



Joachim H. Rudek

U-Boote an der Wetterfront des 2. Weltkrieges

mit Anhang:
deutsche
Wetterbeobachtungsschiffe
1939-1945

Schriftenreihe Heft 8

Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e. V.
Rostock 1999



Joachim H. Rudek

**U-Boote
an der
Wetterfront
des 2. Weltkrieges**

...

**mit einer Aufstellung der deutschen
Wetterbeobachtungsschiffe
1939 - 1945
und deren
Lebensläufe**

**Rostock
1999**

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

U-Boote an der Wetterfront des 2. Weltkrieges

**Aufstellung der deutschen Wetterbeobachtungsschiffe
1939 bis 1945 und deren Verbleib**

Dokumente zu Wetterbeobachtungsschiffen

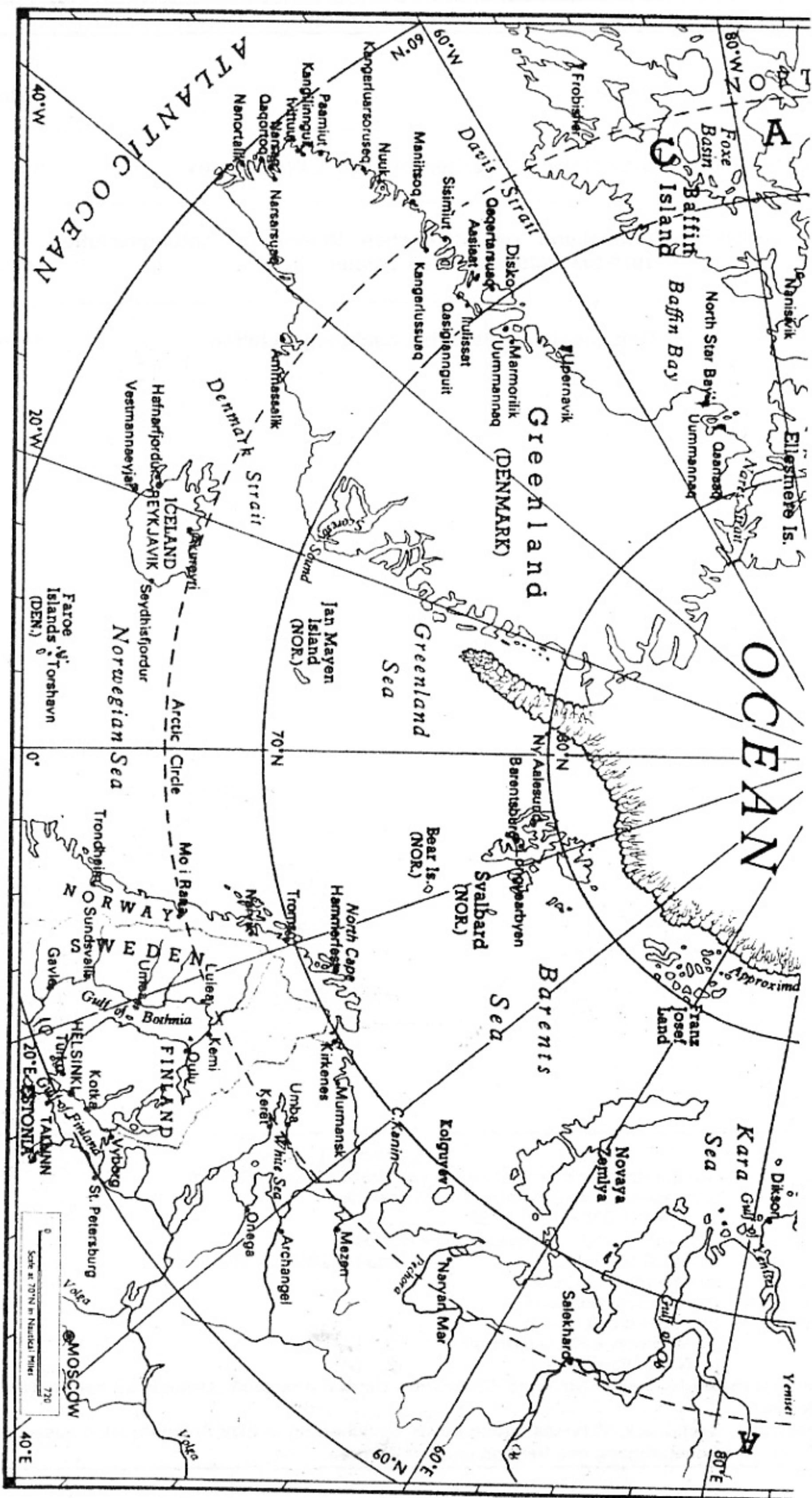
Impressum

Herausgeber: Schiffahrtsgeschichtliche Gesellschaft OSTSEE e. V., Rostock
Schwaaner Landstraße 162; 18059 Rostock
☎ / Fax.-Nr. 0381/ 4 00 37 86
Bankverbindung: Ostseesparkasse Rostock
BLZ: 130 500 00 Konto-Nr. 2050 14089

Redaktion: Joachim Stahl, Rostock
Gestaltung: Peter Busch, Schwerin
Entwurf Titel: Peter Busch, Schwerin
Preis: für Mitglieder der Gesellschaft : 9,- DM
für Nichtmitglieder : 12,- DM

© Joachim H.Rudek, Helsinkier Str.79, 18107 Rostock für den Abschnitt „U-Boote an der Wetterfront des 2. Weltkrieges“
© Übersetzung, Nachdruck, Vervielfältigung sowie Speicherung in EDV-Anlagen, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags und der Autoren.

© Übersetzung, Nachdruck, Vervielfältigung sowie Speicherung in EDV-Anlagen, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags und der Autoren.



Unser Vereinsmitglied, Herr Joachim H. Rudek, übergab uns vor einiger Zeit sein Manuskript zu einem bisher kaum einmal gründlich bearbeiteten Thema

U-Boote an der Wetterfront des 2. Weltkrieges.

Während der redaktionellen Bearbeitung reifte die Idee, das geplante Heft zu erweitern und eine Übersicht aller deutschen Wetterbeobachtungsschiffe während des 2. Weltkrieges zu veröffentlichen. Damit hatten wir eine Lawine losgetreten!

Die aktuelle Ausgabe von E. Gröner/D. Jung/M. Maass **Die deutschen Kriegsschiffe 1815 - 1945** (Band 5) bringt 12 aktive Wetterbeobachtungsschiffe.

Durch intensive Forschungen und besonders durch die dankenswerten Zusarbeiten der Herren Theodor Dorgeist und Ulrich Möller, deren Angaben sehr viele der bis dahin bestehenden „weiße Flecken“ des Themas verschwinden lassen, können wir nunmehr eine Vielzahl von Fahrzeugen vorstellen, die entweder als Wetterbeobachtungsschiffe eingesetzt, bzw. als solche vorgesehen worden waren. Herrn Klaus Auf dem Garten sei hier ebenso für seine Mühe um die Klärung der Datenlage zur Yacht **ARKTUR II** gedankt.

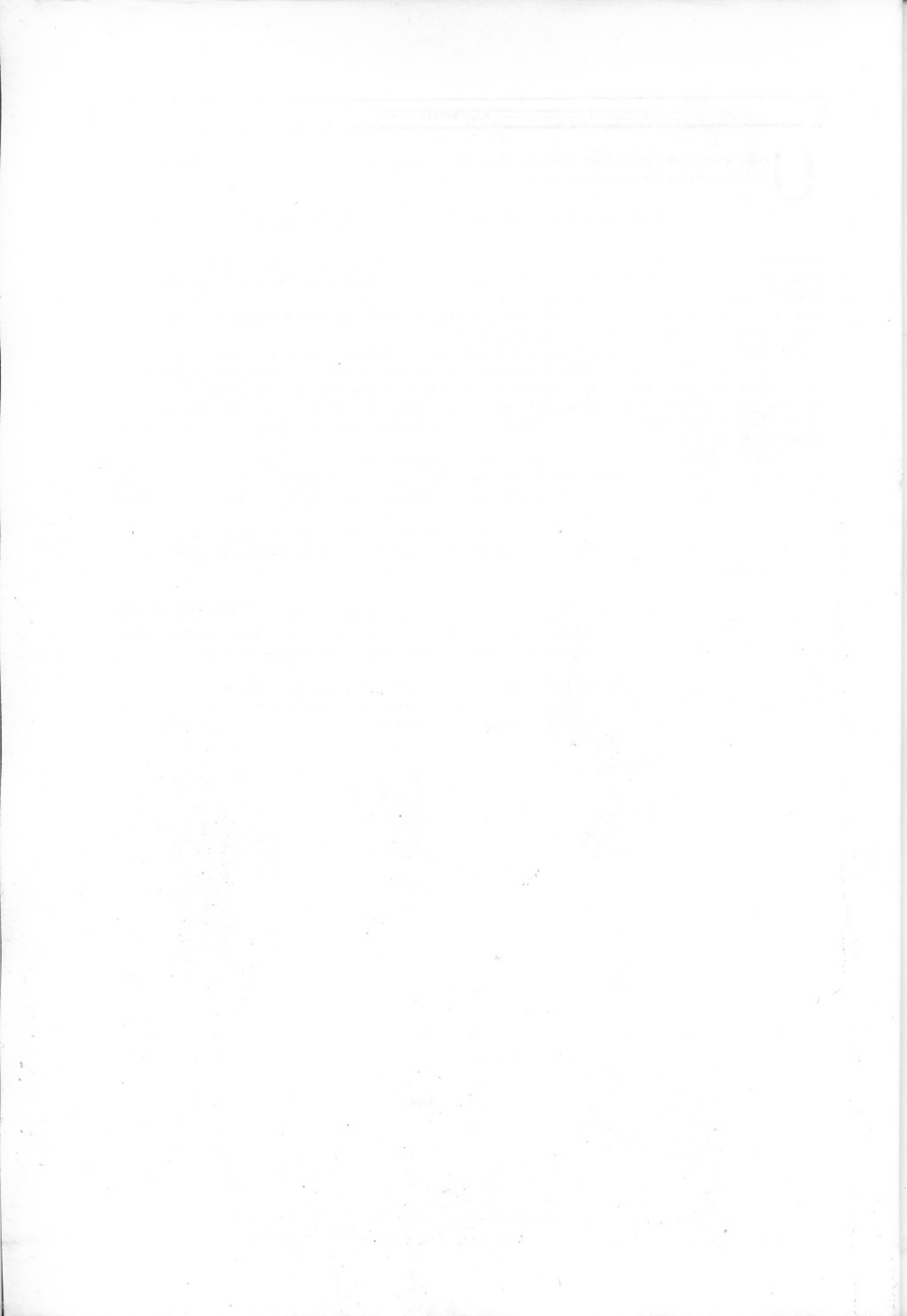
Daß das Thema meistens nur am Rande mit behandelt wird und dadurch viele unklare, auch widersprüchliche Aussagen zu finden sind, machte die Arbeit nicht gerade leichter. Um so mehr gilt unser Dank vor allem Herrn Peter Busch, der die Ergebnisse der Recherchen mit viel Mühe und Sorgfalt für diese Publikation bearbeitet hat.

Unser Dank gilt auch Herrn Dr. Dieter Jung, der uns als Herausgeber des Standardwerkes **Die deutschen Kriegsschiffe 1815 - 1945** die Originalzeichnungen der Wetterbeobachtungsschiffe zur Verfügung gestellt hat.

In unserer letzten Buchankündigung hatten wir ja die Arbeit als Heft der Reihe **NORDLICHT** angekündigt. Der ständig wachsende Umfang des Materials hat uns nun bewogen, die Publikation in unserer Schriftenreihe herauszugeben. Wir hoffen auf das Verständnis unserer Bezieher.

Unsere Bitte an die interessierten Leser: Wir sind uns sicher, daß es noch weitere, bisher nicht erschlossene Quellen zu diesem Thema gibt. Deshalb wären wir für jeden Hinweis darauf und auch für jede konstruktive Kritik bei Fehlern und Irrtümern sehr dankbar.

Rostock im Juni 1999



U-Boote an der Wetterfront des 2. Weltkrieges

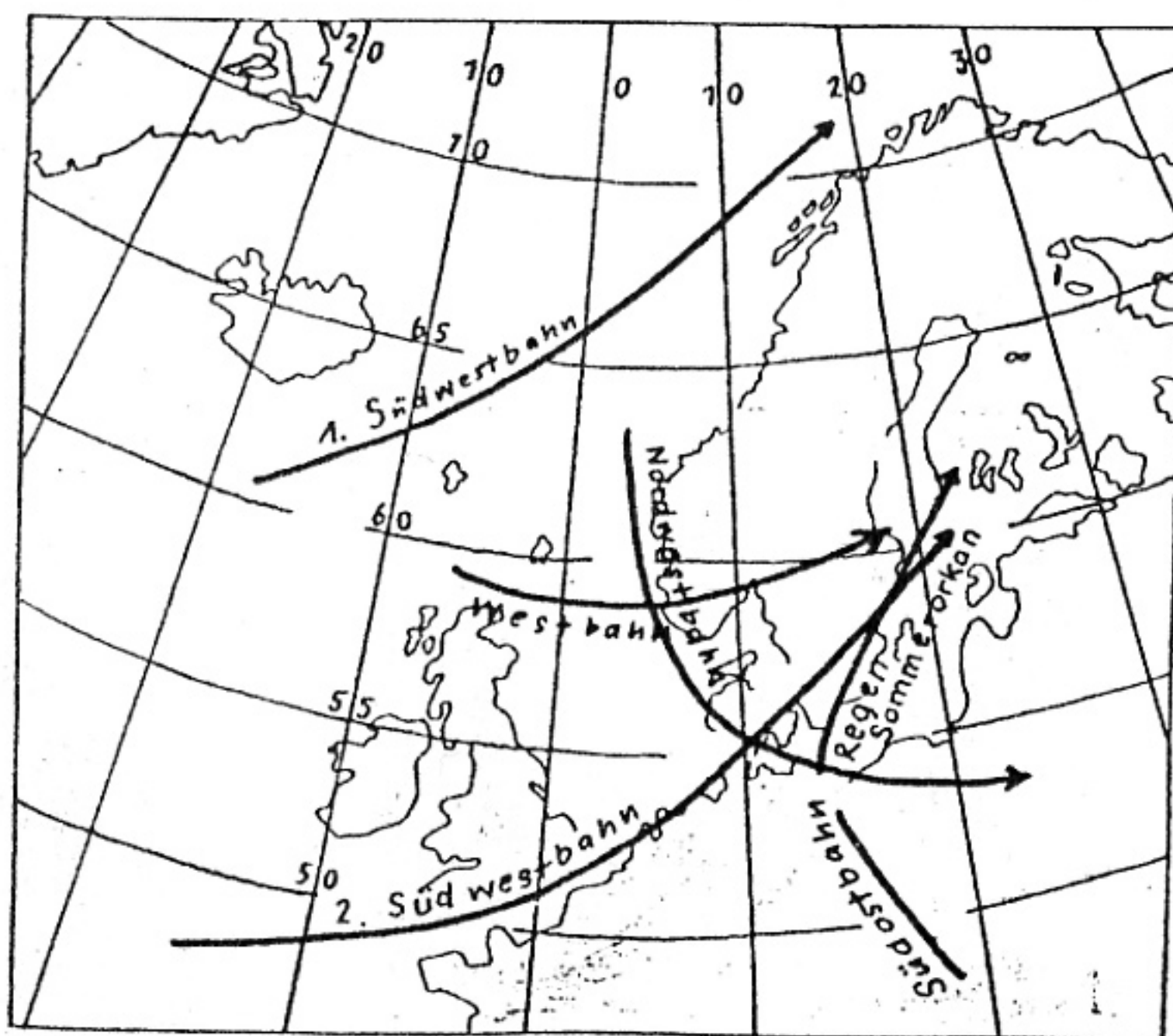
Die Kenntnis des Wetters beziehungsweise der Witterung, kann bei der Planung und Durchführung einer militärischen Operation zur entscheidenden Größe für den Erfolg oder Mißerfolg der anstehenden Kampfhandlung werden.

Das gilt sowohl für das Gefechtsfeld zu Lande, aber besonders bei weiträumigen Luft- und Seeinsätzen, wenn optimale Waffenerfolge nur unter bestimmten Wetterbedingungen erwartet werden können.

Von den Militärmeteorologen jeder kriegführenden Partei wurde daher zwangsläufig ein hohes Maß an Genauigkeit in der Wettervorhersage erwartet, dem in der Praxis nicht immer entsprochen werden konnte.

Eine möglichst zuverlässige Vorhersage setzte aber die Kenntnis umfangreicher Wetterdaten besonders aus den Gebieten voraus, die für das zu erwartende Wetter im europäischen Raum bestimmend sind. Diese Daten wurden zur damaligen Zeit in Großraumwetterkarten an den Meßorten manuell eingezeichnet und anschließend die Orte gleichen Luftdrucks mit Linien verbunden. Diese sogenannten Isobaren machten jetzt die Tief- beziehungsweise Hochdruckgebiete für den Betrachter sichtbar.

Der Holländer *van Bebbber* entdeckte bereits im ausgehenden vorigen Jahrhundert, daß die Tiefdruckgebiete häufig auf vorgezeichneten Bahnen wandern und diese auch einhalten. Er teilte diese Depressionsbahnen in fünf Zugrichtungen ein, die sich vereinfacht wie folgt darstellen lassen:



Zugstraßen der Tiefdruckgebiete

Zeichnung: Archiv Autor

Grundvoraussetzung für die Erstellung einer Wetterkarte ist aber die synoptische Methode, also die zeitgleiche Ermittlung der Wetterdaten an den verschiedenen Meßstationen.

Die Definition des Begriffes "Wetter" beinhaltet eigentlich schon diese Forderung. Wetter ist nämlich der Zustand der Luft, an einem bestimmten Ort, zu einer bestimmten Zeit.

Das heißt, an unterschiedlichen Orten und zu unterschiedlichen Zeiten sind mit Sicherheit voneinander abweichende Meßdaten der Luft zu erwarten. Gemessen werden dabei besonders die Temperatur, Windrichtung und Stärke, der Luftdruck, Luftfeuchte, Sicht, Niederschlag, Wolkenart und -höhe.

Für den europäischen Raum liegt die Wetterküche draußen im Nordatlantik, etwa auf den Linien Grönland, Spitzbergen, Franz-Joseph-Land und Island, Jan Mayen und der Bäreninsel. Im Falle eines Krieges mit England und Frankreich war daher nicht zu erwarten, daß der potentielle Gegner wie in Friedenszeiten die in diesem Gebiet gewonnenen Wetterdaten dem Deutschen Reich zur Verfügung stellen würde.

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

The history of the United States is a story of growth and change. It begins with the first settlers, who came to the Americas in search of a new life. They found a land of opportunity, but also a land of challenge. The early years were marked by conflict and struggle, as the settlers fought to establish their communities and defend their rights. Over time, the United States grew from a small colony into a powerful nation, with a rich and diverse culture. The story of the United States is a story of the human spirit, of the pursuit of freedom and the desire for a better life.



The history of the United States is a story of growth and change. It begins with the first settlers, who came to the Americas in search of a new life. They found a land of opportunity, but also a land of challenge. The early years were marked by conflict and struggle, as the settlers fought to establish their communities and defend their rights. Over time, the United States grew from a small colony into a powerful nation, with a rich and diverse culture. The story of the United States is a story of the human spirit, of the pursuit of freedom and the desire for a better life.

U-Boote an der Wetterfront des 2. Weltkrieges

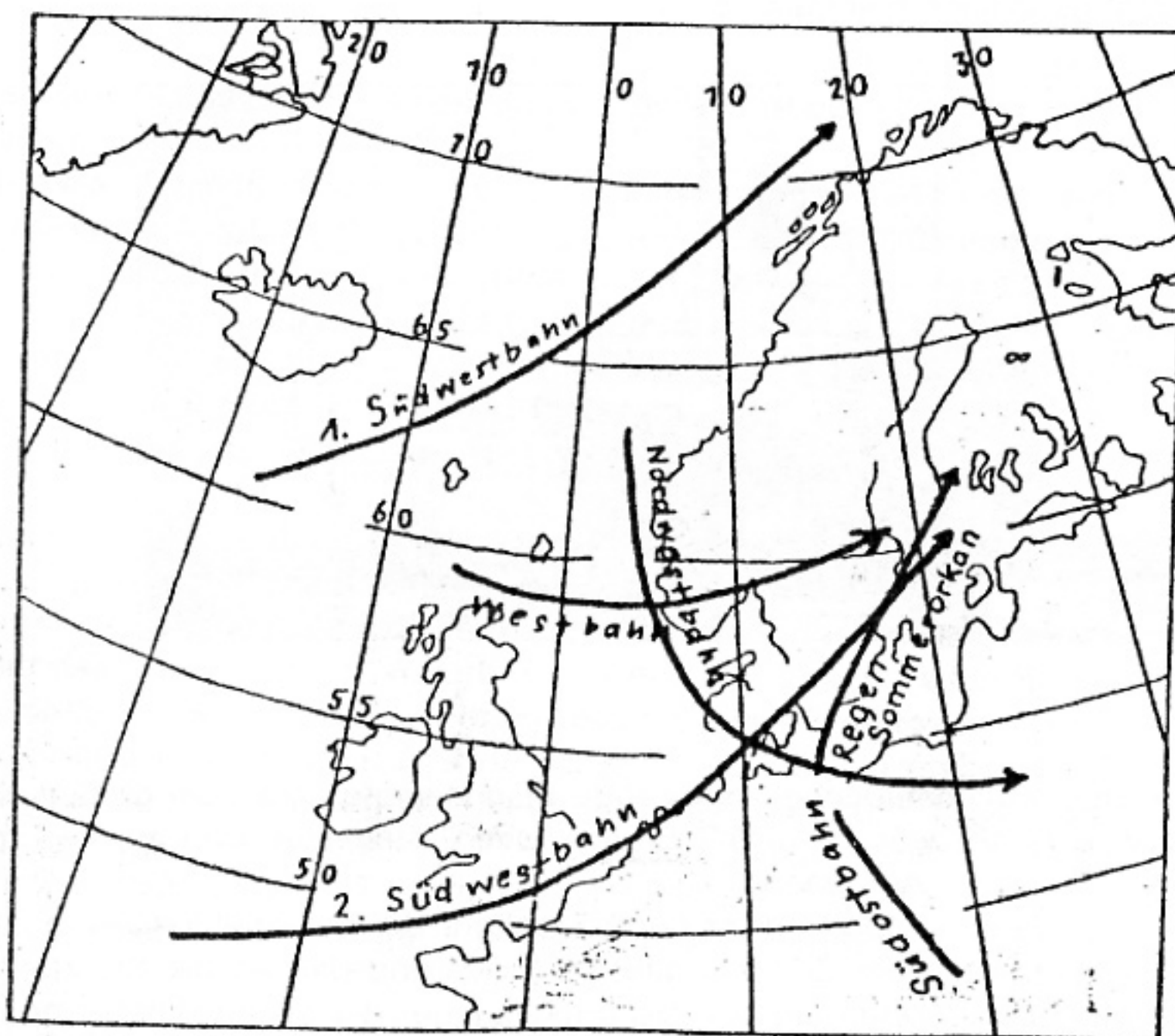
Die Kenntnis des Wetters beziehungsweise der Witterung, kann bei der Planung und Durchführung einer militärischen Operation zur entscheidenden Größe für den Erfolg oder Mißerfolg der anstehenden Kampfhandlung werden.

Das gilt sowohl für das Gefechtsfeld zu Lande, aber besonders bei weiträumigen Luft- und Seeinsätzen, wenn optimale Waffenerfolge nur unter bestimmten Wetterbedingungen erwartet werden können.

Von den Militärmeteorologen jeder kriegführenden Partei wurde daher zwangsläufig ein hohes Maß an Genauigkeit in der Wettervorhersage erwartet, dem in der Praxis nicht immer entsprochen werden konnte.

Eine möglichst zuverlässige Vorhersage setzte aber die Kenntnis umfangreicher Wetterdaten besonders aus den Gebieten voraus, die für das zu erwartende Wetter im europäischen Raum bestimmend sind. Diese Daten wurden zur damaligen Zeit in Großraumwetterkarten an den Meßorten manuell eingezeichnet und anschließend die Orte gleichen Luftdrucks mit Linien verbunden. Diese sogenannten Isobaren machten jetzt die Tief- beziehungsweise Hochdruckgebiete für den Betrachter sichtbar.

Der Holländer *van Bebbber* entdeckte bereits im ausgehenden vorigen Jahrhundert, daß die Tiefdruckgebiete häufig auf vorgezeichneten Bahnen wandern und diese auch einhalten. Er teilte diese Depressionsbahnen in fünf Zugrichtungen ein, die sich vereinfacht wie folgt darstellen lassen:



Zugstraßen der Tiefdruckgebiete

Zeichnung: Archiv Autor

Grundvoraussetzung für die Erstellung einer Wetterkarte ist aber die synoptische Methode, also die zeitgleiche Ermittlung der Wetterdaten an den verschiedenen Meßstationen.

Die Definition des Begriffes "Wetter" beinhaltet eigentlich schon diese Forderung. Wetter ist nämlich der Zustand der Luft, an einem bestimmten Ort, zu einer bestimmten Zeit.

Das heißt, an unterschiedlichen Orten und zu unterschiedlichen Zeiten sind mit Sicherheit voneinander abweichende Meßdaten der Luft zu erwarten. Gemessen werden dabei besonders die Temperatur, Windrichtung und Stärke, der Luftdruck, Luftfeuchte, Sicht, Niederschlag, Wolkenart und -höhe.

Für den europäischen Raum liegt die Wetterküche draußen im Nordatlantik, etwa auf den Linien Grönland, Spitzbergen, Franz-Joseph-Land und Island, Jan Mayen und der Bäreninsel. Im Falle eines Krieges mit England und Frankreich war daher nicht zu erwarten, daß der potentielle Gegner wie in Friedenszeiten die in diesem Gebiet gewonnenen Wetterdaten dem Deutschen Reich zur Verfügung stellen würde.

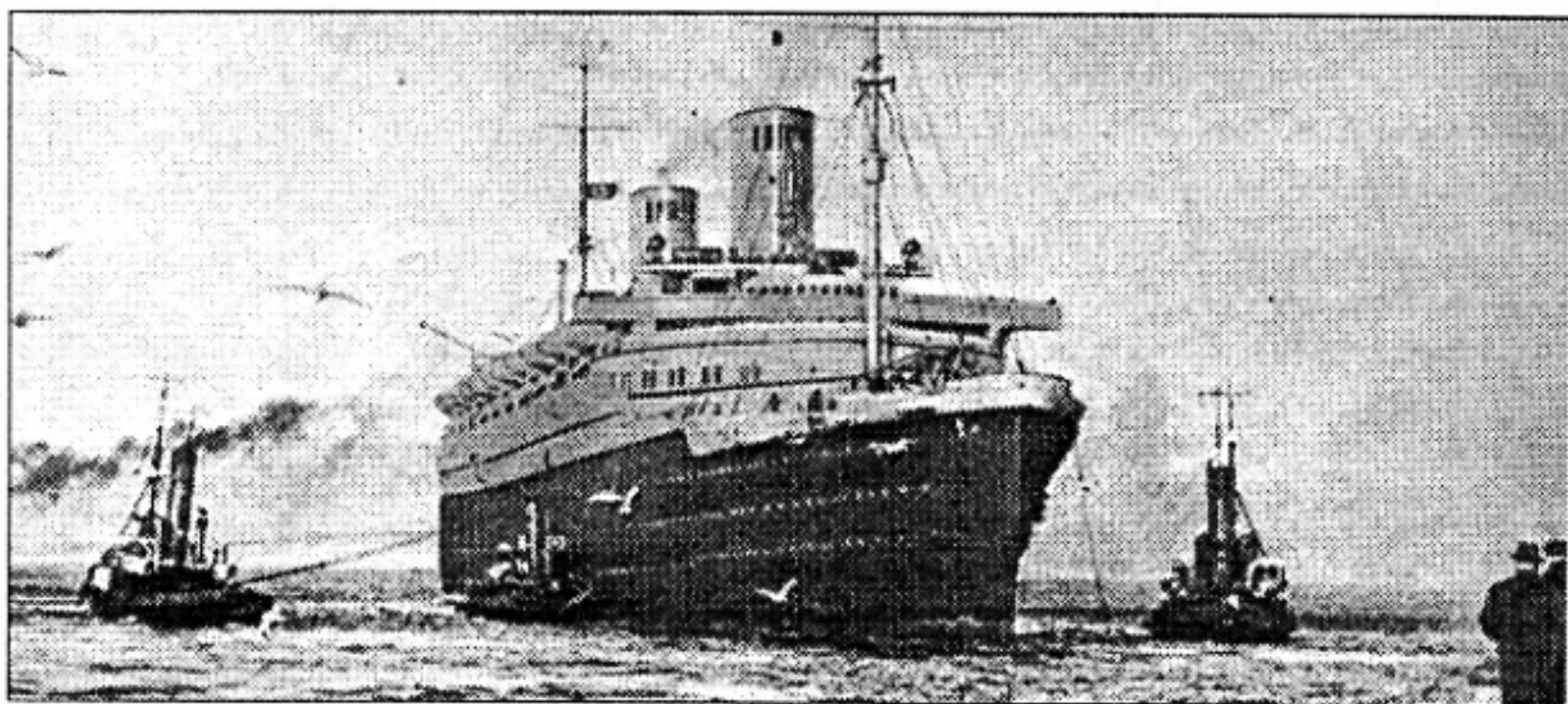
Die Praxis bestätigte diese Annahme. Nach der Eroberung Dänemarks gaben die im arktischen Raum bestehenden dänischen bemannten Wetterstationen ihre Meldungen nur noch an die westlichen Alliierten ab.

Im "Handbuch für U-Bootskommandanten" (U.Kdt.Hdb) des Oberkommando der Kriegsmarine wird im Punkt 67 trotz der Gefahr des Eingeeiltwerdens die Abgabe wichtiger Nachrichten durch die U-Boote per Funk gefordert. Dazu zählen nach Punkt 68 auch die Wettermeldungen, die mit einer Standortmeldung zu verbinden waren.

Gab es bei Kriegsbeginn noch keine Probleme bei der Durchsetzung dieser Forderung, nahm die Bereitschaft der Kommandanten zur Abgabe der Wettermeldung mit zunehmender Überlegenheit der alliierten Luft- und Seestreitkräfte im Atlantik immer mehr ab. Ein Beispiel dafür ist der Befehl des BdU vom 4. November 1944 an **U-1228**, das zu dem Zeitpunkt vor der kanadischen Küste stand. Er lautet: "Marienfeld (Name des Kmdt.), heute Nacht Wettermeldung hergeben. Wird dringend für die Reichsverteidigung benötigt."

Aber unabhängig von den gegensätzlichen Standpunkten zur Abgabe der Wettermeldungen zwischen dem Befehlshaber der U-Boote und U-Boot-Kommandanten, war die Wettermeldung der U-Boote für die Verwertung in einer Wetterkarte nur bedingt brauchbar, weil das Merkmal der Synopsis, der zeitgleichen Aufnahme an verschiedenen Standorten, fehlte.

Vorausschauend setzte die Kriegsmarine daher auf sogenannte Wetterbeobachtungsschiffe. Das erste Schiff dieser Art war die Stettiner Ketsch "**ARKTUR II**", die bereits vor Kriegsbeginn in die Dänemarkstraße beordert wurde. Sie trug unter anderem erheblich zum gelungenen Durchbruch der "**BREMEN**" von New York nach Murmansk bei, die aufgrund der Wetterinformationen gefahrlos am Rande der Eiszonen navigieren konnte.



