

7. Huff-Duff sichert Geleitzüge (Augenzeugenberichte)

Aufbauend auf einer kurzen Diskussion der wichtigsten theoretischen Grundlagen der Peiltechnik habe ich mich bemüht, im vorangegangenen Kapitel eine Beschreibung der britischen HF-Peilanlage FH 4 zu geben, wobei ich die wesentlichen Komponenten der Anlage (Antenne und Empfänger), ihre Funktionsweise und die Rahmenbedingungen, die ihren Einsatz bestimmt haben, in den Vordergrund gestellt habe.

Ich bin in der glücklichen Lage, diese notgedrungen trockene, auf technische Zusammenhänge beschränkte Abhandlung durch die Erfahrungsberichte einiger britischer Zeitzeugen ergänzen zu können, die sich dankenswerterweise auf meinen Aufruf in einer einschlägigen Zeitschrift gemeldet haben. Es sind dies Alfred T. Collett, Oliver Nelson und Derek Wellman, die im Krieg selbst am Gerät gesessen und Erfahrungen mit Huff-Duff im Einsatz gegen deutsche U-Boote gesammelt haben. Ihre Berichte vermitteln eine anschauliche Vorstellung von dem damaligem Geschehen.¹

7.1 Bericht Alfred T. Collett²

Nach Abschluß meiner Funkerausbildung in der Royal Navy wurde ich mit anderen erfolgreichen Teilnehmern zu einem HF/DF-Lehrgang abkommandiert, ohne daß wir zunächst wußten, was unter dieser geheimnisvollen Bezeichnung zu verstehen war. In Portsmouth und Eastbourne wurden wir in das Nachrichtenwesen der deutschen Kriegsmarine und besonders in den Funkverkehr der U-Boote untereinander und mit ihren Befehlsstellen eingewiesen. Wir erfuhren, wie ihre FTs aufgebaut waren und bei welcher Gelegenheit und auf welchen Frequenzen sie gesendet wurden. Unsere Aufgabe würde darin bestehen, U-Boot-Funksprüche aufzuspüren, aufzunehmen, ihre Bedeutung zu interpretieren und schließlich eine Peilung des sendenden Boots vorzunehmen, um es so lokalisieren und angreifen zu können.

Drei von uns wurden der Fregatte H.M.S. Goodson zugeteilt, einem in den USA gebauten U-Boot-Jäger. Unser Arbeitsplatz war eine winzige Funkkabine, etwa 120 x 90 cm groß. Das wichtigste Gerät darin war der FH 3.³ Auf dem Hauptmast, einige 20 m über dem Deck, war die dazugehörige Antenne angebracht, die wie ein Vogelkäfig aussah. Außerdem war ein zweiter Empfänger vorhanden, um zwei Frequenzen gleichzeitig überwachen zu können. Zu diesem Zweck war ein Empfänger an die linke, der andere an die rechte Ohrmuschel eines Kopfhörers angeschlossen.⁴ Die Funkkabine war über Telefon mit dem eigentlichen Funk-

1 Die Berichte sind aus dem Englischen übertragen von H. Lissok.

2 freie, teilweise gekürzte Übersetzung

3 wobei F für fixed aerial (feste Antenne), H für high frequency (Hochfrequenz) steht und 3 die Nummer des Entwurfs ist

4 Man bezeichnete diese Anordnung als "split phones".

raum und mit dem wachhabenden Offizier auf der Brücke verbunden, zur Sicherheit war auch ein Sprachrohr vorhanden. Auf dem Boden stand ein Safe mit Geheimsachen, die in keinem Fall in Feindeshand fallen durften; im Notfall mußte das Safe über Bord geworfen werden. Den "Operator" schien man bei der Planung vergessen zu haben; für ihn blieb gerade noch eine kleine Sitz- und Schreibgelegenheit. In diesen beengten Verhältnissen mußte er seine Arbeit verrichten, in Wachen von 4 Stunden - eine Arbeit, die äußerste Konzentration erforderte.

