. Giebelstadt und informierten die beratenden Meteorologen über die jenseits der "Front" angetroffenen Wetterverhältnisse. Damit dem diensthabenden Meteorologen keine gravierenden Fehler unterliefen, wurden seine Flugberatungen von einem "neutralen" Meteorologen (in Gotha z.B. vom Luftgaumeteorologen Prof. Dr. König), dem allein alle Wettermeldungen aus allen "Kriegsgebieten" zur Verfügung standen, kontrolliert.

b) Die Aufstellung einer ersten deutschen "Wettererkundungsstaffel"
der "Westa 1 O&L"

Ähnliche Übungen wie vom 8.-14.8.37 im zentralen Deutschland wurden vom 17.-26.9.37 beim Manöver in Norddeutschland (Pasewalk; Mussolini-Besuch), sowie am 25.-26.7.38 im Verlauf der sogen. "Mob. Übung E 93" im Reichsgebiet veranstaltet. Bei letzterer wurden neben den Fliegerhorsten sogar Feldflugplätze einbezogen.

Die Westa 1 O&L (W1) mit der Aufstellung einer Wettererkundungsstaffel als selbständige Formation in Berlin-Gatow besetzen.

Mit dem Aufbau wurde Hr. Falther Kopf beauftragt. Ab 1923 im Vermessungsamt

Übungsmäßig wurden Sägeflüge ab Anfang 1939 auch von der Blindflugschule Wesendorf/Celle (ab August 1939 Standort der Westa 26; meteorologischer Leiter Dr. R. Reidat) zeitweise mit einer Ju 52, später mit einer He 111 über dem Gebiet der Nordsee (Doggerbank - Seegebiet vor Schottland) und der Ostsee (Bornholm) sowie auf der Strecke nach Tripolis durchgeführt. Anfang August 1939 mußte eine He 111 wegen Ausfalls beider Motore notwassern. Die Besatzung (darunter Dr. Reidat) konnte sich ins Schlauchboot retten und wurde fünf Stunden später geborgen.

Auch das Luftkreiskommando See (1935; ab 1937 "Luftwaffenkommando" mit Chefmeteorologen Dr. Benkendorff; ab 1939 als "X. Fliegerkorps" zur Luftflotte 1 mit Chefmeteorologen Dr. Martin Herrmann) führte Langstreckenwettererkundung im Sägeflugverfahren über Ost- und Nordsee mit He 59 (2mot Doppeldecker-Wassermaschine) durch. Zur Messung des Luftdrucks in NN wurde gewassert.

Die verschiedenen Flugzeugtypen wie Ju W 34, Ju 52, Ju 86, FV 223 ("Weiß") He 111, He 17 ("Fliegende Holztafel") wurden bei "Sägeflügen", wie sie von Dr. Reidat bereits schon 1933/36 über Deutschland erprobt worden waren, getestet.

Verschiedene Meteorographen-Typen wurden auf ihre Brauchbarkeit untersucht, wobei man schließlich bei dem im Wetterflug bewährten Modell Bosch-Hörigewall verblieb. Mit diesem gelang sogar in einer Ju 52 von Dr. Nitze im Oktober 1938 die Auswertung der Registrierungen auf der berußten Folie mit einem Stichstrahl nach Beendigung des Krafteintriebs - ein großer Fortschritt, weil auf diese Weise die Ergebnisse gleich anschließend an die Bodenstelle gefunkt werden konnten. Später, als bei den Einsätzen über der Nordsee und dem Nordmeer war die Ju 86 geflogen wurde, war dies wegen geringerer Bewegungsfreiheit für den Beobachter etwas wie schwierige Aufgabe, insbesondere bei Böigkeit.

B) Die Aufstellung einer ersten deutschen "Wettererkundungsstaffel",
der "Westa 1 ObdL"

Als sich in der politischen Entwicklung die Möglichkeit eines Krieges in zunehmendem Maße abzeichnete, wurde im März 1938 auf Anordnung des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) mit der Aufstellung einer Wettererkundungsstaffel als selbständige Formation in Berlin-Gatow begonnen.

Mit dem Aufbau wurde Dr. Walther Kopp beauftragt. Ab 1923 am Aeronautischen Observatorium Lindenberg/Berlin tätig, hatte er, selber Flugzeugführer, ab 1928 die zugehörige Wetterflugstelle in Tempelhof geleitet. 1930/31 war er Teilnehmer an der Deutschen Grönlandexpedition Alfred Wegeners, 1936/37 meteorologischer Leiter der Expedition der Deutschen Lufthansa nach Afghanistan ("Ju 52 bezwingt den Pamir").

Als erste Mitarbeiter standen ihm aus den zahlreichen Wetterflugstellen erfahrene Meteorologen wie Dr. Werner Schwerdtfeger aus Königsberg, Dipl. Ing. Otto Krug aus Darmstadt bzw. Frankfurt, Dr. Friedrich Nitze aus Köln und Flugzeugführer wie Flugkapitän Rudolf Schütze, Dipl. Ing. Rudolf Meincke aus Königsberg und Flugkapitän Franz Meyhoeffer aus Frankfurt und andere zur Seite.

Zur ersten Flugzeugbesatzung (Do 17) gehörten der Funker Oskar Janetzki und die Flugzeugmechaniker Fritz Werner und Géorg Ott.

In den nun folgenden Monaten wurden allerlei Erfahrungen gesammelt. Die verschiedensten Flugzeugtypen wie Ju W 34, Ju 52, Ju 86, FW 58 ("Weihe"), He 111, Do 17 ("Fliegender Bleistift") wurden bei "Sägeflügen", wie sie von Dr. Rudolf Reidat schon 1935/36 über Deutschland erprobt worden waren, getestet.

Verschiedene Meteorographen-Typen wurden auf ihre Brauchbarkeit untersucht, wobei man schließlich bei dem im Wetterflug bewährten Modell Bosch-Hergesell verblieb. Mit diesem gelang sogar in einer Ju 52 von Dr. Nitze im Oktober 1938 die Auswertung der Registrierungen auf der berußten Folie mit einem Stechzirkel nach Beendigung des Meßaufstiegs - ein großer Fortschritt, weil auf diese Weise die Ergebnisse gleich anschließend an die Bodenstelle gefunkt werden konnten. Später, als bei den Einsätzen über der Nordsee und dem Nordmeer nur die Ju 88 geflogen wurde, war das wegen geringer Bewegungsfreiheit für den Beobachter stets eine schwierige Aufgabe, insbesondere bei Böigkeit.

c) Weitere Wetterstaffeln

In Zusammenarbeit mit der ZWG wurde auch der "Zenit"-Schlüssel ausgetüftelt - wahrscheinlich nach zahlreichen eingehenden Diskussionen, wobei die Meteorologen alle ihre praktischen Erfahrungen einbringen konnten. Das Ergebnis, von der Chi-Stelle im Nachrichtenverbindungswesen (NVW) der Luftwaffe abgesehen, war dann ja auch ein hervorragender Code.

Zur gleichen Zeit, als in Berlin-Gatow von Dr. Kopp die Aufstellung einer ersten Wettererkundungsstaffel betrieben wurde, gründete Dr. Kurt Diesing im benachbarten Potsdam-Wildpark, dem Sitz des Oberkommandos der Luftwaffe (Deckname "Kurfürst") die "Zentrale Wetterdienstgruppe". Dort hatte auch der Chef WD, der Gen. Lt. Spang, ab 1939 Nachfolger von Dr. Richard Habermehl, seinen Dienstsitz. Als Jägerpilot aus dem 1. Weltkrieg war er für Dr. Diesing, seinen Stellvertreter, ein sachkundiger militärischer Vorgesetzter.

Die Beratungen von Chef WD/ZWG und Wetterstaffel über die zu erwartenden Einsätze von Wettererkundungsflugzeugen ergaben folgende Einschätzungen:

Je nach Kriegslage würden aus dem feindlichen Westhalbraum nur in räumlich und zeitlich beschränktem Ausmaß Beobachtungen beschafft werden können. Dabei würden aber schon einige wenige Druck- und Windwerte von draußen aus dem atlantischen Raum, ein Temperaturanstieg und eine fachlich richtige Beurteilung des Charakters der Wetterlage für den synoptischen Dienst von größtem Wert sein. Noch dazu, wenn jeweils am nächsten Tag wieder eine Erkundung stattfinden würde und somit Vergleiche angestellt werden könnten.

Diese Anforderungen könnten nur von meteorologisch erfahrener und zusätzlich geschultem Wetterdienstpersonal erfüllt werden. Wobei die Startplätze, Einsatzzeiten und Erkundungsgebiete der jeweiligen Staffeln von den Erfordernissen des synoptischen Dienstes, letztlich also von der ZWG bestimmt oder zumindest vorrangig vorgeschlagen werden müßten.

Diese Vorstellungen sind dann im Verlauf des Krieges auch tatsächlich realisiert worden.

Bei Kriegsende existierten nur noch die Wasta 1 (GdL: 3 und 7).

C) Weitere Wetterstaffeln

Mit dem systematischen Aufbau einer Wettererkundungsstaffel als erste selbständige militärische Einheit für den Kriegseinsatz war bereits im März 1938 in Gatow begonnen worden. Dort entstand die "Wettererkundungsstaffel 1 des Oberbefehlshabers der Luftwaffe" ("Westa 1 ObdL").

Neben dieser wurden dann im Sommer 1939 aufgestellt:

"Westa 1" in Brandis bei Leipzig für Luftflotte 1 (Gen.d.Fl.Kesselring)
Meteorologischer Leiter: Dr. Zedler; Nachfolger Dr. Prügel

"Westa 26" in Wesendorf bei Celle für Luftflotte 2 (Gen.d.Fl.Felmy)
Meteorologischer Leiter: Dr. R. Reidat; Nachfolger Dr. Berg

"Westa 51" in Neuburg/Langendiebach für Luftflotte 3 (Gen.d.Fl.Sperrle)
Meteorologischer Leiter: Dipl. Ing. Stechel

"Westa 76" in Zeltweg bei Judenburg für Luftflotte 4 (Gen.d.Fl.Löhr)
Meteorologischer Leiter: Dr. Dubois

Im Verlauf des Krieges folgten, meist durch Abgliederung aus den bisherigen Staffeln:

1940: "Westa 5" in Trondheim für Luftflotte 5;

"Westa 2 ObdL" in Oldenburg;

1943: "Westa 6" in Banak/Nordnorwegen für Luftflotte 5;

"Westa 27" in Athen für Luftflottenkommando Südost;

1944: "Westa 3" in Stavanger für Luftflotte 5;

"Westa 26" in Thorn für Luftflotte 6;

"Westa 7" in Brandenburg-Briest für Luftflotte Reich.

Bei Kriegsende existierten nur noch die Westa 1 ObdL; 3 und 7.

D) Die "Wettermaschinen" (Flugzeugtypen)

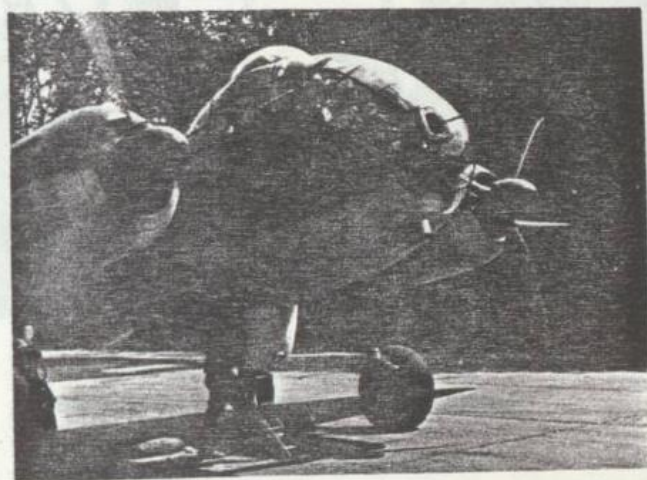
Die den Westas zugeteilten Flugzeuge waren keine speziellen "Wettermaschinen", sondern die gleichen Typen, die auch von den Kampfverbänden geflogen wurden. Zusätzlich war nur an der Bugunterseite ein kurzer Schacht für den während des Fluges herausnehmbaren Meteorographen und an der Fensteraußenseite neben dem Beobachtersitz ein Thermometer (Weingeist) angebracht.

Auch die Abwehrbewaffnung, drei oder nur zwei MGs, war unverändert gering.

Im Fronteinsatz fanden im Westkampfraum zunächst, in verschiedenen Versionen, die Do 17 und die He 111 Verwendung. Letztere wurde dann -endlich ab etwa März 1941- von der Ju 88 abgelöst. Erst etwa 1944 erhielten auch die Westas einige wenige Exemplare der schnelleren, stärker bewaffneten und etwas geräumigeren Ju 188 zugeteilt.

Der 4mot "Fernbomber" He 177 ("Greif", 1943/44), der mit seinen gefährlich leicht heißlaufenden Doppelmotoren (Tandem-Anordnung) oft in Brand geriet und deshalb bei den Verbänden als "Brennender Sarg" oder als "Reichsfeuerzeug" verschrien war, hat bei der Westa 2 ObdL in Bordeaux einigen Westa-Besatzungen das Leben, anderen die Gesundheit gekostet.

Auf der 4mot FW 200 ("Condor") nahmen zwar zeitweise Beobachter der Westa 51 an Flügen für taktische und zugleich meteorologische Erkundung teil, sie war aber keine Einsatz-Wettermaschine im eigentlichen Sinne.



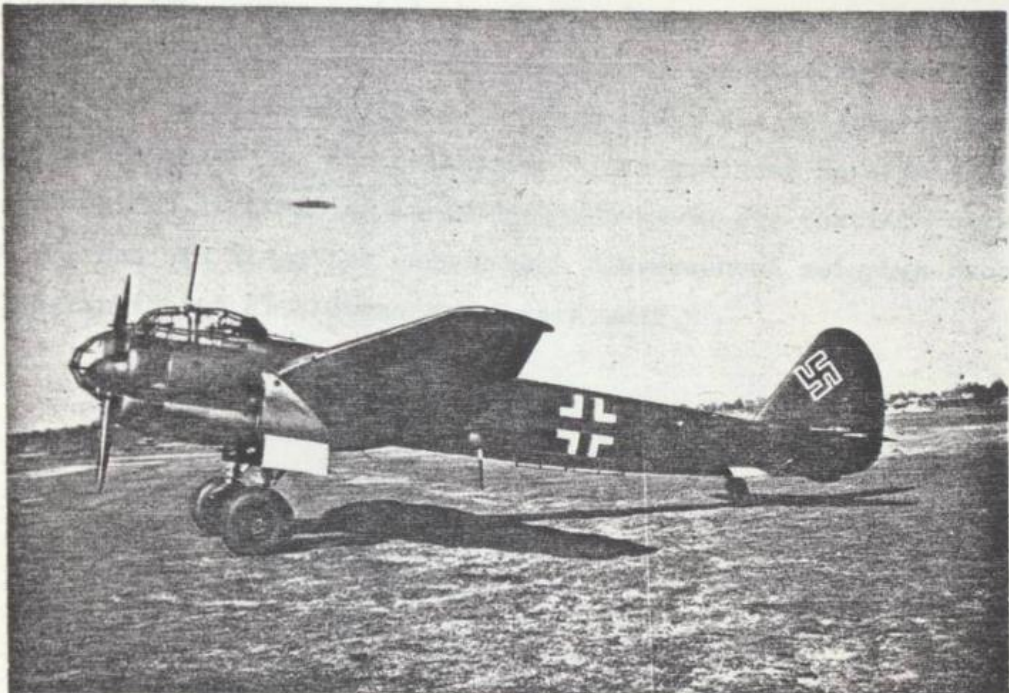
Deutsche Wetterflugzeuge
Do 17; He 111; Ju 188

Übersichtskarte der Einsatzgebiete

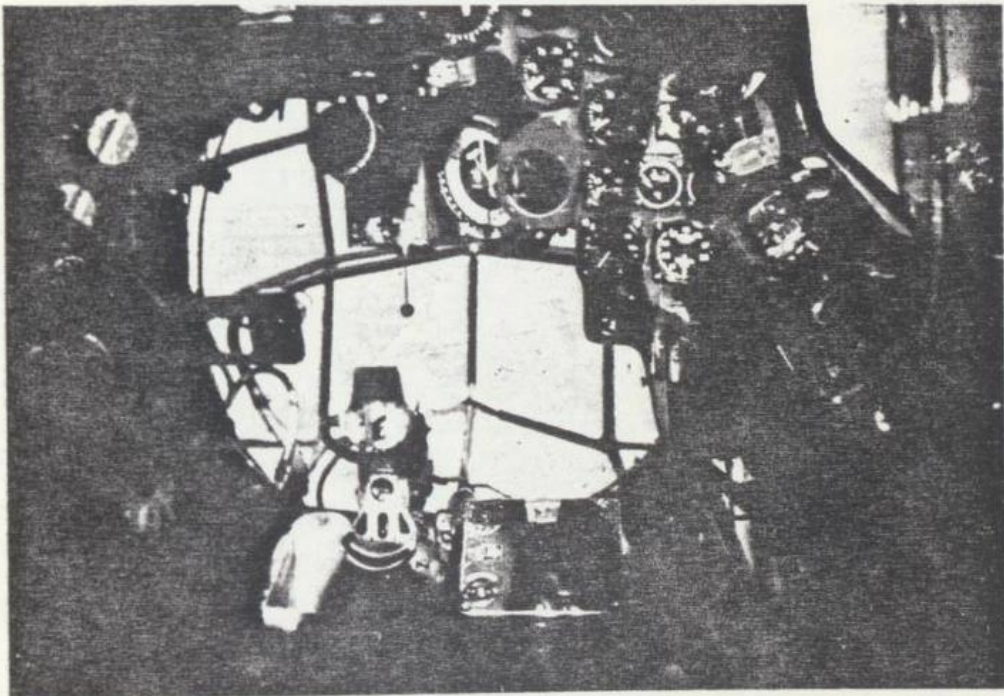
In der nachfolgenden Karte sind die Einsatzgebiete mehr oder weniger kurz
pauschal dargestellt.

Die
den von
mit der
botta St
raus. No
Flughöhe
und den

n, zur-
dung
chrier
spiel-
ndigen
chter



Ju 88, Standardmaschine der Wetterstaffeln



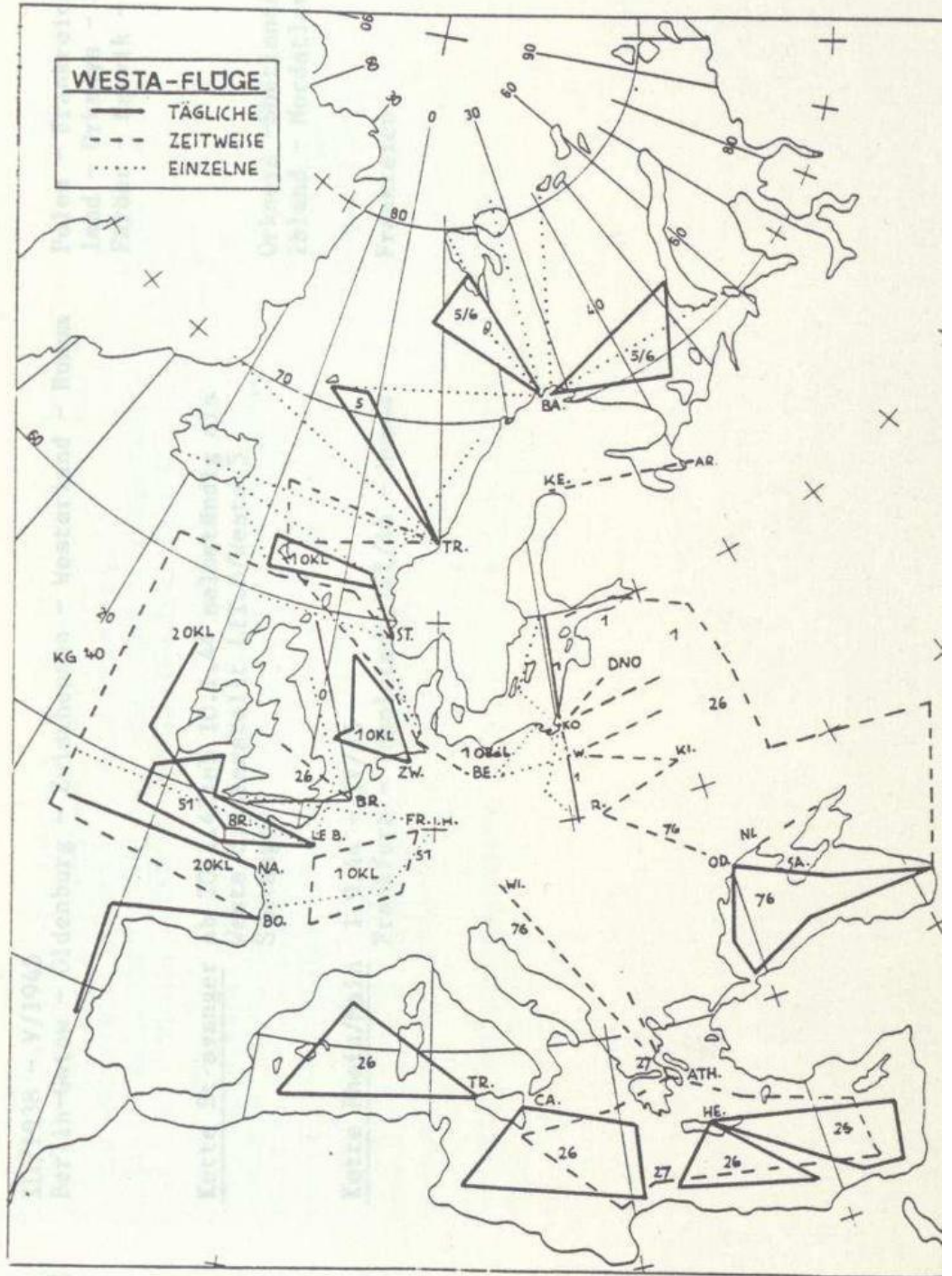
Platz des Meteorologen in der Ju 88
(rechts neben dem Flugzeugführer)

E) Übersichtskarte der Einsatzgebiete

In der nachfolgenden Karte sind die Einsatzgebiete mehr oder weniger nur pauschal dargestellt.

Die Flugziele bzw. -wege, praktisch oft für längere Zeit die gleichen, wurden von den Chefmeteorologen der Luftflotten bzw. von Chef WD in Verbindung mit der Zentralen Wetterdienstgruppe vorgegeben. Für die in etwa vorgeschriebenen Startzeiten hatte der Staffelkapitän einen gewissen Entscheidungsspielraum. Meteorologisch zweckmäßige Kursänderungen sowie die taktisch notwendigen Flughöhen während des Einsatzes wurden nach Einvernehmen zwischen Beobachter und dem Flugzeugführer als Kommandant vorgenommen.





F) Vorkarten über Aufstellung, Anflügen, Veränderungen, Standorte, Operationsgebiete.

Westa I ChdL
Tab 104: OKL

F) Kurzangaben über Aufstellung, Auflösung, Veränderungen, Standorte, Operationsgebiete,

Westa 1 ObdL
(ab 1944:OKL)

III/1938 - V/1945

Berlin-Gatow - Oldenburg - Zwischenahn - Westerland - Husum

Polen - Frankreich - Eng-
land - Orkneys - Shetlands -
Färöer - Norvik - Nordsee

Kette Stavanger ab 20.1.42; ab 10.1.44 selbständig als
Westa 3; unterstellt Lfl.5/Westa 5
Stavanger

Orkneys - Shetlands - Färöer
Island - Nordatlantik

Kette Rhein/Main 1.9.44 - IV/45

Frankfurt - Ingolstadt, III/45 - Husum

Frankreich

Westa 1/Lf1.1

VII/1939 - X/1944
ab III/43 einsatzmäßig zusammengelegt mit 3.(F)/22.
Brandis/Leipzig - Stargard, VIII/39 - Neuhausen/Königs-
berg, X/39 - Jesau, II/40 - Jürgenfelde/Insterburg, VI/41 -
Dünaburg, VII/41 - Pleskau, VIII-X/41 - Luga, XI/41 -
Pleskau, II/42 - Dno, VII/42 - Pleskau, VIII/43 - Mitau, II/44 -
Pernau, VII-X/44

Polen - Eiserkundung Ostsee -
Ostfront (Nordabschnitt) -
Südliches Finnland

Westa 76/Lf1.4

Sommer 1939 - IX/44
Zeltweg - VIII/42 Aufgliederung in 76/1 für LfKdo.4, Mariu-
pol, und 76/2 für 1.FlKorps/LwKdo. Don, Charkow - IV/44 Anglie-
derung Wetterflug Bukarest - Stuhlweißenburg.
Zeltweg - Schweidnitz, VIII/39 - Wien, 1940 - Rzeszow/Gali-
zien, V/41 - Winniza, VIII/41 - Nikolajew, X/41-VIII/42.