Die „**BREMEN**“ nach dem Durchbruch von New York über Murmansk wieder in der Heimat

Foto: aus Die Siegesfahrt der Bremen, 1940
Berlin

Später benutzte man hochseetüchtige ehemalige Fischdampfer, die zum großen Teil aus dem Bestand der "Nordsee Hochseefischerei AG Bremerhaven" stammten und zu diesem Zweck speziell ausgerüstet waren, für diese Aufgaben.

Aber auf Dauer war diese Methode nicht durchzuhalten. Bei Funkmeldungen in dreistündigem Abstand war es nur eine Frage der Zeit, bis alliierte Aufklärungsdienste die Standorte dieser Spezialfahrzeuge ermittelt hatten. Außerdem war die Einsatzdauer der Wetterschiffe von den mitgeführten Treibstoffen, der Verpflegung und besonders dem Trinkwasser begrenzt.

Diese Schiffe hatten in den arktischen Regionen oft mit schweren Stürmen, Nebel und Eispressungen zu kämpfen, mußten möglichst unentdeckt bleiben und konnten bei Feindberührung mit keiner Hilfe rechnen.

Die deutschen Militärmeteorologen entschlossen sich daher, zu bemannten Wetterstationen auf Spitzbergen und Grönland überzugehen. Das dafür benötigte Personal wurde auf der Ausbildungsstation der Kriegsmarine "Goldhöhe", am Fuß der Schneekoppe im Riesengebirge, fachlich, alpinistisch und militärisch für diesen Einsatz vorbereitet.

Die erste bemannte Station richtete die Kriegsmarine am **15. Oktober 1941** in der Nähe des Lillehöökfjordes auf Spitzbergen ein. Sie trug den Decknamen "**Knospe**", in Anlehnung an den Namen des leitenden Meteorologen Prof. *Knöspel*.

Zwei Hilfsschiffe der Kriegsmarine haben die notwendige Ausrüstung und das Personal vor Ort gebracht, die Entladung erfolgt mit Schlauchbooten und Flößen.

Bis **Juli 1942** arbeitet die Station ohne Störung, dann wird das Personal von **U-435** unter Korv.Kpt. Siegfried Strelow nach Norwegen zurückgeholt.

Am **7. Oktober 1942** läuft **U-377** unter dem Kommando von Korv.Kpt. Otto Köhler aus dem norwegischen Skomenfjord bei Tromsø aus, um eine neue Mannschaft zu den noch stehenden Hütten der bisherigen Station Knospe zu bringen. Das Unternehmen trägt den Decknamen "Nußbaum", nach dem neuen Leiter Dr. Franz Nusser.

Die neue Ausrüstung ist trotz bereits stehenden Unterkünfte vor Ort so umfangreich, daß das Boot zweimal die Fahrt machen muß. Dabei gibt es erhebliche Probleme für die U-Boot-Besatzung.

Alle wasserempfindlichen Transportgüter müssen nämlich auf ein Maß von etwa einem halben Meter Durchmesser reduziert werden, damit sie durch das Bootsluk passen. Bauholz, Kohlen und andere Güter lassen sich dagegen zwischen Druckkörper und Decksplanken verstauen. Die hierbei gemachten Erfahrungen sind für spätere Unternehmungen gleicher Art von unschätzbarem Wert.

Eine große Gefahr für Boot und Besatzung besteht bei den Löscharbeiten. Die Luken sind geöffnet, Teile der Besatzung befinden sich an Land, an Oberdeck oder in den Transportschlauchbooten. Bei Annäherung eines feindlichen Flugzeuges kann das U-Boot nicht sofort tauchen.

Korv.Kpt. Köhler postiert daher einen Ausguck auf einen naheliegenden Hügel. Aber noch ist Spitzbergen nicht in die regelmäßige Luftaufklärung der Alliierten einbezogen und die Löscharbeiten können ohne Probleme per Schlauchboot, später über Eis, durchgeführt werden.

Im **Juni 1942** wird ein alliiertes Kommando in der Nähe der Station gesichtet. Es kommt zu kleineren Scharmützeln und Nusser setzt daraufhin einen Hilferuf ab.

U-625, das vom **26. April 1943** bis zum **31. Mai 1943** zur Eisaufklärung eingesetzt war, erhält gemeinsam mit **U-302** den Befehl zur Übernahme des Wettertrupps. Am **26. Juni 1943** ist Kptl. Hans Benker mit seinem Boot vor Lillehöökfjord, genauso wie der aus Deutsch-Südwestafrika stammende Kptl. Herbert Sickel mit **U-302**. Sie können den gesamten Trupp retten, die Station muß allerdings aufgegeben werden.

Für das nächste Unternehmen verläßt **U-657** am **22. November 1942** unter Kptl. Heinrich Göllnitz den Stützpunkt Narvik in Richtung Spitzbergen. Die Aufgabe lautet: Aufstellung einer automatischen Wetterstation mit den Decknamen "Edwin". Bereits am **25. Dezember 1942** kann der Kommandant seinem Flottillenchef in Narvik, Frg.Kpt. Hans Cohausz, die Erfüllung des Auftrages melden.

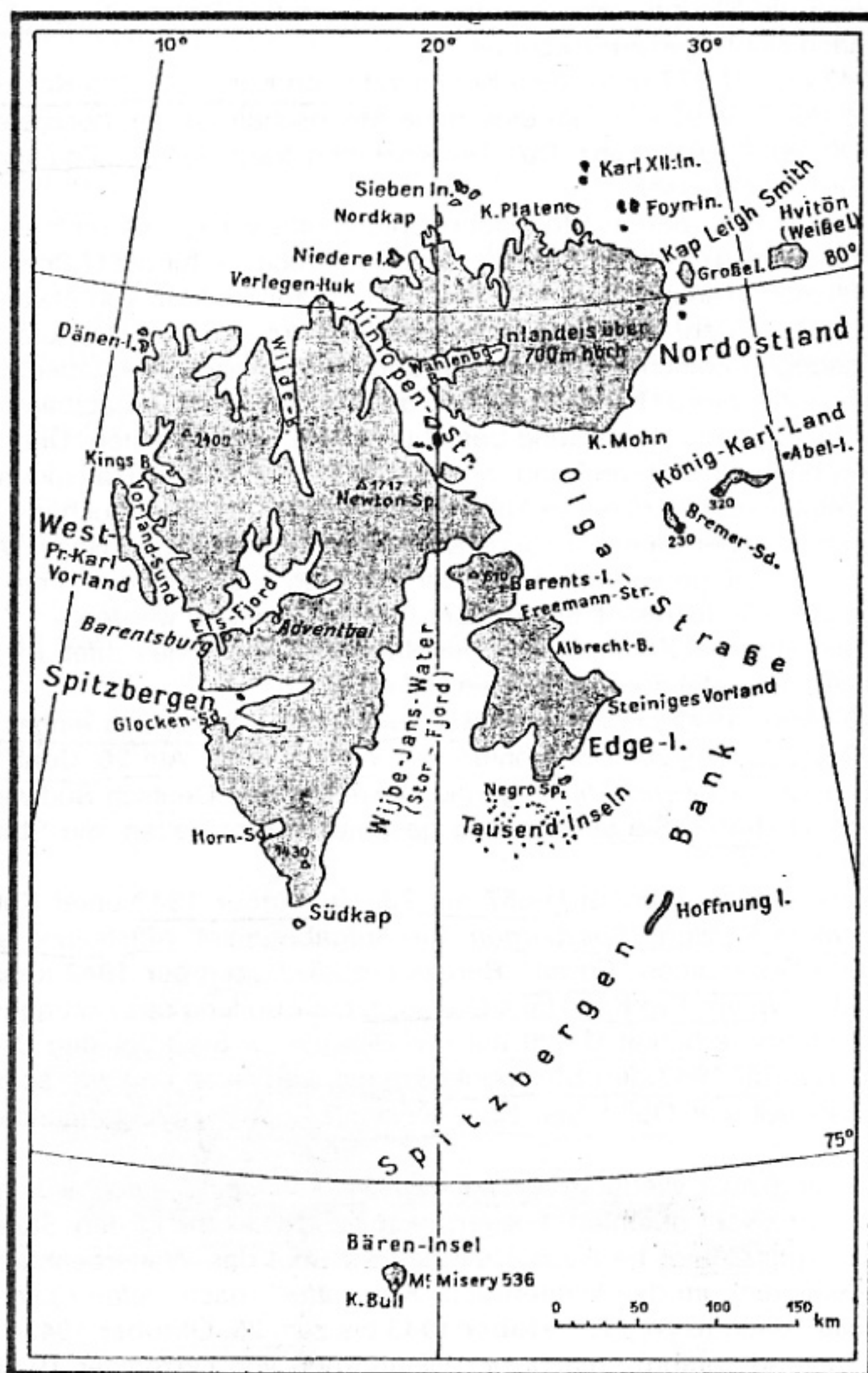
Eine weitere Wetterstation errichtet **U-629** auf der Bäreninsel. Sie trägt den Decknamen "Robert". Das Boot hatte am **17. Juli 1943** den Stützpunkt Tromsø verlassen und war später nach Narvik zurückgekehrt. Kommandant war Oblt.z. See Hans-Helmuth Bugs aus Angermünde. Er überlebte den Krieg nicht.

Ebenfalls zur Aufstellung einer Wetterstation mit dem Decknamen "Dietrich" wurde **U-355** am **6. September 1943** zur Bäreninsel befohlen. Gleich nach der Rückkehr in den Stützpunkt Hammerfest mußte Kommandant Kptl. Günter La Baume mit seinem Boot das Wetterbeobachtungsschiff (WBS) "CARL J. BUSCH" begleiten, um den Wettertrupp "Kreuzritter" nach Liefde-Fjord auf Spitzbergen zu begleiten. Diese Aktion dauerte vom **2. Oktober 1943** bis zum **25. Oktober 1943**.

Von der Luftwaffe laufend versorgt, macht der Wettertrupp von Dezember 1943 bis Juli 1944 vier Wetterbeobachtungen täglich. Im **August 1944** holt **U-737** unter Kptl. Paul Brasack die Männer zurück. Bei den Räumungsarbeiten geht eine in der Station gelegte Mine vorzeitig hoch und tötet den Leiter des Trupps, Prof. Dr. Knöspel. Er wird vor Ort beerdigt. Eine automatische Wetterstation, die durch die Minen gesichert werden sollte, arbeitet nach dem Verlassen der Station durch den Trupp ohne Probleme.

Am **18.10.43** verließ **U-703** Drontheim, um auf Nowaja Semlja die Wetterstation "Gerhard" auszubringen. Kommandant Oblt.z. See Joachim Brünner konnte nicht ahnen, daß er und seine Männer sehr bald in einer ganz anderen Sache gefordert wurden.

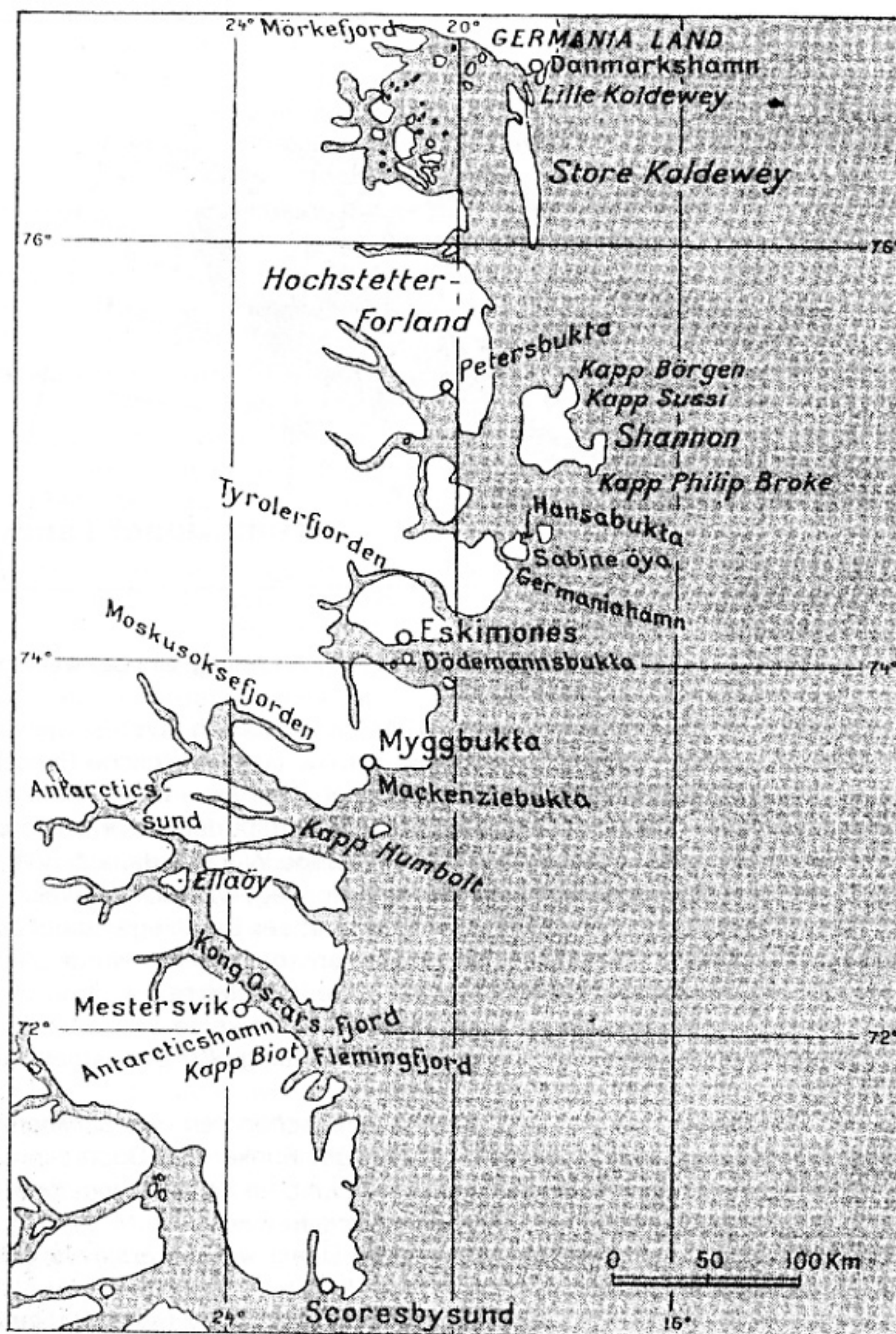
Am **5. November 1942** hatte eine deutsche Ju-88 den sowjetischen Dampfer "DEKRABRIST" versenkt. Die Besatzung rettete sich auf die Hopen-Inseln. Es gelang den sowjetischen Seeleuten, wichtige Versorgungsgüter an Land zu bringen und so konnten sie den Winter einigermaßen auf der Insel überstehen. Erst am **1. Mai 1943** entdeckt die Besatzung einer He-111 die Schiffbrüchigen und wirft in mehreren Anflügen Proviant über der Insel ab.



Karte von Spitzbergen

Zeichnung: aus *Der weiße Weg*, Leipzig 1954

Als nun **U-703** die Inselgruppe passiert, gibt auch dieses Boot wieder Proviant ab, nimmt jedoch auch den russischen Kapitän mit an Bord. Erst **U-354** wird im November 1943 die restlichen Männer abholen. So werden die sowjetischen Seeleute ein Jahr nach dem Untergang ihres Schiffes endlich gerettet. Ob ihnen die Gefangenschaft auch ein Überleben des Krieges brachte, ist nicht bekannt. Verwunderlich ist aber die Tatsache, daß weder die Nordmeerflotte noch die den deutschen Einheiten in Norwegen zahlenmäßig weit überlegene sowjetische Luftwaffe auch nur den Versuch unternommen haben, nach eigenen Schiffbrüchigen zu suchen und sie zu retten.

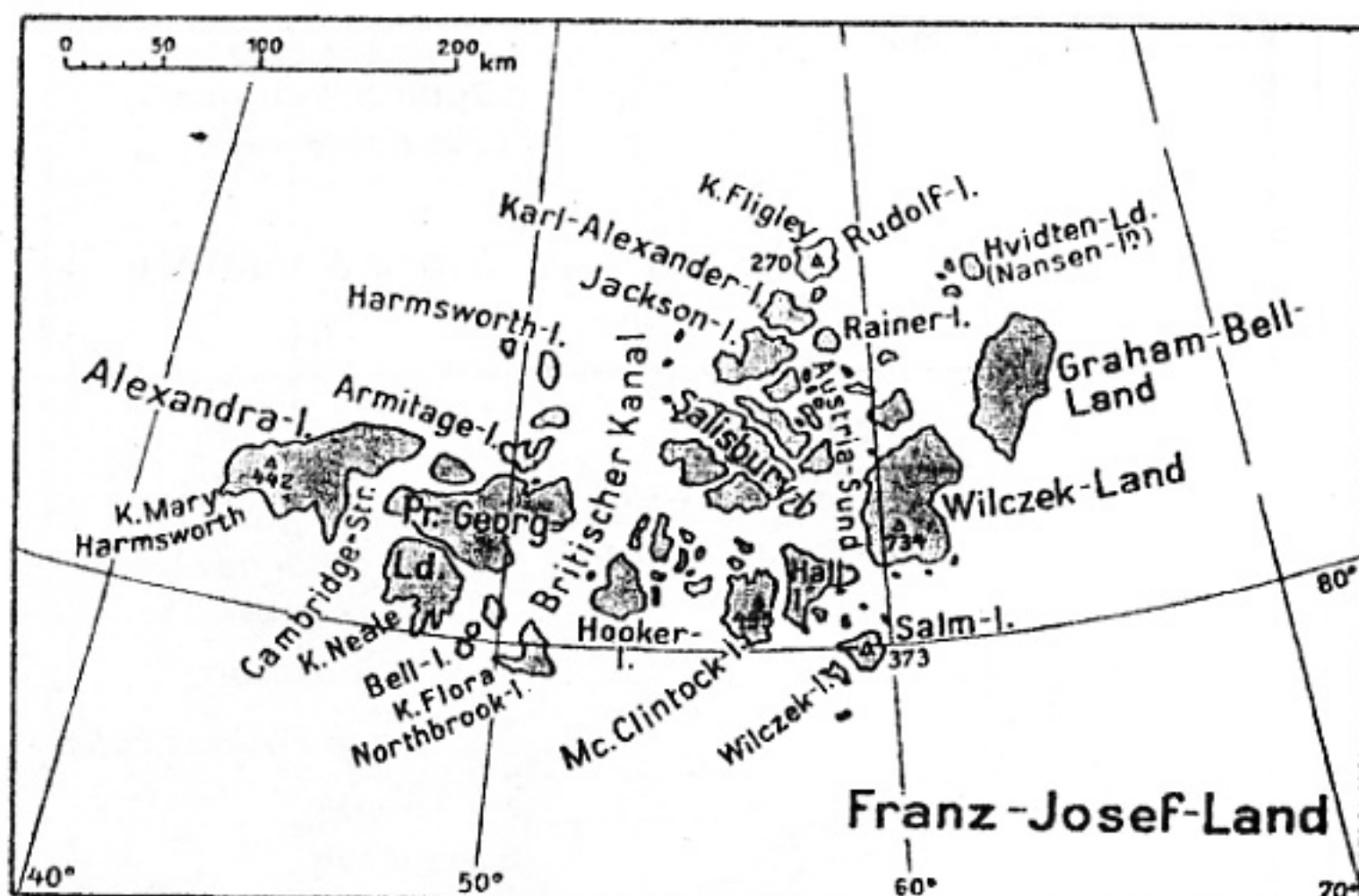


Karte von Ostgrönland zwischen Scoresbysund und Germanialand

Karte: aus E. A. Steen *Norges Sjøkrig 1940 - 1945* (Band 7), Oslo 1960

Allerdings war U-354 unter Kptl. Karl-Heinz Herbschleb nicht nur zur Bergung der Schiffbrüchigen am 25. Oktober 1943 aus Tromsø ausgelaufen. Das Boot sollte nämlich einen Wettertrupp mit dem Decknamen "Svartiesen" auf den Hopen-Inseln anlanden. Da wäre eine feindliche Nachbarschaft nicht unbedingt förderlich gewesen. Erst am 22. Juli 1944 nimmt das gleiche U-Boot den erfolgreichen Wettertrupp wieder auf und bringt ihn nach Narvik zurück.

Als U-387 unter Führung von Kptl. Rudolf Böhler am 18. September 1943 den Stützpunkt Narvik in Richtung Franz-Joseph-Land verläßt, geleitet es den Wettertrupp "Schatzgräber", der sich an Bord des Fischdampfers "KEHDINGEN" befindet.



Karte von Franz-Joseph-Land

Zeichnung: aus *Der weiße Weg*, Leipzig 1954

Die Station arbeitet nach ihrer Einrichtung bis Mai 1944 ohne Störung durch sowjetische Truppen. Da gelingt es den Männern, einen Eisbären zu erlegen. Erfreut wird das frische Fleisch nach Monaten der Dosennahrung von der Truppe zum Verzehr zubereitet. Aber schon nach wenigen Tagen erkranken alle Stationsangehörigen. Die Ferndiagnose über Funk ergibt den Befund Trichinose. Ein weiteres Bestehen der Wetterstation ist nicht mehr möglich. Wenige Wochen danach holt eine FW 200 der Luftwaffe die Patienten von der Insel und bringt sie nach Norwegen zurück zur weiteren Behandlung.

Kptl. Peter Schrewe, Kommandant von **U-537**, war Flieger in der Bordfliegerstaffel auf dem Schlachtschiff "**SCHARNHORST**" gewesen, bevor er zu den U-Booten kommandiert wurde. Als er am **30. September 1943** zur ersten Feindfahrt den Hafen Bergen verläßt, lautet sein Auftrag: Aufbau einer automatischen Wetterstation vor Neufundland. Es gab bei der Marine keine Seekarten für das Gebiet und so mußte Schrewe nach ungenauen "Überseglern", Karten für große Seegebiete, und nach Gefühl navigieren.

"Wir brauchten nur 24 Stunden, um mit zwei großen Schlauchbooten und Schlittenkufen die Geräte an Land zu bringen und aufzubauen", sagte ein ehemaliger Funker des Bootes in einem Fernsehinterview 1998. "Es gab keine Probleme mit der Technik. Nach dem Kriege wunderten sich die Kanadier nur, daß wir ohne Spezialkarten so weit unter Land gekommen waren."

Ab den **23. Oktober** beginnt diese Station zu arbeiten. Damit werden erstmals aus diesem Gebiet kontinuierlich Wetterdaten empfangen.

Als letzte Aufgabe für 1943 setzt **U-713** am **6. Dezember** unter Oblt.z. See d.R. Henri Gosejacob auf der *Bäreninsel* die Wetterstation "**Christian**" ab. Wenig später, im Februar 1944, geht das Boot beim Angriff auf die Konvois RA.56 und JW.57 im Nordmeer verloren. Niemand von der Besatzung kommt mit dem Leben davon.

Das Jahr 1944 beginnt an der so wichtigen "Wetterfront" unspektakulär. **U-956** unter Oblt.z. See Hans-Dieter Mohs läuft am **8. Januar 1944** aus Narvik aus, um das WBS "**HESSEN**" in den Skjomenfjord zu geleiten. Das WBS "**HESSEN**" hatte vorher bereits monatelang unter dem Decknamen "*Unternehmen Einsiedler*" Wetterdaten aus dem Nordmeer gefunkt.

In den nächsten Monaten fallen für die U-Boot-Waffe erst einmal andere Aufgaben an. Erst am **20. August 1944** muß wieder ein Geleit für das WBS "**KEHDINGEN**" gefahren werden. Abermals kommt **U-703** unter Joachim Brünner zum Einsatz. Der Wettertrupp "*Edelweiss I*" soll an den *Koldewey-Inseln* in Ostgrönland anlanden. Außerdem soll die automatische Wetterboje "*Ernst*" nördlich Island geworfen werden.

Kurz vor der Landung an den *Koldewey-Inseln* muß **U-703** Treibstoff von einem Fischdampfer übernehmen. Die Treibstoffbunker sind beschädigt und die Durchführung der Aufgabe wäre sonst gefährdet. Da taucht plötzlich ein amerikanischer Eisbrecher auf. Brünner entschließt sich zum Angriff, der Torpedo trifft jedoch auf eine Eisscholle. Daraufhin setzt sich **U-703** ab und kehrt nach Norwegen zurück.

Der Leiter des "Edelweistrupps", Dr. Weiss, läßt darauf das WBS "KEHDINGEN" versenken und begibt sich mit seiner Mannschaft in Gefangenschaft.

Für Brünner hat sein Verhalten kein Nachspiel. Als er am **12. September** nach Narvik zurückkehrt, ist der Verlust der Wetterstation im Stab des BdU noch nicht bekannt. Nur fünf Tage später muß er mit seinem Boot zur nächsten Feindfahrt auslaufen. Von dieser Fahrt wird das Boot nicht zurückkehren.

U-703 geht als einziges deutsches U-Boot an einer britischen Minensperre verloren, die sich von den Orkney-Inseln in nordwestliche Richtung bis zu den Färöer-Inseln erstreckt, etwa 500 Seemeilen lang ist und aus 81.000 Minen in verschiedenen flach- und tiefgestellten Feldern besteht. 56 Besatzungsangehörige gehen mit dem Boot für immer in die Tiefe.

Ein besonderes Schicksal war dem Wettertrupp "Haudegen" beschieden, der am **25. August 1944** mit **U-307** und dem WBS "CARL J. BUSCH" nach Nordostland auf Spitzbergen in Marsch gesetzt wird. Leiter dieses Trupps ist der Greifswalder Meteorologe Dr. Wilhelm Dege, der schon vor dem Krieg auf Spitzbergen war.

Im zweiten Anlauf gelingt es Oblt.z. See d.R. Friedrich-Georg Herrle das WBS und den Trupp sicher zu dem Bestimmungsort zu geleiten. **U-307** zieht sich dann befehlsgemäß nach Norwegen zurück, um am **8. Oktober 1944** abermals nach Spitzbergen zu laufen. Diesmal muß das WBS "CARL J. BUSCH" nach Drontheim zurückgeholt werden.

"Haudegen" arbeitet derweilen recht erfolgreich. Es werden nicht nur wie gefordert, die Wetterdaten an die Heimat übermittelt, Dr. Dege und sein Team ist auch wissenschaftlich in der Erforschung und Vermessung des weiteren Umfeldes aktiv. Diese Tätigkeiten können ohne Störungen durch alliierte Aufklärungstrupps bis zur deutschen Kapitulation fortgesetzt werden.

Bei Kriegsende hatte man dann offensichtlich den Wettertrupp vergessen. Die Gegenfunkstelle in Oslo meldete sich nicht mehr und Dr. Dege ließ die ermittelten Wetterdaten nun unverschlüsselt in den Äther funken. Das zog sich den ganzen Sommer 1945 so hin.

Schwierigkeiten hinsichtlich der Versorgung gab es nicht. Die deutsche Kriegsmarine hatte den Wetterstützpunkt für einen längeren Zeitraum ausgerüstet.

Im August 1945 ließ Dege die Gegenfunkstelle wieder einmal rufen und bekam zu seiner Überraschung eine Antwort. Diesmal wurde ihm mitgeteilt, daß man den Wettertrupp mit dem norwegischen Robbenfänger "BLASEL" abholen würde.

Als dieser am 4. September dort eintraf, verlangte der Kapitän die offizielle und schriftliche Kapitulation des Wettertrupps. "Haudegen" war somit die letzte deutsche Einheit, die nach Kriegsende kapituliert hatte.

Auf Fürsprache von Bundeskanzler Adenauer und Bundespräsident Heuß, bekam Dr. Dege später sein auf Spitzbergen erarbeitetes wissenschaftliches Material von den Norwegern zurück und konnte somit die umfangreiche Datensammlung im Nachkriegsdeutschland auswerten.

Für die U-Boote ist der Einsatz an der Wetterfront aber noch nicht beendet. Am **9. September 1944** verließ Kpt.z. See Arved von Mühlendahl mit seinem **U-867** Kiel. Es war die erste Feindfahrt für ihn und der vierzigjährige Mühlendahl hatte noch nie auf einem Front-U-Boot gedient. Als Angehöriger der Crew 23 fehlte ihm zudem jede Kriegserfahrung, denn seit Kriegsbeginn hatte er nur als Asto (Admiralstabsoffizier) beim Stab "Ostsee", dem Stab "Admiral Frankreich" und beim Stab "Marine-Gruppenkommando Süd" gedient. Nun ging es nach einer nur siebenmonatigen U-Boot-Ausbildung gegen den Feind.

Normalerweise war Mühlendahl auch unter dem Aspekt der Personalknappheit zu alt für diese Funktion. Warum der BdU das Boot trotzdem in Richtung Labradorküste, einem gefährlichen Einsatzgebiet, zum Aufbau einer Wetterstation in Marsch setzte, ist nicht mehr zu klären.

Am **19. September 1944** entdeckten Flugzeuge der Royal Air Force Squadron 224 das aufgetauchte U-Boot. Beide Dieselmotoren waren ausgefallen und ließen sich mit Bordmitteln nicht mehr reparieren. **U-867** war somit fahr- und tauchunklar.

Der letzte vom Boot aufgefangene Funkspruch lautet: "Bomben, Boot sinkt 62 N 01 E, U- 867." Von den 60 Besatzungsangehörigen wurde keiner gerettet.

U-737 unter Führung von Kptl. Paul Brasack verließ, wie bereits dargestellt, am **24. September 1944** den Hafen von Narvik um den Wettertrupp "Kreuzritter" von Spitzbergen abzuholen. Aber das war nicht seine einzige Aufgabe. Gleichzeitig sollte bei diesem Unternehmen ein Wetterfunkgerät mit dem Decknamen "Hermann" auf der Bäreninsel und ein Gerät mit der Bezeichnung "Edwin III" in Nordspitzbergen aufgestellt werden. Außerdem operierte das Boot gegen die feindlichen Geleite JW.60 und RA.60. Der Konvoi JW.60 lief mit 30 Handelsschiffen zuzüglich militärischer Sicherung von Loch Ewe in Richtung Kola-Bucht, während RA.60 ein Rückmarschierer war.

Eine umfangreiche Aufgabenstellung, die der 28jährige Kommandant, der nach einer Ausbildung an der Fliegerwaffenschule Parow-Stralsund und einem Einsatz als Staffelloffizier bei den Kampfgruppen

706, 28 und im Stab des IX. Fliegerkorps erst ab Februar 1943 in dieser Funktion diente, mit Bravour löste.

4965 Die Kriegsmarine hatte ursprünglich beabsichtigt, einen Wettertrupp mit der Bezeichnung "Edelweiss II" auf dem Franz-Joseph-Land abzusetzen. Nach dem Verlust von "Edelweiss I" wird "Edelweiss II" unter der Leitung von Dr. K. Schmid nun nach Ostgrönland befohlen. Am **26. September 1944** verlassen daher Oblt.z. See Günter Unverzagt mit seinem U-965 und das WBS "EXTERNSTEINE" den Stützpunkt Tromsø. Das Anlanden des Trupps mit seinem umfangreichen Material auf der Insel Koldewey bereitet keine Schwierigkeiten. Beide Schiffe laufen nach Erfüllung des Auftrages wieder ab in Richtung Norwegen.

Amerikanischen Aufklärern ist dieser Vorgang jedoch nicht verborgen geblieben. Zwei Kompanien der Coast Guard landen kurzerhand auf der Insel und nehmen den militärisch weit unterlegenen Wettertrupp ohne Verluste gefangen.

Auch das WBS "EXTERNSTEINE" wird bei seinem Rückmarsch gestellt und von einer amerikanischen Besatzung nach Boston überführt. Der 23jährige Kommandant von U-965 mochte in dieses Geschehen wohl nicht eingreifen, obwohl er ja Geleit für das WBS fuhr. Er hatte erst im Juni 1944 sein Kommando erhalten und dies war seine erste Feindfahrt als Kommandant.