Da unser Gerät erst neu an Bord installiert worden war, mußten wir die Anlage zunächst eichen, d.h. die obligatorischen Korrekturkurven erstellen. Das für die meisten bekannten U-Boot-Frequenzen zu tun, beanspruchte drei bis vier Tage. Ob die so ermittelten Werte für alle Seegebiete gültig waren, bleibt ungewiß. Mit fünf anderen Fregatten wurden wir dann zur 5th Escort Group unter dem Kommando von Kpt.z.S. Donald MacIntyre zusammengefaßt, der sich schon vorher bei der Bekämpfung von deutschen U-Booten hervorgetan hatte.⁵ Mit harter Hand schweißte er die neue Gruppe zu einem kampfstarken Verband zusammen.

Unter seiner Leitung lernten wir Taktiken zur U-Boot-Bekämpfung wie "box search" (das Absuchen eines bestimmten Seegebiets) und "creeper attack" (ein gestopptes Schiff verfolgt ein geortetes U-Boot mit ASDIC und führt den eigentlichen Angreifer in Schleichfahrt zum Wasserbombenangriff über das Ziel). Für uns als Funker war die "switch procedure" (das Schaltverfahren) wichtig. Um so viele Frequenzen wie möglich abzudecken, überwachte jedes Schiff 2 Frequenzen, die Escort Group also insgesamt 12.⁶ Wurde auf einer dieser Frequenzen ein U-Boot gehört, wurde dies den anderen Schiffen auf der sogenannten Schaltfrequenz durch ein kurzes Signal - eine Zahl - mitgeteilt. Auf jedem Schiff war dafür ein Sender, der von der Huff-Duff-Kabine aus zu bedienen war, ständig auf diese Frequenz abgestimmt. Alle Schiffe der Gruppe mußten auf die gehörte Frequenz umschalten und versuchen, eine Peilung vorzunehmen. In Anbetracht der extremen Kürze der U-Boot-FTs erfolgte der "switch" dennoch nicht schnell genug, und das Ergebnis blieb gewöhnlich hinter den Erwartungen zurück.

Ich erinnere mich noch gut an unseren ersten Einsatz im Frühjahr 1944; wir waren als Geleitschutz für den Konvoi ONS 233 eingeteilt. Tagelang wütete ein furchtbarer Sturm. H.M.S. Goodson arbeitete schwer in der aufgewühlten See, mehrmals zeigte der Neigungsmesser mehr als 45°, und ich fragte mich, ob sich das Schiff jemals wieder aufrichten würde. Alles, was nicht niet- und nagelfest verstaubt war, flog in der Funkkabine umher. Selbst gestandene Seeleute wurden seekrank, und manche von uns Neulingen konnten ihren Dienst nicht mehr richtig versehen. Aber das ging vorbei, und ich wurde niemals wieder seekrank.

Die ganze Fahrt über warteten wir vergeblich darauf, daß ein U-Boot-Funker auf die Morsetaste drücken würde, doch wir hörten nur den endlosen Strom von FTs der deutschen Landfunkstellen. Schließlich zog man die 5th Escort Group ab, um Jagd auf ein einzelnes U-Boot zu

5 Auf das Konto des von MacIntyre befehligten Geleitschutzes des britischen Konvois HX 122 geht u.a. die Versenkung der Boote der deutschen Asse Kretschmer (U 99) und Schepke (U 100) im März 1941 (Anmerkung des Übersetzers).

6 Die uns bekannten U-Boot-Frequenzen wechselten normalerweise zu Beginn jedes Monats, manchmal auch zu anderen Zeitpunkten. Dann blieb uns nur die "Jagd auf der Skala" übrig, um die neuen Frequenzen herauszufinden.

machen, das Angaben unserer Nachrichtendienste zufolge etwa in Position 52°N/30°W stehen sollte. Es war am 5. Mai, ich hatte die erste Wache. Sie schien wie viele vorher ereignislos zu Ende zu gehen, als ich gegen 23 Uhr das unverkennbare, heisere WW hörte - dit-dah-dah, dit-dah-dah - , gefolgt von einem K, dah-dit-dah. Ich drückte auf den Knopf, um den Sender im Funkraum zu aktivieren und schrie "5" ins Mikrofon, für die Frequenz, auf der ich das U-Boot gehört hatte, und konzentrierte mich dann darauf, eine Peilung zu bekommen.