Polen - Balkan

Aufgliederung in:

Teilstaffel 76/1, Mariupol, VIII/42

Nowotscherkassk, XII/42 - Saporoshje, II/43 - Saki/Krim bis
XI/43 - Odessa - Nikolajew, bis III/44 - Focsani/Rumä-
nien, III/44 - Silistra/Bulgarien, IV/44 - Mamaia, bis V/44 -
Buzau, bis VIII/44 - Stuhlweißenburg, IX/44
Teilstaffel 76/2, Charkow, VIII/42

Schwarzes Meer - Südliches
Rußland - Kaukasus -
Kaspische - Bosphorus

Kiew, X/42-I/43 - Poltawa, II/43 - Prokurow, XII/43 -
Rzeszow, I/44 - Stuhlweißenburg, IX/44.

Auflösung der gesamten Westa 76 in Stuhlweißenburg IX/44

Westa 26/Lf1.2/6

VII/1939 - II/1945

VI/43 Abtrennung der "Athener Halbstaffel", der späteren Westa 27; VII/43 Umwandlung in eine "Wettererkundungsgruppe" (3 Besatzungen) bei Aufklärungsgruppe (F)/122; IV/44 zu 1.(F)/33; VI/44 Auflösung in Italien; VII/44 Neuaufstellung "Westa 26 (Oststaffel)" in Thorn für Lf1.6
Wesendorf/Celle - Braunschweig, VIII/39 - Münster, X/39 - Köln, V/40 - Brüssel, VI/40
Verlegung an Ostfront:
Warschau, VI/41 - Orscha, IX/41 - Würzburg, XI/41
Verlegung nach Italien:
Rom, XII/41 - Trapani, XII/41 - Kreta, V/42 (Abtrennung der "Athener Halbstaffel) - Catania-Frosinone, VII/43 - Perugia, X/43 - VI/44 Auflösung in Italien

Ersatz für Ostfronteinsätze der Westa 26:

Wetterflug Wien, Frühjahr 1942 nach Schatalowka - Orscha, IX/43 - Dokudowo, IV-VI/44; dann neue "Westa 26 (Oststaffel)" in Thorn

Westa 51/Lf1.3

VII/1939 - XI/1944 (Enge Zusammenarbeit mit Westa 2 ObdL)
Roth/Nürnberg - Langendiebach/Hanau, X/39 - Buc/Versailles, VI/40 - Nantes, IX/42 - Rennes, VII/43 - Tours, VI/44 - Nancy, VIII/44 - Jüterbog, XI/44 (Umrüstung auf Ju 88 S3 mit Jägerwarngerät FuG 217 und Zusatzbeschleuniger GM1) - Auflösung Jüterbog, XI/44

Nordsee - Westfeldzug -
England - Schottland -
Irische See
Ostfront (Mittelabschnitt)

Mittelmeer - Nordafrika

Ostfront (Mittelabschnitt)

Frankreich - Westfeldzug -
Atlantikküste - Kanal -
England - Irland -
St.Georgs-Kanal - Irische
See - Atlantik bis
48.5°N 16.5°W
51 °N 18 °W
58 °N 15 °W

Westa 5 /Lfl.5

IV/1940 - XI/1944

Anfangs noch als "Wetterkette Nord" bezeichnet, mit Besatzungen von Westa 1 ObdL und Westa 51; ab IX/40 selbständig als Westa 5; bei Auflösung XI/44 Teile an Westa 3 in Trondheim-Øysand; von dort am 8.5.45 alle Maschinen über Schweden nach Kurland zur Evakuierung von Soldaten.

Westerland/Sylt - Aalborg, V/40 - Trondheim-Vaernes, V/40-XI/44.

Eine Kette VII/41-VIII/43 in Banak bzw. jeweils XI-II in Kemi; III/IV/42 in Kirkenes

Kette Banak s. Westa 6 (Banak war ehemal. brit. Feldflugplatz am Südende des Porsangen Fjordes anl. des russ.-finn. Krieges 1939/40.)

Westa 2 ObdL

(ab 1944: OKL)

VI/1940 - IX/1944

Bei Aufstellung Übernahme von Teilen der Westa 1 ObdL; im Fronteinsatz enge Zusammenarbeit mit Westa 51.

Oldenburg - Brest, VII/40 - Nantes, VIII/42 - Burg/Magdeburg, IV/44 (Umrüstung auf He 177 und Me 410) - Mont de Marsan, VII/43 -

Bordeaux, VIII/44 - Burg/Magdeburg, VIII-IX/44 - Auflösung

Westa 6 /Lfl.6

VIII/1943 - XI/1944

Von VII/41 bis VIII/43 noch als "Wetterkette Nord" oder "Wetterkette Banak" zu Westa 5 gehörig; XI/44 Beobachter zu 1.(F)/130, Tromsø und 1.(F)/124, Bodö.

Trondheim-Vaernes - Banak - Trondheim-Øysand

Narvik - Nordmeer - Jan Mayen -
Island - Grönland/Ostküste -
Spitzbergen - Färöer -
Parentsee - Nowaja Semlja -
Bottnischer Meerbusen (Eis-
erkundung)

Seegebiet südwestlich von Ir-
land bis 55°N 11°W - Nordsee -
Nantes bis 48°N 17°W -
St. Georgskanal - Biskaya -
Küste Portugal/Spanien

Bäreninsel - Spitzbergen -
Eismeer - Nowaja Semlja - Nord-
meer - Jan Mayen - Bäreninsel
1943/44 auch während der Polar-
nacht

Westa 27/K.F.I.Korps
(LwKdo. Südost)

X/1942 - XII/1944

Aus der "Wetterkette Kreta", danach der "Teilstaffel Südgriechenland" und der "Athener Halbstaffel" der Westa 26 entstand in V-X/42 die Westa 27; sie wurde aber erst V/43 selbstständig.

Castelli/Kreta - Athen, XI/42 - Belgrad, IX/44 - Steinmanger, X-XII/44

Östliches Mittelmeer - Balkan

Westa 3/LfL.5

I/1944 - 8.5.1945

Vorläufer (I/42-I/44) war "Kette Stavanger" der Westa 1 ObdL, die als Westa 3 in II/44 der Westa 5/LfL.5, Trondheim, unterstellt wurde; dann zeitweilig als "Wetterkette (-staffel) Südnorwegen" (nichtselbständige Kette einer Aufklärerstaffel) bezeichnet.

Stavanger, I/42 - XI/44 - Trondheim-Vaernes ab 2.11.44 - Trondheim-Öysand ab 13.11.44, offenbar mit der in Auflösung begriffenen Westa 5 vereint

Norsee - Nordatlantik, südostwärts von Island.

Am 8.5.45 mit allen Maschinen über Schweden nach Kurland zur Evakuierung von Ostfront-Soldaten

Westa 26(Oststaffel)
(LfIKdo.6)

VII/44 - II/45

vgl. Westa 26 /LfL.2/6

Thorn - Kolberg, I/45 - Neubrandenburg, II/45

Ostfront (Mittelabschnitt)

Westa 7/LfL.Reich

XI/44 - IV/45

Brandenburg-Briest - Stendal, II/45 - Uetersen, IV/45

Ostfront - Reichsgebiet

(Die Westa 7 flog in den letzten Monaten des Krieges für die Wetterberatung der Nachtjagd eine ganz kurzfristige, also eigentlich mehr eine taktische Wettererkundung. - Auch die Nachtjagdverbände selber betrieben eigenständig eine derartige Aufklärung. - Einen ähnlichen Auftrag hatten bereits im Jahre 1943 die Wetterflugstellen Münster und Hamburg. Sie flogen in 6-10 km Höhe bis ins westliche Holland bzw. bis etwa Helgoland den nachts einfliegenden Briten entgegen, um über die aktuellsten Wetterverhältnisse den Nachtjägern berichten zu können, insbesondere über Wolkenschichtung, wolkenfreie Gebiete, Vereisung, Turbulenz.

Westa 60

in IV/1944 geplant für LfL.6 in Orscha als Abgliederung von Westa 76; kam aber nicht zustande.

G) Wetterstaffel - Abzeichen
 nach einem Farbfoto, zusammengestellt von Claus Rechten



Wetterkette Nord (?)

He 111 vor Cumulus

Westa 6/Lf1.5

Mitternachtssonne
 über Svalbardinsel

Westa 1 ObdL

Leuchtturm Fair Isle
 unter Regenbogen

Westa 5/Lf1.5

Fliegender
 "Wetterfrosch"

Westa 2 ObdL

Wetterhahn
 auf Erdkugel

Westa 1/Lf1.1

"Wetterfrosch"
 (1939/41)

Westa 1/Lf1.1

"Wetterfrosch"
 Wappen des
 Deutschen
 Ritterordens
 (ab 1941)

Westa 26/Lf1.2

Athener Eule

Westa 27/Lw.Kdo.SE

Aar mit Windpfeil
 Griechischer
 Tempel
 Mittelmeer

Westa 76

"Wetterfrosch"
 auf Cumulus

H) Gesamtverluste an Wetterstaffel-Beobachtern

Die Lücken in der noch existierenden Dokumentation über die Anzahl der bei den Wetterstaffeln eingesetzten Beobachter und deren Verluste im Frontdienst konnten durch jahrelange, mühsame Nachforschungen 1988 von Dr. Oskar Branicki weitestgehend geschlossen werden. Durch die jetzt vorliegenden offenbar fast vollständigen Angaben werden die bisherigen Schätzungen von 1984 (Teich), die auf unzulänglichen Quellen beruhten, hinfällig.

Bei den Wettererkundungsstaffeln
standen aufgrund freiwilliger Meldungen
insgesamt mindestens
302 Meteorologen und Inspektoren,
aktive und auf Kriegsdauer eingezogene,
als Beobachter im Fronteinsatz.

Davon sind mindestens

105 gefallen.

Sie verloren ihr Leben durch
Abschuß in Luftkämpfen oder nach Flaktreffern,
bei Notlandungen oder Notwasserungen,
durch Unfälle bei Start oder Landung.

Abschnitt X

Der Fronteinssatz der Westa 1 ObdL S.195

- A) Erster Kriegseinsatz anlässlich der Sudetenkrise S.196
Neue Navigationserfahrungen
- B) Einsatz im Krieg gegen Polen S.198
- C) Erprobungsflüge über Frankreich und England S.199
- D) Wettererkundung Richtung Orkneys - Shetlands - Fair-Insel S.199
- E) Wettererkundung im Nordsee-Raum bis Kriegsende
(mit Karte der englischen Radarkette) S.200
 - 1) Durchführung eines Wettererkundungsfluges S.203
 - 2) Abbildungen: Vereisung; Registrierung und Auswertung des Meteorographen;
graphische Darstellung der Zenitmeldungen S.207
 - 3) Das fliegende und das Bodenpersonal S.211
 - 4) Technische Störungen während der Einsatzflüge S.214
- F) Die Wetterkette Stavanger der Westa 1 ObdL S.216
 - 1) Reichweitenflüge S.217
 - 2) Abbildungen: Beerenberg/Jan Mayen - Norderöya/Faröer - Rückkehr
in Trondheim/Vaernes vom Kurs Jan Mayen S.218

Abschnitt X

Der Fronteinsatz der Westa 1 ObdL

Mit den nachfolgenden Darlegungen soll am Beispiel der Westa 1 ObdL eine allgemeine Vorstellung vermittelt werden, in welcher Weise die Wetterstaffeln die ihnen gestellten Aufgaben unter den wechselnden Verhältnissen im Verlauf des Krieges bewältigt haben.

Je nach Einsatzgebiet, ob in Mitteleuropa, Nordsee, Nord- und Eismeer, Atlantik, Mittelmeer oder Ost- und Westfront, war zwar die grundsätzliche Aufgabe die Wetteraufklärung überall die gleiche. Aber die Art der Durchführung war natürlich vom Charakter des Kampfraumes abhängig und entsprechend angepaßt.

Die ideale Methode der Wettererkundung in Form des "Sägefluges", die dem synoptischen Dienst eine Fülle von Informationen liefern konnte, war natürlich nur über See durchführbar. Über Landfronten konnten die Einsätze insbesondere wegen der tiefgestaffelten Flakabwehr nur in größerer Höhe geflogen werden.

A) Erster Kriegseinsatz anlässlich der Sudetenkrise
und neue Navigationserfahrungen

Als Anfang September 1938 die politische Lage sich durch die "Sudetenkrise" verschärfte, wurde die Entwicklung der Staffel in Gatow durch Personalzuwachs beschleunigt.

Bei der Besetzung des "Sudetengaus" (1.-10.10.38) wurde sie jedoch nicht gebraucht.

Während der Wintermonate 1938/39 wurden Auf- und Ausbau der Staffel weiter vorangetrieben. Insbesondere erhielten die Meteorologen, Flugzeugführer, Funker und Bordmechaniker, die zumeist Zivilangestellte waren, in Tutow eine Ausbildung im "Schießen aus der Luft".

Da sich die politische Lage erneut verschärft hatte und der Einmarsch in die "Rest-Tschechei" unmittelbar bevorstand, wurde die Staffel am 17.3.39 nach Gatow zurückverlegt. Hier wurde, buchstäblich über Nacht, das fliegende Personal militärisch eingekleidet: die Meteorologen als Regierungsräte (Majorsrang) die Flugzeugführer als Stabsnautiker (Hauptmannsrank), die Funker als Feldwebel, die Bordwarte als Unteroffiziere.

Diese überraschende Maßnahme hatte der Staffelführer Dr. Kopp aus gewichtigem Grund beim damaligen Chef WD, Gen. Spang durchdrücken können. Denn hätte bei der Besetzung der Rest-CSR eine Wettermaschine auf Feindgebiet notlanden müssen, wäre eine zivile Besatzung der Gefahr ausgesetzt gewesen, als "Nicht-Soldaten" sofort erschossen statt als "Kriegsgefangene" behandelt zu werden.

Schon am 16.3.39 flog eine He 111 mit frisch uniformierter Besatzung unter Dr. Kopp den ersten kriegsmäßigen Einsatz der ersten deutschen Wetterstaffel. Es war, da blindfliegerfahren, die einzige Maschine der Luftwaffe, die bei äußerst schlechtem Wetter bei diesem Unternehmen über der CSR war.

5) Einsatz in Grönland

Die bisherigen Erprobungen hatten gezeigt, daß für künftige Langstrecken-Wettererkundung von den verfügbaren Flugzeugtypen nur die Do 17, He 111 und Ju 86 geeignet waren. Dabei mußte aber der Meteorologe nicht nur den Platz des Beobachters, sondern auch dessen navigatorische Aufgabe übernehmen. Das ergab die Notwendigkeit, daß umgehend alle Meteorologen staffelintern von den Fachleuten Ofw. Oskar Janetzki, Funker, und Dr. Christian von der Heide, Astronom, entsprechend geschult wurden.

Größter Wert wurde auf die fundamental wichtige Koppelnavigation mittels des Dreieckrechners "Knemeyer" gelegt. Obgleich bei diesem im wesentlichen nur die Werte von Kurs, Eigengeschwindigkeit und Wind gebraucht wurden, konnten bei laufender Anwendung erstaunlich gute Ergebnisse erzielt werden. Die Koppelnavigation war insbesondere dann von größtem Wert, wenn die Funkfeuer sehr weit entfernt lagen und die Peilungen keine guten Schnittpunkte mehr lieferten. Für die Anwendung der Funknavigation ("Eigenpeilung") mußte das Hören von Morsezeichen geübt und eine Mindestanzahl von 50 Zeichen pro Minute erreicht werden, um die Funkfeuer, die mittels des FuG 110 gepeilt wurden, aufgrund ihrer Kennung (täglich wechselnde Morsezeichen) identifizieren zu können.

Für die astronomische Navigation wurde der "Libellen-Oktant" benutzt. Dieser lieferte in der mehr oder weniger ruhig liegenden Maschine durch automatische Mittelung brauchbare Werte des Sonnenstandes. Mit Hilfe der Ephemeridentafeln und der exakten, am Armband-Chronometer abgelesenen Uhrzeit konnten recht genaue Standlinien ermittelt werden - sofern der mitgeführte Oktant nicht gerade an "Blasenkrankheit" litt.

B) Einsatz im Krieg gegen Polen

Als es am 25./26.8.39 zur allgemeinen Mobilmachung kam, umfaßte die Staffel in Gatow etwa 10 Meteorologen, 12 Flugzeugführer, 6 Funker, 6 Bordmechaniker und 6 Techniker für sonstige Zwecke.

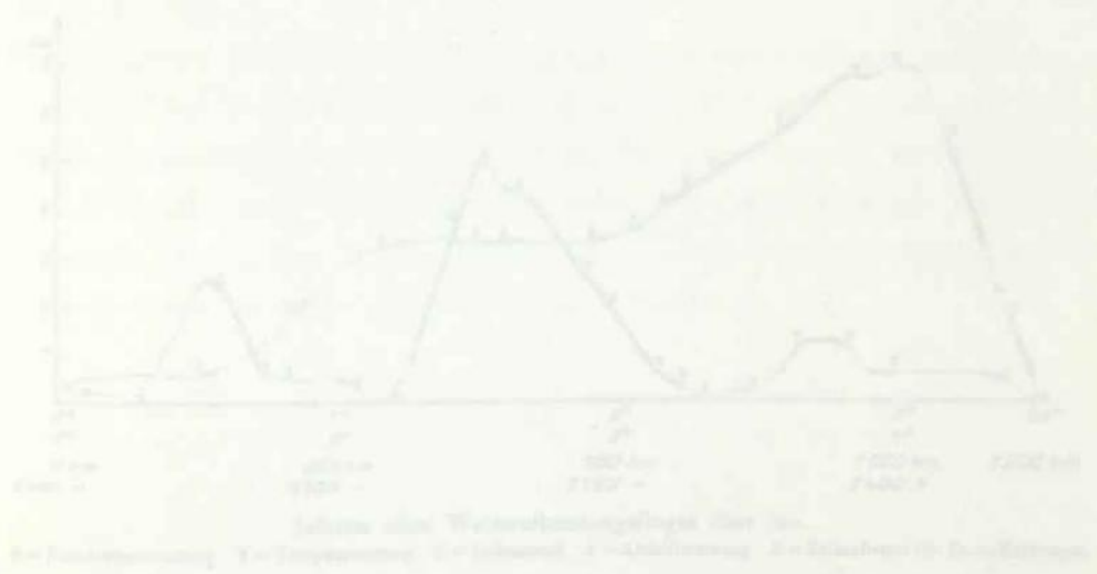
Beim Krieg gegen Polen (1.-18.9.39) wurden mit He 111 ca. 10 Wettererkundungsflüge bis zur russischen Grenze durchgeführt.

Danach erhielt die Staffel ab 25.9.39 als "Wettererkundungsstaffel 1 ObdL" einen rein militärischen Status.

An die Stelle ihres bisherigen Leiters, des aktiven Wehrmachtbeamten Dr. Kopp, der zur neu aufgestellten Westa 26 der Lfl. 2 kam, trat Oblt. Kurt Jonas, bisher Flugzeugführer in einer Fernaufklärerstaffel, als Staffelkapitän.

Erfreulicherweise entwickelte sich zwischen dem kleinen Offizierskorps und den beamteten, z.T. noch zivilen Wissenschaftlern, die ja bald danach täglich gemeinsam Erkundungsflüge unter feindlicher Bedrohung durchführten, ein weitgehend gutes, verständnisvolles Verhältnis.

Der am 25.8.39 mit Stockholm ab-
geflogene (ca. 1900 bis 8 Uhr), wo der "Trop" durchgeführt wurde.
Nach Klärung des Wetter wurde die Wettererkundung auf gleichen Kurs ab-
gewandt nur auf Anforderung seitens der JG. 26/39 jedoch, dass ab März 1940, aus-
sprechend von der internationalen Einigung (ab 2.9.39 Neutralität Dänemark
und Norwegen), 18.3.40 Einmarsch in Polen) täglich geflogen. Dabei hat hervor-
zuheben, daß ab Juni 1940 die Erkundung vom Ministerium in Wehrmacht über-
nommen wurde durch die Lage zwischen Schweden und Norwegen. In Virellig ein-
mal bis zu dem Flieger eingeleitet und der Trop dort "geführt" wurde.
Der Trop wurde am 15.4.40 mit Zustimmung der dänischen Regierung von den
Dänen beachtet worden.)



C) Erprobungsflüge über Frankreich und England

Die ersten "Feindflüge" der Gatower Staffel nach dem Krieg gegen Polen waren eigentlich Erprobungsflüge, die wohl mehr Navigationsversuchen als der Wettererkundung dienen sollten.

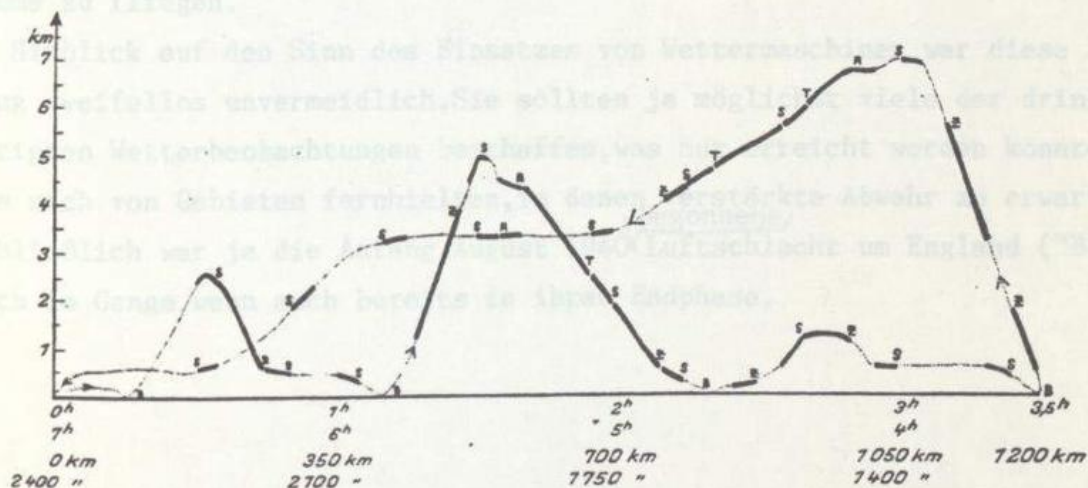
Nach zwei Hochflügen über Frankreich Anfang Januar 1940 wurde mit He 111 ein achtstündiger Rundkurs in ca. 7000 m Höhe Reims - Paris - Le Havre-London-Hull geflogen. Wegen Treibstoffmangels infolge starker Windversetzung wäre er beinahe schief gegangen.

D) Wettererkundung Richtung Orkneys - Shetlands - Fair-Insel

Der erste eigentliche Wettererkundungsflug fand am 29.2.40 statt. Der Kriegslage entsprechend war der Kurs von Gatow aus über die Deutsche Bucht, dann geradewegs mit 330° bis zur Fair-Insel zwischen den Orkneys und Shetlands abgesteckt (ca. 2400 km; 8 Std), wo der "Temp" durchgeführt wurde.

Nach diesem ersten Einsatz wurde die Wettererkundung auf gleichem Kurs zunächst nur auf Anforderung seitens der ZWG, bald jedoch, etwa ab März 1940, entsprechend den militärischen Ereignissen (ab 8./9.4.40 Besetzung Dänemarks und Norwegens; 10.5.40 Einmarsch im Westen) täglich geflogen. Dabei ist bemerkenswert, daß ab Juni 1940 die Erkundung - nach Zwischenlandung in Westerland - immer häufiger durch die Enge zwischen Orkneys und Shetlands im Tiefflug hindurch bis zu den Färöern ausgedehnt und der Temp dort "gedreht" wurde.

(Die Färöer waren am 16.4.40 mit Zustimmung des dänischen Gouverneurs von den Briten besetzt worden.)



Schema eines Wettererkundungsfluges über See.

S = Standortbestimmung T = Tempauswertung B = Bodendruck A = Abdriftmessung Z = Zeitaufwand für Zeit-Meldungen.

E) Wettererkundung im Nordsee-Raum bis Kriegsende
(mit Karte der englischen Radarkette)

Bald nach dem Waffenstillstand mit Frankreich (22.6.40) wurde die Staffel Anfang Juli von Gatow nach Oldenburg verlegt. Damit fiel auch die bisherige Notwendigkeit eines Nachtankens an der Küste weg.

Da sich aber im Winter 1940/41 der Platz Oldenburg für die (neben der Do 17) meist geflogenen schweren, und für die Strecke bis zu den Färöern vollgetankten He111 als zu weich erwiesen hatte, und -da täglich bei fast jedem Wetter gestartet wurde- auch die notwendig werdenden Blindstarts deshalb nicht zu verantworten waren, ging die Staffel am 27.1.41 nach Zwischenahn. Dort waren feste Startbahnen und für den nun regelmäßig durchgeführten Lehrgangsbetrieb für weitere Beobachter in jeder Hinsicht günstige Verhältnisse vorhanden.

Kurz vor der Verlegung traf aber Chef Wd, Gen. Spang, noch eine wichtige Entscheidung.