4992 Eine weitere Wetterstation mit dem Namen "Walther" stellte U-992 am **28. September 1944** auf der Insel Jan-Mayen auf. Oblt.z. See Hans Falke war ein erfahrener U-Boot-Mann, hatte als 2.WO und 1.WO auf U-118 gedient und mit U-992 im August 1943 sein erstes eigenes Kommando erhalten. Neben der Einrichtung der Wetterstation operierte das Boot gegen die Geleite JW.60 und RA.60.

Die Wetterstation "Erich" errichtete U-387 auf Nowaja Semlja. Das Boot hatte bereits ein Jahr zuvor den Wettertrupp "Schatzgräber" zum Franz-Joseph-Land gebracht. Jetzt operierte Kommandant Büchler vom **9. Oktober 1944** bis zum **10. November 1944** auch gegen die Geleite JW.61, der mit 29 Frachtern von Loch Ewe nach der Kola-Bucht marschierte, und gegen die Rückläufer RA.60 und RA.61.

Wenige Wochen später, am 9. Dezember 1944 geht das Boot vor Murmansk mit 51 Mann verloren. Der Erfolg wird der britischen Korvette HMS "BAMBOROUGH CASTLE" (K.412) und dem sowjetischen Zerstörer "Zivucij" zugeschrieben.

4636 U-636, Kommandant Oblt.z. See Eberhard Schendel aus Beutnitz bei Jena, läuft am **6. Oktober 1944** aus Tromsø aus und wird gegen die Geleite JW.61 und RA.61 angesetzt. Gleichzeitig muß ein kleinerer Wettertrupp auf den Hopen-Inseln angelandet werden.



Karte von Nowaja Semlja

Zeichnung: aus Der weiße Weg, Leipzig 1954

Der Wettertrupp "Landvik" wird von **U-365** unter Kptl. Heimar Wedemeyer von Tromsø aus am **12. Oktober 1944** nach Spitzbergen gebracht. Anschließend setzt der BdU das Boot gegen die Konvois JW.60/61 und RA.60/61 an. Es ist die letzte Fahrt von Wedemeyer auf einem U-Boot. Sein Nachfolger als Kommandant, Oblt.z. See Diether Todenhagen, wird auf der nächsten Feindfahrt von Flugzeugen der 813. Squadron des Trägers HMS "**CAMPANIA**" am 13. Dezember 1944 östlich Jan Mayen entdeckt und versenkt. 50 Tote mehr in der grausigen Statistik und keine Überlebenden.

U365

Zur ausschließlichen Versorgung des Wettertrupps "Landvik" mit Proviant unternimmt **U-636** eine Fahrt in der Zeit vom 4. Dezember 1944 auslaufend Bogenbucht bis zum 16. Dezember 1944 einlaufend Kilbotn. Der Trupp kann dadurch unbeschadet bis zum Kriegsende durchhalten. **U-636** hatte nicht dieses Glück. Die Eskorte*) HMS "**BAZELY**" (K.311), "**DRURY**" (K.316) und "**BENTINCK**" (K.314) entdeckten das Boot am 21. April 1945, wenige Tage vor der Kapitulation, westlich Irland. Es hatte keine Chance.

U636

Eine etwas ungewöhnliche Aufgabe zur Ermittlung von Wetterdaten wird **U-1165**, Kommandant Oblt.z. See d.R. Hans Homann, gestellt. Das Boot muß in der Zeit vom **12. November 1944** bis zum **25. November 1944** zwei automatische Wetterbojen vor dem damals sowjetischen Stützpunkt in Finnland Hangö beziehungsweise vor Reval ausbringen. Diese Bojen werden über die Torpedorohre ausgestoßen. Außerdem mußte die Wetterstation "Weidmannsheil" auf Fästorna/Alandsinseln eingerichtet werden.

U1165

Homann, am 04.03.1918 in Warnemünde geboren, hatte sich von seinem Eintritt in die Kriegsmarine 1938 vom Matrosen zum Offizier hochgedient. Er verfügte über besondere Führungseigenschaften und wirkte daher auch als Lehrer an den Yachtschulen der Marine am Chiemsee und in Glücksburg. Ohne Fahrzeit auf einem U-Boot hatte er **U-1165** am 17. November 1943 als Kommandant übernommen. Als Frontboot fuhr **U-1165** im Bestand der 9. U-Flottille Brest und der 11. U-Flottille Bergen. Homann erlebt mit Boot und Besatzung das Kriegsende.

U-1163 unter Oblt.z. See Ernst-Ludwig Balduhn bringt in der Zeit vom **25. November 1944** bis zum **16. Dezember 1944** von Kolbotn aus den Wettertrupp "Taaget" zur Bäreninsel (23. November 1944 Anlandung) und stellt am Nordkap die Wetterstation "Wilhelm" auf. Es ist die letzte Handlung dieser Art für das Jahr 1944.

U1163

1945 beginnt **U-992** am **16.01.** mit einer Versorgungsfahrt von der Bogenbucht aus nach der Bäreninsel. Zum Wettertrupp "Taaget" soll Nachschub gebracht werden, obwohl dieser erst knapp zwei Monate im Einsatz ist.

U992

Als die Lage vor der sowjetischen Nordküste immer bedrohlicher für die deutsche Marine wird, beschließt der BdU, "Taaget" aufzulösen. Mit der Abholung wird der 30jährige Kptl. Wolfgang von Eickstedt und sein **U-668** beauftragt.

Der Kommandant ist zwar auf den Geleitzug RA.65 angesetzt, als er am **1. März 1945** Narvik verläßt, nun bringt er die Männer des Wettertrupps aber am **17. April 1945** nach Narvik sicher zurück. Es war die letzte Feindfahrt für **U-668**. Eickstedt hatte sich nach der Rückkehr beim Skilaufen ein Bein gebrochen. Sein Nachfolger, Kptl. Fritz Henning aus Schmira bei Erfurt, bekommt das Boot in der kurzen Zeit nicht mehr frontklar.

U668

So überlebt die Besatzung die letzten Tage des Krieges. **U-668** fällt als Kriegsbeute an die Engländer und soll in der OPERATION DEADLIGHT versenkt werden. Doch dazu kommt es nicht mehr. Beim Ausschleppen sinkt das U-Boot aus unbekannten Grund am 31. Dezember 1945 auf 56,03 Grad Nord und 09,24 Grad West.

Während des Krieges setzte der BdU aber auch Frontboote zeitweise in ihren Operationsgebieten direkt als Wetterboote ein. Während dieser Zeit war es den Kommandanten strikt verboten, eigenmächtig am Kampfhandlungen teilzunehmen.

Diese Posten waren bei den Kommandanten nicht sehr beliebt. Sie befürchteten, daß ihre Boote bei nahezu gleichbleibendem Standort und ständigem Funkverkehr sehr bald geortet und angegriffen würden.

Außerdem gab es ohne Versenkungserfolge keinen Ruhm und keine Kriegsauszeichnungen zu gewinnen. Und darauf waren meist alle Besatzungen scharf.

Die Praxis zeigte aber, daß es gerade bei den Wetterbooten relativ wenig Verluste gab. Und das hatte einen ganz einfachen Grund, der aber erst lange nach Kriegsende von den Engländern offengelegt wurde.

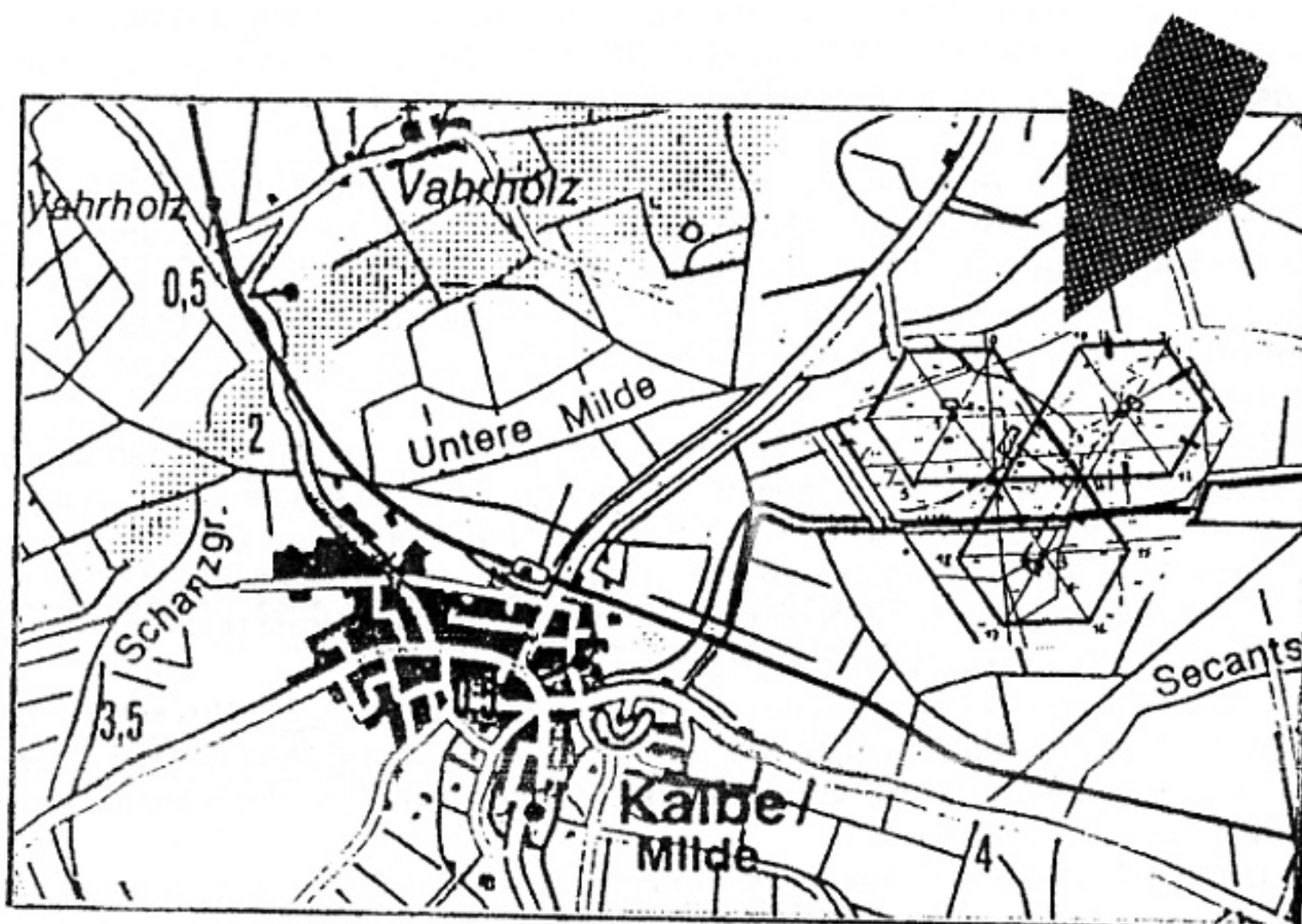
Aufbauend auf Erfolgen polnischer Kryptologen der Vorkriegszeit war es britischen Spezialisten gelungen, den Code der Kriegsmarine, den ENIGMA-Schlüssel-M, grundsätzlich zu knacken. Beigetra-

*) die drei Eskorte der britischen „Captain“-Klasse waren ursprünglich als US-Destroyer-Escort 1942/43 bei Naval Yard, Boston („BAZELY“, ex DE 2), Naval Yard, Philadelphia („DRURY“, ex „COCKBURN“ DE 46) und bei Bethlehem Steel Co., Hingham („BENTINCK“, ex DE 52) gebaut worden.

gen hat dazu sicherlich auch die Kaperung bewaffneter deutscher Fischereifahrzeuge oder von U-110.

Um beim täglichen Wechsel der Schlüsselunterlagen auf dem Laufenden zu sein, nutzten die Briten für eine Funkverkehrsanalyse auch die Wettermeldungen der deutschen U-Boote. Man konnte durch Peilungen den Standort des funkenden Bootes, kannte das dortige Wetter und konnte somit relativ leicht die Wettermeldungen entschlüsseln.

Das wiederum war die Voraussetzung für die Entschlüsselung anderer, wichtiger aufgenommener Funksprüche der deutschen U-Boote oder der Stabsfunkstelle.



Die Marine-Funkstation "Goliath" lag zwischen den Dörfern Karritz, Butterhorst, Altmesleben und der Stadt Kalbe - Milde

Zeichnung: Archiv Autor

Hier ist auch die Ursache zu sehen, warum alliierte Luftstreitkräfte die 270 ha große Marine-Funkstation "Goliath" nahe der Stadt Kalbe nicht angriffen, obwohl die im letzten Kriegsdrittel fast täglich in das Reichsgebiet einfliegenden Feindmaschinen beim Anflug nach Berlin die drei 200 Meter hohen Hauptmasten und die fünfzehn 170 Meter hohen Nebenmasten in dem ebenen Gelände gut ausmachen konnten.

Gleiches gilt für die Befehlsstelle des Befehlshaber der U-Boote "Koralle", nördlich von Berlin zwischen Bernau und Eberswalde bei dem Örtchen Lobetal gelegen, viele Jahre später letzter Aufenthaltsort von Erich Honecker in Deutschland.

Auch hier gab es deutlich sichtbar 4 Funkmasten von je 100 Meter Höhe im Quadrat angeordnet und einen etwa 80 Meter hohen Mast mit speziellen Dipolantennen. Von "Koralle" aus konnte man die U-Boote direkt rufen oder die Funkstation "Goliath" wurde von hier aus ferngetastet.

Berlin ging im alliierten Bombenhagel unter. "Koralle" indes blieb unangetastet, auch als ab 1944 amerikanische Maschinen vom Typ P 51-Mustang häufig Tieffliegerangriffe auf Eisenbahnstrecken und Straßen im Raum Bernau-Eberswalde flogen.

Niemand im Stab des Befehlshaber der U-Boote, des Oberkommandos der Kriegsmarine oder der Seekriegsleitung kam auf den nicht ganz abwegigen Gedanken, daß dies kein Zufall sein könne. Aber das ist eine andere Geschichte.

U-Boote als Wetterboot

Zeitraum von - bis:	Boot Nr.:	auslaufen aus - Operationsgebiet- einlaufen in:
13.03.43 - 07.06.43	U-161	Lorient - US-Ostküste/Kanada - Lorient
18.03.43 - 27.04.43	U-174	Lorient - US-Ostküste/Kanada - Lorient
09.11.43 - 16.01.44	U-544	Kiel - nordwestlich der Azoren - Verlust
04.12.43 - 03.03.44	U-846	Kiel - Nordatlantik/westl. Irland - Lorient
11.01.44 - 26.03.44	U-549	Kiel - Nordatlantik/westl. Irland - Lorient
16.02.44 - 28.04.44	U-552	St. Nazaire - Nordatlantik - Danzig
06.02.44 - 16.04.44	U-550	Kiel - Nordatlantik - Verlust
21.03.44 - 24.06.44	U 548	Kiel - US-Ostküste/Nova Scotia - Lorient
31.03.44 - 26.05.44	U-736	Stavanger - Irland/Neufundland - Lorient
03.04.44 - 17.04.44	U 242	Bergen - südlich Island - Verlust
04.04.44 - 04.06.44	U-385	Marviken - östlich Neufundland - St. Nazaire
16.04.44 - 07.06.44	U-955	Bergen - Nordatlantik - Verlust
29.04.44 - 04.07.44	U-853	Bergen - Nordatlantik - Lorient
04.06.44 - 24.07.44	U 673	Drontheim - Nordatlantik - St. Nazaire
01.07.44 - 17.09.44	U-855	Kiel - Nordatlantik - Verlust
13.08.44 - 06.10.44	U-772	Drontheim - Nordatlantik - Drontheim
23.08.44 - 05.11.44	U-262	La Pallice - Nordatlantik - Flensburg
25.08.44 - 24.10.44	U-534	Bordeaux - Nordat./Überführungsfahrt - Kristiansand
01.10.44 - 04.10.44	U-858	Marviken - Nordatlantik Flensburg
17.10.44 - 17.10.44	U-804	Flensburg - (Ziel war Nordatlantik) - Kiel
25.10.44 - 28.10.44	U-518	Kristiansand - Nordatlantik - Flensburg
30.10.44 - 21.02.45	U-806	Kristiansand - Kanada vor Halifax - Kristiansand
07.11.44 - 21.01.45	U-1053	Horten - Nordatlantik - Stavanger
10.11.44 - 14.02.45	U-1232	Horten - Westatlantik vor Halifax - Marviken
01.02.45 - 05.02.45	U-1231	Farsund - (Ziel war St. Lorenz-Golf) - Flensburg
07.02.45 - 09.04.45	U-1064	Bergen - Nordkanal - Drontheim
19.02.45 - 14.04.45	U-773	Bogenbucht - Nordatlantik/Island - Drontheim
20.02.45 - 23.02.45	U-1230	Kristiansand - (Ziel war St. Lorenz-Golf) - Flensburg
25.02.45 - 27.02.45	U-870	Kristiansand - Nordatlantik - Flensburg
29.03.45 - 10.05.45	U-1009	Drontheim - Nordatlantik - Loch Eriboll kapituliert
05.04.45 - 13.05.45	U-889	Kristiansand - Neufundland/St. Johns - kapituliert

Von den 29 als Wetterboot eingesetzten U-Booten gingen nur fünf durch Feindeinwirkung verloren. Dabei muß man berücksichtigen, daß sich **U-955** auf dem Anmarsch zur Invasionsschlacht befand, also nicht mehr als Wetterboot wirksam war. Man kann annehmen, daß die Alliierten durch einen abgehörten Funkbefehl davon Kenntnis hatten.

Verloren gingen:

U-241 - Typ VII C: Versenkt von HMS "**HESPERUS**" (H.57), HMS "**HAVELOCK**" (H.88) und der RAF auf der ersten Feindfahrt des Bootes.

U-544 - Typ IX C/40: Versenkt von Trägerflugzeugen VC-13 des USS "**GUADALCANAL**" (CVE-60)

U-550 - Typ IX C/40: Versenkt von den USS "**GANDY**" (DE-764), "**JOYDE**" (DE-314) und "**PETERSON**" (DE-152)

U-855 - Typ IX C/40: Versenkt von der RAF Squadron 224

U-955 - Typ VII C: Versenkt von der RAF Squadron 201.

Aufstellung der deutschen Wetterbeobachtungsschiffe 1939 bis 1945

Lfd. Nr.	WBS-Nr.	Schiffsname	Seite
01	keine	ARKTUR II oder ARKTUR 2	23
02	1	SACHSEN	23
03	1	WUPPERTAL	25
04	2	COBURG	26
05	2	FRITZ HOMANN	27
06	3	LAUENBURG	27
07	3	CARL J. BUSCH	28
08	4	HINRICH FREESE	30
09	4	FRITZ HOMANN	30
10	4	COBURG	31
11	5	ADOLF VINNEN	31
12	5	OSTMARK	31
13	5	HOHEWEG	33
14	6	MÜNCHEN	33
15	6	KEHDINGEN	34
16	7	SACHSENWALD	35
17	7	BERLEBEK	36
18	8	AUGUST WRIEDT	37
19	8	HESSEN	37
20	9	MERCEDITTA	37
21	10	Mob FD 34 (GOTLAND), ex WBS 10 UNTERWESER	38
22	10	GOTLAND	39
23	10	STAR XIV	39
24	10	SKUDD I	40
25	11	HESSEN	41
26	11	EXTERNSTEINE	42
27	12	TEUTOBURGER WALD	43
28	14	BERLEBEK	44
29	ohne	KEHDINGEN	44
30	ohne	BUSKØ	44
31	keine	LEIPZIG	45
32	keine	HERMANN KRONE	46
33	keine	PERSEUS	47
34	keine	ZENITH	47
35	keine	DORIS	48
36	keine	A 6	48
37	keine	CELLE	49
38	keine	FRÉDERIK SAUVAGE	50
39	keine	GEBRÜDER KÄHLER	50
40	keine	ISLAND	51
41	keine	KIRCHWÄRDER	53
42	keine	LÜBECK	53
43	keine	MARLENE	54
44	keine	MICHEL FRANCOIS	55
45	keine	OCÉANIE	55
46	keine	STECKELHÖRN	56
47	keine	TRIIGI	57

Eine Vorbemerkung: Bei den meisten der in die Liste der Wetterbeobachtungsschiffe aufgenommenen Fahrzeugen handelt es sich um Fischereifahrzeuge. Diese besaßen sog. Fischereikennungen, die im Unterschied zu den damals gebräuchlichen Unterscheidungssignalen eine Kombination aus Buchstaben und Zahlen darstellten. Diese Fischereikennungen werden in der folgenden Liste stets in Klammern hinter dem Schiffsnamen geführt. Haben Schiffe im Dienst ausländischer Kriegsmarinen Kennungen aus Buchstaben und Zahlen erhalten, so sind diese ebenfalls in Klammern hinter dem jeweiligen Schiffsnamen geführt.

Der Bearbeiter

01.	Ketsch (Seefahrtskreuzer) ARKTUR II
-----	--

Yacht- und Bootswerft von Ernst Burmester, Bremen-Burg (Bau-Nr.)

Stapellauf: Ablieferung: 2. Hälfte 1939 (?)

.... BRT/.... NRT;

Die Yacht wurde durch Heinrich Gruber konstruiert.

- | | | |
|-----------------------------|------------------|---|
| 19.. | ARKTUR II | Ulrich Deutschländer, Stettin. |
| 22.08.1939 | | verläßt das Schiff Bremerhaven |
| ab 25.08.1939 ¹⁾ | | werden angeblich Wetterdaten und Standorte fremder Schiffe an die nach Deutschland zurückbefohlenen Handelsschiffe durchgegeben. Dadurch gelingt es dem Schnelldampfer BREMEN über Murmansk nach Deutschland zu gelangen |
| 02.09.1939 | | wird Reykjavik erreicht und erhält der Skipper dort am Tag darauf erste konkrete Nachrichten über den inzwischen ausgebrochenen Krieg zwischen Deutschland und Großbritannien |
| 04.09.1939 | | wird Reykjavik mit Kurs auf Norwegen verlassen und Island nördlich umsegelt. Dabei kommt das Schiff bis an den 58. Breitengrad |
| 18.09.1939 | | wird die norwegische Küste nördlich von Trondheim erreicht. Über Christiansund, Bergen, Stavanger sowie durch Skagerrak und Kattegat im Schutz norwegischer Hoheitsgewässer geht es weiter nach Deutschland |
| 03.10.1939 | | wird Swinemünde erreicht |
| 194. | | Einsatz auf dem Stettiner Haff |
| 1945 | | durch Luftangriff versenkt |

02.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 1) SACHSEN
-----	---

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Wesermünde-G. (Bau-Nr. 235)

Stapellauf: 08.06.1929 Ablieferung: 10.07.1929

284 BRT/106 NRT; Lreg.: 45,75 m; B.: 7,44 m; T.: 3,81 m;

1 Dieselmotor (490 PSe); Besatzung:

- | | | |
|---------------|--------------------------------|--|
| 192. | | Auftrag zum Bau eines Fischereimotorschiffes durch Cuxhavener Hochseefischerei AG., Cuxhaven |
| 17.07.1929 | J. F. SCHRÖDER (HC 214) | mit Unterscheidungssignal RHJP Eintragung ins Seeschiffsregister Hamburg unter Nr. 7249 für „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven |
| 03.08.1933 | SACHSEN (HC 214) | „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven |
| 01.01.1934 | SACHSEN (HC 214) | mit neuem Unterscheidungssignal DICM registriert |
| 12.04.1937 | SACHSEN (PC 214) | „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven |
| 26.03.1938 | | Eintragung ins Seeschiffsregister Cuxhaven unter Nr. 332 (vorher Nr. 165) |
| 22.05.1940 | SACHSEN | Erfaßt durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD), Hamburg als Wetterfischdampfer für die Expedition „Herdemerten“ bzw. Nordlandexpedition unter Kapitän Kraul. |
| 12.07.1940 | | Meldung zum „Vorhaben SACHSEN“ |
| 23.07.1940 | | von Hamburg nach Kiel zum Umbau bei der dortigen Kriegsmarinewerft |
| 07.09.1940 | WBS 1 SACHSEN | von Kiel nach Bergen ausgelaufen mit Ausrüstung und Proviant für 70 Tage an Bord für „Unternehmen Herbstreise“ und Wetterbeobachtung im Gebiet von Jan Mayen bis Spitzbergen |
| November 1940 | | wegen Trinkwassermangel Unternehmen abgebrochen |

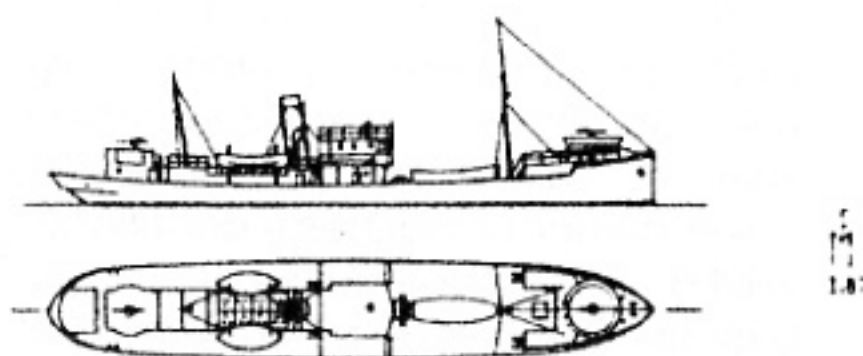
¹⁾ Daß die **ARKTUR II** als provisorisches WBS zum Einsatz kam, ist nachzulesen in **Marinekalender der DDR 1989**, im Beitrag von Hans Georg Rieschke **Wetterbeobachtungsschiffe und Wetterstationen in der Arktis 1940 bis 1945**. Ein Beitrag aus der Zeitschrift **Die Yacht** aus dem Jahre 1939 berichtet ebenfalls von dieser Fahrt der **ARKTUR 2**, läßt aber dabei (verständlicherweise) keinen Hinweis auf gezielte und durch die Seekriegsleitung geplante Abgabe von Wetterdaten durchblicken. Erst in Reykjavik erfuhr Ulrich Deutschländer vom Kriegszustand zwischen Deutschland und England und machte sich am 4. September auf den Heimweg. Daß er dabei „fortlaufend“, wie bei H. G. Rieschke nachzulesen Wetter- und Aufklärungsdaten an in die Heimat durchbrechende deutsche Schiffe abgegeben haben soll, klingt etwas abenteuerlich, denn solche häufig erfolgenden Funksendungen wären mit Sicherheit von britischen Schiffen angepeilt worden und hätten zur Aufbringung der Yacht geführt.

23.11.1940	nördlich Frohavet, nahe Trondheim Grundberührung nach Heimkehr von 86tägigem Einsatz, wieder flott gemacht und in Trondheim repariert
1941	Bewaffnung: 1 x 20 mm;
April 1941	in Vorbereitung der Unternehmung „Rheinübung“ erneut in See
Juli/August 1941	von Einsatz in Bezug auf „Rheinübung“ zurück
08.08.1941	der Hafenschutzflottille Kristiansand unterstellt
26.09.1941	zusammen mit WBS FRITZ HOMANN zum Unternehmen „Knospe“ aus Kiel ausgelaufen
15.10.1941	in Signehamn auf Spitzbergen eingetroffen.
29.10.1941	war das Stationshaus des Wettertrupps fertiggestellt
01.11.1941	begann die Funkstation mit der Sendung von Wettermeldungen
15.11.1941	zusammen mit WBS FRITZ HOMANN nach Deutschland zurückgekehrt
	Die deutsche Wetterstation in Signehamn wurde Mitte März 1942 zur Reservestation auf der Mitrahalv-Insel verlegt, da sich dort bessere Bedingungen für die meteorologische Beobachtung boten.
	Am 16. und 20.04.1942 wirft eine „Focke-Wulff 200“ notwendiges Ergänzungsmaterial ab. Ende Juni 1942 wird die Evakuierung der Station erwogen, da die Deutschen von der alliierten Besetzung von Barentsburg und Longyearby erfahren hatten. Der Termin zur Auflösung der Station wird mehrfach verschoben. Am 22.08.1942 wird das Stationsgebäude abgerissen und das Material eingelagert. Die automatische Wetterstation wird auf Diesetsletta in Betrieb genommen. Diese hat die Aufgabe, weiter Wettermeldungen zu senden, bis eine neue Expedition als Unternehmen „Nußbaum“ nach Spitzbergen kommen würde. Am 23.08.1942 gehen die Teilnehmer des Unternehmens „Knospe“ im Krossfjord an Bord eines deutschen U-Bootes. Dieses steuert danach um die Nordküste von Westspitzbergen und südlich durch die Hinlopen-Straße.
Anfang August 1942	HERMANN ²⁾ Deckname für das Schiff nach Umbau und Ausrüstung für die geplante Operation „Holzauge“ in Kiel
12.08.1942	nach Anbordnahme weiterer Ausrüstungsgegenstände ab Warnemünde nach Narvik in See
August 1942	von Narvik nach Tromsø ausgelaufen
22.08.1942	ab Tromsø mit 16 Expeditionsteilnehmern unter wissenschaftlicher Leitung von Dr. Gottfried Weiss (milit. Leitung Leutnant Hermann Ritter) an Bord nach Ostgrönland ausgelaufen
26.08.1942	wird nach Fahrt mit widrigen Witterungsverhältnissen Kap Philip Brooke, südlichster Punkt der Shannon-Insel erreicht. Ein Versuch, durch das Eis nordwärts nach Danmarkshavn zu gelangen, mißlingt.
27.08.1942	wird das Schiff durch ein amerikanisches Flugzeug mit deutschen Kennzeichen überflogen. Am gleichen Tag geht der Wettertrupp „Holzauge“ in Begleitung des WBS 1 HERMANN in Ostgrönland auf der Insel Lille Pendulum an Land. Die Besatzung der HERMANN legte die Masten des Schiffes nieder und tarnte die Aufbauten mit Netzen. Seit dem 30.08.1942 arbeitet die installierte Wetterstation und sendet zu jeder dritten Stunde ihre Meldungen und blieb bis zum 13.03.1943 unentdeckt.
13.03.1943	ein dänischer Schlittentrupp aus dem etwa 100 km nördlicher liegenden Eskimones entdeckt die Deutschen und es kommt zum Kampf. Ein Däne wird getötet, zwei weitere gefangengenommen.
23.03.1943	besetzen fünf Mann des Wettertrupps „Holzauge“ die Polizeistation in Eskimones. Anfang April gingen vier Deutsche nach Ellaø (etwa 300 km südlich von Eskimones), um die dortige Polizeistation zu untersuchen. Diese war aber verlassen und nach 40 Tagen kehrte diese Expedition zur Hansa-Bucht zurück
Mitte April 1943	bricht Leutnant Ritter nach Süden zur Myggbucht auf, um sich zur Erforschung der Küste von Nordostgrönland zu nähern. Auf dieser

²⁾ Die Umbenennung in **HERMANN** wurde nicht amtlich in einem Seeschiffsregister eingetragen und blieb auf die militärische Nutzung beschränkt. Die Abrechnung der Kosten für die Nutzung durch die Kriegsmarine erfolgte weiterhin unter Verwendung des Namens **SACHSEN** (Quelle: Th. Dorgeist)