Dazu mußte ich warten, bis das U-Boot, das irgendwo in unserer Nähe über Wasser lief, wieder sendete, denn WW bedeutete, daß es einen Wetterbericht absetzen wollte. Ich schaltete den anderen Empfänger aus, um nicht abgelenkt zu sein, und da, nach einer Weile angestrengten Hörens, kam ein weiteres WW. Ich suchte mit dem Goniometer, aber ein Signal von nur zwei Buchstaben ist schwer einzupeilen. Dann die erwartete Aufforderung zur Sendung: 2314 WW K,⁷ darauf das U-Boot in einer Sendepause der Landfunkstelle: 2314 WW CZM FTL OPR K. Die Funkstelle wiederholte 2314 WW CZM FTL OPR, diesmal gefolgt von dem Buchstaben R. Weitere Wiederholungen würden in ungewissen Abständen während der darauffolgenden 10 Stunden erfolgen, vor allem dann, wenn es sich um Sichtmeldungen handelte.

Als ich hörte, daß die Landfunkstelle die Zeitgruppe gab, wußte ich, daß der Spruch mit einem K enden würde, der Aufforderung an das U-Boot zu senden, und mein Adrenalinpiegel stieg (obwohl ich damals noch nicht wußte, was Adrenalin ist). Das Goniometer stand bereits in der ungefähren Richtung des Signals, und während ich dem rauhen, fast gutturalen Ton der Morsezeichen lauschte, wußte ich sofort, daß es sich um die Bodenwelle handelt, also um eine Sendung aus ziemlich geringer Entfernung. Wichtig aber war die Richtung, aus der sie kam. Diese festzustellen blieb kaum Zeit, denn die Aussendung des FTs dauerte nur 8 bis 10 s.⁸ Das erforderte ein eingeübtes, automatisches Handeln, Überlegungen konnten nicht angestellt werden.

Bei der ersten Dreier-Gruppe hatte ich das Goniometer um rund 20° verstellt, um die Richtung, aus der das Signal kam, zu bekommen. Es peilte bei etwa 165°. Ich drehte das Goniometer langsam um diesen Wert, hatte den typischen "dip" und wußte damit, daß das die wahre und nicht die reziproke Richtung war. Dann während der dritten Gruppe die Feinabstimmung: 166°! Schnell die Korrekturtabelle für eventuelle Berichtigungen nachgesehen und telefonisch an die Brücke: "U-Boot-Funkspruch in 166°, geschätzte Entfernung innerhalb 15 Meilen." Rückfrage: "Könnte es näher sein?" Antwort: "Könnte, aber meine Schätzung ist 12 bis 15 Meilen."

Der vermutete Standort des U-Boots war über TBS⁹ an alle Schiffe des Verbands übermittelt worden, darunter auch an den Hilfsflugzeugträger H.M.S. Vindex, der die 5th Escort Group bei dieser Mission begleitete. Von dort stiegen - es war eine stockdunkle, stürmische Nacht -

⁷ Die Landfunkstation hat die Sendezeit (23.14 h) hinzugesetzt, die dann vom U-Boot wiederholt wird.

⁸ bei einer Gebegeschwindigkeit des U-Boot-Funkers von 12 bis 16 Wörtern je Minute

⁹ Die Abkürzung TBS bedeutet talk between ships, d.h. UKW-Radiotelefon (Anmerkung des Übersetzers).

sofort Suchflugzeuge auf, und eins von ihnen entdeckte tatsächlich das U-Boot und führte den Verband heran. Am nächsten Morgen wurde U 765 nach einem erfolgreichen "creeper attack" versenkt. Von den drei Schlauchbooten, in die sich 12 Überlebende gerettet hatten, wurden zwei gefunden und die 8 Insassen geborgen, die Suche nach dem dritten mußte wegen der ungünstigen Wetterverhältnisse abgebrochen werden. Der Kommandant namens Wendt war unter den Überlebenden.¹⁰

Die sprichwörtliche Nadel im Heuhaufen war gefunden worden! Diese Versenkung war nur möglich durch das Zusammenspiel von mehreren Faktoren: von nachrichtendienstlichen Erkenntnissen, die den Weg gewiesen haben, von Huff-Duff, das das U-Boot gefunden und seine Position innerhalb einiger Meilen lokalisiert hat und von dem erfolgreichen Wasserbombenangriff der 5th Escort Group.