Die Staffel hatte ja, Ende Februar beginnend, schließlich regelmäßig Tag für Tag den Kurs Deutsche Bucht - Fair-Insel - Färöer geflogen. Dabei hatte es neben vielen harmlos verlaufenen "Begegnungen" ^{nicht nur} mindestens 25 (dokumentierte) Luftkämpfe, sondern auch 4 Totalverluste (9.5., 20.7., 23.8.40, 17.1.41) gegeben. Letztere alle im Bereich Nordschottland und Fair-Insel.

In diesen wenigen Monaten vier hochqualifizierte Besatzungen zu verlieren, das war zu viel. Gen. Spang ("Ich will nicht, daß Staffelkapitän Jonas seine Maschinen aufs Spiel setzt!") befahl am 22.1.41 einen anderen, kürzeren Flugweg: Zwischenahn - westwärts bis etwa 150 km vor Newcastle/Nordostengland - dann Nordkurs bis in Höhe der Nordspitze der Shetlands - Rückflug auf kürzestem Wege. Und ausdrücklich wurde verboten, durch ^{von} Flak oder Jäger geschützte Räume zu fliegen.

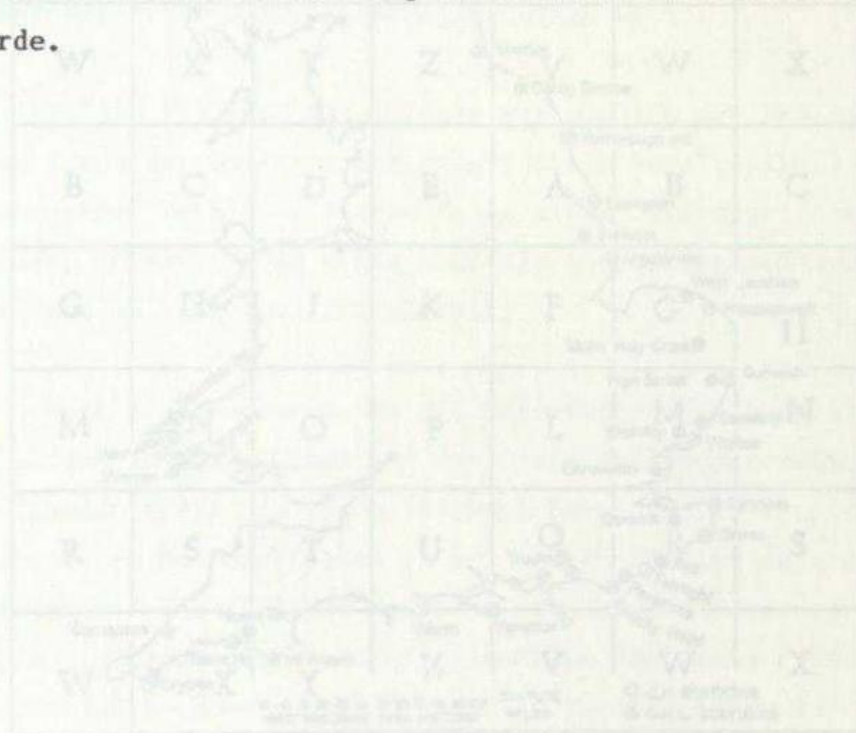
Im Hinblick auf den Sinn des Einsatzes von Wettermaschinen war diese Anordnung zweifellos unvermeidlich. Sie sollten ja möglichst viele der dringend benötigten Wetterbeobachtungen beschaffen, was nur erreicht werden konnte, wenn sie sich von Gebieten fernhielten, in denen verstärkte Abwehr zu erwarten war. Schließlich war ja die Anfang August 1940 ^{begonnene} Luftschlacht um England ("Blitz") noch im Gange, wenn auch bereits in ihrer Endphase.

Ein Teil der Staffellangehörigen murrte allerdings über den Befehl des Chef WD, der bei vorausschauender Beurteilung der Personalsituation in den Wetterstaffeln als Spezialeinheiten sicherlich notwendig war. Im allgemeinen Taten- und Lagen wurde übersehen, daß eine Wetterstaffel kein Kampfverband war, sondern eine wetterdienstliche Aufgabe zu erfüllen hatte.

Trotz allem ist aber anschließend der neu befohlene kürzere Nordseekurs von ca. 4 Std von allen mit der gleichen Hingabe und geradezu fahrplanmäßiger Pünktlichkeit Tag für Tag bis Kriegsende genau so durchgeführt worden wie der anfängliche längere und interessantere Kurs, der die Färöer als Ziel- und Wendepunkt hatte.

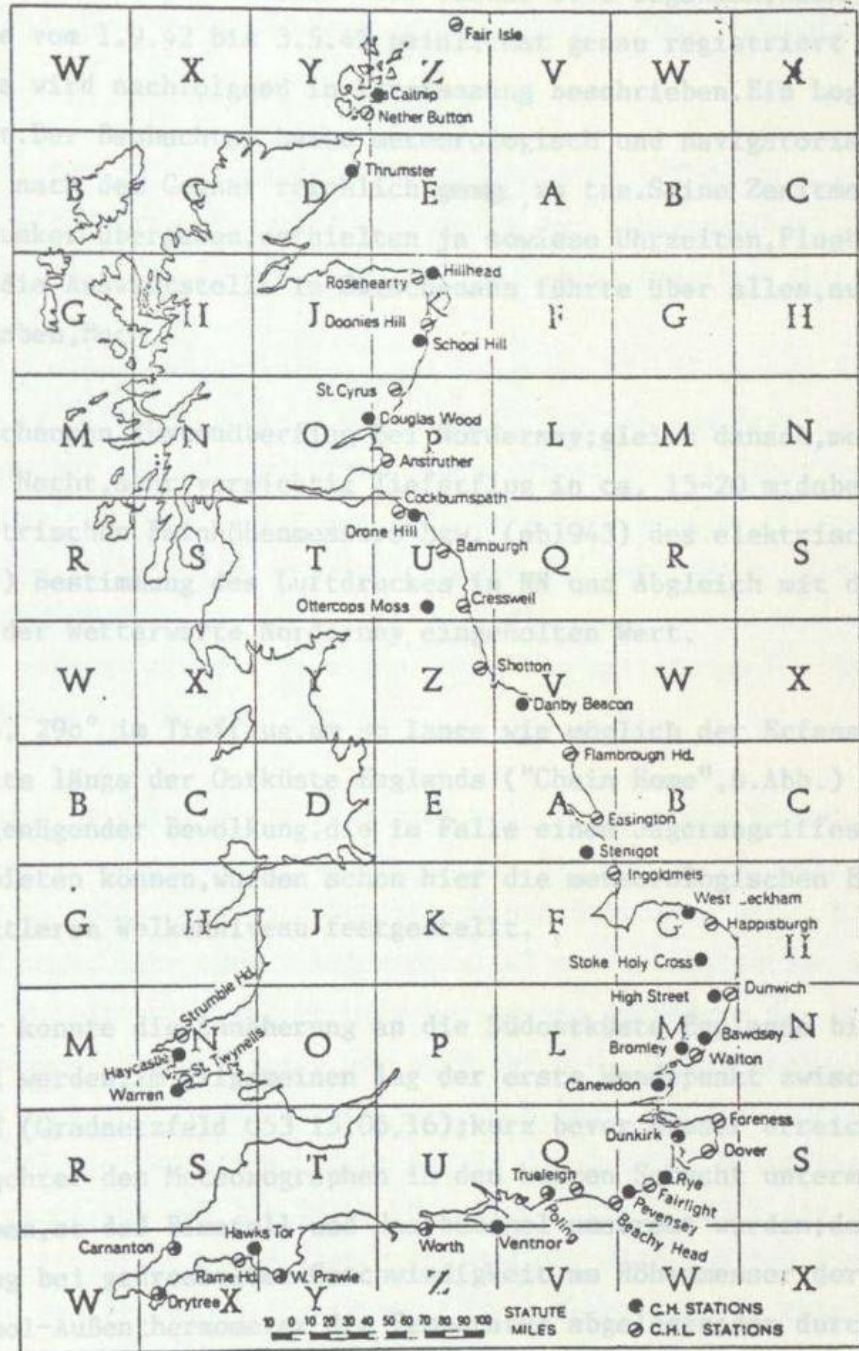
Der neue Kurs war zwar im Hinblick auf die lückenlose ostenglische Radarkette "Chain Home Stations", ^(s. Abb.) über die in der Staffel aber nur eine sehr vage Vorstellung bestand, ziemlich risikoreich. Tatsächlich gab es hier aber weniger Luftkämpfe und weniger Verluste.

Dazu trug bei, daß die Westa 1 ObdL in Zwischenbahn endlich ab Ende März 1941 nach monatelangen Anforderungen von der zuverlässigen, aber relativ langsamen He 111 nach und nach auf die schnellere Ju 88 umrüsten konnte, was allseits, trotz manchen Fluches über die äußerst beengten Platzverhältnisse für die Besatzung, begrüßt wurde.



Die von Sir Robert Watson Watt 1924 aufgenommene Radarkette "Chain Home" und "Chain Home Low" - Stationen, Wellenlänge 10 bzw. 1,5 m, im 1. B. der "Wing" im Brit. (ab August 1940) im West-Flugverhältnis der Luft.

THE RADAR STATIONS OF GREAT BRITAIN—SEPTEMBER 1940



Die von Sir Robert Watson-Watt 1939 aufgebaute Radarkette "Chain Home"- und "Chain Home Low"-Stations, Wellenlänge 10 bzw. 1,5 m, war z.Zt. der "Battle over Britain" (ab August 1940) die beste Radarverteidigung der Welt.

1) Durchführung eines Wettererkundungsfluges

Die Ergebnisse der Flüge im Jahre 1940 in das Gebiet von Orkneys, Shetlands und Färöer sind nicht im Detail dokumentiert worden. Dagegen liegen für die Einsätze über der zentralen Nordsee, die Ende Januar 1941 begannen, noch alle Zenit-Meldungen, die vom 1.9.42 bis 3.5.45 peinlichst genau registriert wurden, vor. Dieser Kurs wird nachfolgend in Kurzfassung beschrieben. Ein Logbuch wurde nicht geführt. Der Beobachter hatte meteorologisch und navigatorisch sowie durch Ausschau nach dem Gegner reichlich genug, zu tun. Seine Zenitmeldungen auf Zeitteln dem Funker übergeben, enthielten ja sowieso Uhrzeiten, Flughöhen und Standorte. Und die Auswertstelle in Zwischenahn führte über alles, auch über taktische Angaben, Buch.

Nach Start in Zwischenahn Küstenüberflug bei Norderney; gleich danach, meist noch im Dunkel der Nacht, sehr vorsichtig Tiefstflug in ca. 15-20 m; dabei mittels des barometrischen Feinhöhenmessers bzw. (ab 1943) des elektrischen Echolotes (FuG 101) Bestimmung des Luftdruckes in NN und Abgleich mit dem vor dem Start von der Wetterwarte Norderney eingeholten Wert.

Weiter auf Kurs ca. 290° im Tiefflug, um so lange wie möglich der Erfassung durch die Radarkette längs der Ostküste Englands ("Chain Home", s. Abb.) zu entgehen; nur bei genügender Bewölkung, die im Falle eines Jägerangriffes einigen Schutz hätte bieten können, wurden schon hier die meteorologischen Erscheinungen bis zum mittleren Wolkenniveau festgestellt.

Bei Schlechtwetter konnte die Annäherung an die Südostküste Englands bis auf etwa 100 km gewagt werden; im allgemeinen lag der erste Wendepunkt zwischen 55 und 56°N, 0-2°E (Gradnetzfeld 053 15,06,16); kurz bevor dieser erreicht wurde, hatte der Beobachter den Meteorographen in den kurzen Schacht unterm Bug der Kanzel geschoben, so daß Bimetall und Haarbüschel umströmt wurden; dann wurde im Tiefstflug bei gedrosselter Geschwindigkeit am Höhenmesser der Luftdruck und am Alkohol-Außenthermometer die Temperatur abgelesen; der durch Reibungs- und Kompressionserwärmung erhöhte Meßwert wurde entsprechend der Fluggeschwindigkeit v nach Tabellen von Findeisen und Frankenberger ($T = 4 \times 10^{-5} \times v^2$; Fehlergröße bei $v = 250$ km/h ca. 2,5°C) korrigiert; die Flugsicht wurde geschätzt, Windrichtung und -stärke nach dem Erscheinungsbild der "Windsee" (Größe und Überbrechen der Schaumkämme) aufgrund der Petersenskala bestimmt; falls Glattwasser herrschte, schoß der Beobachter eine MG-Salve

flach nach vorn in die Wasseroberfläche; dabei wurden die Leuchtspurgeschosse teils wie ein Lichtstrahl an der Meeresoberfläche wieder nach oben reflektiert, teils schlugen sie ins Wasser und erzeugten kleine Spritzfontänen, die vom Winde langsam versetzt wurden; beim Überfliegen der Einschlagstellen konnte so zumindest die Windrichtung sehr genau festgestellt werden; der gesamte Vorgang der Ermittlung der Wetterelemente wurde kurz als "den Bodendruck fliegen" bezeichnet.

Mit Kurswechsel auf etwa 70° begann dann der Meßaufstieg ("Temp"); um einen guten Schrieb des Meteorographen zu erhalten, mußte der Flugzeugführer bei nur 250 km/h Eigengeschwindigkeit (Ju 88) ein möglichst gleichmäßiges Steigen

(Variometeranzeige 5 m/sec) einhalten, was bei Böigkeit, Blindflug und Eisansatz großes Können erforderte; während der etwa 20 Min bis zum Erreichen der Gipfelhöhe von etwa über 500 mb - ab etwa 3500 m schnallte die Besatzung zum Schutze vor Höhenkrankheit eine Sauerstoffmaske vors Gesicht - konnte der Funker die ersten Wettermeldungen absetzen, die der Beobachter seit dem Start bis dahin zusammengestellt und chiffriert hatte; das Durchtasten der Morsezeichen mußte äußerst schnell erfolgen, damit den britischen Hörstationen ein Anpeilen der Maschine erschwert wurde.

Vom "Tempgipfel" ging es dann, je nach den eventuell schützenden Wolken mehr oder weniger im "angedrückten", d.h. beschleunigten Sinkflug nord- oder nordostwärts hinab in das Gebiet zwischen Schottland und Südwestnorwegen bis etwa 59° Nordbreite, also immer mehr oder weniger parallel zur ostenglischen Radarkette; der Beobachter holte sich sofort beim Beginn des Abstieges den Meteorographen mitsamt seinem Transportkasten vor sich auf die Oberschenkel - ohne in der engen Ju 88 auch nur Ellenbogenfreiheit zu haben - und markierte mit einem Stechzirkel die markanten Punkte der in die berußte Folie eingritzten Registrierungen; das war bei Kälte oder Böigkeit, z.T. noch die Sauerstoffmaske vorm Gesicht, nicht gerade leicht; anhand der mitgeführten Eichkurven wurden dann die ermittelten Wertegruppen (Druck, Temperatur, Feuchte) nach dem Zenitschlüssel, Kennziffer 4, zusammengestellt, chiffriert und dem Funker übergeben, der sie, weil relativ lang, wiederum mit größtmöglicher Geschwindigkeit durchtastete.

(Die schon im September 1940 angestellten Versuche mit Abwurfsonden verliefen unbefriedigend. Die Funksignale waren in der Maschine kaum hörbar.)

Am nördlichen Wendepunkt, gegebenenfalls aber bereits unterwegs auf halber Strecke, wurde wieder ein Bodendruck geflogen; dann gings im Sägeflug, d.h. mit fortlaufendem Wechsel der Flughöhe je nach den Bewölkungsverhältnissen südostwärts auf Heimatkurs. Auch hier hatte der Beobachter, wie bisher, mit Koppel- und Funknavigation sowie weiteren Wetterbeobachtungen und -meldungen laufend zu tun; es blieb kaum Zeit, sich mit belegten Broten oder "Fliegerschokolade" (Coca-Cola) und einem Becher Bohnenkaffee etwas zu stärken.

Besonders wichtig war jetzt, einen guten Standort zu ermitteln, um daraus die genaue "Küstenzeit" zu errechnen, die mit einer verschlüsselten OAA-Gruppe ("Komme an...") an die Bodenfunkstelle abgesetzt wurde. Denn diese mußte rechtzeitig die Flugmeldeposten und Flakstellungen an der Küste informieren, damit die zurückkehrende Wettermaschine nicht für eine Feindmaschine gehalten würde - was auch vorgekommen ist. Für den Beobachter als Navigator war es stets eine kleine Befriedigung, wenn sich die von ihm errechnete Küstenzeit als zutreffend erwies. Meist konnte der Überflug bis auf 5 Min genau eingehalten und rechtzeitig im Anflug an die Küste das Erkennungssignal (ES), eine täglich wechselnde Zusammensetzung roter, grüner und weißer Leuchtsterne, mit der am Boden der Kanzel installierten Pistole nach unten geschossen werden.

Das letzte Stück des Rückfluges war zwar kurz, aber bisweilen durch Jäger, die einem alliierten Bomberverband Geleitschutz geliefert hatten, gefährdet. Die heimkehrende Wettermaschine wurde dann durch die Funkgruppe "MYO" gewarnt. Im Durchschnitt endete dann der Wettererkundungsflug nach ca. 4 1/2 Std Dauer und 1600 km Strecke.

Die während des Fluges bei der Auswertegruppe einlaufenden Meldungen wurden auf Übermittlungsfehler geprüft und umgehend telefonisch der ZWG durchgesagt, wo sie in einem Vertikalschnitt (s. Abb.) dargestellt wurden.

Falls auf dem Nordseekurs wolkenarmes Wetter herrschte und damit keine Möglichkeit bestand, bei einem Jägerangriff in Wolken Schutz zu suchen, wurde außerhalb des Temp-Aufstieges tief geflogen. Damit entzog man sich weitgehend der Erfassung der Radarkette. Außerdem erschwerte der Tarnanstrich das Erkennen

der Maschine von oben her.

(Die an der Ostfront eingesetzten Staffeln sowie die Kette Banak der Westa 5, die im Winter von Kemi aus bis über Archangelsk vordrang, konnten natürlich keine "Sägeflüge" durchführen, sondern nur Hochflüge zur Feststellung der Wolkenbedeckung und Sichtverhältnisse, die für taktische Einsätze von Kampfverbänden entscheidend waren. Das gleiche galt für die Kette Rhein-Main der Westa 1 ObdL, die ab 1.9.44 noch über Frankreich aufklärte.)

2)

Abbildungen:

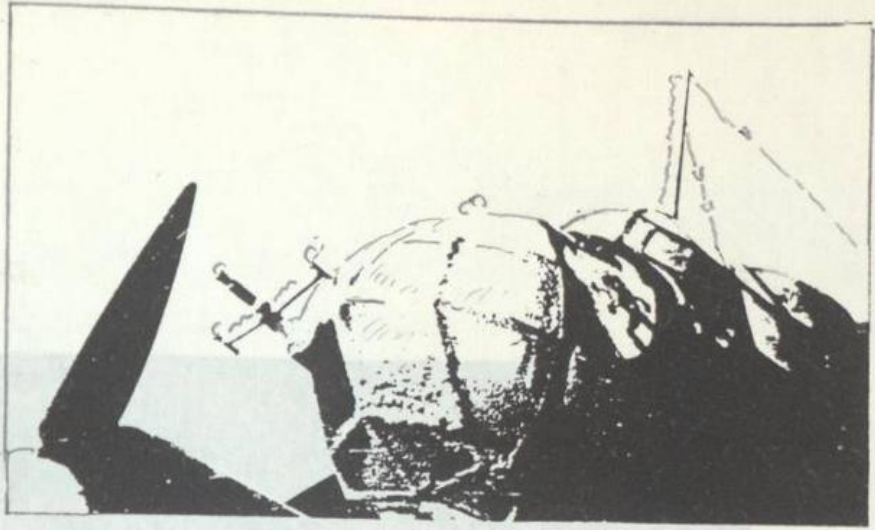
Vereisung

Registrierung und Auswertung des Meteorographen

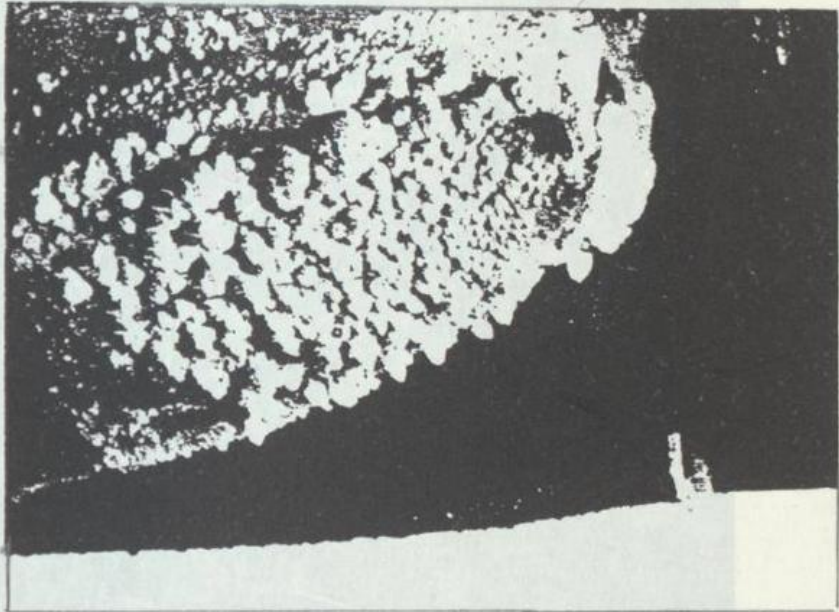
Grafische Darstellung der Zenitmeldungen



Abbildung 1: Vereisung
Abbildung 2: Registrierung und Auswertung des Meteorographen
Abbildung 3: Grafische Darstellung der Zenitmeldungen



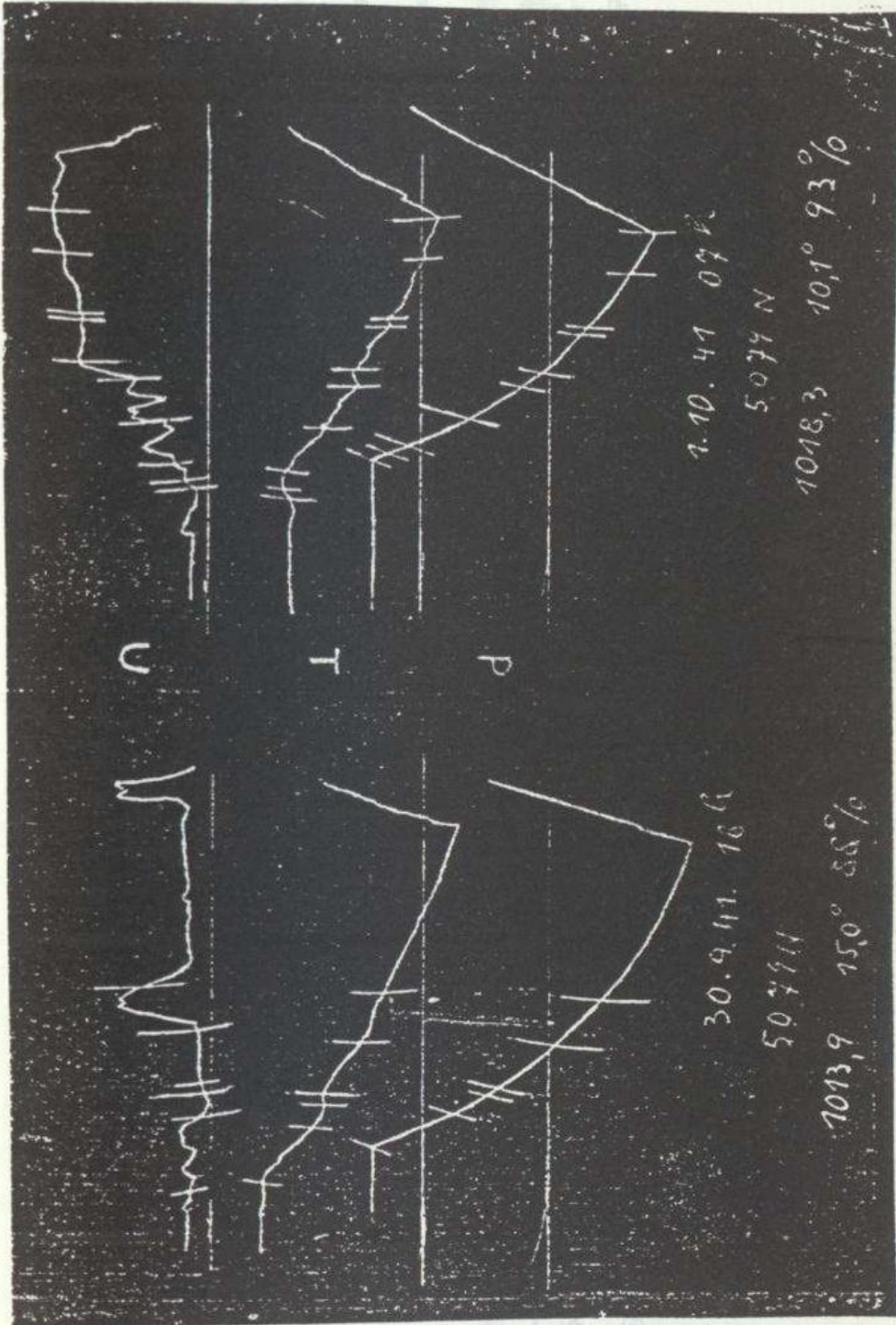
Vereisung: Kanzel einer Ju 88 und ...