25.05.1943	Expedition wird er von einem ihn begleitenden Dänen überwältigt und Anfang Mai als Kriegsgefangener nach Scoresbysund gebracht nach Angriff durch vier US-Bomber vom Typ „B-24“ (die insgesamt 16 Bomben warfen und das Gelände etwa zwei Stunden mit Maschinengewehrfeuer bestrichen), der allerdings keine Schäden verursachte, wird das Schiff von der Besatzung kurzzeitig verlassen, dann wieder besetzt. Die Wetterstation wurde bei dem Angriff in Brand geschossen und zerstört, danach aber teilweise wieder aufgebaut
26.05.1943	wirft ein deutsches Flugzeug, welches vom Flugplatz Vaernes, nahe Trondheim gestartet war, Versorgungsgüter in der Hansa-Bucht ab
07.06.1943	erscheint ein deutsches Flugboot aus Tromsø und wassert an der Eiskante. Es werden die ersten sechs Expeditionsmitglieder nach Norwegen abgeholt
17.06.1943	am Überwinterungsplatz in der Hansa-Bucht vor Grönland wird WBS 1 HERMANN von der Besatzung durch Öffnen der Bodenventile versenkt, da stark eisbesetzt. Die Expeditionsmitglieder werden bis auf Dr. Rolf Senssen, durch ein deutsches Flugboot vom Typ „Do-26“ abgeholt
Ende Juli 1943	wird Dr. Rolf Senssen durch die Besatzung der amerikanischen Küstenwachtschiffe NORTHLAND und NORTH STAR als letzter Teilnehmer an der Operation „Holzauge“ in der Hansa-Bucht gefangen genommen. Die technischen Anlagen der Wetterstation wurden zerstört

03.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 1) WUPPERTAL
	Schiffbau-Gesellschaft Unterweser AG., Wesermünde (Bau-Nr. 223) Stapellauf: 12.04.1927 Ablieferung: 18.06.1927 279 BRT/104 NRT; Lreg.: 41,58 m; B.: 7,44 m; T.: 3,81 m; 1 Dieselmotor (420 PSe); Besatzung: 14 Pers.
08.07.1927	ALBERT BALLIN (HC 191) mit Unterscheidungssignal RGHV Eintragung ins Seeschiffsregister für die Cuxhavener Hochseefischerei AG., Cuxhaven
08.03.1929	ALBERT BALLIN (HC 191) „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven
01.01.1934	ALBERT BALLIN (HC 191) mit neuem Unterscheidungssignal DIFT registriert
04.11.1934	WUPPERTAL (HC 191) „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven
13.04.1937	WUPPERTAL (PC 191) „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven
Januar 1939	WUPPERTAL „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven
04.09.1939	durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Hamburg für die Kriegsmarine erfaßt und Umbau in Stettin
17.09.1939	V 1305 in Stettin-Frauendorf in Dienst gestellt
02.08.1943	bei dem Geleit 453 vor Texel durch Raketenentreffer schwer beschädigt. 5 Tote, 13 Verletzte
03.08.1943	außer Dienst gestellt
11.11.1943	V 1305 an Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Kopenhagen übergeben für Einsatz als Wetterbeobachtungsschiff
1944	WBS 1 WUPPERTAL Kriegsmarine, Wetterbeobachtungsschiff. Besatzung: 15 Pers.
17.07.1944	wegen Generalstreiks in Kopenhagen von Burmeister og Wain nach der Nordhavnwerft verlegt
26.07.1944	im Schlepp nach Swinemünde überführt
Oktober 1944	Unternehmen „Zugvogel“



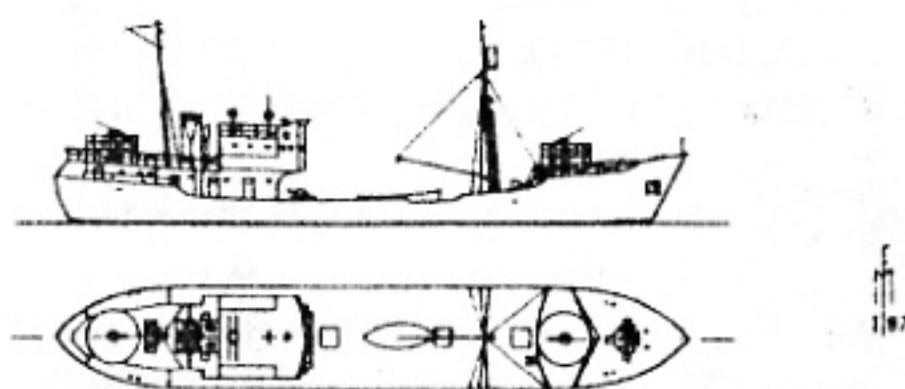
WBS 1 WUPPERTAL

Zeichnung: Mrva

Ende Januar 1945³⁾

im Nordmeer im Sturm verschollen

04.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 2) COBURG
	Schulte & Bruns, Emden (Bau-Nr. 125)
	Stapellauf: 30.05.1938 Ablieferung: 02.08.1938
	344 BRT/114 NRT; Lreg.: 41,40 m; B.: 7,72 m; T.: 3,03 m;
	1 Dieselmotor (540 PSe); Besatzung: 22 Pers.
1938	COBURG (PG 530) mit Unterscheidungssignal DFDX für H. Bischoff & Co., Wesermünde-G. registriert
03.08.1940	COBURG (B..S) Erfaßt durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Hamburg für Unternehmen „Seelöwe“
11.09.1940	von Ostende nach Boulogne ausgelaufen
28.10.1940	Befehl des Oberkommandos der Marine (OKM) zur Rückführung des Schiffes und Übergabe an den Admiral Norwegen über die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Hamburg, Zweigstelle Cuxhaven
25.11.1940	bereits als Wetterbeobachtungsschiff in Planung genommen
04.01.1941	WBS 2 COBURG Kriegsmarine, als Wetterbeobachtungsschiff in Dienst gestellt. Kommandant wurde Obersteuermann Ley. Das Schiff wurde nach Kiel verlegt
	Bewaffnung: 2 x 37 mm;
	Besatzung: 18 Pers. + 8 Meteorologen



WBS 2 COBURG

Zeichnung: Mrva

05.01.1941	von der Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Kiel in Betreuung genommen
11.01.1941	dem Admiral Norwegen unterstellt, Einsatzhafen wird von Bergen nach Trondheim verlegt
16.01.1941	WBS 2 COBURG läuft nach Norwegen aus, kommt aber im nördlichen Großen Belt im Eis fest
April 1942	dem Küsten-Sicherungs-Verband Nordküste unterstellt ⁴⁾
20.07.1942	wird von einer erfolgreich verlaufenen Probefahrt der COBURG aus Hamburg berichtet
23.03.1943	V 5718⁵⁾ = WBS 4 COBURG gemeldet

³⁾ nach Th. Dorgeist in den Reederei-Akten, Unterlagen zu Kriegsschäden als im Dezember 1944 vermißt geführt, jedoch bei der Kriegsmarine immer erst Januar 1945.

⁴⁾ nach Th. Dorgeist kann der Einsatz als **Schiff 4** nur nach Mai 1942 erfolgt sein. Dies ist aber sehr unwahrscheinlich. Naheliegender ist eine Verwechslung mit **WBS 4**.

⁵⁾ Lt. Lohmann/ Hildebrand auch als **V 5717** geführt.

27.08.1943	verläßt WBS 4 COBURG mit acht Mann des Wettertrupps „Baßgeiger“ unter wissenschaftlicher Leitung von Heinrich Schatz (milit. Leitung Leutnant Helmuth Zacher) den Hafen Narvik
11.09.1943	im Eis an der Nordspitze der Shannon-Insel, ca. 6 sm vor Kap Sussi eingefroren. Die Expeditionsmitglieder und deren Ausrüstung werden an Land gebracht. Die Deutschen errichten 3 km vom Schiff entfernt auf dem Eis ihre Wetterstation. Auf der COBURG verbleiben nur der Kapitän und sechs Mann Besatzung
29.09.1943	Meldung bei Kriegs-Gliederung: „Ändere WBS 2 in WBS 4 “
18.11.1943	12 km vor Kap Sussi durch Nordsturm und Eispressung auf Eisberg geworfen. 31 ^o Schlagseite
Ende November 1943	wird mit den Arbeiten zum Aufbau der Wetterstation auf der Shannon-Insel begonnen. Durch schlechte Witterungs- und Eisverhältnisse zieht sich deren Fertigstellung bis Ende Februar 1944 hin
12.02.1944	wird der Wettertrupp „Baßgeiger“ aus der Luft versorgt
Ende Februar 1944	wird die Wetterstation durch eine dänische Schlittenexpedition entdeckt
14.03.1944	wird der Wettertrupp „Baßgeiger“ aus der Luft versorgt
11.04.1944	die Station wird durch dänisches Militär angegriffen, das aber zurückgeschlagen werden konnte. Der militärische Leiter des deutschen Wettertrupps wurde bei dem Gefecht getötet. Stabsoberssteruermann Rodebrunner übernimmt dessen Posten
05.05.1944	wird die COBURG aufgegeben und in Position 75.17 Nord/ 17.35 Ost gesprengt
03.06.1944	in der Nordenskjöld-Bucht (Ostgrönland) landet eine „Ju 290“ und holt den Wettertrupp „Baßgeiger“ und 18 Mann Besatzung der WBS 4 COBURG (insgesamt 26 Mann) nach Drøbak (Norwegen) zurück

05.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 2) FRITZ HOMANN
-----	--

siehe: 09. Wetterbeobachtungsschiff **WBS 4 FRITZ HOMANN**.

06.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 3) LAUENBURG
-----	---

Schulte & Bruns, Emden (Bau-Nr. 127)

Stapellauf: 10.09.1938 Ablieferung: 05.10.1938

344 BRT/114 NRT; Lreg.: 41,40 m; B.: 7,72 m; T.: 3,03 m;

1 Dieselmotor (540 PSe); Besatzung: 15 Pers.

05.10.1938 **LAUENBURG (PG 532)** mit Unterscheidungssignal **DFDZ** für H. Bischoff & Co., Wesermünde-G. registriert

11.08.1940 **LAUENBURG** Erfaßt durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Bremen für das Unternehmen „Seelöwe“

11.09.1940 **LAUENBURG (B..S)** in Ostende gemeldet auf dem Wege nach Boulogne
 28.10.1940 Befehl des Oberkommandos der Marine (OKM) zur Rückführung des Schiffes und Übergabe an den Admiral Norwegen über Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Hamburg, Zweigstelle Cuxhaven

25.11.1940 bereits als Wetterbeobachtungsschiff in die Planung genommen
 11.01.1941 dem Admiral Norwegen unterstellt und Einsatzhafen von Bergen nach Trondheim verlegt. Umbau bei Buschmann, Hamburg

07.02.1941 bei der Umbauwerft Buschmann, Hamburg durch Eis blockiert. Das Schiff kann nicht gedockt werden, wird aber schon als **WBS 3** geführt
 16.02.1941 auf Einbau der großen Eisverstärkung wurde verzichtet.

Bewaffnung: 2 x 37 mm;

Besatzung: 19-20 Pers. + 8 Meteorologen

10.03.1941 **WBS 3 LAUENBURG** aus Hamburg nach Kiel zur Endausrüstung ausgelaufen

In Kiel der Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Kiel unterstellt

29.03.1941 nach Norwegen ausgelaufen

25.06.1941 wird das Wetterbeobachtungsschiff im Atlantik durch den britischen Zerstörer HMS **BEDOUIN** angepeilt

28.06.1941 auf Anmarsch zur Ablösung **WBS 1 SACHSEN** in Position 71.03 Nord/ 08.15 West, westlich von Jan Mayen nach Artilleriegefecht mit

britischem Zerstörer HMS **TARTAR** und „Ocean boarding vessel“⁶⁾
MALVERNIAN gesunken.⁷⁾

07.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 3) CARL J. BUSCH	
	Reiherstieg Schiffswerft & Maschinenfabrik, Hamburg (Bau-Nr. 558) Stapellauf: 17.04.1925 ⁸⁾ Ablieferung: 04.06.1925 305 BRT/101 NRT; Lreg.: 43,30 m; B.: 7,61 m; T.: 3,69 m; 1 Dieselmotor (650 PSe); Besatzung: 12 Pers.	
10.06.1925	GROHM (HC 143)	mit Unterscheidungssignal RFLV Eintragung ins Seeschiffsregister für Partenreederei Motorschiff „Grohm“, Hamburg (K.-R.: Deutsche Seefischerei AG., Cuxhaven)
01.01.1927	GROHM	Partenreederei Motorschiff „Grohm“ (K.-R.: Cuxhavener Hochseefischerei AG., Cuxhaven)
23.12.1927 ⁹⁾	GROHM	Cuxhavener Hochseefischerei AG., Cuxhaven
07.11.1928	GROHM	„Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven (nach Fusion)
08.03.1929	GROHM	„Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven
25.10.1929	CARL J. BUSCH (HC 143)	„Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven
01.01.1934	CARL J. BUSCH (HC 143)	mit neuem Unterscheidungssignal DIAW registriert
12.04.1937	CARL J. BUSCH (PC 143)	„Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven
Januar 1939	CARL J. BUSCH (PC 143)	„Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven
04.09.1939		durch die Kriegsmarine erfaßt
10.10.1939		für den Lotsendienst-Sund gemeldet
1940		Einbau eines neuen Dieselmotors (625 PSe)
17.10.1941	CARL J. BUSCH	Kriegsmarine, als Wetterbeobachtungsschiff neu erfaßt oder Anordnung des Umbaus zum Wetterbeobachtungsschiff erteilt
08.12.1941		befindet sich das Schiff bei der Nordsee AG. im Umbau zum Wetterbeobachtungsschiff. Es erhält als Ersatz für das Fischereimotorschiff ISLANDE die Bezeichnung WBS 11 und wird der Gruppe West, Kriegsmarinedienststelle (KMD) Bordeaux unterstellt
05.03.1942	WBS 3 CARL J. BUSCH	umbenannt
19.06.1942	V 424	für die Kriegsmarine gemeldet und der 4. Vorposten-Flottille unterstellt
10.07. bis 07.10.1942		Umbau bei Nordseewerkstatt, Wesermünde
09.10.1942	V 424	in Wesermünde in Dienst gestellt
05.06.1943		nach Hamburg verlegt
06.06.1943		beginnen Arbeiten zur Außerdienststellung
17.06.1943		bei der Norderwerft außer Dienst gestellt
15.06.1943		erneuter Umbau bei der Norderwerft, der bis zum 01.08.1943 abgeschlossen sein soll
08.07.1943		der Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Hamburg für die Dauer der Umbauarbeiten unterstellt
24.07.1943		bei Beginn der großen Luftangriffe auf Hamburg evakuiert
04.08.1943		an die Umbauwerft zurückverlegt
19.08.1943		Probe- und Abnahmefahrt. Dann nach Kiel verlegt und dem Arsenal unterstellt

⁶⁾ „Ocean boarding vessel“ wird gewöhnlich mit „Überprüfungsschiff“ übersetzt. Es diente bei der Suche nach rückkehrenden deutschen Handelsschiffen und auch Handelsstörkreuzern zum Übersetzen eines Überprüfungs- bzw. Prisenkommandos auf hoher See zu einem angehaltenen Schiff, auch Enterkommando. (Quelle: U. Möller, Kirchdorf)

⁷⁾ hier scheint es einige Ungereimtheiten zu geben: lt. J. Brennecke **Die Wende im U-Boot-Krieg Ursachen und Folgen 1939 - 1943** (S. 45) sei **WBS LAUENBURG** am 27.06.1941 durch britische Leichte Kreuzer und Zerstörer aufgebracht und die Besatzung vor dem Untergang des Schiffes, der in der Quelle allerdings nicht erwähnt wird, gefangengenommen worden. Über die möglicherweise dabei erbeuteten geheimen Unterlagen hat der Autor keine Angaben machen können. In gleicher Quelle (S. 123) wird dann aber berichtet, daß **WBS LAUENBURG** wie im Lebenslauf oben genannt, am 28.06.1941 in der Nähe von Jan Mayen entgegen der in Gröner (Band 5) genannten Position, in 73° 03' Nord/ 08° 15' West durch Artillerie des britischen Zerstörers **TARTAR** versenkt worden ist. Ein erfolgreicher Einsatz einer britischen Prisenmannschaft, der auch im Gröner (Band 5) nicht erwähnt wird, wird auf S. 123 ebenfalls nicht erwähnt und dürfte nach Lage der Dinge auch nicht stattgefunden haben.

⁸⁾ nach Gröner (Band 5) Stapellauf: 14.04.1925

⁹⁾ nach Gröner (Band 5) auch: 19.02.1927

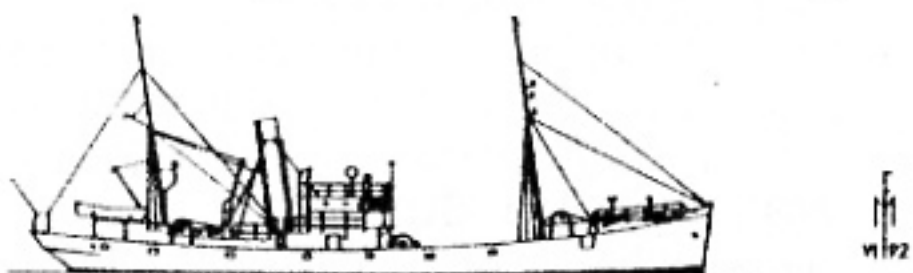
August 1943	WBS 3 CARL J. BUSCH Indienststellung
	Bewaffnung: 1 x 37 mm; 2 x 20 mm; Besatzung: .. Pers. + 5-6 Meteorologen
04.10.1943	geht das Schiff mit der Expeditions Mannschaft und Ausrüstung für das Unternehmen „Kreuzritter“ von Hammerfest aus in See, begleitet von U 355 . Wissenschaftlicher Leiter ist Inspektor H. R. Knöspel, während Leutnant Scharlipp als militärischer Leiter fungiert
06.10.1943	wird die Nordküste von West-Spitzbergen erreicht und setzt im Liefdefjord die Expedition ab. Auf der Reinsdyrflya - einer Ebene zwischen dem Liefdefjord, dem Woodfjord und dem Meer - wird ein Depot errichtet. Die WBS CARL J. BUSCH gerät im Woodfjord auf Grund und müssen die Ausrüstungsgegenstände und Vorräte nahe Södralsflya an der Nordseite des Liefdefjordes an Land gebracht werden. Dort wird die Hauptwetterstation aufgebaut, während für den Notfall ein Lager im Raudfjord vorbereitet wird. Am 01.12.1943 beginnt die Sendung von Wetterdaten. Bis zum 30.06.1944 werden nun täglich vier Berichte über die Wetterverhältnisse an der Nordküste von West-Spitzbergen abgesetzt. Am 30.06.1943 wird die Expedition durch ein U-Boot abgeholt. H. R. Knoespel kommt bei der Sprengung einer Mine ums Leben. Eine automatische Station verblieb auf der Södralsflya
19.10.1943	verläßt WBS 3 CARL J. BUSCH zusammen mit U 355 Spitzbergen mit Kurs auf Deutschland
10.09.1944	Überführung des Wettertrupps „Haudegen“, der aus 11 Mann unter Leitung von Dr. Wilhelm Dege bestand, incl. 80 t Material, 3000 verschiedener Ausrüstungsgegenstände in 1800 Kisten mit Hilfe des WBS 3 CARL J. BUSCH und des U-Bootes U 307 ab Hammerfest. Die Rückholaktion für diesen Wettertrupp war für den Herbst 1945 geplant
13.09.1944	wird das Zielgebiet, die Insel Nordostland bei Spitzbergen, erreicht
14.09.1944	ankert das Schiff in der Wordiebucht in Position 80° 04' Nord/ 22° 24' Ost und geht die Expedition an Land
17.09.1944	beginnt der Aufbau der Wetterstation in der Wordiebucht. Die Hauptstation der Expedition wird im Wahlenbergfjord (Bodleybucht) errichtet
27.09.1944	verläßt WBS 3 CARL J. BUSCH und U 307 Spitzbergen mit Kurs auf Narvik
November 1944	ist die Wetterstation auf Spitzbergen einsatzbereit und sendet von nun an bis zum 07.05.1945 bis zu fünfmal täglich Daten. Nachdem die Nachricht von der deutschen Kapitulation die Expedition erreicht hatte, wurden die Minenfelder gesprengt und alle militärischen Arbeiten eingestellt. Ab 10.05.1945 sendet die Station ihre Wettermeldungen unverschlüsselt. Ende Juli 1945 wurde der Rijpfjord eisfrei und erhielt der Wettertrupp die Anweisung, sich zum Abtransport am 07.08.1945 bereitzuhalten. Der Termin verstrich und man richtete sich auf eine weitere Überwinterung ein. Am 23.08.1945 erhielt Leutnant Dege die Anweisung, Auskunft über die Eisverhältnisse und Vorräte zu geben. Am 03.09.1945 sollte der norwegische Robbenfänger BLÄSEL (70 t) im Auftrag vom Seefahrtskommando Nord-Norwegen, Tromsø die Expedition abholen. Am 03.09.1945 um 22 Uhr erreichte die BLÄSEL unter Kapitän L. Albertsen den Rijpfjord. Am 04.09.1945 ergeben sich die Mitglieder des Wettertrupps als letzte deutsche Einheit des 2. Weltkrieges. Am 06.09.1945 verließ das Schiff Spitzbergen, erreichte am 13.09.1945 Tromsø. Die Expeditionsmitglieder wurden interniert
05.09.1945	CARL J. BUSCH (NC 143) Rückgabe als Fischfangschiff
November 1951	Einbau eines neuen Dieselmotors (830 PSe) in Cuxhaven
1956	CARL J. BUSCH T. Kovning, Haugesund
10.06.1956	MELØYTRÅL Hj. Kristensen & Sønner (K.-R.: Hj. Kristensen), Vassdalsvik
1958	Heimathafen Bodø
1966	MELØYTRÅL mit Unterscheidungssignal LDGT und 328 BRT/ 109 NRT für Hj. Kristensen & Sønner (K.-R.: Hj. Kristensen), Bodø geführt

1972	MELØYTRÅL	PR. H. Kristensen
1975	MELØYTRÅL	PR. B. Kristensen
1978	MELØYTRÅL	PR. H. Kristensen & Sønner (PR.: B. Kristensen)
27.11.1979		zum Abbruch an Hovding Skibsopphugging, Sandnessjøen verkauft

08.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 4) HINRICH FREESE
-----	--

DESCHIMAG-Werk Seebeck, Wesermünde-G. (Bau-Nr. 504)
 Stapellauf: 11.1930 Ablieferung: 09.12.1930
 384 BRT/149 NRT; Lreg.: 45,46 m; B.: 8,84 m; T.: 3,81 m;
 1 Dreifach-Expansionsmaschine (700 PSi); Besatzung: 13 Pers.

11.12.1930	HINRICH FREESE (BX 215) mit Unterscheidungssignal QVNT Eintragung ins Seeschiffsregister für Hanseatische Hochseefischerei AG., Bremerhaven
01.01.1934	HINRICH FREESE (BX 215) mit neuem Unterscheidungssignal DQOZ registriert
01.03.1940	HINRICH FREESE durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Bremen erfaßt und in Wesermünde übernommen. Umbau zum Wetterbeobachtungsschiff
April 1940	im Rahmen der Unternehmung „Weserübung“ vor Bergen in Position als „Sonderfischdampfer“ (Beobachtungsschiff für Schiffsbewegungen) genutzt
etwa August 1940	WBS 4 HINRICH FREESE Indienststellung und Unterstellung bei der Gruppe West Besatzung: 19 Pers. + 5 Meteorologen



WBS 4 HINRICH FREESE

Zeichnung: Mrva

16.11.1940	durch den britischen Schlachtkreuzer HMS REPULSE sowie Kreuzer HMS NAJAD und NEPTUNE , „Naval-Trawler“ ELM und WISTORIA vor Jan Mayen/ Jamesonbukta aufgebracht und versenkt
------------	---

09.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 4)¹⁰⁾ FRITZ HOMANN
-----	--

DESCHIMAG-Werk Seebeck, Wesermünde-G. (Bau-Nr. 499)
 Stapellauf: 06.1930 Ablieferung: 08.1930
 384 BRT/149 NRT; Lreg.: 45,31 m; B.: 7,69 m; T.: 3,81 m;
 1 Dreifach-Expansionsmaschine (575 PSi); Besatzung: 14 Pers.

1930	FRITZ HOMANN (PG 395) mit Unterscheidungssignal KRNL für Grundmann & Gröschel, Wesermünde-G. registriert
01.01.1934	FRITZ HOMANN (PG 395) mit neuem Unterscheidungssignal DFBH registriert
01.03.1940	FRITZ HOMANN gemeldet für Kriegsmarine, Wetterbeobachtungsschiff der Gruppe West. Besatzung: 15 Pers.
April 1940	im Rahmen der Unternehmung „Weserübung“ in Bergen eingelaufen
August/ September 1940	Umbau bei der Kriegsmarinewerft, Kiel
11.01.1941	WBS 4 FRITZ HOMANN dem Admiral Norwegen unterstellt. Einsatzhafen von Bergen nach Trondheim verlegt
25.09. bis 15.11.1941	Unternehmen „Knospe“ auf Spitzbergen
26.09.1941	aus Kiel zum Unternehmen „Knospe“ ausgelaufen
15.11.1941	nach Deutschland zurückgekehrt
23.03.1943 ¹¹⁾	V 5717 = WBS 2 HOMANN gemeldet
01.02.1944	V 5717 bereits bei der 57. Vorposten-Flottille im Einsatz
13.01.1945	V 5717 auf Befehl des Marine-Oberkommandos (MOK) Norwegen als Tonnenleger hergerichtet
13.01.1945	an das Lotsenkommando Oslo abgegeben ¹²⁾

¹⁰⁾ nach Lohmann auch: ex **WBS 3**, dann **WBS 4** (Archiv Th. Dorgeist)

¹¹⁾ in Gröner (Band 5) wird aufgeführt: 01.01.1942 **V 5717** Sperrkommandant Westliche Ostsee. Lt. Th. Dorgeist wurde die Nr. 5717 aber erst 1943 besetzt und in der Kriegsgliederung 1943 auch erstmals genannt.

08.09.1945	FRITZ HOMANN (BX 324) Rückgabe an die Reederei
01.02.1948	FRITZ HOMANN (BX 324) Heimathafen Bremerhaven
1952	FRITZ HOMANN (BX 324) Grundmann & Gröschel Hochseefischerei, Bremerhaven
1954	FRITZ HOMANN (BX 324) Partenreederei FD „Fritz Homann“ (K.-R.: Grundmann & Gröschel Hochseefischerei), Bremerhaven
13.01.1955	SAUKKO (SUOMI 80) Rymättylän Silli O/Y (K.-R.: Toivo Saarni „Rymättylän“), Turku
19..	Umbau zum Fischereimotorschiff, 399 BRT
1966	SAUKKO mit Unterscheidungssignal OFVR und 399 BRT/ 168 NRT für Rymättylän Silli O/Y (K.-R.: Toivo Saarni), Turku geführt
1967	SAUKKO Rymättylän Sällkye OY, Turku/Abo
16.10.1968	Heimathafen Naantali/Nadendal
1969	SAUKKO Tauno Armas Saarni, Turku/Abo
1973	SAUKKO (SF 6) Tauno Armas Saarni, Turku/Abo
1985	Abbruch in Naantali

10.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 4) COBURG
-----	--

siehe: 04. Wetterbeobachtungsschiff **WBS 2 COBURG**

11.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 5) ADOLF VINNEN
-----	--

DESCHIMAG-Werk Seebeck (Bau-Nr. 498)

Stapellauf: .09.1929

Probefahrt: 07.10.1929

Ablieferung: .10.1929

391 BRT/149 NRT; Lreg.: 45,31 m; B.: 7,69 m; T.: 3,96 m;

1 Dreifach-Expansionsmaschine (820 PSi); Besatzung: 14 Pers.

08.10.1929	GUSTAV ADOLF KÜHLING (BX 208) mit Unterscheidungssignal QVNK Eintragung ins Seeschiffsregister für die Hochseefischerei J. Wieting AG., Bremerhaven
16.06.1930	GUSTAV ADOLF KÜHLING (ON 141) für Hochseefischerei J. Wieting AG. (K.-R.: „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG), Nordenham gemeldet
24.10.1930	ADOLF VINNEN (ON 141) Hochseefischerei J. Wieting AG. (K.-R.: „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG), Nordenham
01.01.1934	ADOLF VINNEN (ON 141) mit neuem Unterscheidungssignal DNOQ registriert
04.09.1934	ADOLF VINNEN (PG 478) Hochseefischerei J. Wieting AG. (K.-R.: „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG), Nordenham
17.10.1934	ADOLF VINNEN (PG 478) „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Wesermünde-G.
Januar 1939	ADOLF VINNEN (PG 478) „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG.
02.03.1940	ADOLF VINNEN Erfasst durch Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Bremen
.03.1940	WBS 5 ADOLF VINNEN Kriegsmarine, als Wetterbeobachtungsschiff der Gruppe West gemeldet
	Besatzung: 15 Pers.
April 1940	im Rahmen der Unternehmung „Weserübung“ eingesetzt
09.04.1940	in Bergen eingelaufen und als Vorpostenboot eingesetzt
09.06.1940	mit 100 t Gefrierfleisch von Bergen nach Deutschland ausgelaufen
24.10.1940	westlich von Stadlandet durch britische U-Boot-Artillerie von SUNFISH¹³⁾ versenkt. 10 Tote.

12.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 5) OSTMARK
-----	---

Frerichswerft AG., Einswarden (Bau-Nr. 566)

Stapellauf: 01.07.1934

Ablieferung: 03.09.1934

438 BRT/167 NRT; Lreg.: 49,96 m; B.: 8,05 m; T.: 3,90 m; Sh.: 4,50 m;

1 Dreifach-Expansionsmaschine mit Abdampfturbine (750 PSi);

Besatzung: 16 Pers., später 21 Pers.

¹²⁾ am 15.01.1945 gemeldet.

¹³⁾ nach Rohwer: britisches U-Boot **SEAWOLF**.

1934	OSTMARK (PG 485) mit Unterscheidungssignal DEYJ für die „Nordsee“ Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Wesermünde-G. registriert
09.01.1936	um 16 ⁵⁰ Uhr bei Andenes mit dem deutschen Fischdampfer GENERAL VON TWARDOWSKI (PG 415) (273 BRT/ 1920 geb.) kollidiert. Die GENERAL VON TWARDOWSKI sinkt. 2 Tote
10.06.1937	von der Kriegsmarine bei der Festungskriegsübung Swinemünde als Küstenschutzboot eingesetzt
1937	an die Reederei zurück
07.12.1938	Beschluß zur Änderung des Firmennamens
Januar 1939	OSTMARK (PG 485) „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Wesermünde
16.09.1939	OSTMARK Kriegsmarine, Funkbeschickungsschiff/ Hamburg - Cuxhaven
28.09.1939	endet dieser Einsatz. An die Reederei zurück.
05.08.1940	D...S OSTMARK Kriegsmarine, Unternehmen „Seelöwe“
27.09.1940	von Ostende nach Dünkirchen überführt
Oktober 1940	zum Einsatz als Wetterbeobachtungsschiff vorgesehen
28.10.1940	Befehl des Oberkommandos der Marine (OKM) zur Rückführung des Schiffes und Übergabe an den Admiral Norwegen über die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Bremen, Zweigstelle Wesermünde
25.11.1940	befindet sich der Umbau zum Wetterbeobachtungsschiff schon in der Planung
09.12.1940	beginnt Umbau bei Seebeck zum Wetterbeobachtungsschiff
23.12.1940	WBS 5 OSTMARK (Ersatz ADOLF VINNEN) Probefahrt nach Umbau. Besatzung: 16 Pers. + Meteorologen
11.01.1941	dem Admiral Norwegen unterstellt und Einsatzhafen von Bergen nach Trondheim verlegt
04.09.1941	M 1104 (Ersatz JAN HUBERT) Kriegsmarine
01.08.1942	M 5210 für Kriegsmarine gemeldet
01.06.1943	UJ 1716 für Kriegsmarine gemeldet
09.05.1945	mit 63 Mann Besatzung in Stavanger
Mai 1945	OSTMARK (BX 344) Rückgabe an die Reederei
1945/46	Rückbau zum Fischdampfer
25.03.1946	mit 435 BRT/ 165 NRT neu vermessen
April 1946	in Fahrt, geplanter Name ursprünglich BLANKENESE , nicht realisiert, da von den Alliierten nicht genehmigt
01.02.1948	OSTMARK (BX 344) „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Bremerhaven
1949	OSTMARK (BX 344) mit neuem Unterscheidungssignal DAIO registriert
10.01.1952	um 23 ¹⁰ Uhr bei Senholmen nahe Harstad auf Grund gelaufen
12.01.1952	geborgen und nach Harstad zur Notreparatur eingebracht
März 1952	in Bremerhaven repariert
November 1956	OSTMARK Günther Trulsen, Cuxhaven
April 1957	OSTMARK Adolf Trint, Hamburg
September 1957	OSTMARK Georg Harttermann (K.-R.: Günther Trulsen), Cuxhaven
1957 bis August 1958	Umbau zum Küstenmotorschiff bei Wilhelm Krooß, Wischhafen
08.05.1958	neue Vermessung: 471 BRT/252 NRT; 590 tdw; Lreg.: 50,91 m; L.: 51,50 m; B.: 8,05 m; T.: 4,20 m; Sh.: 4,75 m; 1 Dieselmotor (420 PSe); 9,0 kn; Besatzung: 7 Pers.
07.08.1958	Fertigstellung
September 1958	BALJE¹⁴⁾ Georg Harttermann (K.-R.: Günther Trulsen), Cuxhaven
1959	BALJE Georg Harttermann & Off. (K.-R.: Günther Trulsen), Cuxhaven
1966	BALJE Georg Harttermann (K.-R.: Günther Trulsen), Cuxhaven
1967	BALJE Georg Harttermann (K.-R.: Günther Trulsen), Cuxhaven
1968	BALJE Heimathafen Hamburg
31.01.1969	BALJE Eckardt & Co. GmbH., Hamburg
August 1969	Abbruch vorgesehen
27.08.1969	ins Ausland weiterverkauft
12.03.1971	POPI Übergabe an die Cia. de Nav. Pevan SA., Panama auf der Reise Malta - Tripolis mit Fracht Zigaretten nach Maschinenschaden bei Sturm nach dem Verlassen von Malta bei Comino (Comino-Kanal) gestrandet und von der Besatzung verlassen

¹⁴⁾ lt. Gröner (Band 5) schon 1956 Umbau und Umbenennung in **BALJE**. 1958 aber noch nach **Amtlicher Liste der Seeschiffe der Bundesrepublik** als **OSTMARK (DAIO)** geführt.