In den darauffolgenden Tagen gelang es mit Hilfe von Huff-Duff, noch ein weiteres U-Boot aufzuspüren. Es war U 736, das angegriffen und beschädigt wurde. Vielleicht hätte man es nicht entkommen lassen dürfen. Wir verließen das Gebiet und kehrten nach harten, aber erfolgreichen 25 Tagen in See nach Belfast zurück.

Etwa um diese Zeit bekam die 5th Escort Group einen neuen HF/DF-Offizier, der den legendären Oblt.z.S. Harold Walker R.N.V.R. ablöste. Walker war unter dem Namen "B-Bar" bekannt, dem Einleitungszeichen für die Kurzsignale der U-Boote.¹¹ Er war ehemaliger Funkoffizier der Handelsmarine und Huff-Duff-Mann der ersten Stunde. Ihm ging der Ruf voraus, aus der Tonalität der Morsezeichen schließen zu können, wie lange das U-Boot schon aufgetaucht war, da das Wasser auf der Antenne den Ton beeinflusste. Er war praktisch der einzige "Operator", dessen Dienste eine wirkliche Anerkennung erfuhren. Auch MacIntyre zollte ihm Lob für seine Arbeit.¹² Sein Nachfolger trat ein schweres Erbe an, aber machte seine Sache gut.

Nach einer kurzen Ruhepause in Belfast gingen wir zu Gefechtsübungen in die Irische See. Die Invasion stand kurz bevor, aber wir wußten nichts davon. Berichte sprachen von 78 U-Booten, die noch stets an der französischen Atlantikküste stationiert waren, von verbesserten U-Boot-Typen mit Schnorcheln und hoher Unterwassergeschwindigkeit. In der Irischen See, ein Jahr zuvor noch Schauplatz einer letzten Anstrengung der U-Boote, die mit großen Verlusten geendet hatte, war kein Anzeichen von ihnen zu sehen. Von dort nahmen wir Kurs auf den Kanal, und da erst erfuhren wir von der bevorstehenden Landung am 6. Juni. Wir erwarteten, daß die U-Boote von Westfrankreich aus den nicht endenden Strom von Truppen und Material bei der Kanalüberquerung angreifen würden. Unsere Aufgabe war es daher, ihnen den Weg zu versperren. Zu diesem Zweck wurde der westliche Eingang zum Kanal

10 In [22, S.281] findet sich die Bestätigung dafür, daß U 765 unter dem Kommando von Oblt.z.S. W. Wendt am 6.5.1944 im Nordatlantik durch den Träger Vindex und die Schiffe E. Bickerton, Bligh und Aylmer versenkt wurde. [93] verzeichnet U 765 nach Absetzen einer Wettermeldung (sic) im Nordatlantik als vermißt. (Anmerkung des Übersetzers)

11 Diese Kurzsignale werden in Kapitel 9.2 behandelt (Anmerkung des Übersetzers).

12 Vgl. dazu [94, S.79 ff.] (Anmerkung des Übersetzers).

ständig von U-Boot-Abwehrkräften überwacht, während eine tiefgestaffelte Verteidigungslinie von Schiffen bis östlich von den Landeplätzen reichte. Die U-Boote kamen, aber nicht in den Massen, die wir erwartet hatten.

Nachsatz des Übersetzers: Hier endet der Bericht von Alfred T. Collett. Über die weiteren Ereignisse ist bekannt, daß sein Schiff, H.M.S. Goodson, am 25.6.1944 von U 984 im westlichen Teil des Kanals torpediert wurde, aber eingeschleppt werden konnte. U 984 wurde wenig später als im Kanal vermißt gemeldet [93].