Motorverkleidung und (r.u.) Meteorographenschacht



Auswertung des Meteorographen
während des Fluges
(Dr. O. Stuttmann in Ju 88)



3) Das fliegende und das Bodenpersonal

Der notwendigerweise Tag für Tag bei jedem Wetter mit Startzeiten in den frühen Morgenstunden durchzuführende "Flugbetrieb" verlangte Personal, das nicht nur bestens ausgebildet war, sondern möglichst auch schon weitgehend über praktische Erfahrung verfügte.

Die F l u g z e u g f ü h r e r beherrschten das "Fliegen nach Instrumenten" ("Blindflug"). Das war Voraussetzung für die Nachtstarts bei nur geringer Feuersicht, nur schwach durch "Befeuerung" markierten Startbahnen oder bei "Blindstarts" im Nebel. Die "Temps" mußten bisweilen vom Boden bis über 5000 m Höhe vollständig innerhalb von Wolkenmassen geflogen werden, oft durch Böigkeit oder Eisansatz an Flächennasen und Luftschraubenblättern erschwert. War bei der Rückkehr schlechtes Wetter, dann wurde oft, sofern man den Platz und seine Umgebung schon seit langem und in allen Einzelheiten kannte, mittels Bakenanflug auch bei sehr niedrig hängenden Wolken und schlechter Sicht gelandet. Sollten "Reichweitenflüge" durchgeführt werden, mußten der vollgetankten Maschine noch zwei Tanks unter den Flächen angehängt werden, wodurch natürlich das Abheben auf den damals nicht sehr langen Startbahnen, besonders bei Plätzen mit nahen Bergen, durchaus risikoreich war und hohes fliegerisches Können abverlangte.

Von den F u n k e r n wurde nicht nur sehr schnelles, fehlerloses "Geben" an der Morsetaste verlangt, sie mußten auch technisches Verständnis besitzen. Denn obgleich die Funkmeister die Geräte vor dem Einsatz geprüft hatten, konnten doch unterwegs -Tücke des Objekts- aus irgendwelchen Ursachen Störungen auftreten, indem der Sender oder der Empfänger ausfiel. Aber meist waren die Funker so versiert, daß sie die Fehlerquelle aufspüren und beseitigen konnten. Besonders wertvoll war es, wenn sie dem Beobachter bei schlechten Navigationsergebnissen bei Eigenpeilung durch Beschaffung einer Fremdpeilung von einer Landfunkstelle her (QDM = ich peile Sie mit ...Grad) eine Standlinie beschaffen konnten. Um dem Gegner ein Anpeilen zu erschweren, wurde der Funkverkehr auf das Nötigste beschränkt. Die Zusammenarbeit mit der Bodenfunkstelle war aber so genau abgestimmt, daß ein kurzes "tüt" während der Funkstille genügte, um dem Bodenfunker anzuzeigen, daß die Maschine "noch da war".

Die B o r d w a r t e unterstützten den Flugzeugführer laufend durch Überwachen "ihrer" Motoren hinsichtlich Kühltemperatur, Öl- und Kraftstoffverbrauch, Drehzahl, Magnetzündung, Brandhahn, Höhenlader usw. Sie halfen bei der Trimmung im Einmotorenflug und bei der Landung, sorgten für das rechtzeitige Umpumpen per Hand von Kraftstoff aus den Flächen in die Rumpftanks und für das alsbaldige Abwerfen der geleerten, außen aufgehängten Zusatztanks und -last not least- für die Ausgabe der bescheidenen Bordverpflegung: paar deftig belegte Brote, etwas Röstkeks und einen Becher Bohnenkaffee; die Einsatz-Sonderzuteilung von Zigaretten wurde für die Freizeit aufgespart.

Aber letzten Endes basierte jeder erfolgreiche Flug auch und in erster Linie auf der Arbeit der M o t o r e n m e c h a n i k e r, der "Männer im schwarzen Overall", die in der Werft, oftmals noch bis in die Nacht hinein, die Maschinen flugbereit machten. Sie standen dann in den frühen Morgenstunden mit "ihrer" Maschine auf dem Rollfeld, "bremsten sie ab", d.h. ließen die Motoren warmlaufen und prüften nochmals deren Funktionieren. Und dann halfen sie der Besatzung in die Gurte der Sitzfallschirme und beim Einsteigen in die schrecklich enge Ju 88.

Dann wurde die Einstiegleiter eingeschoben, die Luke geschlossen, und am Startbahnbeginn "die Pulle reingeschoben".

Aber auch die anderen technischen Gruppen hatten ihren Anteil an dem Gelingen aller Flüge: Im Fallschirmlager waren die Sitzfallschirme sowie das mit Preßluftpatrone aufblasbare Einmannschlauchboot funktionstüchtig gepackt worden, genau so wie das große Viermannschlauchboot, das im hinteren Teil des Flugzeuggruppes verstaut war und vom Funker mittels einer Reißleine automatisch ausgeworfen und dabei aufgepumpt wurde. - Die Waffenwarte mußten für die wenigen MGs einige Trommeln Leuchtspurmunition an Bord bringen, ebenso die für den Tag gültigen Erkennungssignale. Auch die Flaschen mit Sauerstoff für den Höhengaufstieg mußten aufgefüllt sein. Und die EiV, die Eigenverständigung mittels Kelhlkopfmikrofon mußte funktionieren.

Es war eine ganze Menge, was in Ordnung sein mußte und nochmals überprüft wurde, bevor gestartet werden konnte.

1) Technische Struktur während der Einsatzphase

Und wenn dann eine Maschine vom Einsatz ohne Schwierigkeiten zurückkam, freuten sich die Mechaniker und all die anderen, daß "ihre" Maschine durchgehalten hatte und daß alles geklappt hatte.

Ein Händedruck der Besatzung mit dem Bodenpersonal, ein Zuspruch für die Bodenfunker genügten als Ausdruck der Dankbarkeit und Anerkennung.

Soweit wie möglich, blieb die personelle Zusammensetzung einer Besatzung unverändert. Alle waren untereinander zumeist freundschaftlich verbunden, aufeinander eingespielt, so daß auch schwierige Situationen, die es ja immer mal gab, leichter durchzustehen waren.

Nach der Körperbelegung fand durch Mitwirkung ...

Es ist vorgekommen, daß die Ergebnisunterschiede ...

Wegen ... insbesondere bei ...

4) Technische Störungen während der Einsatzflüge

Von Begegnungen mit dem Gegner einmal ganz abgesehen, gab es bei den Flügen mit den zweimotorigen Landmaschinen über See, die ja oft 8 bis 12 Std dauerten, hin und wieder mehr oder weniger gravierende Vorfälle der verschiedensten Art. Einige davon sollen hier wenigstens einmal kurz erwähnt werden, um zu zeigen, mit welchen Schwierigkeiten die Besatzungen so nebenbei irgendwie fertigwerden mußten, um heil davonzukommen.

Die Funkanlage konnte durch Blitzschlag oder durch Kabelbrand in der elektrischen Anlage oder durch Abreißen der Antennen infolge starken Eisansatzes ausfallen.

Auch die Kompaßanlage fiel durch Blitzschlag ganz aus oder zeigte falsche Werte an. Im arktischen Bereich konnte infolge von magnetischen Störungen bei starker Polarlicht- oder Sonnenfleckenaktivität die Fehlanzeige 30° erreichen. Ein Defektwerden der automatischen Kurssteuerung hatte zur Folge, daß der Flugzeugführer fortgesetzt mit eigener Muskelkraft der Arme und Beine die Maschine in der richtigen Fluglage halten mußte. Bei längeren Flügen und bei böigem Wetter war das erheblich anstrengend und ermüdend.

Es ist vorgekommen, daß die Erkennungssignal-Munition infolge zu naher Lagerung an der Kabinenheizung in Brand geraten ist, was natürlich von einer bedrohlichen Rauchentwicklung begleitet war. - In einem anderen Fall ist infolge ungeschickter Bedienung der Pistole die Signalmunition bereits innerhalb der Kabine statt außerhalb gezündet worden. Brandverletzungen waren die Folge. Durch Hagelschlag ist einmal das Kanzelfenster vorm Flugzeugführer zerstört worden. Gegen den starken eiskalten Luftstrom beim Weiterflug half notdürftig nur das Verstopfen des Lecks mit dem kompakten Sitzfallschirmpaket. Fortan wurde allgemein die Fliegerbrille mitgenommen.

Möven sind, insbesondere bei zu nahem Vorbeiflug an steilen Felsküsten atlantischer Inseln, bisweilen in den Kühler geraten. Durch dessen Verstopfung stieg die Motortemperatur, meist glücklicherweise nur in noch tragbarem Ausmaß.

7) Die Kettenkette Steuermotor der Westa 1. ObdL
Einmotorenflüge mit der Ju 88, etwa wegen Öl- oder Kühlmittelverlust, waren nicht gerade selten. Sie wurden aber von den Flugzeugführern in Zusammenarbeit mit ihrem Bordwart meist recht gut beherrscht. Eine gewisse Flughöhe konnte gehalten werden. Und für die Landung ließ sich der kranke Motor in den meisten Fällen für kurze Zeit nochmal zuschalten.

Ein Motorbrand, etwa wegen eines Lecks in der Kraftstoffleitung oder wegen anderer Gründe, konnte entweder mit Hilfe des eingebauten Feuerlöschers erstickt oder eventuell durch Sturzflug ausgeblasen werden. Der Flug mußte dann natürlich einmotorig fortgesetzt werden.

Es gab sogar zersplitterte oder verbogene Luftschraubenblätter, verursacht durch Wasserschlag im Zutiefstflug bei Glattwasser oder durch höhere Wellenberge. Es war erstaunlich, daß trotz der ^{dann} unwüchtig laufenden Motoren die Maschinen in ihren Heimathafen zurückgefliegen werden konnten.

Wenn ein Bruch der Antriebswelle eintrat, lief die Luftschraube wie eine Windmühle mit. Wenn in diesem Fall, ebenso bei einem abgestellten Motor, die Verstellung der Blätter auf "Segelstellung" auch noch ausfiel, wurde die Flugeschwindigkeit um einige km/h herabgesetzt.

In einem Fall ist sogar während des Temps in 4800 m Höhe nahe den Färöern nach

Wellenbruch die gesamte Luftschraube vom linken Motor nach vorn davonschwirrt. Dem Flugzeugführer gelang aber nach 5 Std 10 Min Einmotorenflug sogar eine bruchlose Landung. - Ähnliches ist 1943 zweimal bei Westa 2 ObdL passiert. Die Zusatztanks, unter den Flächen aufgehängt, ließen sich, nachdem sie entleert worden waren, bisweilen nicht abwerfen. Sie verminderten weiterhin die Eigengeschwindigkeit der Maschine.

Das Fahrwerk hat manchmal beim Ausfahren geklemmt und ließ sich auch durch abrupte Flugbewegungen nicht ausfahren, so daß eine Bauchlandung unvermeidlich war. - Nach Beschuß durch Jäger oder Flak konnte auch ein Pneu durchschossen sein. Aber das konnte vom Flugzeugführer oder Beobachter gerade erst während des Anschwebens erkannt werden. Die erfahrenen Piloten schafften dann aber auch die notwendige Einradlandung und konnten einen beinahe unvermeidbaren Kopfstand oder Überschlag verhindern.

F) Die Wetterkette Stavanger der Westa 1 ObdL

Die besonders wichtigen Erkundungsflüge bis zu den Färöern wurden zunächst, ab etwa Februar 1941, von der Westa 5/Trondheim übernommen. Dann aber wurde der Westa 1 ObdL genehmigt, in Stavanger eine Kette zu stationieren.

Der Flugbetrieb konnte am 20.1.42 aufgenommen werden.

Mit Westkurs ging es anfänglich in 7000 m Höhe (nur noch mit Ju 88) über die Orkneys hinweg. Aber wegen der besonders im Oktober und November 1942 verstärkten Abwehr durch Jäger, wurde ab Frühjahr 1943 der Flugweg nördlich um die Shetlands herum genommen. Der Temp wurde zwischen den Färöern und Island bei etwa 12°W in Süd-Nord-Richtung durchgeführt.

Kette und Stammstaffel arbeiteten meist aufs engste zusammen. Neben den Maschinen wurde auch das Personal zeitweise ausgetauscht, so daß alle Besatzungen weitere Erfahrungen auf dieser besonders interessanten Nordatlantikstrecke sammeln konnten.

Die Kette ist dann am 10.1.44 als Westa 3 selbständig geworden.

In August 1944 wurde der letzte Versuch unternommen, die Strecke über etwa 1350 km bis zur norwegischen Westküste zu schaffen, um die Landung zu erleichtern, allen voran Gerät und Munition mitbrachten, über Nord geworfen. Nach 6 Std 41 Min Kleinmotorenflug gelang die Landung in Stavanger nach 13 Std 26 Min Gesamtflugzeit (23⁵⁰-13¹⁶). (Zum Vergleich: Heutige Flugzeit der längste Nonstop-Flug von Frankfurt aus 12 Std 45Min - und endet in Hongkong.)

1) Reichweitenflüge

Je weiter auf den nördlichen Atlantik hinaus- und damit dem heranziehenden Wetter entgegengeflogen werden konnte, um so wertvoller waren die Erkundungsergebnisse für den synoptischen Dienst. Das konnte nur durch sparsamen Kraftstoffverbrauch in einer wind- und temperaturgünstigen Flughöhe erreicht werden. Die "Sägeflug"-Methode mußte in diesem Fall etwas reduziert werden.

Nachdem Island, erstmalig am 14.7.40, schon von der Westa 5 von Trondheim aus mit der He 111 (mit Zusatztanks 5400 l Kraftstoff) einigemal (auch mit taktischem Auftrag) an- und überflogen worden war, wurde auch von der Kette Stavanger der Westa 1 ObdL zwischen Oktober 1943 und März 1944 mit Ju 88, versehen mit zwei abwerfbaren Außentanks von je 1000 l Fassungsvermögen, das Seegebiet südlich und die Insel selber erreicht. Je nach Anlage dauerten diese Einsätze -43 liegen registriert noch vor- zwischen mindesten 8 und mehr als 12 Std.

Dabei wurde unfreiwillig am 9.7.43 sogar eine Rekordflugzeit erreicht. Nachdem am Umkehrpunkt im Seegebiet südlich von Island ($61^{\circ}\text{N } 24^{\circ}\text{W}$) der letzte Bodendruck ermittelt und mit dem anschließenden Temp der Rückflug angetreten wurde, fiel ab 5000 m Höhe ein Motor aus, was Einmotorenflug erzwang. Um die Strecke über etwa 1350 km km wenigstens bis zur norwegischen Westküste zu schaffen, wurde, um die Maschine zu erleichtern, alles was an Gerät und Munition entbehrlich war, über Bord geworfen. Nach 6 Std 41 Min Einmotorenflug gelang die Landung in Stavanger nach 13 Std 26 Min Gesamtflugzeit ($23^{50}-13^{16}\text{h}$).

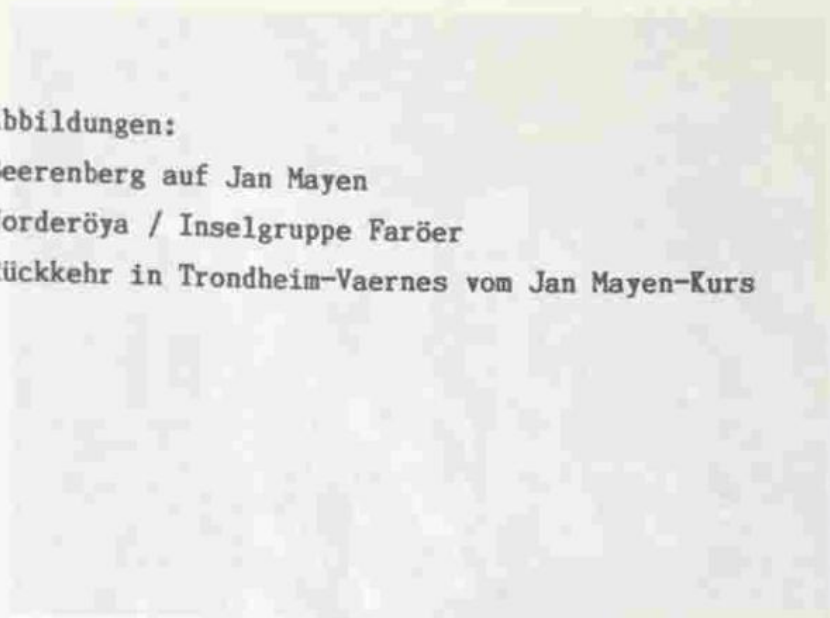
(Zum Vergleich: Heutigentags dauert der längste Nonstop-Flug von Frankfurt aus 12 Std 45Min -und endet in Hongkong.)

2) Abbildungen:

Beerenberg auf Jan Mayen

Norderöya / Inselgruppe Faröer

Rückkehr in Trondheim-Vaernes vom Jan Mayen-Kurs



Das ist ein sehr schlechtes Foto. Es zeigt die Beerenberg auf Jan Mayen.



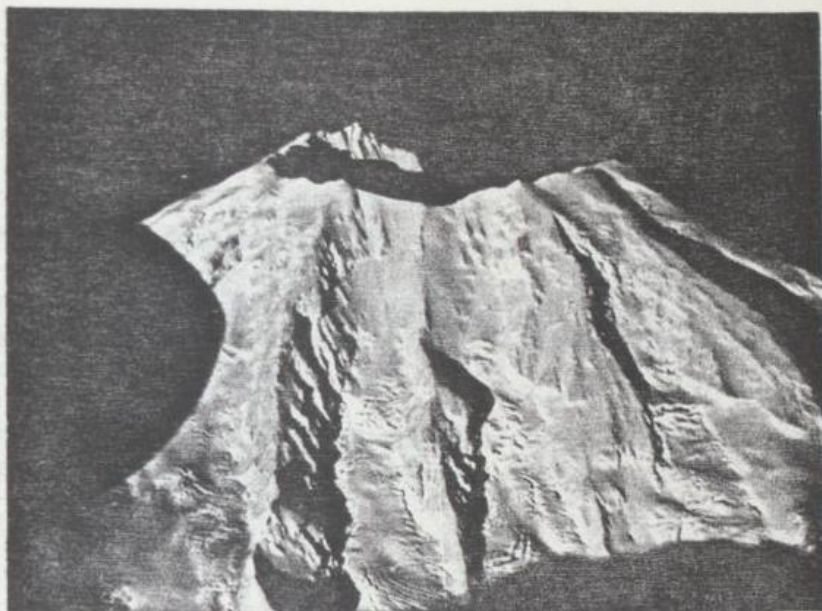
Norderöya, Inselgruppe Faröer



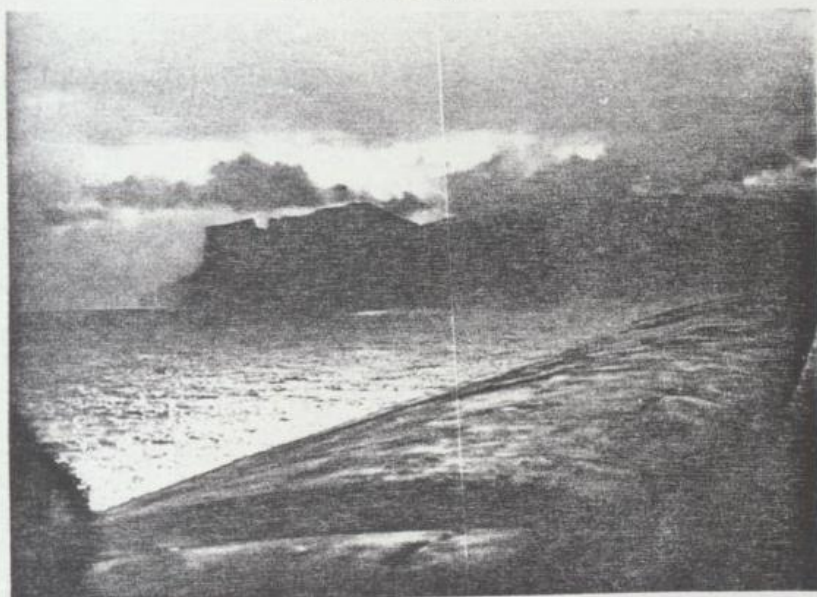
Das ist die Kirche in Trondheim. Sie ist ein sehr schönes Gebäude.

Abschnitt II
"Besondere Ereignisse"
A) Grafische Zeiträume
B) Die "Schöpfung"
C) Positionskarte
D) Orienttafel
E) Buch des Letzten
F) Der Zeitstrahl

1/5.222
Jäger
222
241



Der einstige Vulkan Beerenberg (2277 m)
auf Jan Mayen



Norderöya, Inselgruppe Farøer



Rückkehr vom regelmäßig befliegenen Jan Mayen-Kurs
(Westa 5 in Trondheim-Vaernes)

Abschnitt XI

"Besondere Ereignisse" beim Fronteinsatz der Westa 1 ObdL S.221

- A) Grafische Zeittafel und Einzelheiten über Angriffe durch britische Jäger /S.222
- B) Die "Schonung" gegenüber "Weather Willy" und "Atlantic Mail Express"
- C) Positionskarte der Totalverluste S.239 /S.232
- D) Gedenktafel S.240
- E) Ende des letzten Einsatzes der Westa 1 ObdL am 3.5.45 (Foto) S.241
- F) Der Zenitschlüssel - in englischer Hand ? S.242

Abschnitt XI

"Besondere Ereignisse" beim Fronteinsatz der Westa 1 ObdL

Die nachfolgenden grafischen Darstellungen sollen einen Überblick geben über die sogen. "Besonderen Ereignisse" (Einmotorenflug, Luftkampf, Verluste usf.), mit denen die Wettermaschinen der Westa 1 ObdL und ihrer Ketten in Stavanger und Rhein/Main während ihrer Feindflüge konfrontiert wurden.

Jeder Flug auf dem vorgeschriebenen Kurs sollte je nach den vorliegenden Verhältnissen so durchgeführt werden, daß die meteorologischen Gegebenheiten möglichst weitgehend und differenziert erfaßt werden konnten. Die Entscheidung über jeweils zweckmäßige Kurs- und Höhenwechsel trafen der Beobachter und der Flugzeugführer (als Kommandant) nach Absprache gemeinsam.

Jede Begegnung mit feindlichen Flugzeugen oder Seestreitkräften mußte so weit wie möglich von vornherein vermieden werden. Bei rechtzeitigem Erkennen eines Gegners konnte Anfang des Krieges ein Entkommen in Wolken, Regen- und Nebelgebieten oder durch Tiefstflug der tarnfarbig gestrichenen Maschine noch gelingen. Aber schon ab 1941, als die alliierten Maschinen zunehmend mit Bord-Radar ausgerüstet waren, boten auch diese Wettererscheinungen weder bei Tag- noch bei Nachtflügen fast oder gar keine Möglichkeit mehr, dem Gegner zu entkommen.

Fast immer waren es zwei britische bzw. alliierte Jagdmaschinen, die von Radar-Leitoffizieren eingewiesen, meist schon auf Lauer lagen und gemeinsam aus günstiger Position angriffen. Dem Können der Westa-Piloten ist es zu verdanken gewesen, daß viele Luftkämpfe überstanden wurden und die Besatzungen unverletzt mit nur beschädigten Maschinen oder im Einmotorenflug heimkehrten. In vielen, allzu vielen Fällen jedoch hatten die schwer bewaffneten Jäger oder Zerstörer keine Mühe, die zumeist nur mit zwei Maschinengewehren ausgerüsteten Wetterflugzeuge abzuschießen. Von mehreren Bordkanonen (20 mm) und MGs wurden sie stark beschädigt, wurden in Brand geschossen und explodierten in der Luft oder beim Aufschlag in See. Kaum jemals ist ein Besatzungsmitglied lebend davongekommen, höchstens irgendwo und irgendwann tot an Land geschwemmt worden.

Später "Hurricane"-Staffeln) ab, darunter solche, die nach ihrem schweren Kampfeinsatz in Frankreich und in der "Battle of Britain" (etwa Juni bis Oktober 1940 über Süd- und Südost-England) neue Piloten einweisen mußten.