17.03.1971

gekenntert

13. Wetterbeobachtungsschiff (WBS 5) HOHEWEG

NV. Scheepswerf & Masch. Fab. „De Merwede“, Hardinxveld (Bau-Nr. 473)
 Stapellauf: 1944 Ablieferung:
 ca. 550 BRT/... NRT; L_{üa.}: 56,47 m; L_{reg.}: 51,58 m; B.: 9,19 m; T.: 4,19 m;
 1 Dreifach-Expansionsmaschine mit Abdampfturbine (750 PSi);
 Besatzung: 19 Pers. + 11 Meteorologen

- 04.06.1941 Bauvertrag wurde durch den Verband der Deutschen Hochseefische-
 rei abgeschlossen
- 06.11.1942 wurde der Auftrag durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Rotter-
 dam für Marinezwecke erteilt
- 06.09.1943 Kiellegung als Ersatz für die verlorengegangene **HINRICH FREESE**
 der Hanseatischen Hochseefischerei AG., Wesermünde
- 15.03.1944 (?) Auftrag zur Fertigstellung als Wetterbeobachtungsschiff **WBS 5**
 (Ersatz für **HINRICH FREESE**) gegeben
- 22.04.1944 Durch dem OKM - Befehl **K lgh 780/44** wurde der Neubau Nr. 473 als
 Wetterbeobachtungsschiff abgelehnt und der Oberwerftstab Nieder-
 lande angewiesen den Neubau Nr. 235 als Wetterbeobachtungsschiff
 herzurichten
- September 1944 **HOHEWEG** zu 65% fertig. Zum Weiterbau in Deutschland nach Rotterdam verlegt
 15.10.1944 nach Wesermünde geschleppt. Fertigstellung als Tonnenleger
KARLSBURG bis Sommer 1945 geplant, später als **V 1549** geplant.
- 01.03.1945 befindet sich der Neubau bei der AG. Weser, Werk Seebeck,
 hat aber noch keine Aufbauten und Montagearbeiten an Kes-
 sel und Maschine sind noch nicht beendet¹⁵⁾
- 1947 **KARLSBURG** Fertigstellung bei AG.-Weser, Werk Seebeck als Tonnenleger für das
 Wasserstraßenamt, Tönning. Bei Werk Seebeck als Bau-Nr. 671
 geführt¹⁶⁾. Mit Unterscheidungssignal **DPIY** registriert
- 1949 erfolgt der Rückbau zum Fischdampfer
- Juli 1949 **KARLSBURG (BX 584)** mit neuem Unterscheidungssignal **DANH** für die Hanseati-
 sche Hochseefischerei AG., Bremerhaven¹⁷⁾
- 1950 **KARLSBURG (BX 584)** K.-R.: Hanseatische Hochseefischerei AG., Bremerhaven
 08.02.1951 auf den Karlsklippen, nahe Reykjanes gestrandet, wieder abgebracht
 und in Position 63° 47' 9" Nord/ 22° 46' 2" West, gesunken

14. Wetterbeobachtungsschiff (WBS 6) MÜNCHEN

DESCHIMAG-Werk J. C. Tecklenborg AG., Geestemünde (Bau-Nr. 407)
 Stapellauf: 11.1926 Ablieferung: 07.1927
 306 BRT/116 NRT; L_{reg.}: 42,28 m; B.: 7,68 m; T.: 3,49 m;
 1 Dreifach-Expansionsmaschine mit Abdampfturbine (750 PSi); Besatzung: 13 Pers.

- 1927 **MÜNCHEN (ON 100)** mit Unterscheidungssignal **NKGL** für die Deutsche Dampf-
 scherei Gesellschaft „Nordsee“ registriert
- 07.11.1928 **MÜNCHEN (ON 100)** „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG.,
 Cuxhaven
- 01.01.1934 **MÜNCHEN (ON 100)** mit neuem Unterscheidungssignal **DNMP** registriert
- 17.10.1935 **MÜNCHEN (PG 465)** „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG.,
 Cuxhaven
- Januar 1939 **MÜNCHEN** „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven
- 11.04.1940 in Honningsvåg eingelaufen
- 15.04.1940 in Honningsvåg vom norwegischen Marine-Freiwilligen-Bataillon Alta
 beschlagnahmt

¹⁵⁾ auch: 21.04.1945 ist der leere Schiffskörper ohne Ruderanlage bei der Elsflether Werft.

¹⁶⁾ nach H.-J. Abert auch: Juli 1949 **KARLSBURG** Fertigstellung bei AG.-Weser, Werk Seebeck als Tonnenleger für das Was-
 serstraßenamt, Tönning. Bei AG.-Weser, Werk Seebeck als Bau-Nr. 671 geführt.

¹⁷⁾ nach H.-J. Abert auch: bis Mai 1950 **KARLSBURG (BX 584)** Rückbau zum Fischdampfer und Umbau in Bremerhaven für
 Hanseatische Hochseefischerei AG., Bremerhaven.

25.05.1940	OSTMARK (PG)	vom zum Prisenhof umgewandelten Amtsgericht Tromsø als gute Prise eingezogen und für die norwegische Regierung Umbau zum Transportschiff begonnen
Juni 1940		in Tromsø von deutschen Truppen vorgefunden
09.09.1940		für die Fischerei wieder freigegeben
12.09.1940		nach Rückbau durch die „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven wieder in Dienst gestellt
25.09.1940	MÜNCHEN	Erfaßt durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Bremen für das Unternehmen „Seelöwe“ mit Kennung H..S für Le Havre
Oktober 1940		für den Einsatz als Wetterbeobachtungsschiff im Norden vorgesehen
28.10.1940		Befehl des Oberkommandos der Marine (OKM) zur Rückführung des Schiffes und Übergabe an den Admiral Norwegen über die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Bremen, Zweigstelle Wesermünde
10.12.1940		Umbau bei Seebeck
11.01.1941		dem Admiral Norwegen unterstellt. Einsatzhafen von Bergen nach Trondheim verlegt
16.01.1941		Umbauende bei Seebeck
Januar 1941	WBS 6 MÜNCHEN	Kriegsmarine, Wetterbeobachtungsschiff
02.05.1941		Besatzung: 9 Pers. + 1 Meteorologe
		werden Meldungen von WBS 6 für das Unternehmen „Rheinübung“ von britischen Peilstationen aufgenommen. Die britischen Kreuzer HMS MANCHESTER , HMS EDINBURG und HMS BIRMINGHAM , sowie vier Zerstörer gehen in See, um die MÜNCHEN aufzubringen
07.05.1941		bei Island durch den britischen Kreuzer HMS EDINBURGH unter Artilleriefeuer genommen. Die Selbstversenkung von WBS 6 wurde durch den Zerstörer HMS SOMALI verhindert. Bei der Erbeutung des Wetterbeobachtungsschiffes gerät wichtiges Chiffriermaterial für den deutschen „HYDRA“-Funkverkehr in britische Hände, wenn auch die Schlüsselmaschine „M“ durch den deutschen Kommandanten noch über Bord geworfen werden konnte. ¹⁸⁾ Das aufgebrachte Schiff wird später auf die Faröer verkauft
1941	FROYEN	unbekannter Eigner
1947	HEINI HAVREK	A. Sorenson, Husavik
1949	HEINI HAVREK	PF Tindur (K.-R.: A. Sorenson), Husavik
1952	HEINI HAVREK	PF Tindur AS. (K.-R.: A. Sorenson), Husavik
1952	GULLSÖKI	Pf Var (K.-R.: F. Blahamar), Vestmannaeyri
1956		Abbruch in Dänemark

15.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 6) KEHDINGEN	
	Deutsche Werke Kiel AG., Kiel (Bau-Nr. 208)	
	Stapellauf: 23.03.1929 ¹⁹⁾ Ablieferung: 18.12.1929	
	493 BRT/186 NRT; L _{üa.} : 52,58 m; L _{reg.} : 48,98 m; B.: 8,79 m; T.: 4,37 m;	
	1 Dieselmotor (600 PSe); Besatzung: 18 Pers.	
20.12.1929	VOLKSWOHL (PC 215)	mit dem Unterscheidungssignal RHMJ Eintragung ins Seeschiffsregister, Hamburg für das Deutsche Reich, Berlin. (K.-R.: „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven)
04.02.1933		Deutsches Reich (Reichsminister für Ernährung & Landwirtschaft - „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven)
01.01.1934	VOLKSWOHL (PC 215)	mit neuem Unterscheidungssignal DIFL registriert
Juli 1934		endet Umbau in Kiel, 489 BRT/186 NRT
12.04.1937	KEHDINGEN (PC 215)	Eintragung im Seeschiffsregister Cuxhaven
17.02.1938	KEHDINGEN (PC 215)	„Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven
Januar 1939	KEHDINGEN	„Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven

¹⁸⁾ Am 09.05.1941 wurden von Bord des südöstlich von Grönland aufgebrachten deutschen U-Boot **U 110** diverse weitere Unterlagen, wie Schlüsselmaschine, HYDRA-Handbuch mit aktuellen Tagesschlüsseln erbeutet, die es den Briten erlaubten, den deutschen Funkverkehr auf dem Atlantik leichter mitzuhören.

¹⁹⁾ nach Gröner (Band 5) auch: Stapellauf: 15.06.1929

Mai 1938 21.11.1939	Umbei bei Nordseewerken zum Fischmehlfabrikschiff durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Hamburg erfaßt zum Einsatz als U-Boot-Versorgungsschiff für den Befehlshaber der U-Boote. vermutlich kurzzeitig bei der Basis Nord stationiert
Dezember 1939 Januar 1940 Februar 1940 Juni/Juli 1940 August 1940 19.08.1940 13.05. bis 12.06.1943	Umbau bei Rickmers der Kriegsmarinewerft, Kiel, Ressort IX unterstellt Etappenschiff der Basis Nord nach Auflösung der Basis Nord als Sonderfahrzeug nach Cuxhaven zurück nach Kiel WBS 6 KEHDINGEN durch das Technische Amt der Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Hamburg neu in die Planung genommen zum Umbau als Wetterbeobachtungsschiff Besatzung: 25 Pers. + 10 Meteorologen
08.08.1943 Anfang September 1943	nach Reparatur von Kopenhagen nach Wismar ausgelaufen verläßt WBS 6 KEHDINGEN mit dem Wettertrupp „Schatzgräber“ den Hafen von Tromsø, wird dabei von einem U-Boot begleitet. Wissenschaftlicher Leiter war Walter Drees, während Leutnant Alfred Markus die milit. Leitung inne hat.
ab 08.09.1943	wird der Wettertrupp „Schatzgräber“ im westlichen Teil von Franz-Joseph-Land in der Cambridge-Bucht abgesetzt. Bei dieser Aktion geht wegen der schwierigen Landungsbedingungen einiges an Material verloren und ertrinkt ein Expeditionsmitglied. Ersatz für das verlorengegangene Material wirft später ein Flugzeug aus Banak ab. Am 15.10.1943 beginnt die Wetterbeobachtung und ab 01.11.1943 wird die Sendung der Daten aufgenommen. Bis Mitte Mai 1944 arbeitet die Station ohne Störungen, muß dann aber den Dienst einstellen, da sich die Expeditionsmitglieder mit trichinenverseuchtem Eisbärenfleisch vergiftet haben. Eine „Focke-Wulff 200“ holt die Kranken ab und bringt sie nach Banak. Von dort aus werden sie nach Oslo ins Krankenhaus gebracht. Im Verlauf des Sommers holt ein U-Boot die zurückgelassene meteorologische Ausrüstung von Franz-Joseph-Land ab. Damit war die letzte deutsche Wetterstation auf dieser Inselgruppe Geschichte
16.09.1943	gehen das WBS 6 KEHDINGEN und das U-Boot nach Deutschland in See
30.07.1944	auf Kopenhagen-Reede eingetroffen zur Anbordnahme von Sonderproviand und Ausrüstungsgegenständen
26.08.1944	geht das Schiff von Tromsø aus zum Unternehmen „Edelweiß“ in See. Wissenschaftlicher Leiter des Unternehmens war Leutnant Dr. Gottfried Weiss, der vorher schon am Unternehmen „Holzauge“ teilgenommen hatte. Als milit. Leiter war Leutnant Hans Allewelt eingesetzt worden
31.08.1944 01.09.1944	wird die Eiskante vor Ostgrönland erreicht setzt man 11 Mann des Wettertrupps „Edelweiß“ vor Ostgrönland ab. Dabei wird das Schiff in Position 76.30 Nord/ 19.02 West, an der Spitze der Großen Koldewey-Insel nach Artilleriegefecht durch eigene Besatzung versenkt, da Aufbringung durch amerikanischen Eisbrecher NORTHLAND drohte. Die KEHDINGEN befand sich in Begleitung von U 703 , welches zwei Torpedos auf den Eisbrecher abschoß, die aber im Treibeis detonierten. U 703 setzt sich nach dem gescheiterten Angriff auf das amerikanische Schiff nach Tromsø ab, während die Mannschaft der KEHDINGEN in Gefangenschaft gerät

16.

Wetterbeobachtungsschiff (**WBS 7**) **SACHSENWALD**

DESCHIMAG-Werk Seebeck, Wesermünde-G. (Bau-Nr. 631)

Stapellauf: .06.1939 Ablieferung: .09.1939²⁰⁾

639 BRT/234 NRT; Lreg.: 57,01 m; B.: 8,58 m; T.: 4,43 m;

1 Dreifach-Expansionsmaschine mit Abdampfturbine (1000 PSi); Besatzung: 22 Pers.

²⁰⁾ nach Gröner (Band 5) auch: Ablieferung: .07.1939

1939 **SACHSENWALD (PC 318)** mit Unterscheidungssignal **DUBQ** für die „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven registriert
01.12.1939 in der Basis Nord eingetroffen
Januar bis Februar 1940 **SACHSENWALD** Kriegsmarine, Einsatz als Ersatz-Etappenversorgungsschiff für die **KEHDINGEN** und in der Basis Nord stationiert
01.08.1940 **SACHSENWALD (B..S)** Erfaßt durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Hamburg für das Unternehmen „Seelöwe“
06.09.1940 im Transport 606 mit 9 Fischdampfern und 18 Prähmen von Vlissingen nach Boulogne ausgelaufen
194. **WBS 7 SACHSENWALD** Kriegsmarine, Wetterbeobachtungsschiff
Besatzung: 22 Pers.
April 1941 Einsatz im Rahmen der Unternehmung „Rheinübung“
28.05.1941 Bergung von drei Überlebenden des Schlachtschiffes **BISMARCK**
29.08.1941 **V 414** Kriegsmarine, 4. Vorposten-Flottille
06.08.1944 nördlich der Ile d'Yeu in der Biscaya nach Artilleriegefecht mit britischen Kreuzer HMS **BELLONA**, und Zerstörer HMS **ASHANTI**, HMS **HAIDA**, HMS **IROQUOIS** und HMS **TARTAR** gesunken

17.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 7) BERLEBEK	
	Scheepsw. & Mach. Fab. „De Merwede“ v/h van Vliet & Co., Hardinxveld (Bau-Nr. 472)	
	Stapellauf: 05.1944	Ablieferung: 07.1944
	525 BRT/193 NRT; Lúa.: 56,47 m; Lreg.: 51,67 m; Lpp.: 50,23 m; B.: 9,20 m; T.: 4,19 m;	
	1 Dreifach-Expansionsmaschine mit Abdampfturbine (750 PSi); Besatzung: 19 Pers.	
04.06.1941		wurde der Bauauftrag durch den Verband der Deutschen Hochseefischerei abgeschlossen
06.11.1942		die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Rotterdam erfaßt den Auftrag für Marinezwecke
01.07.1943		Kiellegung als Ersatzbau für die gesunkene DEUTSCHLAND der Hanseatischen Hochseefischerei AG., Wesermünde
15.03.1944 (?)		wurde der Auftrag zur Fertigstellung als Wetterbeobachtungsschiff gegeben
22.04.1944		durch OKM-Befehl K lgh 780/44 wird die Bau-Nr. 472 weiterhin als Wetterbeobachtungsschiff vorgesehen und die dringende Fertigstellung innerhalb der 1. WBS-Serie für Mitte Juli 1944 festgelegt
1944	ROTERSAND (BX 347)	Hanseatische Hochseefischerei AG., Wesermünde-G.
18.07.1944	WBS 7 BERLEBEK = Neubau 472	Indienststellung als Wetterbeobachtungsschiff, jedoch kein Einsatz
		Besatzung: 19 Pers. + 11 Meteorologen
1944	V 1549	nur so geplant, kein Einsatz
März 1945	WBS 14 BERLEBEK	It. laufende Kriegsgliederung 1945 zum Troßschiffverband usw. im Bereich Marine-Oberkommando (MOK) Ost geführt.
14.07.1945		in Kiel gemeldet
Februar 1946		Rückbau bei Technischem Betrieb des NDL
	ROTERSAND (PG 587)	mit Unterscheidungssignal DDFH für die Hanseatische Hochseefischerei AG., Wesermünde-G. registriert
01.02.1948	ROTERSAND (BX 347)	Heimathafen Bremerhaven
1949	ROTERSAND (BX 347)	mit neuem Unterscheidungssignal DAJK registriert
23.09.1958 ²¹⁾		Etab. Financier Marit. et Industrie, Vaduz (Liechtenstein)
1959	EVRIKI III	Atlantis High Sea Fishing Co. SA., Piräus
1960		Umbau zum Fischereimotorschiff und Verlängerung
1965	HARAVYI B	Haravyi Overseas Fishing Co., Piräus
1972	AVRA II	Avra Overseas Fishing Co., Piräus
1978	TAXIARCHIS	Taxiarchis Overseas Fishing Co., Piräus
12.12.1981		80 Seemeilen vor Conakry gesunken

²¹⁾ nach Gröner (Band 5) auch: 30.08.1958 in Liechtenstein registriert. Einsatz unter liberianischer Flagge.

18.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 8) AUGUST WRIEDT
-----	---

Schiffswerft von Henry Koch AG., Lübeck (Bau-Nr. 277)
 Stapellauf: 06.03.1929 Ablieferung: .03.1929
 407 BRT/156 NRT; Lreg.: 50,67 m; B.: 7,90 m; T.: 3,60 m;
 1 Dreifach-Expansionsmaschine (900 PSi); Besatzung: 15 Pers.

- | | |
|-------------|---|
| 21.03.1929 | DOLLY KÜHLING (BX 200) mit Unterscheidungssignal QVMR Eintragung ins Seeschiffsregister für die Hochseefischerei J. Wieting AG., Bremerhaven
372 BRT/ 140 NRT; Lreg.: 46,18 m; B.: 7,90 m; T.: 3,60 m; |
| 16.06.1930 | DOLLY KÜHLING (ON 134) Heimathafen Nordenham (K.-R.: „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG.) |
| Juli 1930 | DOLLY KÜHLING (ON 134) „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG. |
| 27.08.1931 | DOLLY KÜHLING (HC 258) für Hochseefischerei J. Wieting AG., Bremerhaven (K.-R.: „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG.), Cuxhaven gemeldet |
| 17.09.1931 | DOLLY KÜHLING (HC 258) „Hansa“ Hochseefischerei AG., Cuxhaven |
| 25.07.1933 | DOLLY KÜHLING (HC 258) „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven |
| 01.01.1934 | DOLLY KÜHLING (HC 258) mit neuem Unterscheidungssignal DHFI registriert |
| 21.05.1935 | AUGUST WRIEDT (HC 258) „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven |
| Januar 1937 | Probefahrt nach Verlängerung in Bremerhaven |
| 1937 | AUGUST WRIEDT (PC 258) „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven |
| Januar 1939 | AUGUST WRIEDT „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven |
| 10.08.1940 | AUGUST WRIEDT (B..S) für die Kriegsmarine gemeldet (Unternehmen „Seelöwe“) |
| 11.09.1940 | von Ostende nach Boulogne ausgelaufen |
| 27.09.1940 | Schleppereinsatz Boulogne - Treport und zurück |
| 17.10.1940 | nach Bordeaux ausgelaufen |
| 19.12.1940 | bereits bei der Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Bordeaux geführt |
| 1940 | WBS 8 AUGUST WRIEDT Kriegsmarine, Wetterbeobachtungsschiff
Besatzung: 18 Pers. |
| 29.05.1941 | nahe der Azoren durch britischen Zerstörer HMS ARROW aufgebracht |
| März 1942 | MARIA (4.67) Royal Navy, Wracksuchschiff ²²⁾ |
| 1950 | vermutlich zivil verkauft |
| Juni 1951 | zum Abbruch verkauft |

19.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 8) HESSEN
-----	--

siehe: 25. Wetterbeobachtungsschiff **WBS 11 HESSEN**

20.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 9) MERCEDITTA
-----	--

Chantiers et Ateliers de St. Nazaire (Penhoet), St. Quevilly (Bau-Nr. ...)
 Stapellauf: .1934 Ablieferung: .1934
 1126 BRT/.... NRT; Lreg.: 66,59 m; B.: 10,49 m; T.: 5,03 m;
 1 Dieselmotor (800 PSe); Besatzung:

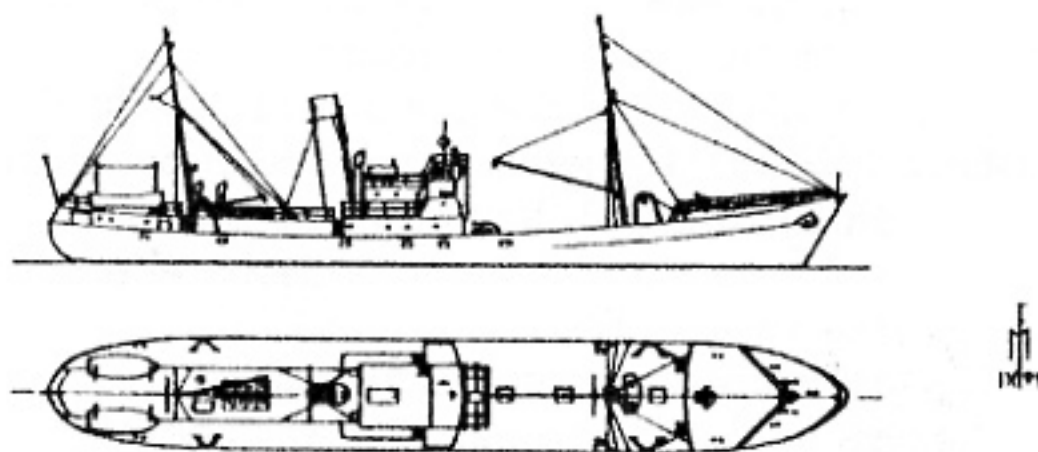
- | | |
|----------------|---|
| 1934 | MERCEDITTA (Bx 5815) mit Unterscheidungssignal FOXG für La Pêche au Large, Bordeaux registriert
Lreg.: 66,62 m; B.: 10,52 m; T.: 5,03 m;
1 Dieselmotor (1000 PSe) |
| September 1939 | P. 38 durch die französische Marine erfaßt und als Bewachungsfahrzeug eingesetzt |
| 21.06.1940 | auf eine Mine gelaufen und bei Le Verdon auf Strand gesetzt |
| 05.08.1940 | abgeborgen, nach Bordeaux geschleppt und zur Beute erklärt |
| 01.11.1940 | als V 1608 (Ersatz SKORPION) bei der 16. Vorpostenflottille vorgesehen, nicht realisiert |

²²⁾ nach Th. Dorgeist möglicherweise auch als **Wracksprengschiff** genutzt.

Dezember 1940		bereits als Reservewetterfischdampfer Atlantik vorgesehen
31.12.1940		nicht mehr bei der 16. Vorpostenflottille geführt
Januar 1941		ein Einsatz als Wetterbeobachtungsschiff ist unmöglich, da mindestens sieben Monate Reparaturzeit nötig sind
08.10.1941		Beuteerklärung vom Marinebefehlshaber Westfrankreich aufgehoben
19.02.1942		in beschädigtem Zustand durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Bordeaux erfaßt für den Einsatz beim OKW Abwehr-Ausland. Da die Reparatur nicht vorankommt, fällt geplanter Einsatz vor der afrikanischen Küste aus
Mai 1942		die Beuteerklärung wird für die Dauer des Krieges aufrecht erhalten und das Schiff zur Herrichtung als Führerschiff der 4. Vorpostenflottille vorgesehen und dem Admiral Frankreich unterstellt
16.01.1943		dem Befehlshaber der Sicherung West übergeben
April/ Juni 1943	WBS 9 MERCEDETTA	Kriegsmarine, vorgesehen als Wetterbeobachtungsschiff, aber kein Umbau erfolgt. Weiter der 4. Vorpostenflottille unterstellt
28.06.1944		in Bordeaux durch die Besatzung versenkt
1946		gehoben
1951	ANNITA	Fertigstellung als Fischereimotorschiff, 1162BRT für La Pêche au Large, Bordeaux. Heimathafen Rouen.
1961	ANNA MARIA	Alcyone Maritime Transport & Fishing Co., Piräus
1980		im Lloyd's Register gelöscht

21.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 10) Mob. FD 34
-----	---

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser AG., Wesermünde-L. (Bau-Nr. 295)
 Stapellauf: 01.03.1941 Ablieferung: 29.04.1941
 529 BRT/... NRT; L_{üa.}: 58,75 m; L_{reg.}: 54,09 m; L_{pp.}: 52,00 m; B.: 8,40 m; T.: 4,03 m;
 1 Dreifach-Expansionsmaschine mit Abdampfturbine (800 PSi); Besatzung: 21 Pers.



Mob-FD 34

Zeichnung: Mrva

03.05.1941	WBS 10 Mob FD 34	in Bremen unter Leutnant zur See Mund in Dienst gestellt ²³⁾ . Der 4. Vorposten-Flottille unterstellt
15.05.1941		nach Bordeaux ausgelaufen und dort später der Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Bordeaux unterstellt
01.08.1941	V 415	Kriegsmarine, 4. Vorposten-Flottille, als „ex WBS 10 UNTERWESER „ geführt
1943	V 1305	nur geplant, nicht realisiert
01.10.1943		in Ostende aus der 4. Vorposten-Flottille ausgeschieden
11.10.1943	V 1310	als Ersatz für WBS WUPPERTAL an die 13. Vorposten-Flottille
31.01.1945	V 814	Kriegsmarine, 8. Vorposten-Flottille
09.05.1945		in Wesermünde ohne Besatzung außer Dienst gestellt
September 1945		in Emden als V 814 (ex V 1310) gemeldet
1945	GINNY	US-Beute, aufgelegt in Siegholtwerft ²⁴⁾
19.06.1947	BÜRGERMEISTER SMIDT (PG ...)	Ende des Umbaues bei AG. Weser-Werk Seebeck. Mit Unterscheidungssignal DVXZ registriert
Dezember 1947	BÜRGERMEISTER SMIDT (...)	Fischdampfer-Treuhand AG. (K.-R.: H. Freese & Co.), Wesermünde

²³⁾ Der Name **GOTLAND** wurde bei der Indienststellung nicht aufgeführt, taucht jedoch in einer WBS-Liste und im Schiffsnamensregister DDK (Gröner), Band 5 (ohne dort genannt zu werden) auf (Quelle: Th. Dorgeist)

²⁴⁾ nach Ulrich Möller: Einsatz bei der GM/SA.