7.2 Bericht Oliver Nelson¹³

Für den großen Erfolg, den das FH-4-Peilgerät seit seiner Einführung Anfang 1943 hatte, waren verschiedene Umstände ausschlaggebend. Zu ihnen gehörte die Ausrüstung der Begleitschiffe mit nach vorn abgefeuerten Wasserbomben, die etwa um die gleiche Zeit begann. Diese Waffe wurde "Hedgehog" genannt und bestand aus einer Serie kleiner Bomben, die in der schwierigen letzten Phase des Angriffs, wenn das Schiff fast über dem U-Boot stand und ASDIC kaum mehr wirksam war, in Fahrtrichtung abgeschossen wurden. Obwohl nicht übermäßig erfolgreich, wurde "Hedgehog" doch einer Anzahl von U-Booten zum Verhängnis, ohne daß die U-Boot-Führung eine Erklärung für diese Verluste gehabt hätte. Dort fragte man sich, warum U-Boote, die vor dem Anlauf zu einem relativ einfachen Angriff eine entsprechende Meldung abgesetzt hatten, vernichtet wurden, noch ehe sie den geplanten Angriff durchführen konnten. Um über die neue, unbekannte Gefahr Aufschluß zu gewinnen und ihr begegnen zu können, wies die Führung die U-Boote an, vor einem Angriff Ziel, Position und nähere Umstände zu funken.

Das bedeutete, daß die U-Boote mehr von Ihrem Sender Gebrauch machen mußten. Für uns war das einer der Glücksfälle des Kriegs, denn der FH 4 war in idealer Weise dazu geeignet, die Boote zu peilen, wenn sie aus einem Umkreis von einigen Meilen um den Geleitzug funkten. Ein mit einem FH 4 ausgerüstetes Begleitfahrzeug hatte große Aussicht, das U-Boot zu entdecken, bevor der Angriff erfolgte. Und das war genau das, was wir wollten.

Um das U-Boot zu verfolgen, mußten mehrere Schiffe aus ihrer defensiven Rolle abgezogen und auf das Ziel angesetzt werden. Das war vor Mitte 1943 unmöglich, wo nur wenige Begleiter zur Verfügung standen und manchmal nur zwei, drei oder bestenfalls vier Schiffe den Schutz eines Geleitzugs übernehmen mußten. Später besserte sich die Lage. Wenn auch nie genug Begleiter zur Verfügung standen, so war es jetzt möglich, daß der Befehlshaber des Geleitschutzes, wenn man eine einwandfreie Peilung und die Entfernung hatte, zwei oder drei seiner Schiffe zur Jagd auf das U-Boot abstellte. Selbst wenn das Boot dabei nicht vernichtet wurde, so wurde es doch unter Wasser gedrückt. Der Einsatz von Wasserbomben bewirkte oft, daß der geplante Angriff abgebrochen werden mußte, auch wenn das Boot dabei keinen großen Schaden genommen hatte. Das erklärt, warum der FH 4 eine große Lücke in unseren Abwehrmaßnahmen schloß und daß von Mitte 1943 an die U-Boot-Offensive mehr und mehr zum Erliegen kam.

¹³ freie, teilweise gekürzte Übersetzung eines auf Tonband gesprochenen Texts

Ich selbst fuhr seit September 1943 auf H.M.S. Whitehall, einem Zerstörer, der schon im Ersten Weltkrieg auf Kiel gelegt, aber erst in den zwanziger Jahren fertiggestellt wurde. H.M.S. Whitehall war dem Western Approaches Command zugeteilt¹⁴ und versah seit Kriegsbeginn Dienst als Geleitschutz im Nordatlantik. Kurz bevor ich an Bord kam, war das Schiff gründlich überholt und dabei eine FH-4-Anlage eingebaut worden. Diese bestand aus der bekannten "Vogelkäfig"-Antenne an der Spitze des Hauptmasts und dem FH 4, der in einem neuen Aufbau an Oberdeck untergebracht war.