A) Grafische Zeittafel und Einzelheiten
über die Angriffe durch britische Jäger

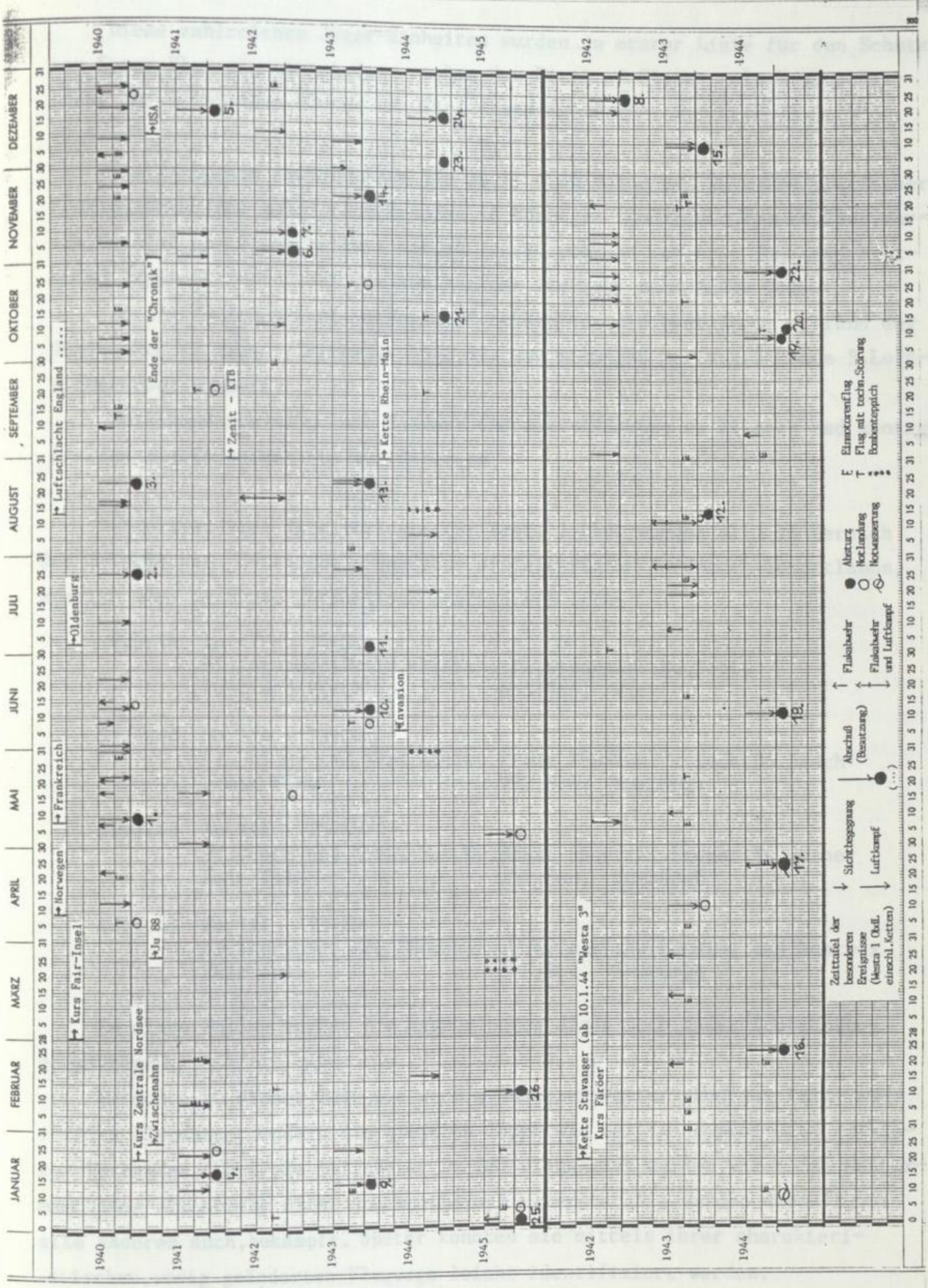
Die Markierungen in der Zeittafel basieren auf einer vom 23.4.38 bis 2.11.41 geführten Auflistung besonderer Vorkommnisse und Ereignisse, die in die Chronik der Westa 1 ObdL aufgenommen werden sollten. Leider ist das nur in 40 Fällen in Form ausführlicher persönlicher Schilderungen verschiedener Berichterstatter erfolgt. Nach dem Fliegertod des Initiators der Chronik, des Flugzeugführers Dipl. Ing. Rudolf Meincke am 18.12.41 fehlen weitere Aufzeichnungen fast gänzlich. Erst mit der Eröffnung des Kriegstagebuches der Zenit-Meldungen wurden ab 1.9.42 bis Kriegsende alle neben den Wettermeldungen erhaltenen taktischen Funksprüche der fast lückenlos-täglich startenden Einsatzmaschinen registriert.

Für die Zeitspanne vom 29.8.40 bis Ende Januar 1941, in welcher der gerade Nordwest-Kurs von Oldenburg aus über die Nordsee bis in den Bereich von Orkneys und Shetlands, z.T. sogar der Faröer geflogen wurde, ist auffällig, daß die Westa-Maschinen in die große Anzahl von 25 Luftkämpfen verwickelt wurden, wobei vier mit einem Totalverlust endeten.

Die Gründe für diese ab Oktober zunehmende Gefährdung, die seinerzeit offenbar nicht erkannt worden sind bzw. nicht erkannt werden konnten, und die erst aufgrund der Erkenntnisse lange nach dem Krieg überschaubar wurden, sind folgende gewesen.

Ab Frühjahr 1940 wurden die eng benachbarten Flugfelder Castledown, Skitten und Wick auf der äußersten Nordostecke der schottischen Highlands, aber auch Skaebrae und Troatt auf den nordwestlichen Orkneys und Seatsta im nördlichen Shetland ausgebaut. Wegen des schwierigen Geländes konnten vielfach jeweils nur zwei bis drei für Jagdmaschinen geeignete Startbahnen ("strip aerodromes") angelegt werden.

Auf diesen abgelegenen Plätzen lösten sich zahlreiche britische, gelegentlich auch kanadische und norwegische Jäger-Squadrons (anfangs "Gladiator"-, später "Hurricane"-Staffeln) ab. Darunter solche, die nach ihrem schweren Kampfeinsatz in Frankreich und in der "Battle of Britain" (etwa Juni bis Oktober 1940 über Süd- und Südost-England) neue Piloten einweisen mußten.



Diese zahlreichen Jäger-Einheiten wurden in erster Linie für den Schutz von Scapa Flow eingesetzt, das -neben dem Firth of Clyde- als Hauptstützpunkt der britischen Flotte oft Ziel deutschen Bomber war (z.B. 16.3. und 22.8.40).

Sie sicherten auch, nachdem die am 13.4.40 begonnene Invasion britischer, französischer und polnischer Truppen in Norwegen (Andalsnes, Namsos, Bodö, Narvik, Harstad usw.) gescheitert war, ab 7.6.40 während mehrerer Tage den britischen Truppentransportern die verlustlose Rückkehr nach Scapa Flow.

In der "Luftschlacht um England" bekämpften sie, besonders während der Höhepunkte im August/September 1940, die von Norwegen her angreifende 5. Luftflotte (Gen. Stumpff).

Zwischendurch hatten sie Küsten- und Konvoi-Schutz zu fliegen und kontrollierten die Küstengebiete vor Norwegen.

Die ersten vier Totalverluste der Westa 1 ObdL wurden alle im Bereich der Orkneys von "Hurricane"-Squadrons erzielt, die im Nordosten Schottlands, zumeist aber in Sumburgh/Shetland stationiert waren.

9.5.40 Do 17 z T5+GU
Ff. Korn; Met. Dr. Fr.-W. Nitze; Fu. Oppermann; Bw. Fally
Pentland Firth 605.Squ. Wick

25.7.40 He 111 T5+GU
Ff. Müller und Freitag; Met. Ernst Franken; Fu. Loch; Bw. Bauch
Scapa Flow 232.Squ. Sumburgh

23.8.40 He 111 T5+GU
Ff. Goetz und Krebs; Met. Dr. Ernst Knauf; Fu. Steger; Bw. Werner
Fair Isle 232.Squ. Sumburgh

17.1.41 He 111 T5+EU
Ff. Thurz; Met. Leo Gburek; Fu. Wohlfahrt; Bw. Lücking und Nentwig
Fair Isle 3.Squ. Sumburgh

In allen Fällen wurden die angreifenden Jäger nach Radar-Beobachtung eingewiesen.

Da schon zu dieser Zeit, wie auch später, zur Wettererkundung keine speziellen Flugzeuge, sondern die gleichen Typen wie bei den Bomber- und Aufklärer-Verbänden (Do 17; He 111; später Ju 88) eingesetzt wurden, waren die Wettermaschinen als solche nicht von vornherein erkennbar. Sie wurden deshalb, wie alle anderen auch, bekämpft. Später konnten sie mittels ihrer charakteristischen, wenig geänderten Flugwege leicht identifiziert werden.

Erstmals in dem combat report in A.S.O. Summary No.58 18.1.41 Air 22/112 zum Abschluß am 17.1.41 taucht ein Vermerk auf, aus dem ersichtlich ist, daß den im Norden der Britischen Inseln stationierten Squadronen bereits zu diesem Zeitpunkt zumindest nicht ganz unbekannt war, daß in ihrem Bereich auch deutsche Wettererkundungsflugzeuge aktiv waren:

"a He 111, presumably on weather reconnaissance, was destroyed".

Insgesamt stand also das von der Westa 1 ObdL ab März 1940 bis Februar 1941 angesteuerte bzw. durchflogene Gebiet zwischen den schottischen Highlands und den Shetlands unter Kontrolle starker Jagdkräfte. Das Aufkreuzen deutscher Wettermaschinen wirkte somit geradezu wie ein Stich in ein Wespennest. Ein Wunder, daß hier nicht noch mehr Totalverluste eintraten. Und die Anordnung des Gen. Spang, ab Februar 1941 einen auf die zentrale Nordsee zurückgenommenen Kurs zu fliegen, hat der Zwischenahner Staffel weitere schwere Rückschläge erspart.

Auf dem neuen Flugweg wurde mit Kurs ca. 290° die englische Ostküste bis auf einen Abstand von etwa 150 bis 100 km angesteuert. Spätestens an diesem Wendepunkt, wo zum Meßaufstieg bis über 5 000 m in Nordost-Richtung angesetzt wurde, begann stets eine kritische Phase. Denn hier und auf dem weiteren "Sägeflug" mit wechselnden Höhen wurden die Einsatzmaschinen mit Sicherheit von der englischen Radar-Kette ("Chain Home" längs der Süd- und Ostküste bis Shetland, ca. 52 Stationen mit 80 m hohen Gittermasten, fertiggestellt Ende 1940) erfaßt und weiterhin kontrolliert.

Die Reaktion des Coastal Command war von diesem Zeitpunkt an sehr unterschiedlich und nicht abzuschätzen. Während man zumeist die einzelne Maschine bei Sonnenaufgang auf ihrem nördlichen Kurs als den vermutlichen Wetteraufklärer weiterziehen ließ, wurde sie in anderen Fällen von jeweils einer Rotte (2 Maschinen), die von einem Funkleit-Offizier eingewiesen wurde, ganz planmäßig angegriffen. Zeitweise wurden sogar kleinere Einheiten (detachments) etwa für die Dauer eines Monats für eine konzentrierte Bekämpfung eingesetzt.

(In Höhe etwa 30 km nördlich von Aberdeen lag die 416. Squadron mit der F/O-Flying control, reconnaissance-aufklärung)

So wurde z.B. zum 5.Totalverlust am

18.12.41 Ju 88 T5+NO

Ff.Lt.Dipl.Ing.Rudolf Meincke;Met.Dipl.Ing.H.Adam;
Fu.Theo Kruppa;Bw.Karl Schulz

vom Wing Commander P.A.Woodruff,DFC (Distinguished Flying Cross),
404.("Buffallo") Squ.Royal Canadian Air Force,im combat report dokumentiert:
"some 50 miles east of Somburgh a Ju 88 weather aircraft shot down".(Die Ju
konnte zwar mit brennenden Triebwerken in Wolken entkommen,blieb dann aber
vermißt.)

Diese Angabe beweist,daß man aufgrund des radar-kontrollierten,charakte-
ristischen Flugweges genau erkannt hatte,daß dieser "bandit" (Slang-Ausdruck
für ein enemy aircraft) "nur" einer der deutschen Wetterflieger sein konnte.
Und gegen den,da nur schwach bewaffnet,konnte ein Abschuß mit ziemlicher Si-
cherheit erzielt werden.

In welchem Ausmaß die Aktivitäten der Westa 1 ObdL und der Stavanger-
Kette den alliierten Jagdverbänden nicht nur bekannt waren,sondern auch täg-
lich registriert wurden,geht aus folgenden Angaben in einer "Summary of
Events" der 14.Group (HQ) für die Zeit 13.-26.3 42 hervor:

- 13.3.42 "The Atlantic and North Sea Zenit Flights were the only sign of
hostile activity.The former flew over Shetland""
- 14.3.42 wie 13.3.42
- 15.3.42 "The usual North Sea recco was flown,but otherwise there was no
activity"
- 16.3.42 wie 13.3.42
- 17.3.42 wie 15.3.42
- 18.3.42 wie 13.3.42
- 19.3.42 "During daylight only the North Sea recco appeared"
- 20.3.42 "The Atlantic recco was flown before daylight and at 0810 the
North Sea Zenit was plotted.An interception was attempted by
Beaufighters from Dyce under F/C control and the e/a,a Ju 88,
was sighted but escaped in cloud without fire being opened by
either side"
- 21.3.42 wie 13.3.42
- 22.3.42 wie 15.3.42
- 23.3.42 wie 15.3.42
- 24.3.42 wie 13.3.42
- 25.3.42 wie 13.3.42

(In Dyce,etwa 30 km nördlich von Aberdeen,lag die 416.Squadron mit der
F/C=flying control, recco=reconnaissance=Aufklärung)

Unter Bezugnahme auf diese detaillierten Angaben im "Tätigkeitsbericht" eines Hauptquartiers einer "Beaufighter"-Group (mindestens 9 Squadronen mit jeweils mindestens 6 Flugzeugen) drängt sich die Frage auf, warum in diesen 12 Märztagen die "North-Sea-" und "Atlantic meteorological reccos", die man in der RAF geradezu kameradschaftlich "Weather Willy" und "Atlantic Mail (Express)" nannte, zwar fortlaufend kontrolliert, aber, mit einer einzigen Ausnahme, nicht angegriffen hat.

Hielt man es für zu aufwendig, die täglichen deutschen Wetteraufklärer zu bekämpfen? Schließlich saßen ja darin nur paar harmlose "weathermen" und keine Bomberbesatzung. In erster Linie sollten ja nicht Maschinen, die leicht ersetzbar waren, abgeschossen werden, sondern qualifizierte Kampfbesatzungen, die eine lange Ausbildungszeit hinter sich hatten.

Von dieser ungewöhnlichen Duldung im März war aber bereits ab Oktober 1942 nichts mehr zu spüren.

Denn am 17.10.42 begann lt. Operations Record Book der 125. (Newfoundland) Squadron die "Sumburgh Expedition".

Vom Standort Fairwood/Peterhead wurden 4 "Beaufighter" nach Sumburgh/Shetland verlegt (bis Dezember) zur Aufnahme der "Anti-Atlantic Patrol", die am 13.10.42 begann.

Die Stavanger-Staffel wurde dabei bis Anfang Dezember in eine Serie von 7 Luftkämpfen verwickelt (s. Grafik). Obgleich ihre Maschinen Treffer und Beschädigungen abbekamen, konnten alle Besatzungen unversehrt davorkommen.

Aufgrund dieser plötzlichen starken Abwehr von Sumburgh aus wurde der Faröer-Kurs dann nicht mehr wie bisher im Tiefstflug am Leuchtturm von Fair-Island vorbei begonnen. Vielmehr wurde das Gebiet zwischen Shetlands und Orkneys in 7 000 m Höhe überflogen. Später wurden die Shetlands in ausreichendem Abstand nördlich umrundet und die Faröer auf Westkurs erreicht. Westlich dieser von Flak geschützten Inselgruppe wurde dann von Süd nach Nord der Meßaufstieg durchgeführt und danach der Rückflug angetreten.

Der Totalverlust am

24.12.42 Ju 88 D7+KH

Ff.Könnecke;Met.Dr.Bungers;Fu.Kurt Simon;Bw.Schönert

war ein Aufschlagbrand bei dem Versuch, auf dem kleinen Jägerplatz der Insel Herdla bei Bergen zu landen. Die Maschine kam nach Beschädigung durch Luftkampf oder Schiffsflak bei den Faröern einmotorig erst in der Dunkelheit zurück.

12.6.43 Ju 88 D7+KH

Gleichzeitig mit der "Anti-Atlantic Patrol" (s.Grafik) wurde von der 125.Squ. von Peterhead aus auch die "North Sea Recco" angegriffen. Dabei verlor die Zwischenahner Staffel zwei Besatzungen: am

4.11.42 Ju 88 D7+BH

Ff.Lt.Rolf Elson;Met.Dr.Wilhelm Spliethoff;Fu.Hans Reichert; Bw.Paul Smolony.

(130 Meilen östlich von Stonehaven/südlich von Aberdeen nach Beschädigung im Luftkampf beim Aufprall in See explodiert.)

10.11.42 Ju 88 D7+GH

Ff.St.Kpt.Kurt Jonas;WD.Insp.Walter Möller;Fu.Lt.Oskar Janetzki Bw. Horst Wachsmuth.

(Nach starker Beschädigung 118 Meilen östlich von Montrose/südlich von Aberdeen bei Notwasserung versunken.)

In Verbindung mit diesen beiden Totalverlusten findet sich bei D.J.Smith in "Action Stations" (S.170) eine -von Fuller(S.97) später übernommene- Überraschung auslösende Bemerkung:

"Later in the war, when the codes had been cracked, the RAF made good use of the weather information so gained and fighter pilots were forebidden to fire on the met.aircraft. Mock interceptions were made from time to time, however so as not to invite suspicion."

Leider fehlt bei diesem Hinweis jegliche Angabe über den genauen Zeitpunkt und die maßgebliche RAF-Kommandostelle, welche dieses Abschußverbot erlassen hat.

Vorerst jedenfalls wurden nach der konzentrierten Bekämpfung von Oktober bis Dezember 1942 durch die 125.(Newfoundland)Squ. die "met.aircrafts" im Jahre 1943 weiter angegriffen und es mußten in unterschiedlichen Zeitabständen noch Totalverluste hingenommen werden.

Die ersten beiden Einsatz-Totalverluste über See waren allerdings Unfälle am

13.1.43 Ju 88 D7+CH
Ff.Lt.Siegfried Reuter;Met.Dr.Mayer;Fu.Siegmund Borowski;
Bw.Walter Mann
(Irrtümlich als Feindmaschine von zwei deutschen Hafenschutz-
booten vor Borkum abgeschossen.)

12.6.43 Ju 88 D7+xH
Ff.Heber;WD.Insp.Helmut Luft;Fu.Rudolf Girz;Bw.Hermann
Stuernagel.
(Nach dem letzten Funkspruch "PAN Motorschaden" blieb die
Besatzung in See vermißt.)

Dann aber wurde Ende Juli 1943 von der 12.Group 604.RAF Squ./Scorton ("Beaufighter"-Tag- und Nachtjäger) die bisher schon von der 68.Squ. durchgeführte "new Patrington patrol" "in the early hours" übernommen.

Aufgabe war es, wie im Operations Record Book registriert wurde, "at day-break...to intercept the usual hostile weather recco, that hovers 80 to 120 miles East of Whitby every morning" (Scorton und Whitby liegen an der Ostküste auf ca. 54.20°N 0.30°W etwa 80 km südöstlich von Newcastle.) "Directions were given by Goldsborough".

Dabei kam es tatsächlich "just after 0600 hours ...250 miles off coast" zu einem Luftkampf. "Tally ho was given on a Ju 88" (Tally ho=Hallo=Auf zur Jagd.) Es war am

27.7.43 Ju 88 D7+AH
Ff.Tschermak;Wd.OInsp.Karl Trappe;Fu.Lehmann;Bw.Peter Müßig

Aus der viertelstündigen wüsten Kurbelei kehrte die Ju 88 trotz vieler Feuerstöße seitens der zwei "Beaufighter" mit nur einem Streifschuß zurück nach Zwischenahn - wohingegen die beiden Jägerpiloten zu Protokoll gaben, die Ju 88 sei in die See getrudelt!

Am 28.7.43 wurde im Operations Record Book registriert: "Weather recco has been warned however, and after being directed to within 15 miles of him chase is called off and the two Beaufighter returned to base after flying about 3 hours each". - Aber derartige Warnungen hat es nie gegeben!

Bereits am 29.7.43 wurde aber die "Patrington patrol" der 604.Squ. eingestellt: "The sorties against the weather recco is called off for the time being, as it is considered to be too far from control".

Die 604.RAF-Squ. nahm jedoch ihre gezielten Angriffe bald wieder auf, und die Zwischenahner Staffel verlor -als 10.Besatzung durch gegnerischen Angriff über der Nordsee- am

23.8.43 Ju 88 D7+FH
Ff.Lt.Karl Rapp;Met.Leiter Dipl.Ing.Otto Krug;Fu.Hermann
Schultz;Bw.Kuhle
(Östlich von Sunderland in Brand geschossen, bei Notwasserung
explodiert.)

Auf das Konto der 333.(Norwegian)Squ. /"Mosquito", die am 10.5.43 neu in Leuchars/ca.10 km östlich von Dundee aufgestellt worden war und freie Jagd längs der norwegischen Küste flog, kommt der Verlust am

22.11.43 Ju 88 D7+BH
Ff.Magnus Mannel;Met.Leiter Heinz Lange;Fu.Paul Leroy;
Bw.Heinrich Vieroth.
(Abschuß über See vor dem Rogaland/Südnorwegen, zwischen Eger-
und Stavanger.)

Dieser 11.Verlust ist jedoch nicht auf einen geplanten Angriff, sondern auf ein zufälliges Zusammentreffen mit der offenbar völlig überraschten Wettermaschine kurz vor deren Landung in Stavanger zurückzuführen.
(Einige Einzelheiten über diesen Verlust der bisher als "vermißt" geltenden Besatzung sind erst durch das 1991 in Norwegen erschienene Buch "Flyalarm" bekannt geworden.)

Die 307.(Polish)Squ.(in Drem /25 km östlich von Edinburgh bei Dirleton am Südufer des Firth of Forth) gelegen und und nicht ausgelastet, verlegte im November 1943 eine Abteilung (detachment) von 3 "Mosquitos" nach Sumburgh. Ihre Aufgaben waren zum einen, über Norwegen "Rhubarbs" (Rhabarber") zu fliegen, d.h.nach Anflug bei bewölktem Wetter im besetzten Gebiet überraschende Tiefangriffe auf Randbereiche feindlicher Ziele, so z.B.den Liegeplatz von Wassermaschinen in Stavanger u.ä.durchzuführen; zum anderen aber täglich mit drei Maschinen und Radarführung auf "Atlantic recco patrol" zu gehen. Dabei gelang der Abschuß am

9.12.43 Ju 88 D7+DH
Ff.Detlev Neuenfeldt;Met.Hans-Jürgen Pfennig Schmidt;
Fu.Heinrich Udovic;Bw.Herbert Banz
(Nördlich Herma Neß/Nordspitze Shetland in Brand geschossen, ins Meer gestürzt
und versunken.)

Im Jahre 1944 wurde die Zwischenahner Staffel nur noch in wenige Luftkämpfe mit alliierten Jägern über der Nordsee verwickelt und erlitt dabei keinen Totalverlust mehr.

Der allerletzte Abschluß über See mußte hingenommen werden von einer "Mosquito" der 235. Squ., die nach freier Jagd über Norwegen nach Banff/westlich von Fraserburgh zurückflog und die Wettermaschine zufällig sichtete.

11.2.45 Ju 188 D7+GH
FF.Klose;Met.Richard Knapp;Fu.Schmidt;Bw.Joachim Fischer und Steuernagel
(Über der mittleren Nordsee in Brand geschossen;senkrecht ins Meer gestürzt.)

Dagegen verlor im Jahre 1944 die Stavanger-Staffel (inzwischen in die "Westa 3" eingegliedert)noch die folgenden drei Besatzungen durch Jägerangriffe über der Nordsee bzw. auf der Faröer-Route (nur hier nach Radarführung):

23.2.44 Ju 88 D7+FH
FF.Lt.Horst Dittmar;WD.OInsp.Otto Jürgens;Fu.Arno Bornemann;
Bw.Fahrendholz
(Von einer frei jagenden "Mosquito" über der Nordsee südlich von Egersund an-
geschossen,bei Notwasserung explodiert.Auch die "Mosquito" der 333.(Norwegian)
Squ.,stationiert in Woodhaven/Leuchars,südlich Dundee,wurde abgeschossen.)