01.02.1948 **BÜRGERMEISTER SMIDT (BX 271)** Fischdampfer-Treuhand AG. (K.-R.: H. Freese & Co.), Bremerhaven
 1949 **BÜRGERMEISTER SMIDT (BX 271)** mit neuem Unterscheidungssignal **DACE** registriert
 20.08.1953 **BÜRGERMEISTER SMIDT** Hochseefischerei H. Freese & Co., Bremerhaven
 Dezember 1954 **BÜRGERMEISTER SMIDT** Partenreederei FD „Bürgermeister Smidt“ (K.-R.: Hochseefischerei H. Freese & Co.), Bremerhaven
 März 1955 **BÜRGERMEISTER SMIDT** Bremerhavener Hochseefischerei AG., Bremerhaven
 28.03.1956 **BÜRGERMEISTER SMIDT (BX 271)** Hanseantische Hochseefischerei AG., Bremerhaven
 Dezember 1956 **BÜRGERMEISTER SMIDT** G. E. Arcoulis, Piräus
 Mai 1957 **EVANGELISTRIA III** G. Arcoulis, Piräus
 195. Umbau zum Fischereimotorschiff
 1962 **EVANGELISTRIA III** Atlantic Fishing Enterprises „Evangelistria III“ SA., Piräus
 1975 **EVANGELISTRIA III** Evangelistria Atlantic Fishing Enterprises SA., Piräus
 1985/86 noch in Lloyd's Register geführt

22. Wetterbeobachtungsschiff (WBS 10) GOTLAND

DESCHIMAG-Werk Seebeck, Wesermünde-G. (Bau-Nr. 660)
 Stapellauf: 12.1941²⁵⁾ Ablieferung: 16.04.1942
 491 BRT/184 NRT; Lúa.: 54,95 m; Lreg.: 50,56 m; Lpp.: 49,12 m; B.: 8,33 m; T.: 4,19 m;
 1 Dreifach-Expansionsmaschine mit Abdampfturbine (850 PSi); Besatzung: 22 Pers.
 1942 **GOTLAND (PC 325)** mit Unterscheidungssignal **DUBZ** für die Deutsche Heringsfischerei GmbH. (K.-R.: „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG.), Cuxhaven registriert
 1943 **V 415** Kriegsmarine, Umbau bis 04.10.1943
 194. **WBS 10 GOTLAND** Kriegsmarine, Wetterbeobachtungsschiff²⁶⁾
 194. **UJ 1208** Kriegsmarine
 09.05.1945 so in Eckernförde gemeldet
 18.08.1945 **GOTLAND (PC 338)** Rückgabe an die Reederei nach Kriegsende
 April 1949 **GOTLAND (NC 338)**
 1949 **GOTLAND (NC 338)** mit neuem Unterscheidungssignal **DAEH** registriert
 12.01.1960 ab Imuiden
 27.07.1960 Verkauf zum Abbruch
 07.08.1960 an New Waterway
 2. Quartal 1961 Abbruch aus Holland gemeldet

23. Wetterbeobachtungsschiff (WBS 10)²⁷⁾ STAR XIV

Nylands Mek. Verkst., Oslo (Bau-Nr. 299)
 Stapellauf: 1929 Ablieferung: 07.1929
 248 BRT/... NRT; Lreg.: 35,12 m; B.: 7,21 m; T.: m;
 1 Dreifach-Expansionsmaschine (... PSi); Besatzung:
 1929 **STAR XIV** mit Unterscheidungssignal **LDJM** für Hvalfanger A/S. Rosshavet (K.-R.: Johan Rasmussen & Magnus Konow), Sandefjord als Walfangboot registriert
 09.11.1940 **STAR XIV** durch die norwegische Exilregierung (The norw. Shipping & Trade Mission, London) beschlagnahmt. Unterscheidungssignal: **LDJM**
 15.01.1941 in der Antarktis durch den deutschen Hilfskreuzer **PINGUIN** (HSK 5/ Schiff 33) in Position 58.21 Süd/ 02.56 Ost aufgebracht.
 17.02.1941 von einer Prisenbesatzung unter Steuermann Maruhn um 14 Uhr als **PRISE:BOOT 4** übernommen und nach Bordeaux überführt
 20.03.1941 um 14.05 Uhr in Bordeaux festgemacht

²⁵⁾ nach Gröner: Stapellauf: 18.01.1942 (Quelle: Ulrich Möller)

²⁶⁾ lt. Meldung zur Kriegsgliederung vom 22.05.1943 wird als **WBS 10** der Fischdampfer **NEUBAU 279** gemeldet. (Quelle: Th. Dorgeist)

²⁷⁾ nach Th. Dorgeist gibt es absolut keinen Hinweis auf einen geplanten Einsatz der **STAR XIV** als Wetterbeobachtungsschiff. Es wurde gleich als U-Jäger umgebaut und blieb so bis Kriegsende in Dienst.

März 1941		zur Betreuung an die Erste Deutsche Walfang-Gesellschaft, Hamburg übergeben
03.07.1941		von Bordeaux über Royan nach Antwerpen zum Umbau für die 11. U-Jagd-Flottille ausgelaufen
23.10.1941		vom Prisenhof Hamburg als gute Prise eingezogen
1942		Umbau zum U-Jäger bei Beliard Crighton, Antwerpen
24.04.1942	UJ 1107	in Antwerpen in Dienst gestellt
Mai 1942		im Tausch an die 12. U-Jagd-Flottille als UJ 1217 (möglicherweise Bezeichnung so nur geplant) gegeben, dann als UJ 1215 umbenannt
01.05.1944	NH 03	Hafenschutzflottille Hammerfest
15.05.1944	V 6503	Kriegsmarine, 65. Vorposten-Flottille
09.05.1945		befindet sich das Schiff mit 2 Offizieren und 40 Mann an Bord innerhalb des 2. Küstensicherungsverbandes in Untereidet (Norwegen)
1945		an Norwegen zurück
1946	LOVIMA	Hallvard Berntsen, Stavanger
1956	LOVIMA	Bernt Berntsen, Partrederi, Stavanger
1948		Umbau zum Motorschiff, 280 BRT
1968	STEIN-BERG	S. Bertheussen & others, Harsund
1973	STEIN-BERG	Ingvald Wang, Harstad
1974	SIV-LINDA	Ingvald Wang, Harstad
Mai 1984	CAILA	Yngve Eide, Bogen im Kvæfjord/ Harstad
August 1991		Einsatz nur noch als Leichter
Juli 1992		innerhalb Norwegens verschrottet

24.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 10) SKUDD I
-----	--

		Kaldnes Mek. Verkst., Tønsberg (Bau-Nr. 78)
		Stapellauf: .1929 Ablieferung: .1929
		247 BRT/.... NRT; Lreg.: 35,18 m; B.: 7,04 m; T.: 3,80 m;
		1 Dreifach-Expansionsmaschine (830 PSi); Besatzung:
1929	SKUDD I	mit Unterscheidungssignal LDMN für die Hvalfanger A/S. Skytteren (K.-R.: Yngvar Hvistendahl), Tønsberg registriert
Herbst 1939	SKUDD I	Einsatz als Wachboot der norwegischen Marine
12.04.1940	WINDHUK	deutsche Beute in Tønsberg
16.04.1940	NO 01	durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Oslo erfaßt und für die Hafenschutzflottille Oslo in Dienst gestellt
10.07.1940	NO 04	Kriegsmarine
25.09.1940	NO 04 WINDHUK	Kriegsmarine, erstmals so in den Akten vermerkt
20.03.1941		wird das zur Abgabe an Admiral Polarküste vorgesehene Vorpostenboot NO 04 WINDHUK von seiner Position abgezogen
01.04.1941	WINDHUK	Kriegsmarine, 61. Vorposten-Flottille
16.04.1942	V 6104²⁸⁾	Kriegsmarine
25.05.1942	N Ki 12	Kriegsmarine, Seekommandant Kirkenes ²⁹⁾
16.08.1942		nicht mehr bei der 61. Vorposten-Flottille geführt
15.05.1944	V 6702 (ex NKI 12)	bei Aufstellung der 67. Vorposten-Flottille
16.08.1944	V 6701	Kriegsmarine, 67. Vorposten-Flottille
01.12.1944		noch so im Kriegstagebuch geführt
1945 (?)	WBS 10 SKUDD I	Kriegsmarine, Wetterbeobachtungsschiff
06.01.1945		in Position 68° 21'08" Nord/ 14° 10'0" Ost an der Polarküste gestrandet
13.01.1945		Bergung und Boot aufgegeben ³⁰⁾

²⁸⁾ neue Kennung, oder erstmals belegt (Quelle: Th. Dorgeist)

²⁹⁾ Kennung bei den Änderungen zur Kriegs-Gliederung als **N Ki 08** gemeldet. (Quelle: Th. Dorgeist)

³⁰⁾ lt. Gröner (Band 5): 01.04.1945 an der Polarküste gestrandet und gesunken.

25. Wetterbeobachtungsschiff (WBS 11) HESSEN	
Beidenflether Werft H. Peters, Beidenfleth (Bau-Nr. 428) Stapellauf: 24.02.1938 Ablieferung: 05.03.1938 107 BRT/32 NRT; Lreg.: 22,98 m; B.: 6,30 m; T.: 2,92 m; 1 Dieselmotor (180 PSe); Besatzung: 8 Pers.	
18.02.1938	Ausstellung des Schiffsmessbriefes
28.02.1938	Ausstellung des Beilbriefes durch die Bauwerft
01.03.1938	SACHSEN (HF 398) mit Unterscheidungssignal DJWV Eintragung als Robbenfänger ins Seeschiffsregister für „Nordmeer“ Studien & Reed. GmbH., Leipzig/ Hamburg
1939	HESSEN „Nordmeer“ Studien & Reed. GmbH., Leipzig/ Hamburg
03.10.1939	HESSEN (HF 338) „Nordmeer“ Studien & Reed. GmbH., Leipzig/ Hamburg
15.01.1940	die Reederei läßt die Fischereikennung löschen, da das Fahrzeug wegen des Krieges aus der Fischerei abgezogen wurde
Juni 1940	wird das Schiff unter Kapt. Emil Völker von Murmansk nach Tromsø überführt
08.07.1940	WBS 11 HESSEN vom Admiral der Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Hamburg durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Tromsø als Wetterbeobachtungsschiff für den Seekommandant Polarküste erfaßt
29.07.1940	in Trondheim wird das Deck nachkalfatert
07.09.1940	nach Ausrüstung als WBS ³¹⁾ ab Kiel nach Jan Mayen/ Spitzbergen in See
25.11.1940	bei der Rückkehr vor Trondheim gestrandet und abgeschleppt
Mai/ Juni 1941	Einsatz in der Dänemarkstraße und vor Jan Mayen
27.07.1942	wird das Schiff in Reparatur befindlich auf einer Werft im dänischen Assens gemeldet
19.08.1942	von Assens zur Kriegsmarinewerft, Kiel ausgelaufen
03.07.1943	zur Reparatur in Kopenhagen eingelaufen
20.09.1943	durch Verfügung des OKM zum Wetterbeobachtungsschiff erklärt. Dadurch wird die WBS 11 HESSEN zum Hilfskriegsschiff und die Mannschaft militarisiert
07.01.1944	von Tromsø nach Spitzbergen ausgelaufen
10.01.1944 ³²⁾	bricht die Kurbelwelle und geriet das Schiff südwestlich Spitzbergen in Seenot.
18.01.1944 ³³⁾	wurde das Wetterbeobachtungsschiff durch U 965 nach Tromsø eingebracht
04.02.1944	wechselt die Unterstellung von der 1. Sicherungs-Flottille zum Troßschiffverband Nord, Sassnitz
Mai 1945	WBS 8 HESSEN so in Eckernförde eingelaufen, von der 9. Sicherungsdivision übernommen und der 2. Sicherungs-Flottille zugeteilt. Später bei der Torpedo-Versuchs-Anstalt Nord stillgelegt
Juni 1945	dem Marine-Bereichskommandanten Eckernförde unterstellt
14.09.1945	übergibt der Hafenkapitän von Eckernförde das Schiff an die Reederei
September 1945	in Hamburg
1945/1946	Rückbau und Reparatur bei der Werft KG. Hamann & Spiess, Hamburg
1946	SACHSEN mit Erlaubnis der Alliierten nach Narvik in See, um die Schiffe LEIPZIG und ZENITH nach Hamburg zu holen, da diese angeblich von Norwegen freigegeben worden waren
10.05.1946	SACHSEN Nordmeer Hochseefischerei GmbH., Rendsburg
11.05.1946	nach Probefahrt übernommen
02.08.1947	wird der Firmensitz der Reederei nach Hamburg verlegt
01.01.1948	SACHSEN Nordmeer Reederei GmbH., Hamburg
20.12.1949	SACHSEN mit Unterscheidungssignal DHAI registriert
15.01.1950	zu einer mehrere Monate dauernden Reise nach Grönland ausgelaufen

³¹⁾ nach Th. Dorgeist möglicherweise auch schon als **WBS 8 HESSEN**.

³²⁾ nach Th. Dorgeist: 08.01.1944 Kurbelwellenbruch im Nordmeer gemeldet.

³³⁾ nach Th. Dorgeist: am 17.01.1944 vor Tromsø im Schlepp von **U 956** eingetroffen.

20.07.1950	ARILD	durch Vermittlung von Kapt. Emil Völker, Hamburg an die Kapitäne Verner K. Vilhelmsen und Olav J. Vilhelmsen, Tromsø verkauft
09.08.1950	ARILD (T 2T)	für Verner & Olav Vilhelmsen, Tromsø gemeldet
1954	FOYNØY	Verner K. Vilhelmsen, Tromsø
1958	FOYNØY	Ivar Hustad, Molde
1958	MUNKØY (M 10 M)	Ivar Hustad, Molde
1959		verlängert, 118 BRT
1961	MUNKØY	Statens Fiskarbank, Aalesund
1961	KITAK (M 94 MD)	Per Brandal PR., Aalesund
1962		177 BRT; Einbau eines neuen Motors
07.05.1965		auf der Fahrt vom Fangplatz nach Ålesund in Position 64.40 Nord/ 00.30 Ost, etwa 600 sm westlich Rorvik im Eis leckgesprungen und gesunken.

26. Wetterbeobachtungsschiff (**WBS 11**) **EXTERNSTEINE**

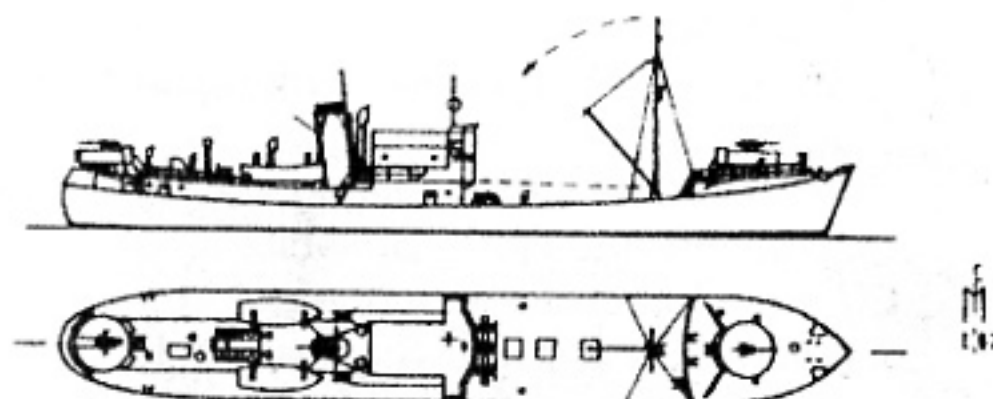
NV. Masch. Fab. & Scheepswerf P. Smit jr., Rotterdam (Bau-Nr. 570)

Stapellauf: 05.05.1944 Ablieferung: 03.07.1944

546 BRT/154 NRT; Lúa.: 56,47 m; Lreg.: 51,47 m; Lpp.: 50,23 m; B.: 9,16 m; T.: 4,19 m;

1 Dreifach-Expansionsmaschine mit Abdampfturbine (750 PSi); Besatzung:

04.06.1941	Auftrag zum Bau des Fischdampfers MANNHEIM wurde durch den Verband der Deutschen Hochseefischerei abgeschlossen
06.11.1942	Auftrag von der Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Rotterdam für Marinezwecke erfaßt
12.12.1942	Kiellegung als Ersatz für den gesunkenen Fischdampfer BRESLAU der „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven
10.11.1943	als Neubau Nr. 570 zum Einsatz als Wetterbeobachtungsschiff freigegeben
05.05.1955	Stapellauf als MANNHEIM
03.07.1944	WSB 11 EXTERNSTEINE Kriegsmarine, Wetterbeobachtungsschiff
	Bewaffnung: 1 x 37 mm; 2 x 20 mm;
	Besatzung: 19 Pers. + 11 Meteorologen



WBS 11 EXTERNSTEINE

Zeichnung: Mrva

August 1944	wird das Schiff für das Unternehmen „Goldschmied“ unter wissenschaftlicher Leitung von Dr. Karl Schmid vorgesehen. Dabei sollte eine 12 Mann starke Truppe nach Franz-Joseph-Land gebracht werden. Nachdem man Kenntnis vom Ablauf der Unternehmung „Edelweis“ bekommen hatte, änderte sich die Planung und sollte die Gruppe nun nach Nordostgrönland gebracht werden. Das Unternehmen erhielt nun das Kennwort „Edelweiß II“
26.09.1944	geht das Schiff unter Führung von Leutnant Gerhard Rother und mit 18 Mann Besatzung zur Unternehmung „Edelweiß II“ von Tromsø aus in See, wird dabei von einem Unterseeboot begleitet
01.10.1944	wird die Kleine Koldewey-Insel vor Nordostgrönland erreicht und die Expedition an Land gesetzt
02.10.1944	wird der deutsche Trupp durch ein amerikanisches Flugzeug des Küstenwachtschiffes EASTWIND entdeckt
02.10.1944	verläßt WBS 11 EXTERNSTEINE die Kleine-Koldewey-Insel mit Kurs auf Norwegen

04.10.1944		landen Truppen von Bord der EASTWIND auf der Kleinen-Koldewey-Insel und bringen drei Offiziere und neun Soldaten in Uniform als Gefangene zurück. Außerdem werden die Funk- und meteorologische Ausrüstung, Proviant für zwei Jahre und große Mengen an Waffen gefunden, unter denen sich alleine 500 Landminen befinden. Nach Abschluß der Ausschaltung der Wetterstation geht die Suche nach dem Wetterbeobachtungsschiff weiter
15.10.1944		10 sm vor Shannon Island im Eis, etwa 75° 30' Nord/ 18° 15' West durch die EASTWIND erbeutet, durch die Prisenbesatzung in EASTBREEZE umbenannt und unbeschädigt nach Boston gebracht. Dort aufgelegt. Die Deutschen gaben nach dem Ende der Unternehmung „Edelweis II“ ihre Absichten, neuen Wetterstationen in Nordostgrönland zu errichten, auf
24.11.1944	EASTBREEZE	US-Government
24.01.1945		an US-Navy,
30.01.1945		Umbaubeginn zum Schiffbau-Versuchsschiff bei Navy-Yard, Philadelphia
04.02.1945	CALLAO (IX-205)	Indienststellung Teilnahme an Versuchen für das Bureau of Ships im Gebiet von Cape May/N. J. und Cape Henlopen/Del.)
10.05.1950		Außerdienststellung und kondemniert
30.09.1950		zum Abbruch verkauft

27.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 12) TEUTOBURGER WALD	
	NV. Rotterdamsche Droogdock Mij., Rotterdam (Bau-Nr. 253) Stapellauf: 04.05.1944 Ablieferung: 04.07.1944 525 BRT/218 NRT; Lúa.: 56,27 m; Lreg.: 51,67 m; Lpp.: 50,23 m; B.: 9,20 m; T.: 4,19 m; 1 Dreifach-Expansionsmaschine (800 PSi); Besatzung: 22 Pers.	
04.06.1941		Auftrag zum Bau des Fischdampfers NORDENHAM durch den Verband der Deutschen Hochseefischerei als Ersatz für Fischdampfer BAYERN für die „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven abgeschlossen
06.11.1942		wird der Auftrag durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Rotterdam für Marinezwecke erfaßt
01.05.1943		gegenüber der Reederei neu erfaßt
28.05.1943		Kiellegung
10.11.1943		als Neubau Nr. 253 zum Einsatz als Wetterbeobachtungsschiff freigegeben
04.05.1944		Stapellauf als NORDENHAM
04.07.1944	NORDENHAM	mit Unterscheidungssignal DUCD für die „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven registriert
14.07.1944	WBS 12 TEUTOBURGER WALD	Kriegsmarine, Wetterbeobachtungsschiff, kein Einsatz Besatzung: 19 Pers. + 11 Meteorologen
19.09.1944		nach Beendigung von Sonderaufgabe war Einsatz als Tonnenleger geplant
Dezember 1944	TEUTOBURGER WALD	Kriegsmarine, Vermessungsschiff
1945	TEUTOBURGER WALD	mit Unterscheidungssignal DWJN (?) geführt
Januar 1946		Deutsches Hydrographisches Institut, Hamburg
05.02.1949		Übergabe an die US-Behörden und Rückbau
Mai 1949	NORDENHAM (BX 549/NC 402)	mit neuem Unterscheidungssignal DAIG für die Fischdampfer Treuhand GmbH. (K.-R.: „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG.), Bremerhaven registriert
1954	NORDENHAM	„Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven
19.02.1958	KOUTOURIARIS S	Stathakis Bros, Piräus
1959		Umbau zum Fischereimotorschiff
1963	KOUTOURIARIS S J.	Stathakis & Sons., Piräus
1973	KOUTOURIARIS S J. E.	Stathakis & Sons., Piräus

1982	ALCAEUS	J. E. Stathakis & Sons., Piräus
1985		noch in Fahrt
12.11.1992		in Piräus gesunken

28.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS 14) BERLEBEK
-----	---

siehe: 17. Wetterbeobachtungsschiff (WBS 7) **BERLEBEK**

29.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS ..) KEHDINGEN
-----	--

Stettiner Oderwerke AG., Stettin (Bau-Nr. 675)
 Stapellauf: .06.1916 Ablieferung: .08.1916
 Indienststellung: 18.08.1916
 238 BRT/90 NRT; L_{üa}: 41,54 m; L_{reg}: 38,39 m; B.: 7,03 m; T.: 3,15 m;
 1 Dreifach-Expansionsmaschine (400 PSi); Besatzung: 13 Pers.

10.11.1916	KATTEGATT	Kaiserliche Marine, Hilfsminensuchflottille der Nordsee, 2. Halbflottille
12.02.1918		IV. Minensuchflottille, 11. Halbflottille
19.12.1919		außer Dienst gestellt
31.07.1920		abgeliefert an Großbritannien
1920	KATTEGATT	britische Regierung
1922	STAR OF ERIN	Walker Steam Trawl Fishing Co. Ltd. (Mgr.: A. Walker), Aberdeen
10.07.1923	KATTEGAT	für „Sirius“ Handels-Gesellschaft m. b. H., Bremerhaven gemeldet
16.07.1923	HEDE SPRENGER (BX 169)	„Sirius“ Handels-Gesellschaft m. b. H., Bremerhaven
18.01.1929	HEDE SPRENGER (BX 169)	Stadtgemeinde Bremerhaven, Bremerhaven, (K.-R.: Hochseefischerei „Niedersachsen“ AG.)
22.03.1929	HEDE SPRENGER (BX 169)	Hanseatische Hochseefischerei, Bremerhaven
12.05.1929		8 - 9 sm nördlich von Dunned Head mit britischem Trawler LOCH ESK (1908 geb./ 215 BRT) kollidiert. LOCH ESK sank wenig später.
10.07.1929	KEHDINGEN (BX 169)	mit Unterscheidungssignal QVJN für die Hanseatische Hochseefischerei AG., Bremerhaven registriert
26.08.1929		kollidiert der Fischdampfer im Alten Hafen von Bremerhaven mit dem am Kai liegenden dänischen Fischkutter HEKLA , welcher daraufhin sank
01.01.1934	KEHDINGEN (BX 169)	mit neuem Unterscheidungssignal DQMU registriert
November 1939	KEHDINGEN (PG 559)	Hanseatische Hochseefischerei AG., Wesermünde
09.08.1940		durch die Kriegsmarine erfaßt für Unternehmen „Seelöwe“ als Schlepper in Dünkirchen mit Kennung D ... S und in Nieuport stationiert
11.09.1940		von Ostende nach Boulogne ausgelaufen
01.11.1940		von der Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Hamburg zum Umbau als Wetterbeobachtungsschiff für den Nordraum bestimmt (Dienststelle Dr. Roux, Berlin) und schnellste Rückkehr in die Heimat befohlen (Forderung: 1 FD spätestens am 5. November auslaufbereit)
08.11.1940		aus Dieppe ausgelaufen. Das Schiff sollte als erstes von drei zum Wetterbeobachtungsschiff umgebaut werden
06.12.1940		durch Admiral Norwegen als Wetterbeobachtungsschiff abgelehnt und Umbau eingestellt
03.01.1941		an die Reederei zurückgegeben
01.02.1948	KEHDINGEN (BX 349)	Hanseatische Hochseefischerei AG., Bremerhaven
1949	KEHDINGEN (BX 349)	mit neuem Unterscheidungssignal DEPT registriert
24.11.1950		zum Abbruch verkauft

30.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS ..) BUSKØ
-----	--

Hans Gravdal, Opsanger (Bau-Nr. ...)
 Stapellauf: .1926 Ablieferung: .1926
 156 BRT/... NRT; L_{reg}: 32,91 m; B.: 6,88 m; T.: m;
 1 Zweifach-Expansionsmaschine (.... PSi); Besatzung:

1926	BUSKØ (M-17-VD)	mit dem Unterscheidungssignal LDBL für die A/S. Buskoe (K.-R.: Paal Aarseth), Aalesund registriert
1940		mit 159 BRT geführt

Juni 1943	WBS .. LEIPZIG	Übernahme der Bewirtschaftung durch die Hamburger Walfang-Kontor GmbH., Hamburg
09.05.1945		liegt das Schiff in Bogen bei Narvik
13.02.1946		die Besatzung wird in Bogen durch ein norwegisches Kriegsschiff von Bord geholt und in einem Gefangenenlager interniert und das Schiff beschlagnahmt
28.04.1946		durch die Tripartite Inspection Party besichtigt und Großbritannien zugesprochen
09.06.1946		das Ministry of Transport gibt die LEIPZIG für die deutsche Wirtschaft frei
29.07.1946		erhält die Reederei die britische Genehmigung mit dem Fischdampfer SACHSEN die LEIPZIG und ZENITH nach Hamburg zu holen. Die Schiffe werden aber durch Norwegen nicht freigegeben
1946		vermutlich von der norwegischen Regierung, Abteilung feindliches Eigentum erst als LEIPZIG , dann als STORIS geführt.
29.12.1947		erhält die Reederei die Nachricht, daß Großbritannien und die USA auf die Ablieferung des Schiffes durch Norwegen verzichtet haben und dieses nun norwegische Beute geworden sei
08.01.1948		meldet die deutsche Reederei die LEIPZIG als Totalverlust an
194.	STORIS	Mgrs.: T. Hepsø, Trondheim ³⁶⁾
1948	STORIS	schon als Eigentum von T. Hepsø geführt
1962	STORIS	Haldis Hepsø, Trondheim
1966	STORIS	mit dem Unterscheidungssignal LDNY und 135 BRT/ 42 NRT; Tragfähigkeit: 215 tdw; für Haldis Hepsø, Trondheim geführt (lt. Lloyd's Register 1966/67 bis 1939 STORIS , bis 1950 LEIPZIG)
1977	STORIS	Heimathafen Tromsø
1981	STORIS	bereits für das Polarmuseet i Tromsø, Trondheim geführt
1999		noch als Museumsschiff dort stationiert

32.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS ..) HERMANN KRONE	
	Nederlandsche Dok Mij., Amsterdam (Bau-Nr. 106)	
	Stapellauf:	Ablieferung:
	ca. 550 BRT/150 NRT; L _{üa} : 56,47 m; L _{reg} : 50,23 m; B.: 9,16 m; T.: 4,19 m;	
	1 Dreifach-Expansionsmaschine mit Abdampfturbine (750 PSi);	
	Besatzung: 18-22 Pers.	
04.06.1941		Auftrag wurde durch den Verband der Deutschen Hochseefischerei abgeschlossen.
06.11.1942		wird der Auftrag durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Rotterdam für Marinezwecke erfaßt und geplante Fertigstellung als WBS bis Sommer 1945
Juni 1943		Auftrag wird an De Groot & van Vliet, Slikkerveer übertragen und erhält dort die Bau-Nr. 258.
25.11.1943		Kiellegung als HERMANN KRONE als Ersatz für den verlorengegangenen Fischdampfer HERMANN KRONE
15.03.1944 (?)		Auftrag zur Herrichtung als Wetterbeobachtungsschiff
22.04.1944		Durch OKM-Befehl wird der Neubau Nr. 258 weiterhin als Wetterbeobachtungsschiff vorgesehen und seine dringende Fertigstellung innerhalb der 2. WBS-Serie für 1945 festgelegt
September 1944		auf der Bauwerft wird das Material gesprengt ³⁷⁾
1945 - 1946		Fertigbau bei NV. Rotterdamsche Droogdok Mij., Rotterdam als Bau-Nr. 259
23.03.1946	MARKAB	Stapellauf
17.11.1948	MARKAB (A 815)	Ablieferung als Lotsenfahrzeug für die Niederlande
1966		kondemniert
09.02.1967		zum Abbruch an Simons Scheepssloperij, Rotterdam

³⁶⁾ lt. Gröner (Band 5) auch: 1945 norwegisch **STORIS**; 13.02.1946 UdSSR; 1958 noch so im Register. Diese Variante deckt sich nicht mit den im Lebenslauf aufgeführten Daten aus Lloyd's Register 1966/67 und ist nach Lage der Fakten falsch.

³⁷⁾ nach H.-J. Abert später neu auf Kiel gelegt.