Die Bedienungsmannschaft des FH 4 bestand aus vier im Schnellverfahren ausgebildeten jungen Rekruten, keinen Funkern im engeren Sinn. Für sie kam es darauf an, zunächst Erfahrung mit dem Gerät zu gewinnen, was dadurch erschwert wurde, daß auf den (sehr selektiven) U-Boot-Frequenzen nicht allzuoft gesendet wurde. Die Admiralität hatte uns umfassende Frequenzpläne für die ganze Welt mitgegeben,¹⁵ insbesondere für den Nordatlantik und die Konvoiroute nach Rußland, wo die Übertragungsbedingungen auf Kurzwelle sehr kritisch waren. Hatte man Glück, war auf der befohlenen Frequenz viel Verkehr, aber bei Wachbeginn wußte man nie, ob man eine "gute" Welle bekam oder nicht.

Die 20th Escort Group, der wir damals zugeteilt waren, bestand aus etwa 6 Fahrzeugen, von denen zwei oder drei mit FH 4 ausgerüstet waren. Die zu überwachenden Frequenzen wurden uns zwar grundsätzlich angewiesen, wir hatten aber beim Abhören einen gewissen Ermessensspielraum. Wenn man eine Eingebung hatte, einer Vermutung nachgehen wollte oder irgend etwas Interessantes hörte, konnte man die Frequenz wechseln, mußte das aber dem wachhabenden Offizier melden.

Nach einiger Übung lernten die "Operators" schnell, Signale zu finden und aufzunehmen, aber handelte es sich wirklich um U-Boote? Funksignale von U-Booten waren recht charakteristisch, aber man brauchte eine gewisse Übung, um die charakteristischen Merkmale zu erkennen. Hinzu kam, daß man es mit verschiedenen Arten von Funksprüchen zu tun hatte, und das war problematisch.

Was uns am meisten interessierte, war die erste Sichtung, die ein U-Boot absetzte, wenn es den Geleitzug entdeckt hatte. Es war für uns wichtig, die Position dieses Boots, das dann als Führungshalter fungieren würde, zu kennen. Davon zu unterscheiden waren Funksprüche von U-Booten, die uns wahrscheinlich nicht gesichtet hatten und noch nach Beute suchten. Wieder eine andere Art von FTs waren solche von Booten, die am Geleit standen bzw. das Geleit beschatteten, wenn es ein langsamer Konvoi war, denn bei einem schnellen gelang ihnen das normalerweise nicht. Von ihrer Anwesenheit zu wissen und ihre Position zu peilen war wichtig, selbst dann, wenn wir sie aus verschiedenen Gründen (Wetter, Verfügbarkeit von Schiffen usw.) nicht verfolgen konnten. Oftmals konnten wir erfolversprechenden Peilungen auch einfach deswegen nicht nachgehen, weil wir zu viel anderes zu tun hatten. Die vierte Art von Funksprüchen, die wir zu unterscheiden lernten, waren gewisse Routinemeldungen, die wir Wetterberichte nannten, auch wenn solche Meldungen nicht nur das Wetter betrafen.

¹⁴ Streitkräfte der Royal Navy, die die westlichen Zugangswege zu Englands Häfen sichern sollten (Anmerkung des Übersetzers)

¹⁵ Zum Thema der im U-Boot-Funkdienst verwendeten Frequenzen und zur Tatsache, daß diese dem Gegner bekannt waren, vgl. Kapitel 2.2 (Anmerkung des Übersetzers).

U-Boote hatten übrigens Anweisung, bei jeder sich bietenden Gelegenheit das Wetter zu melden.

Viele der gepeilten Sendungen waren ohne Bedeutung für uns, und wir gingen ihnen nicht nach, weil sie nicht von U-Booten in einem Umkreis von etwa 20 Meilen stammten - was man damals die optische Sichtweite nannte - ; alles, was darüber hinausging, konnte irgendein beliebiges Signal sein und war ohne Interesse für uns. Ich erinnere mich, wie wir einmal einen deutschen Funkspruch in einer geschätzten Entfernung von 8 Meilen peilten. Nach stundenlangem Suchen stellte es sich heraus, daß es sich in Wirklichkeit um einen deutschen Kreuzer handelte, der etwa 150 Meilen entfernt stand. Aber wie sollten wir das damals wissen?