9.10.44 Ju 188 D7+WH
FF.Willi Meier;Met.Martin Hanetzki;Fu.Willi Uderstedt;Bw.Helmut Helms
(Von der 611.Squ./Sumburgh 80 Meilen ostnordöstlich von Herma Neß/Nordspitze
Shetlands in Brand geschossen,bei Notwasserung zerschellt;die Besatzung gelang-
te zwar noch in die Schlauchboote,blieb aber vermißt.)

30.10.44 Ju 88 D7+NH
FF.Josef Riedmeier;Met.Werner Hast;Fu.Karl Mazur;Bw.Walter Haase
(Westlich vom Sognefjord von vier vier "Mosquitos" abgeschossen.)

(Anmerkung: Diese Angaben über die 4 Abschüsse seitens der 307.(Polish)
Squ. stimmen weder mit der Werra-Dokumentation noch mit den detaillierten An-
gaben von Smith in "Action Stations" überein.Denn die 307.Squ. war von von
September 1943 bis März 1944 von Dronningholm nach Edinburgh und Aberdeen über-
führt die Einzahl und hat dabei nur einen Abschuß am 9.12.43 erlitten (s. "Zeit-
schrift"). Von dem einzigen Ju 88 von September 1944 registrierten Totalverlust
dieser 307.(Polish) Squad (D7+NH) am 30.10.44 handelt es sich um das Foto der 333.(Norwegian)
Squadier andererorts wurde wahrscheinlich durch britische bzw. deutsche Schiffe
falsch ermittelt.)

Eine besondere Überraschung zu James 307-Bericht vom 14.9.44 ist
die Angabe, daß "Atlantik Mail (Express)....on request from the Admiralty is
now left unaltered".

B) Die "Schonung" gegenüber "Weather Willy" und "Atlantic Mail Express"

Wie gut die Engländer über die Aktivitäten der "Zenit Flights" der Westa 1 ObdL und deren Stavanger-Staffel mit Hilfe der Radarkontrolle von Anfang an informiert waren, wurde vorstehend bereits für die Märztage 1942 dargelegt.

Weitergehende, erstaunlich genaue Einzelheiten enthält der Bericht (s. Kopie) eines D.D. of OPS/A.D. (=Deputy Director of Operation Staff/Air Division) vom 14.9.44 über den "Weather Willy" und die "Atlantic Mail (Express)":

These aircraft fly prescribed tracks at varying times with the primary object of obtaining Met. Information and the possible secondary object of shipping reconnaissance.

The "Weather Willy":

This aircraft approaches to within 80 to 100 miles of the East coast of Scotland and flies a North-South track at heights varying between 12 to 27 000 feet. It has appeared 27 times since January and no attempt has been made to intercept it".

(Zwischenanmerkung: Die in der Zeittafel markierten Luftkämpfe am 16.2., 20.7. und 7.8.44 waren keine geführten "interceptions", sondern mehr zufällige Zusammentreffen mit nur kurzen Feuerwechseln; und zwar mit einem "Halifax"-Bomber, mit zwei "Mosquitos on patrol" und mit 5 englischen Seenotflugzeugen.)

"The "Atlantic Mail (Express)":

The route followed is to North-East of Shetlands, Faröer, towards Iceland and back.

This reconnaissance has been carried out 43 times since July at heights ranging from below 1 000 feet to 8 000 feet.

The aircraft has been shot down 4 times since January by Mosquitoes of 307. Squadron., but on the request from the Admiralty is now left unmolested. The reason for this is, that the Met. Information, signalled back, is of considerable use to our own forces".

(Anmerkung: Diese Angaben über die 4 Abschüsse seitens der 307. (Polish) Squ. stimmen weder mit der Westa-Dokumentation noch mit den detaillierten Angaben von Smith in "Action Stations" überein. Denn die 307. Squ. war nur von Dezember 1943 bis März 1944 von Drem/östlich von Edinburgh und Simburgh/Shetland im Einsatz und hat dabei nur einen Abschuss am 9.12.43 erzielt (s. "Zeittafel"). Von den zwischen Januar und September 1944 registrierten Totalverlusten 23.2., 23.4.11.6.44) kommt der erste auf das Konto der 333. (Norwegian) Squ.; die anderen wurden wahrscheinlich durch britische bzw. deutsche Schiffsflak erzielt.)

Eine besondere Überraschung in diesem RAF-Kurzbericht vom 14.9.44 ist die Aussage, daß "Atlantic Mail (Express)"...on request from the Admiralty is now left unmolested".

Reference - AIR 20/4347

PUBLIC RECORD OFFICE

107648

1	2	3	4	5	6

COPYRIGHT - NOT TO BE REPRODUCED PHOTOGRAPHICALLY WITHOUT PERMISSION

MINUTE SHEET.

Scgr
Air Ministry File No. DDI/OPS ADI/90571

D. OF OPS. (A.D.)

As requested I have made enquiries regarding the activities of the hostile reconnaissance aircraft reported daily off the SHETLANDS in the A.E.A.P. Ops. Summary.

2. It appears that there are two different reconnaissance aircraft employed -

- (a) The Weather Willy;
- (b) The Atlantic Mail (Express)

These aircraft fly prescribed tracks at varying times with the primary object of obtaining Met. information and the possible secondary object of shipping reconnaissance.

3. The Weather Willy:

This aircraft approaches to within 80 to 100 miles of the East coast of SCOTLAND and flies a North/South track at heights varying between 12 to 27,000 feet. It has appeared 27 times since January and no attempt has been made to intercept it.

4. The Atlantic Mail (Express):

The route followed is to North East of the SHETLANDS, FARIES, towards ICELAND and back. This reconnaissance has been carried out 43 times since July at heights ranging from below 1,000 feet to 8,000 feet. The aircraft has been shot down 4 times since January by Mosquitoes of 307 Squadron, but on request from the Admiralty is now left unmolested. The reason for this is that the Met. information signalled back is of considerable use to our own forces.

W. R. ...
D.D. OF OPS. (A.D.)

14th September, 1944.

Damit wäre der Zeitpunkt, zu dem ein Verbot einer "Belästigung" einer Einsatzmaschine der Stavanger-Staffel erlassen worden ist, etwa der Frühherbst 1944 gewesen. Smith (S.170) hatte in Verbindung mit den gezielten Aktivitäten der 125.Squ. ("Sumburgh Expedition" im Oktober/November 1942 (s.Zeittafel) als Zeitpunkt für das "forbidden to fire on the met.aircraft" ja nur ganz unbestimmt "later in the war" angeben können.

Die Anregung zu dieser doch ganz ungewöhnlichen Maßnahme, nämlich die feindlichen deutschen Wetterflieger, deren Beobachtungen man ja seit langem enziffern und für eigene Zwecke gut gebrauchen konnte, zu schonen, soll vom Gründer des "Operatioal Intelligence Centre" (O.I.C.) der Navy in Bletchley Park, dem Paymaster Commander, später Vice Admiral, Sir Norman Denning (K.B.E.; C.B.= Knight Commander of the British Empire; Companion of Bath) dem Coastal Command vorgetragen worden sein.

Vermutlich geschah das erstmals bereits während der Jahre 1942 und 1943. Denn damals war ab Frühjahr 1942 die Anzahl der im Einsatz befindlichen deutschen U-Boote erheblich angewachsen, und die "Schlacht im Atlantik" trat in ein für die Engländer äußerst kritisches Stadium ein. Die U-Boote, unterstützt von weit draußen im Atlantik gelegenen Versorgungsbooten ("Milchkühen"), erzielten enorme Versenkungserfolge vor den amerikanischen Küsten (Operation "Paukenschlag"). Und durch die Verwendung der "Rudektaktik" wurden im Nordatlantik die Geleitzüge in hartnäckigen Schlachten beinahe dezimiert. Ende März 1943 war man nahe daran, die Verbindung zwischen der Neuen und der Alten Welt, die für die Engländer einer "Bluttransfusion" gleichkam, zu unterbrechen. "Die Admiralty muß gefühlt haben, daß die Niederlage ihr ins Gesicht starrte" (Roskill). Mit den zusätzlichen Informationen der deutschen Wetterflieger, die täglich bis ins Gebiet zwischen Faröer und Island vorstießen, hätte man die einlaufenden Geleitzüge und Einzelfahrer vielleicht sicherer innerhalb von Schlechtwetterzonen führen können, in denen U-Boot-Angriffe erschwert waren.

Aber damals hat offenbar das Coastal Command -neben dem Fighter- und Bomber-Command eine selbständige Kommandostelle der RAF- bei dem die Admiralty bereits seit Frühjahr 1941 ein gewisses operatives Mitspracherecht hatte, das Ersuchen Dennings abgelehnt. Welche Gründe dagegenstanden, ist unbekannt. Jedenfalls wurde die Bekämpfung der deutschen Wetterflieger, wie vorstehend (s.Zeittafel) dargestellt, keineswegs eingestellt, zeitweise sogar konzentriert, etwa von der 125.Squ. betrieben.

Daß dann, wie dem eingangs zitierten RAF-Kurzbericht vom 14.9.44 zu entnehmen ist, tatsächlich doch noch im Spätsommer 1944 ein "Schonungsgebot" erlassen worden ist, hat vermutlich folgenden Grund:

Nach der geglückten Normandie-Invasion vom 6.6.44 stieß das weitere Vordringen gegen die deutschen Westgrenzen auf nicht erwartete Schwierigkeiten und verlief langsamer als geplant. Deshalb mußte, um den Krieg baldigst zu Ende zu bringen, der Vormarsch der sowjetischen Armeen von Osten her unterstützt werden durch Kriegsmaterial aller Art, das nur durch Geleitzüge nach Rußland gebracht werden konnte.

Inzwischen, ab Anfang August bis Ende September 1944, waren aber die deutschen U-Boote von ihren Stützpunkten an der französischen Atlantikküste abgezogen und nach Norwegen zurückgenommen worden. Und dazu durften ab 1.6.44 nur noch "Schnorchel"-U-Boote, die bei Tauchfahrt durch Radar - bis März 1945 noch 10 cm-S-Band- nicht erfaßt werden konnten, im Atlantik operieren. Da diese nun mit einigem Erfolg nicht nur in entfernten atlantischen Gebieten sondern insbesondere auch direkt unter der englischen Küste erschienen, waren sie eine große Gefahr für die für Rußland bestimmten Geleitzüge. Diese konnten relativ sicher auf Fahrt in Richtung Murmansk und Archangelsk gehen, wenn das Wetter hauptsächlich im Dreieck Schottland - Südwestnorwegen - Island für U-Boot-Angriffe schlecht war, etwa durch rauhe See, Niederschlagsgebiete, Nebelfelder u.ä

Da gerade in diesen Breiten um etwa 63°N die Stavanger-Staffel täglich ihre Erkundung flog, wollte die Admiralty mittels des Befehls an die Jagdverbände, die Wettermaschinen nicht zu "belästigen", sicherstellen, daß ihr weiterhin die zusätzlichen, hochgeschätzten meteorologischen Informationen der deutschen Beobachter ohne Unterbrechung zur Verfügung standen.

Tatsächlich wurde nur noch ein "weather recco" auf dem letzten Teil seines Rückfluges, 80 Meilen Ostnordöstlich von Herma Neß/Shetland (ca. 63°N) von zwei radargeführten(!) "Spitfire" der 611. Squ vorsätzlich abgeschossen, am

9.10.44 Ju 188 D7+WH (s.o.)

Ansonsten ist, belegt durch das "Zenit"-Tagebuch, die "Atlantic Mail (Express)" ab September 1944 offensichtlich unbehelligt geblieben. Der marginale taktische Schachzug der Admiralty, die "meteorological reccos" ahnungslos-unbedroht "fliegen zu lassen", um sich so deren Beobachtungen auf jeden Fall zu sichern, hat sehr wahrscheinlich die Stavanger-Staffel vor weiteren Verlusten bewahrt.

Da alle Konvois mit starkem Geleitschutz, z.T. durch Flugzeugträger, führen, konnten die deutschen U-Boote keine Erfolge erzielen. Alle Transporte - in der zweiten Jahreshälfte 1944 sollen 159 Handelsschiffe beteiligt gewesen sein - erreichten Rußland ohne Verluste.

C) Positionskarte der Totalverluste

Die Positionen der bei Luftkämpfen über See abgeschossenen Wettermaschinen waren fast immer fürs erste nur ungenau bekannt.

Vom Angriff oft überrascht, konnte der navigierende Beobachter den Standort meist nur noch grob, "über den Daumen gepeilt", angeben - falls dazu überhaupt noch Zeit war.

Auch die kurzen Notzeichen des Funkers, etwa "jj" (Jägerangriff), "zz" (Zerstörerangriff) oder "pan" (großer Notfall; etwa Motorbrand) oder "SOS" (save our souls), aufgefangen von der Staffel-Bodenfunkstelle, den Flugsicherungszentralen oder Seenotkommandos, ergaben wegen der meist großen Entfernungen meist nur ungenaue Kreuzpeilungen.

Oft konnte von der Staffelführung der vermutliche Standort nur aufgrund einer zuletzt erhaltenen Position durch "Koppelnavigation" abgeschätzt werden.

All das erschwerte dann die in Gang zu setzenden Hilfsaktionen der staffeieigenen Suchmaschinen sowie der Wassermaschinen der Seenotkommandos ungemessen. Die meisten Rettungsaktionen blieben erfolglos. Wenn schon der Unfallort gefunden werden konnte, wurden meist nur ein Ölfleck und kaum noch Trümmer gesichtet. Und selbst ein übriggebliebenes Schlauchboot war trotz seiner gelben Farbe bei unruhiger See nur schwer auszumachen.

In vielen Fällen, bei absolut überraschenden Angriffen, fehlte sogar jedes allerletzte Lebenszeichen, so daß die Besatzungen als "vermißt" erklärt werden mußten.

Keine Wettermaschine hat aber je ein "Jäger-Warngerät" an Bord gehabt. Und nie ist über See eine von einer deutschen Radar-Überwachungsstelle vor einem drohenden Zusammentreffen mit feindlichen Jägern oder Zerstörern gewarnt worden.

Nur wenn beim Rückflug im weiteren Umkreis des Heimathafens im Tiefflug schwadronierende feindliche Jäger beobachtet worden waren, wurden die anfliegenden Wettermaschinen von der Boden-Funkstelle der Staffel durch den Funkspruch "MYO" darauf aufmerksam gemacht.

Die nachfolgende Karte enthält die genauen Positionen der Unfallorte, wie sie von den beteiligten britischen, polnischen oder norwegischen Besatzungen in deren "combat reports" angegeben wurden. Letztere konnten durch kollegiale englische Mithilfe aus dem Public Record Office, London, beschafft werden.



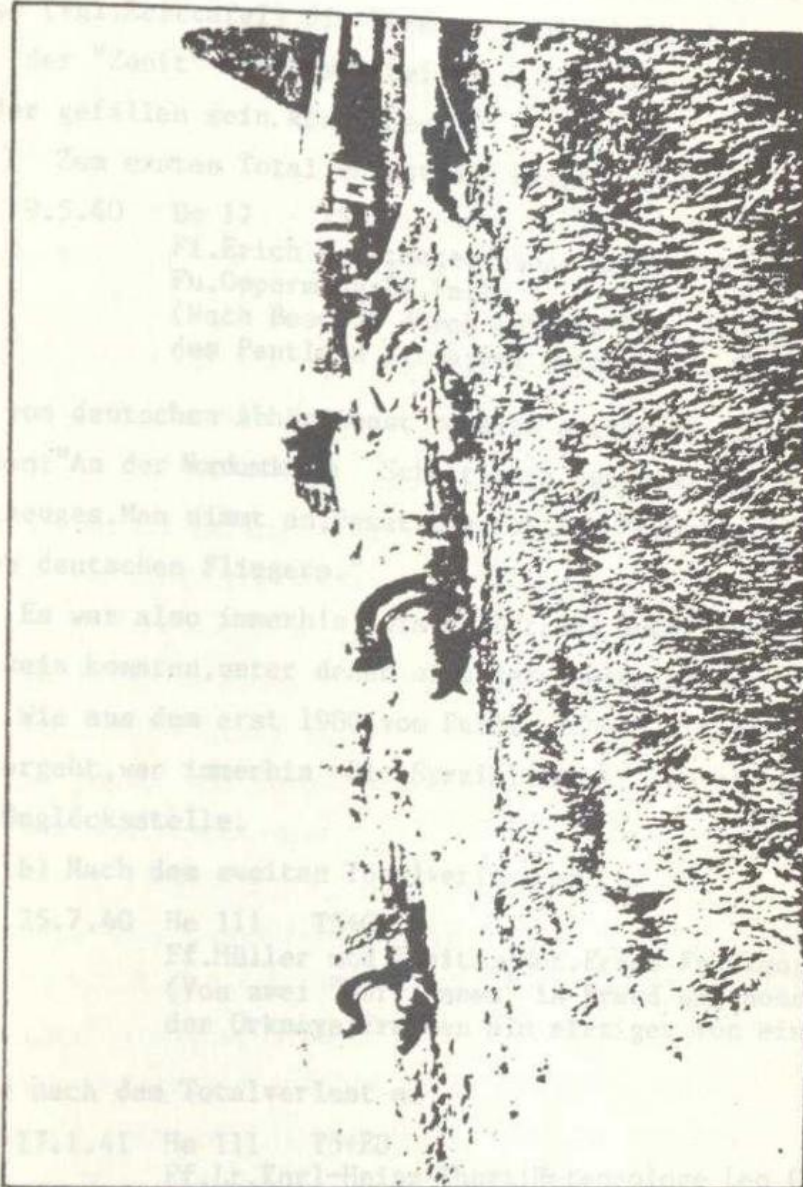
Totalverluste an Besatzungen der Westa I ObdL

einschl. Ketten Stavanger und Rhein-Main

(Beobachter/Flugzeugführer/Funker/Bordwart)
= überlebend

		Position
9. 5.40	Dr. Nitze / Korn / Oppermann / Fally Do 17 T5 + GU Abschluß (Hurricane)	(1)
25. 7.40	RR Franken # / Müller & Freitag / Loch / Bauch He 111 T5 + GU Abschluß (Jäger)	(2)
23. 8.40	Dr. Knauf / Goetz & Krebs / Steeger / Werner He 111 T5 + GU Abschluß (Hurricane)	(3)
17. 1.41	Insp. Gburek / Thurz # / Wohlfahrt # / Lücking # / Nentwig He 111 T5 + EU Abschluß (Hurricane)	(4)
18.12.41	RR Adam / Meincke / Schulz / Kruppa Ju 88 T5 + NO Abschluß (Blenheim)	(5)
4.11.42	Dr. Spliethoff / Elson / Reichert / Smollony Ju 88 D7 + BH Abschluß (Beaufighter)	(6)
10.11.42	Ass. Möller / Jonas / Janetzki / Wachsmuth Ju 88 D7 + GH Abschluß (Beaufighter)	(7)
24.12.42	Dr. Bungers / Künnecke / Simon / Schönert Ju 88 D7 + KH Absturz bei Landung nach Jägerbeschuß	(8)
13. 1.43	Dr. Meyer / Reuter / Borowski / Mann Ju 88 D7 + CH Abschluß durch deutsche Hafenschutzboote	(9)
12.6.43	Insp. Luft / Heber / Steuervald / Girz Ju 88 D7 + xH Absturz wegen Motorschadens	(10)
2. 7.43	ohne Beobachter / Pechtl & Sterr / Müller / Seidel Ju 88 D7 + FH Werkstattflug / Absturzursache ungeklärt	(11)
12. 8.43	ohne Beobachter / Storz / Schneider / Stephan / Dipper Ju 88 D7 + GH Werkstattflug / Kollision Hochspannungsleitung	(12)
23. 8.43	ORR Dipl. Ing. Krug / Rapp / Kuhle / Schulz Ju 88 D7 + FH Abschluß (Beaufighter)	(13)
22.11.43	RR Lange / Mannel / Leroy / Vieroth Ju 88 D7 + BH Abschluß (Mosquito ?)	(14)
9.12.43	RR Pfennigschmidt / Neuenfeldt / Udovic / Banz Ju 88 D7 + DH Abschluß (Mosquito)	(15)
23. 2.44	OInsp. Jürgens / Dittmar / Bornemann / Fahrendholz Ju 88 D7 + FH Abschluß (Mosquito)	(16)
23. 4.44	Ass. Kuhn / Döhle # / Scholz / Scheel Ju 88 D7 + YH Notwasserung nach Beschuß durch Schiffsflak	(17)
11. 6.44	Ass. Rudolph / x / x / x Ju 88 D7 + xH Abschluß (durch deutsches U-Boot ?)	(18)
9.10.44	Ass. Hanetzki / Meier / Uderstedt / Helms Ju 88 D7 + WH Abschluß (Spitfire)	(19)
11.10.44	RR Ludwig / Wehrauch / Pflüger / Riedel Ju 188 ? Absturz über See (Sabotage-Explosion ?)	(20)
15.10.44	Ass. Rößle / Eberhardt / Schwartz / Bickel Ju 88 D7 + IH Absturz nach Start (Ursache ungeklärt)	(21)
30.10.44	Ass. Hast / Riedmeier / Mazur / Haase Ju 88 D7 + UH Abschluß (Mosquito)	(22)
4.12.44	RR Fürstenau / Domeier / Lindner / von Grappendorf Ju 88 D7 + FH Absturz nach Fehlnavigation (Jetstream)	(23)
17.12.44	ohne Beobachter / Schlude / Schmidt / Müßig / Wiese Ju 88 D7 + xH Werkstattflug / Abschluß (Jäger)	(24)
1. 1.45	Ass. Merz / Steglich / Orth / Storch Ju 88 D7 + xH Abschluß (Flak ?)	(25)
11. 2.45	Ass. Knapp / Klose / Schmitt / Fischer & Steuernagel Ju 188 D7 + GH Abschluß (Mosquito)	(26)

In den Jahren 1940/41 wurde aufgrund der nachfolgend angeführten Ereignisse...



... so endete der letzte Einsatz der Westa 1 ObdL
Husum 3.5.1945 Ju 88 D7+CH
nach Angriff durch zwei "Spitfire". Die Besatzung, Oblt.
Bichmann (Ff.), Reg. Rat Hans Helms (Beob.), X (Fu./Bw.),
kam mit relativ leichten Verletzungen davon.

Fu. Joseph Wohlfahrt; v. Oberst Bernhard Lücking und Georg Neustadt
(Nach Beschuss durch zwei "Spitfires" Notlandung auf Fair Isle,
wobei Church und Neustadt ums Leben kamen.)

wurden die Überlebenden, wie sie in Briefen aus der Gefangenschaft andeuten
konnten, auch über den Zeitschlüssel befragt.

c) Am 19.10.41 wurde der Aufbau der deutschen Überwinterungs-Wetterstation
"Sonne" nahe Longyearbyen auf Spitzbergen plötzlich durch zwei in den
Längs-Fjord einlaufende britische Kriegsschiffe bedroht. Das Arbeitskommando
solange es zwar mit zwei Ju 52-Transportmaschinen unverletzt und vollzählig
abgezogen. Aber bei der überschrittenen Flucht blieb verheerend eine Akten-

F) Der Zenit-Schlüssel - in englischer Hand?

In den Jahren 1940/41 konnte aufgrund der nachfolgend angeführten Ereignisse (vgl. Zeittafel) die Vermutung bzw. Befürchtung aufkommen, ob nicht der "Zenit"-Schlüssel, teilweise oder als Ganzes, in die Hände der Engländer gefallen sein könnte; denn

- a) Zum ersten Totalverlust der Westa 1 ObdL am
9.5.40 Do 17 T5+GU
Ff. Erich Korn; Meteorologe Dr. Friedrich-Wilhelm Nitze;
Fu. Oppermann; Bw. Fally
(Nach Beschuß durch mehrere "Hurricanes" Absturz am Westausgang des Pentland Firth; bei Aufprall in See explodiert.)

war vom deutschen Abhördienst bereits abends die Reuter-Meldung aufgenommen worden: "An der Nordostküste Schottlands heute mittag Abschuß eines Dornier-Flugzeuges. Man nimmt an, Besatzung tot. Ein Motorboot landete die Leiche eines toten deutschen Fliegers."

Es war also immerhin vorstellbar, daß auch Trümmerstücke aufgefischt worden sein konnten, unter denen sich der Zenitschlüssel hätte befinden können.

Wie aus dem erst 1980 vom Public Record Office erhaltenen combat report hervorgeht, war immerhin die Spezialeinheit "Royal Lifeboat Institution" an der Unglücksstelle.