09.05.1945		befindet sich das Schiff mit Besatzung in Bogen bei Narvik
16.02.1946		wird die Besatzung in Bogen durch ein norwegisches Kriegsschiff von Bord geholt und auf dem Schlepper SCHEIBENHOF angemustert
28.04.1946		durch die Tripartite Inspection Party besichtigt und den USA zugesprochen
09.06.1946		gibt das britische Ministry of Transport im Auftrag der USA das Schiff für die deutsche Wirtschaft frei
29.07.1946		erhält die Reederei die britische Genehmigung mit dem Fischdampfer SACHSEN die LEIPZIG und ZENITH nach Hamburg zu holen. Die Schiffe werden aber durch Norwegen nicht freigegeben
1946		vermutlich von der norwegischen Regierung, Abteilung feindliches Eigentum erst als ZENITH , dann als SPANHOLM (?) geführt.
November 1949	ULLAHOLM (M-48-H)	für Hans & Magnus Tomren, Haramsø eingetragen
1989		außer Dienst gestellt und als Museumsschiff vorgesehen. Dies wird nicht realisiert
1990	ULLAHOLM	als Taucherschiff durch Ulstein og Hareid Dykkerklubb übernommen
1999		noch in Fahrt

35.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS ..) DORIS	
-----	--	--

		C. Waap, Kiel-Heikendorf (Bau-Nr. ...)
		Stapellauf: Ablieferung: .1927
		54,9 BRT/ 38,9 NRT;
		Leistung: 60 PS;
19..	DORIS	Yawl, 2 Masten, Fritz Arndt, Rheydt/ Rheinland
24.05.1944	DORIS	durch Kriegsmarine-Dienststelle (KMD), Hamburg für das W. E. Lager, Glücksburg erfaßt
		54 BRT
1945	DORIS	ausgerüstet für Kommando der Kleinkampfverbände als WBS
194.		an Deutsches Hydrographische Institut, Hamburg
1947	DORIS	Fritz Arndt, Rheydt/ Rheinland

36.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS ..) A 6	
-----	--	--

		Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough (Bau-Nr. ...)
		Stapellauf: 01.04.1915 Ablieferung: .1915
		321 BRT/60 NRT; L.: 43,00 m; B.: 7,30 m; T.: 4,50 m;
		1 Dreifach-Expansionsmaschine (... PSi); Besatzung: .. Pers.
01.04.1915		Stapellauf als Trawler der „Military-Class“ für die Royal Navy
1915	HMS BRIGADIER (PT no. FY 1530)	Royal Navy
Januar 1920	HMS BUGLER	Royal Navy
04.05.1920		Verkauf an die belgische Regierung zum Umbau als Lotsenschiff
		Einsatz durch die Administration de la Marine als PILOTE 6 , bzw. LOODSBOOT 6 .
26.10.1939		Beschlagnahme für das belgische Corps de Marine
Oktober 1939	A 6	nach Bewaffnung mit 1 x 47 mm Geschütz und 2 schweren MG in Fahrt gesetzt
10.05.1940		beim deutschen Angriff auf Belgien noch als A 6 im Einsatz
22.05.1940		von Ostende nach England ausgewichen
25.05.1940		nach Frankreich beordert
28.05.1940		durch die französische Marine beschlagnahmt
13.06.1940		in der Escadrille du Front Quest als Wachschiff eingefügt
24.06.1940		in St. Jean de Luz wegen Maschinenschaden manövrierunfähig
25.06.1940		bei der Flucht der belgischen Staatsfahrzeuge nach Spanien in St. Jean de Luz liegen gelassen
16.07.1940		in St. Jean de Luz durch die deutsche Kriegsmarine beschlagnahmt, bzw. auf deutsche Anforderung durch den französischen Admiral Rochefort in Rouen requiriert
22.07.1940		bei der Aufstellung der 16. Vorpostenflottille dieser in Bordeaux liegend als VP 1605 zugeteilt. Der Umbau erfolgt bei Forge et Chantier de l' Adour, Bayonne

02.09.1940	VP 1602	Indienststellung bei der Kriegsmarine, 16. Vorposten-Flottille
16.09.1940		auf Befehl der Gruppe West außer Dienst gestellt und für Sonderaufgaben der Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Bordeaux übergeben
26.09.1940		wird der in Bordeaux durchgeführte Umbau zum Wetterbeobachtungsschiff in Frage gestellt.
03.10.1940		Umtausch mit anderen WBS vorgesehen, wie auch Umbau für das Unternehmen „Seelöwe“ als „Seelöwe-Lotsendampfer“ geplant und vermutlich auch durchgeführt
1941	A 6	Einsatz als schnelles Truppentransportschiff im Kanalinselvekehr zwischen Alderney - Cherbourg. Dabei dem Seekommandant Normandie unterstellt und durch den Hafenkommandanten Cherbourg eingesetzt
13.01.1942		durch den Marinebefehlshaber Kanalküste für die Hafenschutzflottille Cherbourg angefordert
21.04.1942		lag das Schiff in der Werft von Cherbourg, wurde dort von der 2. Vorpostenflottille betreut und der 15. Vorpostenflottille zugeteilt
1942	V 1520	Indienststellung bei der Kriegsmarine
27.10.1943		Antrag des Befehlshaber der Sicherung West an das Oberkommando der Marine auf Umtausch des Bootes zur 18. Vorposten-Flottille
16.11.1943	V 1815	durch die 18. Vorposten-Flottille übernommen
15.06.1944		bei starken Luftangriffen der Alliierten an der Invasionsfront im Hafen von Boulogne durch Bomben versenkt

37.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS ..) CELLE	
	DESCHIMAG, Werk Seebeck (Bau-Nr. 475)	
	Stapellauf: .03.1929 Ablieferung: .05.1932	
	294 BRT/114 NRT; Lreg.: 42,10 m; B.: 7,39 m; T.: 3,38 m; Sh.: 4,16 m	
	1 Dreifach-Expansionsmaschine (700 PSi); Besatzung: 13 Pers.	
1929		Bauftrag wurde durch die Norddeutsche Hochseefischerei AG., Wesermünde erteilt, dann zurückgezogen. Der Fischdampfer wurde dennoch weitergebaut und während der Bauphase verkauft
1932	CELLE (HC 270)	mit dem Unterscheidungssignal RJDV für die „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven registriert
01.01.1934	CELLE (HC 270)	mit neuem Unterscheidungssignal DIYN registriert
12.04.1937	CELLE (PC 270)	„Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven
10.06.1937	CELLE	Kriegsmarine, Einsatz als Wachboot bei der Festungskriegsübung Swinemünde
1937	CELLE	„Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven
07.12.1938		wird die Änderung des Firmennamens beschlossen
Januar 1939	CELLE (PC 270)	„Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven
31.07.1940	CELLE (B..S)	Kriegsmarine, für Unternehmen „Seelöwe“ bereitgestellt
27.09.1940		Einsatz als Schlepper Boulogne - Treport und zurück sowie Boulogne - Dieppe
Oktober 1940		als Wetterbeobachtungsschiff im Norden vorgesehen
28.10.1940		Befehl des Oberkommando der Marine (OKM) zur Rückführung des Schiffes und Übergabe an den Admiral Norwegen über die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Hamburg, Zweigstelle Cuxhaven
07.12.1940	CELLE	an Admiral Norwegen übergeben
18.06.1941		in Amsterdam wird die Indienststellung einer CELLE gemeldet
01.09.1941	V 5910	in Dienst gestellt, bzw. erstmals als Boot 10 der 59. Vorposten-Flottille in Trondheim gemeldet
September 1941	V 5909	Kriegsmarine, 59. Vorposten-Flottille
15.09.1941	V 5907	Kriegsmarine, 59. Vorposten-Flottille, später kurzzeitig als V 5906 gemeldet
15.10.1941	V 5906	für die 59. Vorposten-Flottille gemeldet
15.04.1942	V 5707	um 14 Uhr in Tromsø an die Hafenschutz-Flottille Tromsø übergeben, wird zur NT 03
Mai 1944	V 6510	Kriegsmarine, 65. Vorposten-Flottille

09.05.1945	V 6510	mit 16 Mann Besatzung in Untereidet innerhalb des 2. Küstensicherungsverbandes gemeldet
1945		Übernahme durch die GM-SA und Eingliederung in die 2. Minenräumdivision
13.09.1946		zurückgegeben
07.10.1946		beginnt der Rückbau zum Fischdampfer bei Howaldtswerke AG., Kiel
07.01.1947		neue Vermessung mit 298 BRT/ 116 NRT
April 1947		Fertigstellung
16.05.1947	CELLE (PC 270)	Fisheries Controll Group, Cuxhaven. Einsatz in Charter der „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven
1949	CELLE (PC 270)	mit neuem Unterscheidungssignal DACI registriert
April 1949	CELLE (NC 270)	Fisheries Controll Group, Cuxhaven. Einsatz in Charter der „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven
November 1951		in Cuxhaven aufgelegt
24.04.1953		an Großbritannien zurückgegeben. Der ausgeschlachtete Rumpf wurde als Zielschiff der Royal Air Force bei Knechtsand genutzt und vermutlich dabei verbraucht

38. Wetterbeobachtungsschiff (WBS ..) **FRÉDERIC SAUVAGE**

Ateliers et Chantiers Maritimes du Boulonnais, Boulogne (Bau-Nr. 194)
 Stapellauf: Ablieferung: 1928
 329 BRT/... NRT; Lreg.: ... m; L.: 43,71 m; B.: 7,16 m; T.: 3,79 m; Sh.: 4,06 m
 1 Dreifach-Expansionsmaschine (... PS); Besatzung: .. Pers.

1929	FRÉDERIC SAUVAGE	V. Fourny, Boulogne
1932	FRÉDERIC SAUVAGE	Carpin, Delpierre & Co., Boulogne
1939		durch die französische Marine beschlagnahmt und als Minensucher mit der Kennung AD 7 übernommen
1940	FRÉDERIC SAUVAGE (B 1265)	Charpin & Delpierre, Boulogne
01.10.1940		ist das nicht mehr in Dienst befindliche Schiff in Casablanca gemeldet. Der Fischdampfer soll durch die französische Marine für Fische-reizwecke nach Brest beordert werden
19.05.1941		erfolgt der Erfassungsantrag von der Abwehrstelle Paris für den Ein-satz als Wetterbeobachtungsschiff
01.06.1941	FRÉDERIC SAUVAGE	Kriegsmarine, geplanter Einsatz vor Grönland wird aus unbe-kannten Gründen abgesagt
24.07.1941		Beendigung des Umbaus durch die Werft in Lorient. Das Schiff soll durch die Gruppe West als Wetterbeobachtungsschiff genutzt wer-den. Es erfolgt jedoch kein Einsatz für die Kriegsmarine
14.03.1943		melden alliierte Quellen das Schiff in Südfrankreich. ⁴¹⁾
1944/45		sind weder Standort noch Zustand der FRÉDERIC SAUVAGE be-kannt
1946	FRÉDERIC SAUVAGE	Carpin, Delpierre & Co., Boulogne
September 1947	FRÉDERIC SAUVAGE	Carpin & Frères, Boulogne
August 1948	FRÉDERIC SAUVAGE	Carpin, Delpierre & Co. (K.-R.: Pécherries Delpierre), Bou-logne
1951	FRÉDERIC SAUVAGE	Soc. Armement Picardie - Artouis, Boulogne
1952	FRÉDERIC SAUVAGE	William Labussière, Boulogne
1953	FRÉDERIC SAUVAGE	Carpin, Boulogne. Als Auflieger gemeldet
1954	FRÉDERIC SAUVAGE	William Labussière, Boulogne
1955		nicht mehr in Lloyd's Register geführt, vermutlich abgewrackt

39. Wetterbeobachtungsschiff (WBS ..) **GEBRÜDER KÄHLER**

N. V. Nederlandsche Dok Maatschappij, Amsterdam (Bau-Nr. 105)
 Stapellauf: Ablieferung:
 559 BRT/ 214 NRT; Lreg.: 51,67 m; B.: 9,20 m; T.: 4,19 m;
 1 Dreifach-Expansionsmaschine mit Abdampfturbine (750 PSi); Besatzung: 21 Pers.

⁴¹⁾ Wenn diese Meldung richtig ist, müßte die **FRÉDERIC SAUVAGE** noch vor November 1942 von der Kriegsmarine freigegeben worden sein, um unter französischer Flagge durch die Straße von Gibraltar fahren zu können (Quelle: Th. Dorgeist)

04.06.1941		Auftrag durch den Verband der Deutschen Hochseefischerei abgeschlossen
06.11.1942		wird der Auftrag von der Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Rotterdam für Marinezwecke erfaßt
Juni 1943		Auftrag wird zur A. V. Scheepswerf & Machinefabriek de Biesboschs, Dordrecht verlagert und erhält dort die Bau-Nr. 237
15.12.1943		Kiellegung
15.03.1944 (?)		Auftrag zur Herrichtung als Wetterbeobachtungsschiff gegeben
22.04.1944		durch OKM-Befehl wird der Neubau Nr. 237 als ungeeignet für den Dienst als Wetterbeobachtungsschiff bezeichnet
Mai 1944		Stapellauf
September 1944		Vorgesehen als V 1548 für die 15. Vorposten-Flottille
		wird der Rohbau nach Rotterdam verlegt, um von dort aus nach Deutschland geschleppt zu werden
03.10.1944		in Rotterdam abschleppbereit als UJ Neubau 237 gemeldet
13.10.1944		im Geleit Rotterdam - Hoek van Holland - Borkum mit Hansa-A-Neubau 587 (WESERBRÜCK) , (Schlepper ABEILLE) und Loggerneubau 685 (VP 2013) in See. UJ Neubau 237 wird dabei durch den Schlepper MONSUN auf den Haken genommen
16.10.1944		im Ostgeleit 1301 von Den Helder nach Borkum und Emden werden die Loggerneubauten 485 und 685 sowie Neubau 237 durch die Schlepper BS 11 und BS 12 (scheidet später aus dem Schleppverband aus) abgeschleppt.
17.10.1944		trifft Neubau 237 , 485 , 184 und 855 im Schleppverband in Emden ein
1945/46		Fertigbau bei der Deutsche Werft AG., Hamburg
1946		Probefahrt
1946	GEBRÜDER KÄHLER (HH 275)	Unterscheidungssignal DKMP für K.-R.: Hans Pickenpack, Hamburg registriert
13.12.1948	GEBRÜDER KÄHLER (BX 467)	Hans Pickenpack, Bremerhaven
1949	GEBRÜDER KÄHLER (BX 467)	mit neuem Unterscheidungssignal DAEB für Hans Pickenpack, Bremerhaven registriert
10.06.1958	ZEPHYROS 1	„Zephyros“ Open Sea Fishing Enterprises SA., Piräus
1958/59		verlängert und zum Motortrawler umgebaut bei Werft Nobiskrug GmbH., Rendsburg
Februar 1959		Probefahrt
		605 BRT
1966	ZEPHYROS 1	mit dem Unterscheidungssignal SVLC und 605 BRT/ 265 NRT; Leistung: 1250 PS; Antriebsanlage: 1 Sechszyl.-Viertakt-Dieselmotor „Klöckner-Humboldt-Deutz“; für die „Zephyros“ Open Sea Fishing Enterprises SA., Piräus geführt
1970	PANORMITIS	Atlantic-Fishing Co., Piräus
1975	PANORMITIS	Mylonopoulos, Sakiotis, Zagoras & Manoussos, Piräus
1979	PANORMITIS	Panormitis Atlantic Fishing Co., Piräus
1985/86		noch so in Fahrt gemeldet

40. Wetterbeobachtungsschiff (WBS ..) **ISLAND**

Chantiers de Normandie, Gd. Quevilly (Bau-Nr. Y 9)

Stapellauf: 1940

Ablieferung: 1940

1378 BRT/671 NRT; Lreg.: 68,42 m; B.: 11,53 m; T.: 5,82 m;

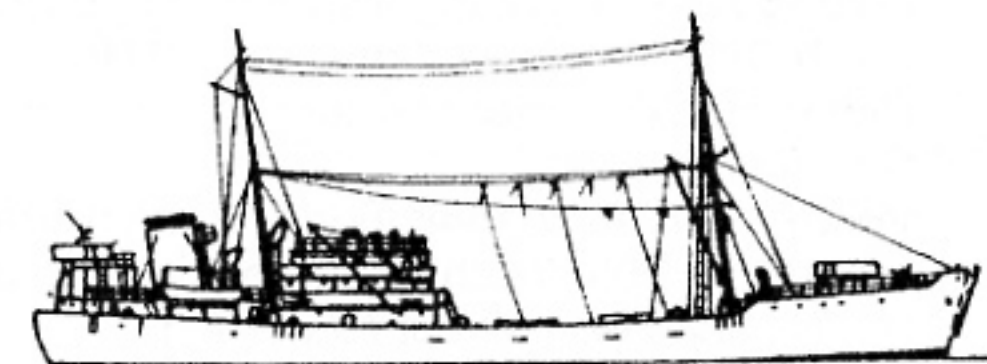
1 Dieselmotor (1000 PSe); Besatzung: .. Pers.

1940	Fischereimotorschiff für Joseph Huret & Cie. (Societe Anonyme des Pécheries de Bordeaux - Bassens), Bordeaux. Das Schiff soll später den Namen ISLANDE , oder ISLANDI bekommen
22.06.1940	als unfertiger Neubau durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Rouen in zur Prise erklärt
02.09.1940	wird der Neubau durch die Kriegsmarine beschlagnahmt und der Weiterbau als Kühlschiff (OKM - Fischversorgung) angeordnet
11.03.1941	vom Prisenhof Hamburg für die Nutzung durch deutsche Dienststellen freigegeben

08.05.1941

09.07.1941

durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Bordeaux erfaßt. Ob diese Erfassung dem Zweck dienen sollte, das Schiff als Wetterbeobachtungsschiff **WBS 11** umzurüsten, ist nicht genau zu ermitteln
im deutsch - französischen Prisenabkommen wird das Schiff Deutschland zugesprochen. Die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Bremen überträgt der „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven die Bewirtschaftung



WBS ISLAND

Zeichnung: Wolfgang Kramer

16.09.1941

08.12.1941

Februar 1942 **ISLAND**

01.03.1942

19.03.1942

22.04.1942

29.04.1942 **ISLAND**

27.05.1942

06.12.1942

11.11.1943

20.10.1944

08.01.1945

08.02.1945

08.05.1945

19.07.1945

23.07.1945

26.07.1945

07.08.1945

08.08.1945

11.08.1945

22.09.1945

07.10.1945

02.11.1945

16.11.1945

1945

1948

1952

1959

1960⁴²⁾

ISLANDE

ISLANDE

MAREFISH

MAREFISH

nicht mehr als Wetterbeobachtungsschiff vorgesehen. Fertigbau zum Fischtransporter

wird als Ersatzschiff der Fischdampfer **CARL J. BUSCH (PC 143)** bestimmt

Fertigstellung und Ablieferung an die Kriegsmarine in Rouen. Mit dem Unterscheidungssignal **DUBY** registriert

zur Überführung nach Cuxhaven aus Le Havre ausgelaufen

erhält das Schiff vor Dünkirchen einen Minentreffer

wird das Prisenverfahren um das Schiff eingestellt, da dieses bereits durch Vertrag deutsches Eigentum geworden war

Ankauf durch die „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven

nach weiteren Umbauten in Hamburg durch den Germanischen Lloyd klassifiziert

ins Seeschiffsregister Cuxhaven eingetragen, später der Tochtergesellschaft Frostfilet AS., Trondheim übertragen

in Position 57.22 Nord/ 11.45 Ost mit dem schwedischen Dampfer **KISSI** (1238 BRT) kollidiert

beim Fischfang im Kattegatt in Position 57.53 Nord/ 09.45 Ost durch Fliegerbombe getroffen

Grundberührung bei Trondheim

im Grimstadtfjord bei Bergen gestrandet

befindet sich das Schiff in Flensburg

von Cuxhaven nach Altona verlegt

bei der Howaldtswerft in Dock 4 eingedockt

ausgedockt

alliierte Beute, mit französischer Flagge nach Methil beordert

aus Hamburg ausgelaufen

auf Reede Methil eingetroffen

nach Bruch der Ankerkette in den Hafen von Methil geschleppt

geht die deutsche Besatzung von Bord und kommt dafür die französische Besatzung an Bord

offiziell durch die „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG. an die britischen Behörden übergeben

nach Leith überführt

Rückgabe an Frankreich

Pêcheries et Sécheries de Bordeaux - Bassens, Bordeaux

ändert sich der Firmenname in Pêcheries de Bordeaux - Bassens

Soc. Marefish (Soc. Marocaine de Pêches & Transports Maritimes SA.), Tanger

„AFFI“ Atlantic & Freezing Inc., Panama

⁴²⁾ nach Th. Dorgeist: 1961.

1966	MAREFISH	mit dem Unterscheidungssignal HOEC und 1478 BRT/ 717 NRT; Tragfähigkeit: 1350 tdw; für die „AFFI“- Atlantic Fishing & Freezing Inc., Panama geführt
1974 ⁴³⁾ 1985/86	ALCO RIETI	Alcopes Panama SA., Panama noch so in Fahrt gemeldet

41. Wetterbeobachtungsschiff (WBS ..) **KIRCHWÄRDER**

		Marinewerft, Wilhelmshaven (Bau-Nr. 48) Stapellauf: 27.12.1920 Ablieferung: .09.1921 224 BRT/83 NRT; Lreg.: 38,69 m; B.: 6,89 m; T.: 2,85 m; Sh.: 3,85 m; 1 Dreifach-Expansionsmaschine (400 PSi); 9,7 kn; Besatzung: 12 - 14 Pers.
November 1918		Bauftrag erteilt
1920		Kiellegung
27.12.1920	BAU-NR. 48	Stapellauf für die Reichstreuhandgesellschaft AG., Kiel
Juli 1921		an C. Andersen, Kiel verkauft
September 1921	SAGTERLAND	Ablieferung an OHG. C. Andersen, Hamburg
14.10.1921	MARGOT (SO 122)	mit dem Unterscheidungssignal LCQK für C. Andersen, Kiel re- gistriert
01.01.1934	MARGOT (SO 122)	mit dem neuen Unterscheidungssignal DCDM registriert
28.06.1939		zum Abbruch an OHG. Ritscher & von der Heide, Hamburg verkauft, aber nicht abgebrochen
1939	MARGOT	OHG. Ritscher & von der Heide, Hamburg
08.05.1940		verkauft an Hochseefischerei Andersen & Co. KG., Hamburg
21.05.1940	KIRCHWÄRDER (HH 268)	Hochseefischerei Andersen & Co. KG., Hamburg
08.08.1940	KIRCHWÄRDER	Kriegsmarine, für Unternehmen „Seelöwe“ mit der Kennung D..S bereitgestellt
23.10.1940		Firmenname geändert in Andersen & Co. KG., Hamburg
01.11.1940		durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Hamburg zum Umbau als Wetterbeobachtungsschiff für den Nordraum bestimmt (Dienststelle Dr. Roux, Berlin) und schnellste Rückkehr nach Deutschland befohlen
06.12.1940		durch den Admiral Norwegen als Wetterbeobachtungsschiff abge- lehnt und Umbau eingestellt
24.01.1941	KIRCHWÄRDER	Andersen & Co. KG., Hamburg
22.08.1944		in der Ostsee mit KFK 477 (V 435) kollidiert. Der Kriegsfischkutter sinkt wenig später
04.12.1945		von Hamburg zum Fischfang ausgelaufen
13.12.1945		um 09.40 Uhr erfolgt letzte Funkmeldung des Schiffes aus ungefäh- rer Position 57 Nord/ 02 Ost. Seither mit 14 Mann Besatzung verschol- len. Vermutlich im Sturm gesunken

42. Wetterbeobachtungsschiff (WBS ..) **LÜBECK**

		Schiffswerft von Henry Koch AG., Lübeck (Bau-Nr. 257) Stapellauf: 23.10.1925 ⁴⁴⁾ Ablieferung: 03.12.1925 268 BRT/100 NRT; Lreg.: 40,98 m; L.: 40,48 m; B.: 7,39 m; T.: 3,28 m; 1 Dreifach-Expansionsmaschine (500 PSi); Besatzung: 12 Pers.
21.11.1925	LÜBECK	Eintragung ins Seeschiffsregister mit Unterscheidungssignal QVKR
23.12.1925	LÜBECK (BX 186)	Hochseefischerei J. Wieting AG., Wesermünde
Juli 1930	LÜBECK (ON 127)	Hochseefischerei J. Wieting AG. Bremerhaven (K.-R.: „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Nordenham) ⁴⁵⁾
01.01.1934	LÜBECK (ON 127)	mit Unterscheidungssignal DNOJ geführt
04.09.1934	LÜBECK (PG 464)	Hochseefischerei J. Wieting AG. Bremerhaven (K.-R.: „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Wesermünde)
10.11.1934	LÜBECK (PG 464)	„Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Wesermünde ⁴⁶⁾

⁴³⁾ nach Th. Dorgeist: 1973.

⁴⁴⁾ nach Th. Dorgeist: Stapellauf am 13.11.1925.

⁴⁵⁾ nach H.-J. Abert schon am 16.06.1930 für K.-R. „Nordsee“ Deutschen Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Nordenham
gemeldet.

⁴⁶⁾ nach H.-J. Abert erst im Januar 1939 an „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG. verkauft.

19.08.1940	für das Unternehmen „Seelöwe“ erfaßt und mit Kennung D .. S geführt
Oktober 1940	zum Einsatz als Wetterbeobachtungsschiff im Norden vorgesehen
28.10.1940	Befehl des Oberkommandos der Marine (OKM) zur Rückführung des Schiffes und Übergabe an den Admiral Norwegen über die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Bremen, Zweigstelle Wesermünde
Dezember 1940	vermutlich durch den Admiral Norwegen als Wetterbeobachtungsschiff abgelehnt oder überflüssig geworden
21.12.1940	an die Reederei zurückgegeben
01.05.1948	LÜBECK (BX 336) „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Bremerhaven
1949	LÜBECK (BX 336) mit dem Unterscheidungssignal DAHA geführt
Dezember 1952 ⁴⁷⁾	zum Abbruch nach Hamburg verkauft

43.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS ..) MARLENE
-----	--

	Rickmers Rhederei & Schiffbau AG., Geestemünde (Bau-Nr. 177)
	Stapellauf: 23.05.1917 Ablieferung: 14.07.1917
	244 BRT/91 NRT; Lreg.: 38,75 m; B.: 7,02 m; T.: 2,90 m;
	1 Dreifach-Expansionsmaschine (400 PSi); Besatzung: 12 Pers.
November 1916	Bauftrag erteilt
16.07.1917	WANGEROOG Indienststellung für Kaiserliche Marine, Hilfsminensuchflottille der Nordsee, 5. Halbflottille
	24 - 31 Mann Besatzung
12.02.1918	WANGEROOG IV. Minensuchflottille, 9. Halbflottille
17.05.1919	WANGEROOG Sperrfahrzeug-Division der Ems, Lotsendampfer
27.06.1919	WANGEROOG Reichsmarine, durch die Ems-Lots-Gesellschaft gechartert
1919	WANGEROOG Reichsmarine, gechartert durch die Freiwillige Kriegshilfe
09.04.1920	WANGEROOG Reichsmarine, gechartert durch die Wilhelmshavener Hochseefischerei AG.
08.10.1920	WANGEROOG (OR 8) mit dem Unterscheidungssignal NHSL für die Wilhelmshavener Hochseefischerei AG., Rüstringen registriert
24.11.1922	fällt der Fusionsbeschluß zwischen der Wilhelmshavener und Emder Hochseefischerei AG.
1922	WANGEROOG (AE 130) Emder Hochseefischerei AG., Emden
17.02.1926	an Deutsche Seefischerei AG., Cuxhaven verkauft
1926	Deutsche Seefischerei AG., Cuxhaven/ Emden
18.05.1926	WANGEROOG (HC 172) zum Heimathafen Cuxhaven umregistriert
25.08.1926	an C. Andersen, Altona verkauft
27.08.1926	mit Heimathafen Altona gemeldet
21.10.1926	in eine neugegründete Partenreederei eingebracht
30.10.1926	MARLENE (SD 128) Partenreederei „Marlene“ (K.-R.: C. Andersen), Altona
01.01.1934	MARLENE (SD 128) mit dem neuen Unterscheidungssignal DCRR registriert
01.04.1938	MARLENE (HH 242) Partenreederei „Marlene“ (K.-R.: C. Andersen), Hamburg
11.08.1940	durch die Kriegsmarine für das Unternehmen „Seelöwe“ mit Kennung D .. S übernommen
29.08.1940	von Boulogne nach Dünkirchen verlegt
17.09.1940	bei Luftangriff in Boulogne beschädigt
28.09.1940	Einsatz als Schlepper zwischen Boulogne - Calais - Boulogne
01.11.1940	von der Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Hamburg zum Umbau als Wetterbeobachtungsschiff für den Nordraum bestimmt (Dienststelle Dr. Roux, Berlin) und schnellste Rückkehr nach Deutschland befohlen
06.12.1940	durch den Admiral Norwegen als Wetterbeobachtungsschiff abgelehnt und Umbau abgebrochen
17.01.1941	MARLENE Partenreederei „Marlene“ (K.-R.: C. Andersen), Hamburg
25.04.1945	in Hamburg bei Luftangriff durch Bombentreffer gesunken
1945	gehoben und zur Reparatur gegeben
Oktober 1946	wieder in Fahrt gesetzt
10.08.1949	MARLENE (HH ...) mit dem Unterscheidungssignal DAHI geführt
November 1951	zum Abbruch an Removacek & Co., Hamburg verkauft

⁴⁷⁾ nach Heinz Haaker „Die Schiffswerft von Henry Koch AG.“ im Januar 1951 zum Abbruch nach Hamburg verkauft. (Quelle: U. Möller)

1951

Abbruch bei der Eisenverwertungsgesellschaft H. Gross & Co., Hamburg

44.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS ..) MICHEL FRANCOIS	
	J. T. Eltringham & Co., South Shields (Bau-Nr. 298)	
	Stapellauf: .01.1913	Ablieferung: .11.1913
	534 BRT/.. NRT; Lreg.: ..,.. m; L.: 49,65 m; B.: 8,36 m; T.: 4,29 m; Sh.: 4,72 m;	
	1 Dreifach-Expansionsmaschine (720 PSi); Besatzung: .. Pers.	
1913	NORMANDIE	Soc. Anon. „Les Pêcheries de Fécamp“, Fecamp
192.	MICHEL FRANCOIS	mit dem Unterscheidungssignal FOVX für Fourny, Boulogne registriert
1930	MICHEL-FRANCOIS	Victor Fourny, Boulogne
1939		durch die französische Kriegsmarine als Wachboot mit der Kennung P .. erfaßt
1940	MICHEL FRANCOIS (B 1402)	Victor Fourny, Boulogne
Juni 1940		beim Waffenstillstand in Rochefort in deutsche Hand gefallen
25.07.1940		bereits als beschlagnahmt gemeldet und für den Einsatz als Vorpostenboot vorgesehen
12.09.1940		in La Pallice von der Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Bordeaux zum Umbau als Wetterbeobachtungsschiff erfaßt und zu einer Werft in Bordeaux verlegt
26.09.1940		nach den katastrophalen Erfahrungen mit dem Wetterbeobachtungsschiff OCÉANIE wird der Einsatz der MICHEL FRANCOIS für den gleichen Zweck durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Bordeaux in Frage gestellt
03.10.1940		wird der Umbau des Schiffes vermutlich eingestellt
April 1941	HS 05	Kriegsmarine, Hafenschutzflottille Kanalküste
01.05.1942	UJ 1422	Kriegsmarine, 14. U-Jagd-Flottille
18.11.1943	V 730	Kriegsmarine, in Brest durch die 7. Vorposten-Flottille übernommen
23.08.1944		durch Artilleriebeschuß von HMS MAURITIUS , HMS URSA und HMS IROQUOIS vor Audierne versenkt

45.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS ..) OCÉANIE	
	Ateliers et Chantiers Maritimes du Boulonnais, Boulogne (Bau-Nr. 193)	
	Stapellauf: .1922	Ablieferung:
	331 BRT/.. NRT; Lreg.: ..,.. m; L.: 43,30 m; B.: 7,20 m; T.: 3,68 m; Sh.: 4,05 m;	
	1 Dreifach-Expansionsmaschine (450 PSi); Besatzung: .. Pers.	
1922	OCÉANIE	Soc. Anon. des Chalutiers à Vapeur Paret, Labez, Boulogne
1926	OCÉANIE	Cie. Lorientaise de Chalutage Lorient, Lorient
1939	OCÉANIE (L 2574)	mit dem Unterscheidungssignal TKIT geführt und durch die französische Kriegsmarine beschlagnahmt und als Minensucher mit der Kennung AD .. versehen
1940	OCÉANIE (L 2574)	Pêcheries de Nouvelles, Lorient
Juni 1940		beim Waffenstillstand in La Pallice in deutsche Hand geraten
August 1940		durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Bordeaux als Wetterbeobachtungsschiff erfaßt und in Bordeaux dazu umgebaut
14.09.1940	OCÉANIE	aus Bordeaux zum ersten Einsatz als Wetterbeobachtungsschiff ausgelaufen
23.09.1940		nach Abbruch der Reise auf Le Verdon-Reede eingetroffen
26.09.1940		die schlechten Erfahrungen beim Einsatz des Schiffes führten dazu, daß auch das im Umbau befindlichen Schiffe MICHEL FRANCOIS und A 6 als Wetterbeobachtungsschiffe abgelehnt wurden
03.10.1940		wird vom weiteren Einsatz als WBS abgesehen und das Schiff für das Unternehmen „Seelöwe“ an den Admiral der Seebefehlsstellen übergeben
07.01.1941		von der Marinehafenabteilung Boulogne mit 15 Mann Besatzung nach Antwerpen beordert

09.01.1941		von Vlissingen nach Antwerpen zur Mercantile-Werft überführt, wo das Schiff zum Schlepper für den Erprobungsverband Ostsee umgebaut werden soll
April 1941		Beginn der Umbauarbeiten
20.05.1941	OCÉANIE	beim Erprobungsverband Ostsee in der 3. Schleppgruppe als Schlepper für den Schleppzug 12 eingeteilt
22.06.1941		noch im Umbau befindlich
01.08.1941		wird die Probefahrt durchgeführt. Restarbeiten bis etwa 07.08.1941. Vermutlich nicht in die Ostsee überführt und gleich durch die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Antwerpen übernommen
August 1941	A 305 S	Kriegsmarine, Bereitstellung für Unternehmen „Seelöwe“
05.04.1942	OCÉANIE	in Le Havre als Schlepper für die 38. Minensuchflottille in Dienst gestellt
10.08.1942		sendet die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Antwerpen die bisherige Besatzung nach Hamburg zurück
14.08.1942		von der 38. Minensuchflottille an den Hafenkommandanten Le Havre als Scheibenschlepper abgegeben
15.06.1944		in Le Havre bei Luftangriff gesunken

46. Wetterbeobachtungsschiff (WBS ..) STECKELHÖRN		
Reiherstieg Schiffswerfte & Maschinenfabrik, Hamburg (Bau-Nr. 548)		
Stapellauf: 19.05.1922 Ablieferung: 22.07.1922		
235 BRT/90 NRT; Lreg.: 38,33 m; B.: 7,38 m; T.: 2,92 m; Sh.: 3,98 m		
1 Dreifach-Expansionsmaschine (400 PSi); Besatzung: 13 Pers.		
März 1918		Bauftrag durch die Vereinigte Fischdampferreederei (K.-R.: Hofmann & Co.), Hamburg abgeschlossen
Juni 1920		Fusion von Hofmann & Co und Vereinigte Fischdampferreederei zur Deutsche Seefischerei AG., Cuxhaven
		Der Neubau wurde als CREMON vorgesehen
1922	STECKELHÖRN (HC 102)	mit dem Unterscheidungssignal RCPQ für die Deutsche Seefischerei AG., Cuxhaven registriert
27.07.1922	STECKELHÖRN (HC 102)	ins Seeschiffregister eingetragen
09.02.1927		Fusionsbeschluß der Deutsche Seefischerei AG. und Cuxhavener Hochseefischerei AG., Cuxhaven
21.03.1927	STECKELHÖRN (HC 102)	Cuxhavener Hochseefischerei AG., Cuxhaven
bis Juni 1928		in Rendsburg auf Lreg.: 42,77 m verlängert
15.06.1928		neue Vermessung: 266 BRT/ 104 NRT.
Juni 1928		Fertigstellung
07.11.1928		Fusionsbeschluß der Cuxhavener Hochseefischerei AG. mit der „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven
08.03.1929	STECKELHÖRN (HC 102)	„Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven
01.01.1934	STECKELHÖRN (HC 102)	mit dem neuen Unterscheidungssignal DHWE registriert
12.04.1937	STECKELHÖRN (PC 102)	„Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei Bremen Cuxhaven AG., Cuxhaven
07.12.1938		Beschluß zur Änderung des Firmennamens
Januar 1939	STECKELHÖRN (PC 102)	„Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven
03.08.1940	STECKELHÖRN	Kriegsmarine, Bereitstellung für Unternehmen „Seelöwe“ mit Kennung B 54 S
03.10.1940		mit Transport 622 von Vlissingen nach Boulogne verlegt
08.10.1940		in Boulogne eingetroffen
Oktober 1940		zum Einsatz als Wetterbeobachtungsschiff für den Nordraum vorgesehen
28.10.1940		Befehl des Oberkommandos der Marine (OKM) zur Rückführung des Schiffes und Übergabe an den Admiral Norwegen über die Kriegsmarine-Dienststelle (KMD) Hamburg, Zweigstelle Cuxhaven
Dezember 1940		vermutlich durch den Admiral Norwegen als Wetterbeobachtungsschiff abgelehnt, bzw. überflüssig geworden
25.01.1941		zurückgegeben

April 1949 **STECKELHÖRN (NC 102)** „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven
05.08.1949 **STECKELHÖRN (NC 102)** mit dem neuen Unterscheidungssignal **DAKG** für die
„Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven registriert
Dezember 1950 zum Abbruch verkauft und noch im IV. Quartal verschrottet

47.	Wetterbeobachtungsschiff (WBS ..) TRIIGI	
	estnischer Schiffbauplatz, Arensburg/ Ösel (Bau-Nr. ...)	
	Stapellauf: .1944	Ablieferung: .1944
	75 BRT/.. NRT; Lreg.: ... m; B.: ... m; T.: 2,50 m;	
	1 Dieselmotor (50 PSe); Besatzung: .. Pers.	
1943		Baubeginn als hölzerner Motorsegler im Auftrag des Reichskommissars für die Seeschifffahrt (Ostland) und der estnischen Selbstverwaltung
Anfang 1944	TRIIGI	von der Küstenschutzflottille Ostland, Hafengruppe Oesel für Transportaufgaben beschlagnahmt
16.06.1944	TRIIGI	die Flottille wird in 14. Sicherungsflottille umbenannt, für die das Fahrzeug als Wetterbeobachtungsschiff eingesetzt werden soll
16.10.1944	VS 1439	Kriegsmarine, 14. Sicherungsflottille
24.10.1944		von Libau nach Westen verlegt
01.02.1945		noch so im Einsatz
01.03.1945		nicht mehr bei der Flottille im Einsatz. Die Kennung VS 1439 trägt nun ein Flugsicherungsboot.

Quellen für die Liste WBS:

Hans-Jürgen Abert **Deutsche Handelsschiffe 1870 bis 1970**, Ratzeburg
Amtliche Liste der Seeschiffe mit Unterscheidungssignalen der Bundesrepublik Deutschland, Berlin 1958
J. Brennecke **Die Wende im U-Boot-Krieg, Ursachen und Folgen 1939 - 1943**, Augsburg 1995
Michael Gannon **Operation Paukenschlag - der deutsche U-Boot-Krieg gegen die USA**, Augsburg 1997
E. Gröner/D. Jung/M. Maass **Die deutschen Kriegsschiffe 1815 - 1945** (Band 5 und 8/1 + 8/2)
Niederdeutsches Heimatblatt - Mitteilungsblatt der Männer vom Morgenstern Heimatbund an Elb- und Wesermündung e. V. (Nr. 589/ Jan. 1999) - Beitrag **Als Wetterstation vor Ostgrönland** von D. Kokol (Archiv Jürgen Richter, Schwerin)
Marinekalender der DDR 1989, Berlin 1988, (Hans Georg Rieschke **Wetterbeobachtungsschiffe und Wetterstationen in der Arktis 1940 bis 1945**)
W. Lohmann/H.H. Hildebrand **Die Deutsche Kriegsmarine 1939-1945**, 3 Bände, Bad Nauheim 1956-1964
J. Piekalkiewicz **Seekrieg 1939 - 1945**, Augsburg 1998
Jürgen Rohwer **Alliierte U-Boot-Angriffe im Zweiten Weltkrieg**, 1997
R. Schmelzkopf **STRANDGUT**, Cuxhaven - E. Skjold **Kriegsschauplatz Norwegen**, Heft 38, 39, 41, 44,
E. A. Steen **Norges Sjøkrig 1940 - 1945** (Band 7) **Marinens operasjoner i arktiske farvann og i Island, på Grønland, Jan Mayen og Svalbard**, Oslo 1960
Archiv Hans-Jürgen Abert, Ratzeburg
Archiv Klaus Auf dem Garten, Bremen
Archiv Theodor Dorgeist, Telgte
Archiv Ulrich Möller, Kirchdorf

Übernahmeverhandlung

Laut Anforderungsschreiben vom 27. Juli 1940 (Datum) ist am
8. Juli 1940 8.7.40 von Admiral K.M.D. Hamburg
 (Dienststelle der Kriegsmarine)
 durch K.M.D. Trondheim das nachstehend näherbezeichnete Schiff
 Anspruch genommen worden.

Unter Hinzuziehung des mitunterzeichnenden Vertrauensmann der örtlichen Reederei-Vereinigung
 Herrn Kapitaen Emil Voelker Nordmeer & Studienreederei
Leipzig
 sind folgende tatsächlich Feststellungen gemacht worden:

I. Schiff Sachsen - D.J.V.W.- M/S
 Baujahr 1938
 Bauart Robbenfaenger
 Klasse + A I (letzte Klassifizierung) 1938 gilt fuer 12 Jahre
 Tons Tragfähigkeit 105 brutt 32,31 netto
 Fahrt bei voller Beladung ca. 8,5 sm.

Im übrigen wird auf den Generalplan hingewiesen.

II. Gegenstände an Bord

Bunker	10 tons Brennstoff ✓
Schmieröl	350 Kg. ✓
Zylinderöl	
Maschinenausrüstung laut Spezifikation	Sonderliste
Maschineninventar und Werkzeug lt. Spezifikation	"
Maschinenreserveteile lt. Spezifikation	"
Proviant	"
Deckausrüstung	"
Decksinventar, Instrumente, Karten usw. lt. Spezifikation	"
Salon-, Kajüten- und Pantry-Ausrüstung	"
Kombüsen- und Messe-Ausrüstung	"
Radiostation und ihre Ausrüstung mit Reserveteilen	

Faksimile (Vorderseite) zu den Verhandlungen über die Übernahme des Robbenfängers **SACHSEN**
 durch die Kriegsmarine 1940 (siehe auch Seite 41-42)

III. Besatzung.

Anzahl Decksoffiziere, inkl. Kapitän	1 Kapitaen und 2 Offiziere naut.
• Maschinenoffiziere	1
Radiotelegrafist	./.
Decksmannschaften	4
Maschinen-Mannschaften	./.
Kochpersonal	1 Koch , 1 Steward

Zusammen 10 Mann

Heuerkonto per Monat, ausschliesslich Kriegszulage nach der letzten Monatsaufstellung. **Tarif und Fangprozente**

Verantwortung der Reederei gegenüber der Besatzung und deren Hinterbliebenen im Falle von

Kriegsverlust p. Monat. **SBG Hamburg**

Haftpflichtversicherung für die Mannschaft („Skuld“ oder „Guard“) nur gegen Effekten lt. **Tarif**

Musterungsausgaben etc.

IV. Versicherung des Schiffes per 9.4.

Kaskotaxe	150.000,-RM
Interessenversicherung	Leipziger Versicherung. Hoehe hier unbekannt
Frachtversicherung	./. entloescht
Kriegsversicherungstaxe (einschl. Interesse)	keine

V. Mit Bezug auf den Zustand des Schiffes wird folgendes bemerkt:

Deck: in Ordnung, in Trondheim nachkalfatert am 29.7.40.

Boden: -- --

Maschine: betriebsfaehig

VI. Die Inanspruchnahme tritt am 8. Juli 1940 (Datum)

Stunde 1200 h in Kraft.

Trondheim den 31. Juli 1940.

gez. E. Wagner
Kapitaenleutnant

gez. Emil Voelker
Kapitaen
(Namen)

gez. Alb. Paulsen
Oberlt.z.S.

Faksimile (Rückseite) zu den Verhandlungen über die Übernahme des Robbenfängers **SACHSEN** durch die Kriegsmarine 1940 (siehe auch Seite 41-42)

Adm. K.M.D. Hamburg
Verwaltung
UD-1

Hamburg, den 25.3.44.

Aktenvermerk

Gemäß Vfg. O.K.M. Skl H 9538/43 W Chef MWD Ia geh. vom
20.9.43 ist der Robbenschläger "Hessen" zum Wetter-
beobachtungsschiff/erklärt und ist damit Hilfskriegsschiff
geworden.

UD-1

JM.

Aktenvermerk zur **HESSEN** (siehe auch Seite 41-42)



7/1
„Nordmeer“

240/1

Studien- und Reederei-Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Der Admiral
der Kriegsmarinedienststelle Hamburg

Dat. 9. AUG. 1945

Urk.

A 3
Hamburg 1, den 8. August 1945
Alsterdamm 16 / 18
Fernspr.: 32 22 31 / 33

An den

Admiral der Kriegsmarinedienststelle

H a m b u r g 13

Harvestehuderweg 5

V D - 1

Betr.: MS "SACHSEN" (KM Bezeichnung "Hessen")

Bei der Ausrüstung unseres obigen Schiffes Frühjahr 1940 wurden von der Firma Emil Hauptmann & Volckmar 11 Stahlfässer Inhalt Öl an Bord geliefert. Das Schiff wurde nach seiner Überführung von Murmansk nach Tromsø am 8.7.1940 von der KM in Tromsø erfasst und übernommen. Die KM Dienststellen haben trotz mehrfacher Annahmen sich nicht um das Leergut bekümmert. Da die 11 Stahlblechfässer Eigentum der Firma Emil Hauptmann & Volckmar waren und wir für Miete und Wertersatz haftbar gemacht werden, überreichen wir in der Anlage entsprechende Rechnung in zweifacher Ausfertigung mit der Bitte um den Betrag baldigst auf unser Konto bei der Vereinsbank Hamburg überweisen zu wollen.-

Hochachtungsvoll

Nordmeer Studien- und Reederei-
Gesellschaft mbH.

Anlage: 1 Rechnung in doppelter Ausfertigung

Eckernförde, den 14.9.1945.

V e r h a n d l u n g

-.--..--..--..--..--..

Das Wetterbeobachtungsschiff 8 ("Sachsen") wurde heute dem Eigner, Hammersen Nordmeer - Studien - Reederei, zurückgegeben. Bei der Übergabe waren anwesend:

Von der Marine: Oberleutnant z. See Frank
Angestellter Fahrenkrog

von der Reederei: Herr Hammersen
Kapt. Kriete.

Seitens der Übernehmenden wurden folgende Beanstandungen gemacht:

- 1.) Maschine mit sämtlichen Anlagen vollständig durch lange Liegezeit verrostet, ~~mus~~ von Grund auf überholt werden. Innere Schäden können erst bei der Überholung festgestellt werden.
- 2.) Ersatzteile für die Maschine nicht mehr vorhanden.
- 3.) Vordersteven ist gebrochen.
- 4.) Steuerbordankerklüse ist ausgebrochen, Ankerklüse an Steuerbord fehlt.
- 5.) Backbordseite vorne Schanzkleid fehlt (ausgebrochen).
- 6.) Vordermast ^{fehlt} ~~ungeeignet~~, Achtermast fehlt.
- 7.) Es fehlen 1 Rettungsboot, 1 Fangboot, 1 Beiboot.
- 8.) Waalschiene teilweise abgerissen.
- 9.) Brennstofftank Nr. 8 fehlt.
- 10.) Debegk - Station und Telefonie-Station fehlen.
- 11.) Ein Radioapparat fehlt.
- 12.) 1 Großspitzsegel, 1 Besanpitzsegel und 1 Stagfock fehlen.
- 13.) 2 x 500 m Bojendraht (Robbendrähnte) fehlen.
- 14.) 2 Lukenpersenninge fehlen.
- 15.) 2 Zeißdoppelgläser (Dekaren) und 2 lange Fernrohre fehlen.
- 16.) der gesamte Proviant fehlt.
- 17.) In Küche und Messe fehlen:

2 Kessel
24 div. Lampengläser
4 m Dochte
6 Schnapsgläser

12 Fleischhaken
1 Dosenöffner
8 tiefe Teller
11 flache Teller

bitte wenden:

8 Blechtassen
 2 Suppenterrinen
 2 Bezüge
 3 Wasserschöpfer
 2 Küchenhandtücher
 18 Gabeln
 10 Teelöffel
 6 Lampenbrenner
 6 Tassen mit Untertassen
 2 Fleischplatten
 14 div. Schüsseln
 1 Teekanne
 2 Steppdecken

12 Frühstücksteller
 2 Waschschüsseln
 6 Holzlöffel
 2 Geschirrtücher
 18 Messer
 18 Löffel
 12 versch. Messer
 1 Tischtuch
 12 Biergläser
 3 Schaumkellen
 1 Barometer
 3 Klappstühle

18. Unterwasserschäden können nach Dockung erst festgestellt werden.

Ausgefertigt, Eckernförde, den 14.9.1945



Für die Marine:
[Signature]
 Oberleutnant z. See
Fahrenberg
 Angestellter

Die Übernehmenden:
 "Norddeutscher Lloyd"
[Signature]
 Kapitän
[Signature]
 Kapitän



„NORDMEER“

REEDEREI

G.M.B.H.

Kriegsschädenamt für die Seeschifffahrt - 9 JAN. 1948 Eing. <u> </u> m. <u> </u> Anl. An Kart. <u> </u>
--

(24a) HAMBURG 1, den 8. Jan. 1948

Alsterdamm 18-18

Tele: ~~300000~~ 32 14 54

Bankkonto: Vereinsbank in Hamburg

An das
Kriegsschädenamt für die Seeschifffahrt
HAMBURG 36

Ziviljustizgebäude
Sievekingsplatz

Betr.: M.S. "LEIPZIG", 139 BRT., DKBH.

Handelnd als Rechtsnachfolgerin des Hamburger
Reedereikontors der "NORDMEER" Studien- und Reederei G.m.b.H.
melden wir hiermit das Robbenfangspezialschiff Motorschiff
"LEIPZIG", 139 BRT, Erkennungssignal DKBH, Heimathafen Hamburg, als

Totalverlust

an.

In der Anlage überreichen wir Verklarung vor
dem Amtsgericht Hamburg vom 12. Juni 1946, ferner Abschrift eines
Schreibens des British Ministry of Transport vom 9. Juni 1947,
Abschrift eines Bescheides der Shipping Branch-Transport Division
vom 29. Juli 1947 und eines Schreibens des US Vertreters der
Bipartite Ports and Shipping Branch vom 29. Dezember 1947.

Der Vorgang ist kurz folgender:

Am 13. Februar 1946 mussten der Kapitän und
die Besatzung des M.S. "LEIPZIG" im Hafen von Bogen bei Narvik auf
Befehl eines norwegischen Marinefahrzeuges hin das Schiff verlassen,
die Besatzung wurde in einem Gefangenenlager interniert. Das
Schiff wurde am 28. April 1946 von der Tripartite Inspection Party
besichtigt und England zugeteilt. - Sobald uns diese Tatsachen
bekannt wurden, nahmen wir die Verhandlungen mit den zuständigen
britischen Behörden auf mit dem Resultat, dass sich das British
Ministry of Transport (Anl. 2) bereit erklärte das Schiff der
deutschen Wirtschaft zur Verfügung zu stellen. Mit Schreiben der
Shipping Branch (Anl. 3) wurde unser M.S. "SACHSEN" ermächtigt nach
Narvik zu fahren um das M.S. "LEIPZIG" und M.S. "ZENITH" zusammen
nach Hamburg zu schleppen. In Narvik verweigerten jedoch die
norwegischen Behörden die Auslieferung des Schiffes. Mister Hinde,
Director der Shipping Branch, Hamburg, flog darauf persönlich nach
Oslo, jedoch waren auch diese Verhandlungen resultatlos. Unser
M.S. "SACHSEN" musste unverrichteter Dinge nach Hamburg zurück-
kehren. - Die von Hamburg aus weitergeführten Verhandlungen sind
nunmehr auch als ergebnislos zu betrachten, da laut Schreiben
des US Representative des Bipartite Ports and Shipping Branch
(Anl. 4) die Vertreter Englands und der USA beim TMMC auf die
Zurverfügungstellung der Schiffe für Deutschland verzichtet haben.

Da nach diesem Bescheid das Schiff nunmehr
endgültig als verloren gelten muss, erfolgt jetzt die Anmeldung
beim Kriegsschädenamt Hamburg.

Hochachtungsvoll

„NORDMEER“

Reederei G.m.b.H.

Anl.: 1, 2, 3, 4.

Deutsches Reich.

Schiffsgattung: Schraubenmotor- schiff	Namen des Schiffes: " Zenith "	Unterscheidungs-Signale: IKGJ	Nationalität: Deutsch Heimathafen: Hamburg
--	--	---	---



Schiffs-Meßbrief.

Schiffsbeschreibung.

Dauer: Unbekannt	Anzahl der Decks: 1	Wegerung: Boden und Seiten
Ort und Jahr des ersten Stapellaufes: 1935	Beschaffenheit des obersten Decks: in einer Flucht	vollgewegert
Bauort: Marstrand	Anzahl der wasserdichten Querschotte unter und über dem Vermessungsdeck: 2	Form des Bugs: Überfallend
Baumaterial: Eiche	Anzahl der Wasserballastbehälter mit Ladeluken: ./.	Form des Hecks: Spitz
Art: Querspanten		Anzahl der Schornsteine: 1
		Anzahl der Masten: 2
		Takelung: Kutter

Identitäts-Maße.

Die Länge des Schiffes zwischen der hinteren Fläche des Vorderstevens bis zur hinteren Fläche des Hinterstevens (bei Schiffen mit Patentruder bis zur Mitte des Ruderherzens) auf dem obersten festen Deck beträgt **20.26 m**

Die größte Breite des Schiffes zwischen den Außenflächen der Außenbordsbekleidungen oder der Berghölzer beträgt **5.75 m**

Die Tiefe des Schiffsraumes zwischen der Unterkante des obersten festen Decks und der Oberkante der Bodenwrangen neben dem Kielschwein bzw. der oberen Fläche des inneren eisernen Doppelbodens, wo ein solcher vorhanden ist, in der Mitte der nach 1 ermittelten Länge beträgt **2.61 m**

Die größte Länge des Maschinenraumes einschließlich der etwa vorhandenen festen Brennstoffbehälter zwischen den diese Räume begrenzenden, von Bord zu Bord reichenden Schotten beträgt **3.83 m**

Vermessungs-Ergebnisse.

Brutto-Raumgehalt.		cbm	Abzüge.		cbm
1. Raum unter dem Vermessungsdeck		162.692	I. Hinsichtlich der Räume für Treibkraft		54.820
2. Raum zwischen dem Vermessungsdeck und dem darüber befindlichen Deck			II. Mannschafts-, Navigationsräume usw.:		
3. Raum darüber zwischen dem 1. und 2. Deck			1. Räume für Seeleute, Heizer, Deckoffiziere, Köche, Aufwärter usw.		23.040
4. Maschinen- u. Kesselschächte über Oberdeck			2. Räume für Offiziere, Maschinisten usw.		21.016
5. Quarterdeck-Kajüte oder Achterdeck-Hütte (Poop)			3. Ruderhäuser, Kartenhaus usw.		
6. Bagk			4. Segelraum		7.488
7. Räume unter dem Brückendeck			5. Bootsmannsvorräte		
8. Halbdeck			6. Räume für Wasserballast		
9. Sonstige Räume		8.621	III. Räume für den Schiffsführer		3.838
10. Der in Anrechnung zu bringende Inhalt der Ladeluken			Summe der Abzüge		110.202
Brutto-Raumgehalt		171.313			

		cbm	Reg.-Tons			cbm	Reg.-Tons
Brutto-Raumgehalt		171.313	60.479	Schlüßergebnis der Vermessung:			
Abzüge		110.202	38.901	Brutto-Raumgehalt		171.3	60.47
Netto-Raumgehalt		61.111	21.572	Netto-Raumgehalt		61.1	21.57

Über die vorstehende nach der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 1. März 1895 von der Vermessungsbehörde zu **Hamburg** am **5. Januar** 19 **42** beendete Vermessung nach dem vollständigen Verfahren wird dieser Meßbrief ausgefertigt.



Hamburg, den **14. Januar** 19 **42**
 Stadtverwaltung der Hansestadt Hamburg
 Wasserstraßendirektion
 Der Kapitän
Kruka

Bemerkung: Folgende Aufbauten auf bzw. über dem Oberdeck sind als offene Räume angesehen und daher in obigen Brutto- und Netto-

Geheime Kommandosache!

Bericht über die Reise des Fischdampfers "Océanie".

Verliessen Bordeaux am 14. September 1940, ankerten bei Le Verdon am selben Tage um 21 Uhr; wegen schlechten Wetters wurde an diesem Tage nicht mehr ausgelaufen. Am 15. September wurde festgestellt, dass die Welle 2290 mtr. vom Funkmaat nicht gefunden wurde. Hierauf setzten wir uns mit einem Minensuchboot in Verbindung und wurde uns dann ein Funkmeister an Bord geschickt. Ausserdem kamen noch zwei Herren von Royan an Bord. Die Welle 2290 mtr. wurde festgestellt, und man gab uns ausserdem noch einige Anodenbatterien als Reserve mit. Nach Aussage des Funkmaats war die Station nunmehr in Ordnung.

Gegen 20 Uhr wurde dann die Reise angetreten. Es herrschte steifer W-NW Wind, Stärke 5/6 bei hoher NW-Dünung.
16. September 1940: Wind W 5/6, stark bewegte See, Regen, Etmal 182 Sml.

17. September 1940: Wind W/W-NW 7, grobe See, hohe NW-Dünung, Etmal 117 Sml.

18. September 1940: Wind N/WSW 2/5, hohe durcheinander laufende Dünung, Etmal 172 Sml.

19. September 1940: Wind WSW 6/9, in Böen Stärke 10, hohe NW-Dünung, Etmal 145 Sml.
Mittagsbesteck 47°38' N - 14°50' W. Um 2 Uhr war das erste Wattertelegramm abgegeben worden. Da innerhalb einer Stunde keine Bestätigung kam, versuchte der Funkmaat, das Telegramm nochmals abzugeben. Hierbei wurde festgestellt, dass der Anlasser nicht ansprach. Durch Ueberholung des Anlassers wurde zunächst der Schaden beseitigt.

Bei der nächsten Periode sollte wieder ein Telegramm abgegeben werden. Hierbei wurde festgestellt, dass das Antennenamperemeter keinen Strom anzeigte. Die Anlage wurde nochmals überholt, jedoch ohne Erfolg. Da der Funkmaat erklärte, keine Telegramme wegbekommen zu können, wurde beschlossen, die Reise abzubrechen. Wegen des sehr stürmischen Wetters konnte das Schiff nicht auf Gegenkurs gelegt werden, sondern blieb beigedreht. Während der ganzen Reise nahm das Schiff sehr viel Wasser über Deck.

20. September 1940: Wind SO/SW 2/5, hohe NW-Dünung.
Schiff wurde auf Gegenkurs gelegt. Etmal 195 Sm.

21. September 1940: SW 6/3, heftige Regenböen, hohe NW-Dünung,
Etmal 183 Sm.

22. September 1940: Wind SO/SW 2, hohe NW-Dünung.

23. September 1940: Wind W 2, NW-Dünung.
Erreicht Le Verdon Reede um 16.50 Uhr. Während der Rückreise mussten wegen hoher achterlicher See verschiedentlich beidrehen, da das Schiff zuviel Wasser übernahm.

Ueber Schiff und Ausrüstung ist folgendes zu sagen:

- 1) Funkanlage: Bis zum Abgang wurde an der Funkanlage gebaut, ohne dass dieselbe geprüft werden konnte. In Anbetracht der Wichtigkeit der Anlage wäre vorzuschlagen, einen seefesten Funkmeister mit genügender Erfahrung an Bord zu schicken.
- 2) Wohnräume: Diese entsprechen nicht den primitivsten Anforderungen. Sämtliche Wohnräume leckten, und das Zeug der Besatzung ist zum grossen Teil beschädigt.
- 3) Proviant: Unterbringungsmöglichkeiten für Proviant sind so gut wie nicht vorhanden. Daher ist ein grosser Teil des Proviants verdorben, bzw. beschädigt. Frischproviant konnte nur für ca. 2 Tage mitgenommen werden.
- 4) Trink- und Kesselspeisewasser: Lt. Angaben soll das Schiff 12 tons Trinkwasser und 45 tons Kesselspeisewasser nehmen können. Wie weit diese Angaben richtig sind, lässt sich nicht feststellen. Bei unserer Ankunft in Bordeaux waren die Kesselspeisewassertanks so gut wie leer. Dieser grosse Verbrauch ist auf Undichtigkeit der Tanks zurückzuführen, da während der ganzen Reise Frischwasser im Bunker und Bilgen festgestellt wurde. Das Trinkwasser ist zum Trinken nicht zu verwenden, da der Tank vollständig verschmutzt ist. Die Trinkwasserpumpe ist unbrauchbar und trotz Anforderung nicht ausgewechselt worden. Die Luftrohre zu

den Tanks sind teilweise durchgerostet, wodurch das Kesselspeisewasser versalzen wird.

- 5) Küche: Die Kücheneinrichtung ist für 21 Mann Besatzung viel zu klein.
- 6) Maschine: Hilfspumpen-Injektor unbrauchbar. Anscheinend Schraube auf der Welle los.

Aus vorstehenden Angaben ist zu ersehen, dass das Schiff der gestellten Aufgabe nicht gewachsen ist.

Der Dienst auf einem Fischdampfer stellt an die Besatzungsmitglieder besondere Anforderungen, die von Handelsschiffsbesatzungen nicht ohne weiteres geleistet werden können. Hierbei ist Fischen nicht einbegriffen.

Es ist daher unbedingt notwendig, einen Fischdampfer in erster Linie mit einer Fischdampfer-Besatzung zu besetzen. Der Besatzung ist in Hamburg nicht gesagt worden, dass sie auf einem Fischdampfer fahren sollten, und ihnen wurde angeraten, ihr Zeug nach Hause zu schicken. In Bordeaux ist den Leuten aber nichts gegeben worden, sodass sie ihre guten Sachen aufgeschissen haben.

von Thiesen Lt. z. See

Anlage zu Gruppe Nord - 1/17 -
 Best.Nr. 4330/14

Anlage zu Admiral Norwegen B.Nr.G.Kdos 2916 AS vom 19.9.41.

Geheime Kommandofache

Ergänzung Nr. 2

zur

taktischen Gliederung der Befehlsbereiche

Admiral Norwegen

Stand vom 15.9.41.

Plan Nr.	K.G. Nr.	Taktische Bezeichnung	Ergänzungen
29/31	1102)I)G)	"V 5107"	Streiche: ("Sturm") u. setze "frei"
	1102)IV)	Minenräum- schiff "Bali"	Versiehe den Kasten und den Text da- runter mit der Fußnote "4)". Setze als Fußnote neu ein: "4)" Vor- übergehend taktisch Adm. Polarküste unterstellt".
	1106)b)	"M 1102"	Streiche: "M 1102" ("H.A.W. Müller").
	ohne Nr.		Streiche unter dem Kasten: "Vorüber- gehend taktisch unterstellt" den Bleivermerk "K.G.-Plan 3, Ziff. 194 a) 7)".
	1112)B)		Setze unter die B-Gruppe als neue Gruppe: "C) C-Gruppe: 1) "M 31" ("Vidar") (Minen- u. Heizprahn)"
	1132)C)4)	"NS 34"	Streiche: ("Kvitsøy") u. setze frei".
	1132)C)6)	"NS 36"	Streiche: ("Dusaviki") u. setze frei".
	1152)B)8)	"NB 32"	Streiche: ("L. Et. Drache 2") u. setze frei".
	1158)	Artl. Schul- schiff "Bremse"	Streiche den Kasten mit sämtlichen Angaben.
35/37	1303)G)	V 5907	Streiche: ("Polarfront") und setze ("Celle")
	1303)I)	V 5909	Streiche: ("Celle") u. setze: ("Polarnacht")
	1307)d)		Streiche: "Schiff 31" u. setze "frei"

Meldung zum Wechsel der Vorpostenboot-Nummer der CELLE im September 1941
 (siehe Seite 49-50)

- 273

Plan Nr.	K.G.Nr.	Taktische Bezeichnung	Ergänzung
35/37	1303)		Die 59. Vorpostenflottille ist umgestellt und hat jetzt folgende Gliederung:
	a)	V 5901	("Bussard")
	b)	V 5902	("Polarsonne")
	c)	V 5903	("Polarschnee")
	d)	V 5904	("Polarnacht")
	e)	V 5905	("Hordriff")
	f)	V 5906	("Habicht")
	g)	V 5907	("Cello")
	h)	V 5908	("Togo")
	1304)		Setze unter den Kasten: "A) 1. Gruppe" Folgt unter: "Walboote" neu hinzu: "B) 2. Gruppe"
	a)	V 6111	("Häcker")
	b)	V 6112	("Frisse")
	c)	V 6113	("Cote")
	d)	V 6114	("Lance")
	e)	V 6115	("Salle")
	1305)		Streiche den Kasten: "Sonderverband Polarische mit Text und den darunter stehenden Angaben:
	1315)A)1)	IM 09	("Johann Kapfinger") setze darunter:
	E)	IM 10	("Geier")
	137)E)	NEI 05	("Sparber") setze darunter:
	f)	NEI 06	("Rabe")
	g)	NEI 07	("Kloster")

Gliederung der 59. Vorposten-Flottille, darunter auch die CELLE (siehe Seite 49-50)

Schiffsname und -art <i>S. m. M. "Triigi"</i>			Verband <i>W. B. S.</i>
Reederel, Heimathafen <i>Ahrensburg / Osel</i>			Takt. Nr.
Untersch.-Signal			Rückbauwerft
BRT. <i>75</i>	Ldts.	Bunker:	Außerdienststellung
Lg.	Br.	Tiefgang <i>2,5</i>	Rückgabedatum
Baujahr <i>1944</i>	Geschw.	<i>PS 2 Diesel, 50</i>	Verlustdatum, Ort
Erfass. KMD			
Erfass.-Datum			
Indienstst.-Datum			
Umbauwerft			Flagge
Bemerkungen <i>Auf Fl. 7834/44 von Flo. f. g. Osel beurlaubt. soll nach Durchführung Transportaufg. für 14. Sitt. Fl. zum Wetterbeobachtgs. Schiff hergerichtet werden.</i>			

Meldung zum möglichen Einsatz der **TRIIGI** als Wetterbeobachtungsschiff in der Ostsee
(siehe Seite 57)