- b) Nach dem zweiten Totalverlust am
25.7.40 He 111 T5+GU
Ff. Müller und Freitag; Met. Ernst Franken; Fu. Loch; Bw. Bauch
(Von zwei "Hurricanes" in Brand geschossen; Notwasserung südlich der Orkneys; Franken als einziger von einem Kreuzer gerettet.)

sowie nach dem Totalverlust am

- 17.1.41 He 111 T5+EU
Ff. Lt. Karl-Heinz Thurz; Meteorologe Leo Gburek;
Fu. Josph Wohlfahrt; Bw./Bsch. Bernhard Lücking und Georg Nentwig
(Nach Beschuß durch drei "Hurricanes" Notlandung auf Fair Isle, wobei Gburek und Nentwig ums Leben kamen.)

wurden die Überlebenden, wie sie in Briefen aus der Gefangenschaft andeuten konnten, auch über den Zenitschlüssel befragt.

c) Am 19.10.41 wurde der Aufbau der deutschen Überwinterungs-Wetterstation "Bansö" nahe Longyearbyen auf Spitzbergen plötzlich durch zwei in den Advent-Fjord einlaufende britische Kriegsschiffe bedroht. Dem Arbeitskommando gelang es zwar, mit zwei JU 52-Transportmaschinen unverletzt und vollzählig zu entkommen. Aber bei der überstürzten Flucht blieb versehentlich eine Akten-

tasche "mit geheimen Funkunterlagen" zurück, die den Engländern in die Hände fiel. Möglicherweise hat sich darunter der Zenitschlüssel befunden.

d) Am 23.7.42 wurde die Einsatzmaschine der Westa 5, Kette Banak,

Ju 88 1B+CH

Ff. Lt. Hans Wagner; Met. Dr. Erich Etienne;

Fu. Heinrich Voß; Milit. Beobachter Major Wibel

über Longyearbyen, das inzwischen vom norwegischen Freikorps "Fritham" besetzt worden war, überraschend beschossen, kollidierte danach über dem Ostufer des Advent-Fjordes bei Moskushamn mit einer Transportseilbahn für Kohle und stürzte ab. Die Besatzung kam ums Leben. Die Aktentasche Etiennes, die den Zenitschlüssel und die AUKA-Chiffriertafeln enthielt, blieb unversehrt und wurde den Engländern übergeben.

Wie schon anfangs beschrieben, ist erst nach mehr als 30 Jahren nach Kriegsende bekannt geworden, daß die gewitzten Kryptologen der hut 10 in Bletchley Park keine allzu große Mühe hatten, die Zenit-Funksprüche vermutlich bereits 1940 zu lösen - einfach mit "paper and pencil" - ohne daß ihnen die Originalcodierung vorlag. Bei den oben erwähnten Verhören überlebender Wetterflieger wollte man vermutlich nur noch Einzelheiten klären.

Wie von kompetenter Seite zu erfahren war, hat der englische Abhör- und Peildienst jeden Morgen geradezu ungeduldig auf das beinahe fahrplanmäßige Erscheinen der deutschen Wettermaschine über der Nordsee bzw. über dem Nordmeer gewartet. Und die ersten Entschlüsselungsergebnisse sollen "bereits zum Frühstück" vorgelegen haben.

Dem Meteorological Office in Dunstable dürften diese Informationen, von deutscher Seite völlig ahnungslos auch für den Gegner erbracht, während der gesamten Kriegsdauer sehr zupaß gekommen sein.

Abchnitt XII

Wetterinformationen von anderen Luftwaffen-Einheiten S.245

- A) Wetterbeobachtungen bei bewaffneter Seeaufklärung von 4mot "Condor"-Maschinen S.245
- B) Spezielle Wetteraufklärung direkt über England durch einzelne Jagdmaschinen S.254

Abschnitt XII Wetterinformationen von anderen Luftwaffen-Einheiten

A) Wetterbeobachtungen bei bewaffneter Seeaufklärung von 4mot "Condor"-Maschinen

Nach Abschluß des Deutsch-Französischen Waffelstillstandsvertrages am 22.6.1940 kam die Atlantikküste von Dünkirchen am Nordausgang des Kanals bis Hendaye an der Cote d'Argent im Biskaya-Winkel in deutsche Hand. Damit war die Voraussetzung gegeben, daß nach Stationierung neuer Wetterstaffeln weit im Westen und deren Zusammenarbeit mit anderen Einheiten der Luftwaffe die so dringend notwendige Erkundung der unbekannteten Wetterverhältnisse wenigstens über dem ostantlantischen Randgebiet durchgeführt werden konnte. Bisher hatten ja nur wenige weit auseinanderliegende Meldungen von U-Booten oder Wetter-Trawlern für die analytische und prognostische Arbeit des Wetterdienstes zur Verfügung gestanden.

Schon Ende Juni 1940 wurde die Westa 51 von Langendiebach/Hanau nach Buc/Versailles, im Juli die Westa 2 ObdL von Oldenburg nach Brest verlegt. Ihr Erkundungsgebiet wurden der Kanal und das Seegebiet westlich und südlich von Irland.

In Keroman an der Mündung des Flusses Ter, nahe der BdU-Befehlsstelle ("Sardinienschlößchen") Kernevel/Lorient entstanden bis Anfang August durch die "Organisation Todt" Werftanlagen und Bunker für 13 U-Boote. Diesen blieb jetzt der bisherige, 450 sm längere Anmarschweg durch die Nordsee um England herum in das atlantische Operatinsgebiet erspart. Zeitgewinn eine Woche. Ihr Aktionsradius reichte nun bis in die Biskaya und weiter westlich in den Atlantik hinein. Damit konnten nun nicht nur Geleitzüge früher erfaßt werden, sondern auch noch mehr und noch aufschlußreichere Kurzwetter abgesetzt werden als bisher.

Und schließlich verlegte im August 1940 die Luftwaffe die seit Februar in Aufstellung begriffene I./KG 40, in der alle bis dahin verfügbaren Langstreckenflugzeuge "Condor", die militärische Version der zivilen FW 200 zusammengefaßt waren, nach Bordeaux. Ebenso die Küstenfliegergruppe 406 mit ihren Flugbooten BV 138 und den Schwimmermaschinen He 115 nach Brest.

Der Auftrag der I./KG 40 war, eine möglichst weitreichende "bewaffnete Aufklärung" ("Quertief-Bombenangriff") gegen Geleitzüge und einzelne Handelsschiffe zu führen. Das war ein von der Marine unabhängiger, selbständiger Luft-See-Krieg. Dafür standen aber zunächst neben einigen He 111 nur etwa 20-25 "Condor" zur Verfügung, von denen gewöhnlich nur etwa 5 einsatzfähig waren.

Auf den langen Such- und Angriffsflügen hatten die Besatzungen gewöhnlich ausreichend Zeit, um die durchflogenen Wetterverhältnisse etwa aller halben Stunde auf einem Meldezettel (s. Kopie) so weit wie nur möglich in Einzelheiten zu beschreiben. Nach Rückkehr vom Einsatz wurden diese Beobachtungen bei der zuständigen Wetterwarte abgeliefert. Sie waren, weitergeleitet an die Wewa beim BdU sowie an die ZWG als Ergänzung für die Zenitmeldungen der Westas eine wertvolle Hilfe für die Analyse der Wetterlage.

Die militärische Aufgabe "weitreichende Seeaufklärung" erforderte natürlich in erster Linie Flughöhen mit möglichst großer Schrägsicht. Eine so eingehende Wettererkundung, wie sie bei den Westas mit dem "Sägeflugverfahren" erzielt wurde, war deshalb nur streckenweise möglich. Immerhin aber konnten doch auch "Bodendrucke" ermittelt werden.

Nachdem Mitte Juli 1940 England sich endgültig als nicht friedenswillig erklärt hatte, wurden deutscherseits Vorbereitungen für eine -ursprünglich nicht ernstlich vorgesehene- Invasion (Operation "Seelöwe") in England getroffen. Diese konnte aber nur dann mit Aussicht auf Erfolg durchgeführt werden, wenn Deutschland die absolute Luftüberlegenheit besaß. Sie sollte in der "Luftschlacht um England" ("Blitz") erreicht werden.

Diese begann nach englischer Ansicht bereits am 10.7.40, als die Luftflotten 2 und 3, Gen. Kesselring in Belgien, Gen. Sperrle von Nordfrankreich aus, schwere Angriffe gegen militärische Ziele in Südengland flogen.

Erster Höhepunkt sollte eigentlich schon der Beginn am 13.8.40 sein, dem von Göring "von oben her" festgelegten "Adler-Tag". Aber statt der geforderten dreitägigen Periode besten Angriffswetters war der Himmel bis Südengland hinein wolkenverhangen. Der "große Schlag" zersplitterte in Einzelaktionen.

Erst eine wiederum überraschende Wetterbesserung am 15.8.40 ermöglichte einen umfassenden Großeinsatz, an dem auch die 5. Luftflotte von Norwegen aus beteiligt war.

Das Hauptziel aller nachfolgenden Einsätze, stets verbunden mit erbitterten Luftschlachten, war die Zerschlagung der vom Boden aus radargeführten britischen Jagdwaffe, ihrer Bodenorganisation und der Flugzeugfabriken, die erstaunlich viele Maschinen produzierten.

Nachdem in der Nacht vom 24./25.8.40 durch einen Zielirrtum einzelne Bomben verstreut auf London -das lt. Führerbefehl nicht angegriffen werden durfte- fielen, ließ Churchill in den folgenden Nächten Berlin angreifen.

Wettermeldung

Alle halbe Stunde Beobachtung, bei rascher Wetteränderung häufiger.

Datum : _____ **Zeit :** _____

Standort : _____

Flughöhe : _____

Wind (in Flughöhe) : _____ Grad _____ km/st
(am Boden) _____ Grad _____ km/st

Sicht : _____ km ; Seegang _____

Luftdruck : QFF _____ mb

Luftdruck : QFE _____ mb in Flughöhe

Lufttemperatur : _____ °C in Flughöhe

Wetter : (Zutreffendes unterstreichen ; weitere Beobachtungen hinter "oder")

- 1.) heiter ; 2.) wolkig ; 3.) bedeckt ; 4.) Nebel ; 5.) Nieseln ; 6.) Regen ;
 - 7.) Schnee ; 8.) Regen-, Schnee-, Graupel-Schauer ; 9.) Gewitter ;
 - 10.) leichte, starke Vereisung von _____ m bis _____ m ;
 - 11.) starke Bögigkeit von m bis _____ m ;
- oder _____

Wolken :

4.) Cirrus	Zehntel:	2.) Aufzug aus	Richtung :
3.) Schönwetter-Haufenwolken	10; qbb	m; qbi	m ;
4.) Hochnebel	/10; qbb	.qbj	m ;
5.) Schichtwolkenendecke	10; qbb	.qbj	m ;
6.) Schicht-Haufenwolken	10; qbb	.qbj	m ;
7.) Schauer- u. Gewitterwolken	10; qbb	.qbj	m ;
8.) Schlechtwetterw. m. Feizen	/10; qbb	.qbj	m ;

oder _____

Gesamtbedeckung _____ 10 _____

Beobachter : _____

Nach Landung sofort an Wetterwarte geben !

DRUCK : R. REINERT - 37, BLD. MAGENTA, PARIS - 1000 BL. 3-42

Wettermeldungen des KG 40
FW 200 ("Condor")

Daraufhin wurde im Gegenzug London geplant mehrfach angegriffen. Die "Schlacht um London" begann. Sie erreichte ihren Höhepunkt am 15.9.40 in vielen Jäger-Luftschlachten über ganz Südostengland und direkt über London ("Battle of Britain-Day").

Aber die englische Abwehr blieb ungebrochen; sie schien sogar stärker zu sein als je zuvor.

Unter diesem Eindruck wurde "Seelöwe", letztmals vorgesehen für den 21.9.40, "bis auf weiteres verschoben".

In der nun anschließenden letzten Phase des verschärften Luftkrieges gegen England wurden hauptsächlich Nachtangriffe von starken Kampfverbänden gegen London geflogen, soweit es das Herbst- und Winterwetter noch zuließ. Tagsüber wurden nur kleinere Bombergruppen und vorübergehend auch Jagdbomber (Me 109 mit 500 kg-Bombe) eingesetzt.

Ab Mitte November wurden außer London noch andere Städte nachts angegriffen. Am 14.11.40 wurde mit Hilfe der Funkführungsverfahren "Knickebein" punktgenau Coventry markiert und von sämtlichen Kampfverbänden, welche die Luftflotten 2 und 3 noch aufbieten konnten, total zerstört ("ausradiert").

In den nachfolgenden Winter- und Frühjahrsmonaten wurden je nach Wetter nur noch vereinzelt Großangriffe auf Industriestädte durchgeführt. London dagegen erlitt in der zweiten Aprilhälfte 1941 nochmals besonders schwere Bombardierungen. Schließlich aber wurde die Luftschlacht um London im Mai abgebrochen, ohne das angestrebte Ziel, die Luftüberlegenheit, erreicht zu haben.

Hitler hatte sich dem neuen Kriegsziel, Angriff auf die Sowjetunion (Operation "Barbarossa") zugewandt (schon mit "Weisung Nr. 21 vom 4.1.41!")

Im nachhinein wird die Luftschlacht um England als "die vielleicht entscheidendste Schlacht des Krieges" angesehen. "Sieg und Niederlage lagen tatsächlich dicht beieinander. Der Ausgang der Schlacht hing an einem dünnen Faden" (Lewin, S.96).

Dank des unermüdlichen Einsatzes der Jägerpiloten, der Qualität des Radarsystems, der Fehlentscheidungen der deutschen Luftwaffenführung, der hervorragenden "Kriegskunst" des Fighter Command durch den Air Marshal Sir Hugh Dowding, dem die vom "Radio Security Service" aufgefangenen und von Bletchley Park entschlüsselten Luftwaffen-Funksprüche ("Ultra") zur Verfügung standen, behielten die Engländer ihre Luftüberlegenheit.

In dem ereignisreichen zweiten Halbjahr 1940 mußte der Wetterdienst, gerade erst an der französischen Atlantikküste angekommen und noch im Aufbau begriffen, mit der Beratung der Luftoffensive gegen England höchst schwierige prognostische Aufgaben bewältigen.

Die Oberbefehlshaber der Luftflotten 2 und 3 verlangten für die komplizierte Führung der etwa 2 500 Kampfflugzeuge, Stukas, Zerstörer und Jäger ihrer Verbände mittelfristige Flugwettervorhersagen mindestens drei Tage im voraus.

Aber die He 111- und Ju 88 Maschinen der Westa 51 und 2 ObL erreichten günstigstenfalls das Seegebiet westlich von Irland bis etwa 15 - 20 °W.

Die Wettermeldungen der I./KG 40, die täglich 3 bis 4 Einsätze mit einigen "Condor"-Maschinen "bewaffnete Aufklärung" über den "Western Approaches" und im Seegebiet südlich von Irland flog, standen zwar erst nach deren Rückkehr zur Verfügung, waren aber dennoch nützlich.

Von den wenigen U-Booten, die ebenfalls im Bereich der von Westen und Süden zum Nord- und Ärmelkanal führenden Zufahrtsrouten operierten, lagen, wenn überhaupt, pro Tag nur etwa zwei Wetterbeobachtungen vor.

Am wertvollsten dürften noch die Meldungen von zwei Wetterbeobachtungsschiffen gewesen sein, die etwa ab September 1940 im mittleren Nordatlantik sowie am Südausgang der Dänemarkstraße lagen.

Unter diesen Verhältnissen waren fehlerhafte Wetterprognosen, wie sie offenbar gerade für den "Adler-Tag" passierten, unvermeidlich, aber entschuldigbar. Wenn eine weiträumigere, insbesondere nach Westen in den Atlantik hinaus ausgehende Wettererkundung möglich gewesen wäre, wäre manches besser gelaufen. Aber der deutschen Luftwaffe fehlten Langstreckenflugzeuge in genügend großer Anzahl.

Unter diesem Mangel litt aber nicht nur der Wetterdienst, sondern auch in zunehmendem Maße die Erfolgsmöglichkeit der U-Boote.

Die jetzt von Lorient auslaufenden Boote - es waren nicht mehr als 12-15 - hatten quasi am Rande der großen Luftschlacht um England von Juli bis Oktober 1940 - am 17.8.40 hatte das OKW die "Totale Blockade Englands", d.h. warnungslose Versenkung von Schiffen, erklärt - zunehmende Erfolge, ein "erstes Versenkungs-Maximum" durch Tag- und hauptsächlich Nachtangriffe sowie durch die ab September erstmals angewendete "Rudeltaktik" von jeweils 6 Booten gegen meist (noch) mangelhaft geschützte Geleitzüge erzielt, insbesondere im Gebiet der "Western Approaches".

Danach aber mußten viele der in dieser "ersten goldenen Zeit" arg strapazierten Boote mit leergeschossenen Torpedorohren zur Überholung nach Lorient zurückkehren.

Die jetzt im Atlantik westlich der Britischen Inseln zurückbleibenden paar Boote wurden ab November durch verstärkte Luftüberwachung, die erstmals mit ASV-Radar (Air Surface Vessel, $\lambda = 1,5$ m) und starke Scheinwerfer ("Leigh-lights") ausgerüstet war, tags und nachts unter Wasser gehalten. Sie waren gezwungen, ihr Operationsgebiet bis über 15° W hinaus in den Nordatlantik zu verlegen, während gleichzeitig die britischen Geleitzüge, welche die dringend notwendigen Nahrungsmittel und Rohstoffe transportierten, weit nordwärts auswichen. Dabei gingen wegen weniger Feindberührung die Versenkungserfolge stark zurück, denn bei einem Sichtkreis vom Turm eines U-Bootes von maximal nur

30 km, war die Aussicht, bei rauhem Winterwetter die im jetzigen Operationsgebiet weit gestreuter als in den "Western Approaches" laufenden Schiffe entdecken zu können, sehr gering, mehr zufällig.

Neue Erfolge konnten nur durch weiträumige Luftaufklärung erreicht werden, insbesondere wenn diese im Umkreis von bereits in Wartepositionen aufgestellten Booten erfolgte.

Weil nun der Marine von Anfang an eine eigene Seefliegertruppe verweigert worden war (Göring: "Alles was fliegt, gehört mir!"), konnte es der BdU Dönitz nur durch persönliche Beziehungen erreichen, daß in den letzten Monaten des Jahres 1940 die Küstenfliegergruppe 406 in Brest eine BV 138 ("Pantine") und das KG 40 eine FW 200 zur Verfügung stellten. Aber das Flugboot, das Aufklärung bis zur Rock-all-Bank (57°N 14°W) fliegen konnte, kam wegen schlechten Wetters oder technischer Mängel kaum zum Einsatz, und die "Condor" als einzelne Maschine konnte auch nur wenig ausrichten.

Erst nach sehr energisch vertretenen Anforderungen des BdU wurde am 7.1.41 ein Führerbefehl erreicht, durch den die I. Gruppe des KG 40, stationiert in Bordeaux-Merignac und in Cognac (45.45°N 0.20°W) allein dem BdU unterstellt wurde. (Sie stand ihm auch weiterhin zur Verfügung, als sie am 1.4.41 in den Befehlsbereich des neu ernannten "Fliegerführer Atlantik", Obstlt. Harlinghausen, einem ehemaligem Marineoffizier, kam, der alle über See rings um England eingesetzte Luftwaffenverbände koordinierte.)

Ab Januar 1941 begann sofort eine enge und erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Flugzeugen und U-Booten. Täglich flogen nun mehrere "Condor" Aufklärung, griffen Einzelfahrer mit Bomben an und informierten U-Boote über entdeckte Geleitzüge, falls sie diese nicht als Verband und einem U-Boot zugleich bekämpften, wie am 9.2.41 zwischen Portugal und Azoren mit U 37.

In dieser Anfangszeit gab es beträchtliche Fehler bei Positionsangaben. Denn wegen der großen Entfernungen lieferten die Peilstrahlen für mehrere Funkfeuer keinen eindeutigen Schnittpunkt, sondern oft nur ein mehr oder weniger großes dreieckiges Gebiet, so daß sich Standortfehler bis zu 80 sm ergeben konnten. Erst als umliegende U-Boote langwellige Peilzeichen von einer "Condor" aufnehmen konnten und dann diese festgestellten Richtungen zusammen mit dem eigenen Standort der U-Boot-Führung in Lorient zur kartenmäßigen Bearbeitung mitteilten, ergab sich eine brauchbare Position für einen erfaßten Geleitzug, die vom BdU den U-Booten auf Kurzwelle gefunkt wurde.

In besonders weit abliegenden Operationsgebieten mußte jedoch, weil die Reichweite einer normalen "Condor" nur knapp ausreichte, die "Aufklärung" zügig geflogen werden. Bei Sichtung eines Geleitzuges war ein längeres Fühlhalten zum Heranführen eines oder mehrerer U-Boote zwecks operativer Zusammenarbeit nicht möglich. Es konnte jeweils nur vom Flugzeug aus die Position gemeldet werden, so gut es eben ging.

Die ab Januar 1941 begonnene und erfolgreich verlaufende Zusammenarbeit zwischen dem KG 40 und den U-Booten führte -zusammen mit dem Einsatz deutscher Großkampfschiffe, die durch die Dänemarkstraße in den Nordatlantik eingelaufen waren ("Rheinübung")- bis zum Juni zu einem zweiten Maximum an versenktem Schiffsraum, insbesondere -mit Unterstützung von Überwasser-Versorgungsschiffen- im Seegebiet vor Südwest-Afrika (Freetown) und südlich von Island, wo eine Reihe von Geleitzügen aufgespürt worden waren, die aus Gibraltar kamen.

Allerdings stiegen in dieser Zeit -Churchill hatte am 6.3.41 die "Battle of the Atlantic" erklärt- auch die Verluste an "Condor"-Maschinen durch die verstärkte Abwehr. Der bisher übliche "Quertief-Angriff" wurde verboten.

In den letzten Monaten des Jahres 1941 wurde die Abwehr durch CAM-Schiffe (Handelsschiffe, die eine "Hurricane" katapultierten; der Pilot wurde nach dem Angriff aus dem Wasser gefischt; und einen "Hilfsflugzeugträger "Audacity", der vormalige Frachter "Hannover"(!), mit amerikanischen "Martlet"-Jägern) gewaltig verstärkt. Es kam zu richtigen Luftschlachten über See. Die "Condor" konnten nur kreisend Fühlhaltung halten und für die U-Boote Peilzeichen geben.

Die 8-12 U-Boote jedoch, die aus den "Western Approaches" westwärts abgedrängt worden waren, hatten, da außerhalb der "Condor"-Reichweite ohne Luftaufklärung im Gebiet zwischen Grönland und Azoren, keine Erfolgchancen mehr. Auch wurden sie zunehmend von "neutralen" amerikanischen 4mots bedroht, die ihre Basis in Island hatten, das ab 6.7.41 unter USA-Herrschaft stand.

Der Aktionsradius der "Condor" (4mot; 8 Mann Besatzung; 8 800 l Kraftstoff) konnte, je nach Notwendigkeit, erweitert werden, mittels Zusatztanks von 1500 km auf 1750 bis 2200 km (=14-16 Flugstunden). Von Bordeaux aus reichte das, bei geradem Kurs, längstens bis zu den Azoren oder bis Island, oder bei Umrundung der Britischen Inseln bis Stavanger oder Trondheim; danach Rückflug wie Hinflug oder "über Land" direkt. Bei Start von Trondheim aus konnte der Nordausgang der Dänemarkstraße, sogar die Ostküste Grönlands erreicht werden.

Diese größeren Eindringtiefen und längeren Flugstunden der "Condor" gegenüber der Normalausführung der Ju 88 (ca. 900 km) der Wetterstaffeln ließ auch eine weitreichendere Wetteraufklärung zu.

So wurden z.B. ab Ende Januar bis Mitte Juli 1941 von der I./KG 40 von Bordeaux bzw. Cognac aus insgesamt fast 50 spezielle Wettererkundungsflüge durchgeführt, wobei jeweils einer aus einer Gruppe von 13 Luftwaffen- oder Marine-Meteorologen an Bord war.

Leider traten auch bei diesen Einsätzen einige Verluste ein: am 17.3.41 und am 24.5.41 jeweils durch Absturz bei Brest (Dr. Haller; Dr. G. Schlarp).

Diese Flüge konnten jedoch, weil das KG 40 offenbar noch nicht über genügend Maschinen verfügte, nur in unregelmäßigen Abständen von 1-4, z.T. bis 8 Tagen unternommen werden. Ab 18.4. und ab 18.6.41 gab es sogar 20tägige Unterbrechungen.

Zielgebiete waren üblicherweise Stichflüge in die Seegebiete westlich von Irland und die Hebriden. Bisweilen - in obigem Zeitraum in den vier Fällen 19./21.2.41; 19./20.3.41; 26./28.3.41; 29./31.3.41 - wurde auch der Rundflug um die Britischen Inseln herum bis Stavanger geflogen.

Die Wetterbeobachtungen wurden als "Zenit"-Meldungen abgesetzt. Über dieses Verfahren wurden auch die meteorologen-freien Besatzungen des KG 40 unterrichtet.

In den letzten drei Monaten des Jahres 1941 stellte sich in der Atlantik-Schlacht eine Flaute ein. Die Boote waren mit Beginn des Rußlandfeldzuges (am 22.6.41) weit verstreut: 8 in der Ostsee; 4-6 im Polarmeer; ab September 10 im Mittelmeer; ab November 15 im Gibraltar-Raum; weitere führen Geleitschutz für Hilfskreuzer, Blockadebrecher, Versorgungsschiffe und zwei Boote lagen für Wettermeldungen auf festen Positionen. Die U-Boot-Waffe war also jetzt schwerpunktmäßig im Mittelmeerraum eingesetzt. Für den Atlantik blieben nur 5-10 Boote übrig, die im Westatlantik viel zu weit entfernt waren, um durch eventuelle "Condor"-Aufklärung an einen aufgespürten Geleitzug herangeführt werden können. Im November gab es die letzte Feindberührung im Nordatlantik. Die Zusammenarbeit zwischen der "Condor"-Gruppe des KG 40 und den U-Booten hörte auf. (Aber am 11.11.41 waren die USA in den Krieg eingetreten. Bereits am 13.1.42 begann der "Paukenschlag" - mit nur 5 Booten! - und damit die "zweite glückliche Zeit" der U-Boote vor der nicht verdunkelten nordamerikanischen Küste. Die Versenkungserfolge erreichten enorme Höhen.

B) Spezielle Wetteraufklärung direkt über England durch einzelne Jagdmaschinen

Nachdem das KG 40 im Laufe des Jahres 1942 z.T. nach Trondheim-Vaernes verlegt worden war, zum einen wegen einer befürchteten Invasion in Norwegen, zum anderen zur Aufklärung der nach Rußland laufenden Geleitzüge, deren erster bereits am 21.8.41 von Reykjavik nach Archangelsk gefahren war, lagen aus dem Gebiet westlich von England zeitweise nur wenige Wettermeldungen vor. Deshalb unternahm die Westa 2 ObdL den Versuch, selber diesen Bereich auf einem Rundkurs Nantes - Trondheim zu erkunden. Und zwar mittels Reichenweitenfluges einer Ju 988 mit Zusatztanks.

Für den ersten Versuch am 10.11.42 unter Flgf. Ing. Hptm. H. J. Schulze gibt es in der Auflistung der Flugberichte leider keine Angaben. Aber für den zweiten Versuch ist folgendes bekannt:

Die Ju 88 D7+AK, Flgf. Lt. Obermeier; Met. Beimgraben; Fu: Morschen; Bw. Heyer startete am 19.11.42 um 05.39^h in Nantes. Ihr Flugweg verlief über Belle Isle - 52°N 10°W - 56°N 12°W - 60°N 13°W - 60°N 3°W - nach Trondheim. Landung 13.50^h. Flugzeit 8 Std 11 Min. Der Rückflug am 22./23.11.42 nach Nantes ging "auf dem Landweg" über Ütersen. Weitere Flüge dieser Art sind anscheinend jedoch nicht unternommen worden.

In den späteren Jahren standen dem "Fliegerführer Atlantik" für bewaffnete Fernaufklärung und gleichzeitige Zusammenarbeit mit U-Booten im nordatlantischen Bereich auch die Ju 290 (maximal 20 Stk) und die BV 222 "Wiking" (4 bzw. 6mot; Eindringtiefe ca. 3000 km, also bis etwa 30°W) zur Verfügung. Spezielle Wettererkundungsflüge wurden, weil der Bestand an Maschinen nicht groß genug war, weniger oft durchgeführt. Bei Anforderungen, wie z.B. seitens des Luftwaffenführungsstabes am 26.12.43 nach besserer Erkundung bis 57°N 14°W (Zusammenhang mit dem Kampf der "Scharnhorst" im Eismeer?) mußte ein "verantwortlicher" Meteorologe an Bord sein. Sie wurden von der Marine gestellt.

2 Strahltriebwerke) gab Chef W3 zu bedenken, daß bei der sehr hohen Geschwindigkeit dieses Typs eine gute Wetterbeobachtung kaum zu erwarten sei.

C) Für die mit dem einmotorigen Messerschmitt Ar 234 ("Blitz"; 2 Strahltriebwerke) ausgerüsteten Kampfvorhände sollten vier Meteorologen, die bereits das Segelflugschulung absolviert, innerhalb eines halben Jahres zu Flugzeugführern für die Ar 234 ausgebildet werden und dann den Einsatzvorhänden als Wettererkunder vorzuzugreifen.

Daneben sollten die Piloten von zweimotorigen Schnellbomben in zweiwöchigen Lehrgängen in Wetterbeobachtung geschult werden.

Es ist nicht bekannt geworden, ob einer dieser Vorschläge verwirklicht worden ist. Es wären Verfahren gewesen vergleichbar dem "Pomp"-Fliegen der

B) Spezielle Wetteraufklärung direkt über England durch einzelne Jagdmaschinen

Um kurzfristig vor dem Einsatz von Bomberverbänden die Wetterverhältnisse direkt über den Britischen Inseln zu ermitteln, kamen die Wetterstaffeln mit ihren relativ langsamen Maschinen (Ju 88; ca. 350 km/h) und hochqualifizierten Besatzungen (4 Mann) nicht in Betracht.

Für diese Spezialaufgaben konnten wegen der Abwehr durch feindliche Jäger nur schnelle Maschinen eingesetzt werden.

So ist z.B. 1940/41, wenn Tag- bzw. Nacht-Bombenangriffe geplant waren, jeweils einige Stunden morgens bzw. abends vorher eine Me 110 mit einem Meteorologen an Bord von Calais aus etwa in Richtung Ipswich, London oder Brighton unterwegs gewesen. Dabei sollte festgestellt werden, ob die notwendigerweise viele Stunden vor dem Start der Verbände herausgegebenen Flugwettervorhersagen über Südostengland hinsichtlich der Bewölkungsverhältnisse, Sichtweiten usw. noch zutreffend waren. An diesen Flügen der Westa 26 waren Dr. Friedrich Sieger und Dipl. Ing. Otto Krug beteiligt, die beide das Flugfunkzeugnis besaßen.

Derartige taktische Wetterflüge sind dann aber offenbar wegen zu starker Abwehr durch "Hurricane"- und "Spitfire"-Jäger, denen eine Me 110 unterlegen war, eingestellt worden.

Als dann aber in den beiden letzten Kriegsjahren sehr schnelle doppelsitzige Maschinen an die Front kamen, wurden von den Verbandsführern folgende neue Vorschläge eingereicht:

A) Für Flüge über den St. Georges-Kanal und die Irische See sollten ab Frühjahr 1944 zweisitzige Aufklärermaschinen vom Typ Me 410 ("Hornisse"; 2 Kolbenmotoren) eingesetzt werden. Dafür wären aber nur Meteorologen in Frage gekommen, die bereits eine Bordfunkerausbildung hatten. Aber solche gab es kaum. Nur wenige frühere "Aufstiegsmeteorologen" besaßen das Funkpatent.

B) Gegen den Einsatz einer zweisitzigen Version der Me 262 ("Sturmvogel"; 2 Strahltriebwerke) gab Chef WD zu bedenken, daß bei der sehr hohen Geschwindigkeit dieses Typs eine gute Wetterbeobachtung kaum zu erwarten sei.

C) Für die mit dem einsitzigen Düsenbomber Ar 234 ("Blitz"; 2 Strahltriebwerke) ausgerüsteten Kampfverbände sollten vier Meteorologen, die bereits den Segelflugschein besaßen, innerhalb eines halben Jahres zu Flugzeugführern für die Ar 234 ausgebildet werden und dann den Einsatzverbänden als Wettererkunder vorausfliegen.

Daneben sollten die Funker von zweisitzigen Schnellbomben in zweiwöchigen Lehrgängen in Wetterbeobachtung geschult werden.

Es ist nicht bekannt geworden, ob einer dieser Vorschläge verwirklicht worden ist. Es wären Verfahren gewesen vergleichbar den "Pampa"-Flügen der Alliierten.

Abschnitt XIII

Lehrgänge für weitere Beobachter durch die Westa 1 ObdL für alle Staffeln

- A) Voraussetzungen S.257 /S.256
- B) Unterrichtsübersicht S.258
- C) Erläuterungen zu den Unterrichtsfächern S.259
- D) Praktische Einweisungen S.261
- E) Uniformen, Tätigkeitsabzeichen, Auszeichnungen S.263

Abschnitt XIII

Lehrgänge für weitere Beobachter durch die Westa 1 ObdL für alle Staffeln

Mit der Kriegserklärung Englands und Frankreichs am 3.9.39 zeichnete sich eine nicht abschätzbare Ausweitung des Krieges über Land und See ab. Die damit verbundene meteorologische Blockierung Deutschlands konnte nur, wenigstens bis zu einem gewissen Umfange, durch möglichst regelmäßig durchzuführende Langstrecken-Wettererkundungsflüge gemildert werden. Neue Staffeln waren bereits im Entstehen, der Bedarf an speziell geschulten Beobachtern nahm zu.

Deshalb wurde in der Staffel sofort nach Ende des Krieges gegen Polen ein erster Lehrgang aufgenommen.

Nach Verlegung der Staffel über Oldenburg (Juli 1940 bis Januar 1941) nach Zwischenahn wurde diese Schulungstätigkeit zur festen Institution bis Kriegsende.

Auch bei den Wetterstaffeln 51 ^{und 1} sowie 26 und 76 ist in den ersten Monaten ihrer Aufstellungszeit (ab Sommer 1939) bereits eine Reihe von Meteorologen als Staffelbeobachter ausgebildet worden.

A) Voraussetzungen

Die Teilnahme an den meist zweimonatigen Lehrgängen setzte ärztlich bescheinigte "Fliegertauglichkeit" voraus und beruhte grundsätzlich auf freiwilliger Meldung.

Dieser Entschluß war motiviert zum einen vom "Zeitgeist" geförderten Erlebnisdrang, zum anderen aber von naturwissenschaftlicher Wißbegier. Es war schließlich eine einzigartige Gelegenheit, die vielfältigsten atmosphärischen Erscheinungen dreidimensional und "hautnah vor Ort" erleben zu können.

Daß es dabei aber auch hart auf hart zugehen konnte, erfuhren die Teilnehmer bisweilen, wenn die Einsatzmaschine es etwa mit einem Einmotorenflug oder mit einem Jägerangriff u.ä. zu tun gehabt hatte.

Die Gruppen von etwa 10, später bis zu 20 Mann, setzten sich anfangs meist aus beamteten oder angestellten Meteorologen oder Inspektoren des Reichswetterdienstes zusammen. Später kamen auch zum Wehrdienst eingezogene und bereits auf Fliegerhorsten eingearbeitete "Ergänzungs" ("E")-Meteorologen und -Inspektoren (Studienräte, Physiker, Geographen, Techniker) und schließlich, ab Ende 1943, auch Referendare und Assessoren der "Meteorologen-Kurzaktionen" (nach erheblich vermindertem Arbeits- und Wehrdienst und sechs konzentrierten Studiensemestern) hinzu.

Aus der nachfolgenden grafischen Darstellung sind die Unterrichtsfächer und die Anzahl der Stunden ersichtlich.

C) Erläuterungen zu den Unterrichtsfächern

In "Wetterbeobachtung" wurde, soweit es bei einzelnen Lehrgängen als notwendig erschien, allgemeine Meteorologie wiederholt, dann aber insbesondere die Praxis der Wetterbeobachtung bei Flügen über See behandelt, die für viele völliges Neuland war.

In "Auswertung" befaßte man sich mit der Verschlüsselung der visuellen Beobachtungen sowie der instrumentellen Messungen des "Bodendruckes" und des "Temp"-Aufstieges mittels des "Zenit"-Schlüssels, sowie mit dem umgekehrten Vorgang, der Entschlüsselung und Darstellung der abgesetzten Meldungen.

In "Navigation" wurde größter Wert auf die fundamental wichtige Koppelnavigation mit dem Dreieckrechner "Knemeyer" gelegt, mit dem bei fortgesetzter Beobachtungen der Fluggeschwindigkeit und der Windwerte sehr gute Erfolge selbst über größte Flugstrecken erzielt werden konnten. Dazu kam die "Eigenpeilung" mittels des Funkgerätes FuG 110, mit dem durch Anpeilen von mindesten zwei, möglichst aber drei Funkfeuern und/oder Rundfunksendern in der Praxis oft nur ein Dreieck statt eines Schnittpunktes zu erhalten war.

Die "Astronavigation" (praktisch nur mit der Sonne) lieferte dagegen mittels des hervorragenden "Libellen"-Oktanten -sofern man es verstand, seine "Blasenempfindlichkeit" bei unruhiger Fluglage niedrig zu halten, Standlinien, die auf 10 km genau waren - was mit der Funknavigation nicht gerade oft erreicht werden konnte.

Für die während eines Feindfluges möglichen "Begegnungen" mit Flugzeugen und Schiffen und das entsprechende taktische Verhalten wurden in "Schiffs- und Flugzeugtypenkunde" sowie in "Lufttaktik" gewonnene Erfahrungen übermittelt. In "Flugzeugkunde" wurde mit den Geräten und Anzeigeeinstrumenten an Bord vertraut gemacht (Schlauchboot, Fallschirm, EiV=Eigenverständigung mit Kehlkopfmikrophon, Sauerstoffmaske, Erkennungssignalpistole, Höhen- und Fahrtmesser, Variometer, Kompaß).

Die "Instrumentenkunde" bezog sich im wesentlichen nur auf die Behandlung des Meteorographen und das Außenthermometer und seine Erwärmungskorrektur entsprechend der Fluggeschwindigkeit.

"Nachrichtenverbindungswesen" bezog sich im wesentlichen nur auf die praktische Zusammenarbeit mit dem Funker und auf notwendige allgemeine Kenntnisse.

13) Praktische Einübungen

Die Unterrichtung in "Waffen- und Schießlehre" hatte nur einen kleinen Stellenwert. Denn die meist geflogene Ju 88 hatte nach Wegfall der Bodenwanne (zur Erhöhung der Eigengeschwindigkeit um angeblich etwa 20 km/h) mit ihrem nach unten-hinten gerichteten MG nur noch ein MG beim Funker (nach oben-hinten) und eines in der Kanzel nach vorn. Und das diente meistens dazu, bei Glattwasser im Tiefstflug durch einen Feuerstoß voraus mittels der aufspritzenden Fontänen die Windrichtung beim Überfliegen zu bestimmen. Die Wetterflugzeuge waren also, da Angriffe üblicherweise von unten-hinten erfolgten, praktisch unbewaffnet.

Viele Unterrichts- bzw. Übungsstunden erforderte das "Funken" - obgleich es sich nur um das "Hören" handelte. Erzielt werden mußte eine Fähigkeit, mindestens 50 Morsezeichen pro Minute unterscheiden zu können, weil die Funkfeuer ihre Kennung, von Tag zu Tag wechselnd, in diesem an sich langsamen Tempo ausstrahlten.

Neben diesen Unterrichtsstunden gab es eine Reihe von praktischen Unterweisungen und Übungen.

Die Auswertung der Registrierungen auf der berußten Folie des Meteorographen mittels Stechzirkel wurde im Hörsaal unter platzmäßig beengten, also bordähnlichen Bedingungen geübt, wobei der Meteorograph nur auf den Oberschenkeln gelagert werden konnte.

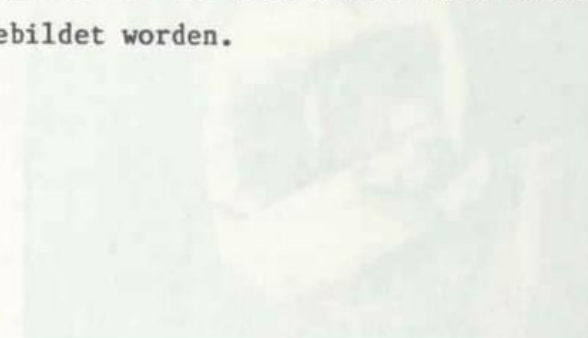
Schiffstypenerkennung wurde mit Hilfe kleiner Modelle am Nebelkasten geübt. Der Gebrauch der mittels Druckluftpatrone aufblasbaren Schwimmweste sowie des Einmannschlauchbootes wurde, soweit es die Jahreszeit zuließ, im Zwischenahner Meer geprobt.

D) Praktische Einweisungen

Auf 6 Flügen mit He 111 wurde das Schießen auf Scheibe trainiert.
Auf Flügen in einer zweisitzigen "Klemm 35" (Piloten Dipl.Ing.Otto Krug und RR Dr.Bruno Platzer) wurde die Kleinnavigation, das "Franzen" geübt.
Und schließlich, als Höhepunkt der Ausbildung, wurden in einer He 111 über Deutschland mehrere 4-5stündige Navigationsflüge mit "Temp" unter Anleitung erfahrener Einsatzmeteorologen durchgeführt, wobei all das bisher erworbene Wissen bis ins einzelne praktisch erprobt werden konnte.

Auf diese Weise erhielten alle Lehrgangsteilnehmer in kürzester Zeit eine optimale Ausbildung als Bordmeteorologe und Navigator.
Insgesamt wurden ca. 260 Beobachter ausgebildet. Sie wurden von Chef WD den verschiedenen Staffeln zugewiesen.

Da bei der schnellen Aufstellung der Staffeln 1, 26, 51 und 76 im Sommer 1939 von diesen notwendigerweise in eigener Regie Beobachter geschult werden mußten, sind insgesamt für den Fronteinsatz rd. etwas mehr als 300 Staffellobeobachter ausgebildet worden.



Photographie des Beobachters und Piloten
im Einsatz

2) Ballonboot, Schwimmweste, Einmann-Schlauchboot

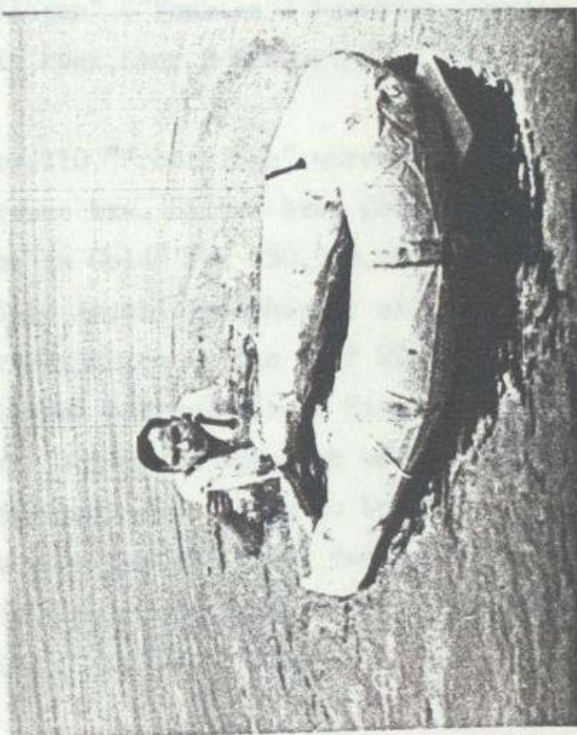
Das Personal des ...
worden. Die aktiven ...
chen der Luftwaffe ...
(a. Kr.) eingeteilt ...
terstücke und Kräfte ...
Sie alle waren in ...
Militärärzte und ...
daß über die Weste ...
wurde so gelöst, da ...
weils verzeihen wurden, der ...



bei Gefangenschaft ...
stert werden. Ander ...
den können.



Obgleich die Weste ...
them vorer die ...
schützen. In diese ...
Ausstellung des ...
schüter-Abzeichen



Jeder "Einmann- ...
nach "Eingruppung ...
Punkt, 4-5 Std ...

Für 20 Nov. 50 ...
flugzeuge" in ...
sämtlich "Arbeits ...
ab 300 die jew ...
In der letzten ...
Feindflüge über ...
golfieren, in ...
rolieren ihre ...
Diese dinstsch ...
z.B. erwiderte ...
zer die 400 kg

Übungen mit Schwimmweste und Einmann-Schlauchboot
im Zwischenahner Meer

E) Uniformen, Tätigkeitsabzeichen, Auszeichnungen

Das Personal des Reichswetterdienstes war seit Kriegbeginn in Uniform gesteckt worden. Die aktiven Beamten trugen je nach Dienstgrad die üblichen Rangabzeichen der Luftwaffe. Die Funktionsfarbe war dunkelgrün. Das auf Kriegsdauer (a.Kr.) eingestellte Ergänzungspersonal unterschied sich durch schmale Schulterstücke und Kragenspiegel ohne Sternchen.

Sie alle waren im völkerrechtlichen Sinne ähnlich wie die Uniform tragenden Militärärzte und -geistlichen "Nichtkämpfer" einer Streitmacht. Das Problem, daß aber die Westa-Beobachter als Beamte tatsächlich "Frontkämpfer" waren, wurde so gelöst, daß sie mit einem, wegen der Flüge über See wasserfestem Ausweis versehen wurden, der sie als "Kombattanten" auswies. Damit sollte ihnen bei Gefangenschaft der Anspruch auf Behandlung als "Kriegsgefangene" gesichert werden. Anderfalls hätten sie als "Freischärler" sofort liquidiert werden können.

Ogleich die Westa-Beobachter eine umfassende Spezialausbildung erhielten und ihnen sogar die Navigation oblag, wurde ihnen für lange Zeit nur das "Fliegerschützen-Abzeichen" zugebilligt. Erst ab April 1944 wurde ihre Tätigkeit durch Ausstellung des "Luftwaffen-Beobachterscheines" und Verleihung des "Beobachter-Abzeichens" höher eingestuft.

Jeder "Einsatz" = "Feindflug" wurde im Flugbuch je nach Dauer unterschiedlich hoch nach "Frontflügen" ("Punkten") bewertet: weniger als 4 Std mit einem Punkt, 4-8 Std mit zwei, über 8 Std mit drei Punkten.

Für 20 bzw. 60 bzw. 110 "Frontflüge" wurde als Leistungsabzeichen die "Frontflugspange" in Bronze bzw. Silber bzw. Gold verliehen. Später gab es dazu zusätzlich "Anhänger in Gold" für 250, 300, 400 und sogar 500 Frontflüge, wobei ab 300 die jeweilige Anzahl im Anhänger eingraviert war.

In den letzten Kriegsjahren wollte Chef WD eigentlich Beobachtern die über 200 Feindflüge überstanden hatten, weitere Einsätze untersagen. Sie sollten, da "abgeflogen", zu anderen Verbänden versetzt werden, um dort als beratende Meteorologen ihre Erfahrungen einbringen zu können.

Diese Absicht ist aber nur fallweise durchgeführt worden. In der Westa 1 ObdL z.B. erreichten immerhin 6 Beobachter zwischen 206 und 282 Feindflüge, bewertet als 402 bis über 500 "Frontflüge".


Das ist die Karte, die ich mit mir habe, die "Frontflieger" verleiht.
 Das ist die Karte, die ich mit mir habe, die "Frontflieger" verleiht.
 Das ist die Karte, die ich mit mir habe, die "Frontflieger" verleiht.

- Ausweis Nr. 10744

für **WD-Ref.** _____
(Dienstgrad) (Dienst und Funktion)

geboren am _____ an _____

Heimatort/Dienst _____



St. Josefshaus
 1944
 (Dienstort und -Dienstgrad)
 (Dienstort und -Dienstgrad)

Körner
 (Unterschrift und Dienstsiegel)

Beitragstempel

I	II	III
1944		1944
III	IV	
0	0	

1588 Din. A 5 Haidelberger Gutenberg-Druckerei, Hoff, VIII, 12.

Der Kombattanten-Ausweis für die meteorologischen Beobachter

Das EK II bzw. EK I wurde nach etwa 20 bzw. 60 "Frontflügen" verliehen. Nach 300 "Frontflügen" erfolgte die Verleihung des von Göring im Februar 1940 gestifteten "Ehrenpokals für besondere Leistungen im Luftkrieg". Aber den haben wegen Zinnmangels nur wenige tatsächlich erhalten, nicht einmal zu Gesicht bekommen. Seit September 1941 aber wurden die Beliehenen in der "Ehrenliste der deutschen Luftwaffe" (Verordnungsblatt) namentlich genannt. Wer mehr als 400 Frontflüge hinter sich hatte, wurde mit dem "Deutschen Kreuz in Gold" ausgezeichnet. Soweit bekannt, wurden, bezogen auf alle Wetterstaffeln, insgesamt 17 Beobachter damit ausgezeichnet. Das "Ritterkreuz" wurde an nur drei Westa-Flugzeugführer (Westa 5, 26 und 27) verliehen.

Die Anzahl der Feindflüge, die von den einzelnen Staffeln durchgeführt wurden, ist nicht mehr exakt bekannt. Aber unter Zugrundelegung der im KTB Chef WD enthaltenen Notizen, daß nämlich die Westa 5 am 11.11.43 und die Westa 1 ObdL am 16.12.43 jeweils ihren 2000., die Westa 26 am 20.12.43 den 2500. Einsatz meldeten, kann nach vorsichtiger Hochrechnung bei einigen Staffeln bis Kriegsende eine Höchstanzahl von ca. 3000 Einsätzen angenommen werden.