Wurde eine Peilung gemeldet, so wurde ein akustisches Signal auf der Brücke ausgelöst. Sofort traten drei oder vier Mann in Aktion. Der Navigationsoffizier zeichnete auf seiner Seekarte die eigene Position im Verhältnis zum Gleitzug, die Peilung und, soweit möglich, die Entfernung zum Gegner ein. Die Entfernung war der kritische Punkt, denn die Ermittlung war schwierig, und die armen "Operators" wurden von allen Seiten bedrängt, eine Aussage über die Entfernung zum Ziel zu machen. Kein Wunder, daß sie unter Druck dazu neigten, ihrer Eingebung zu folgen oder eine Schätzung zu machen. Alle folgenden Schiffsbewegungen wurden eingetragen und die Kartenlage laufend aktualisiert. Hatte man das Glück, daß das U-Boot einen zweiten Funkspruch absetzte, waren auch dessen Kurs und Geschwindigkeit bekannt. Alle Informationen wurden unverzüglich über Funk an den Kommandanten des Geleitzugs und den Befehlshaber des Geleitschutzes übermittelt. Die anderen Begleiter hörten diese Meldung mit (sie selbst überwachten andere Frequenzen) und waren so auf etwaige Gegenmaßnahmen vorbereitet.

Ob überhaupt Gegenmaßnahmen eingeleitet wurden, war abhängig von den jeweiligen Umständen. Entscheidend war, wie der Funkspruch eingestuft wurde. Besonders ernstgenommen wurde eine erste Sichtmeldung, denn sie deutete auf einen bevorstehenden Angriff hin. Handelte es sich dagegen um einen neuen Kontakt mit einem U-Boot, das uns offensichtlich nicht gesehen hatte und 6, 8, 10 oder 20 Meilen entfernt stand, dann wurden, soweit es die Lage zuließ, einige Begleiter abgestellt, um der Spur nachzugehen. Oftmals fanden wir nichts, es kam aber auch vor, daß wir das Ziel entdeckten und einen Angriff fuhren. In einigen Fällen - ich glaube, es waren nicht viele - konnten wir das U-Boot vernichten, aber selbst wenn das nicht gelang, verschaffte ein Angriff auf das Boot dem Geleitzug vorübergehend Luft.

Ein Wort noch zur Bedienung des FH 4. Es ist natürlich schwer, sich nach 52 Jahren noch an Einzelheiten zu erinnern, aber ich sollte doch erwähnen, daß in den vielen Stunden, die ich während zweier Jahre auf H.M.S. Whitehall an diesem Gerät zugebracht habe, niemals ein Problem auftrat - und das unter Einsatzbedingungen, d.h. bei ununterbrochenem Betrieb, wenn wir auf See waren. Der einzige nennenswerte Zwischenfall ereignete sich, als wir im Sommer 1944, nach der Landung in der Normandie, den Geleitzug JW 39 von Schottland nach dem nördlichen Rußland eskortierten.

Am dritten oder vierten Tag nach dem Auslaufen von Loch Ewe hieß es plötzlich: der FH 4 brennt! Ich konnte gerade noch einen Seemann davon abhalten, dem Gerät mit einem Wasserschlauch zu Leibe zu rücken und schaltete es ab. Aus allen Öffnungen trat Rauch aus, sonst war kein Schaden zu sehen. Nachdem sich das Gerät abgekühlt hatte, öffnete ich es, und wir machten uns daran, es zu reparieren. Nun hatten wir von dem "Innenleben" nicht viel Ahnung

und beschränkten uns deswegen darauf, das halbe Dutzend Komponenten, das Brandspuren zeigte, nach und nach mit identischen Stücken aus unserer Reserve an Einzelteilen zu ersetzen. Das nahm die ganze Nacht in Anspruch. Als ich das Gerät wieder einschaltete, schien alles in Ordnung - kein Rauch, keine Überhitzung - , nur hatten wir keinen Empfang, wir hörten nichts. Dann kam jemand auf die Idee, es mit einer anderen Frequenz zu versuchen, und da ging es!

Wir hatten offensichtlich einen Defekt an einer schlecht zugänglichen Stelle des Antennenkreises übersehen, aber auf den anderen Wellenbereichen war alles in Ordnung. Nachdem ein Empfang der uns zugeteilten Frequenz unmöglich war, suchte ich im Handbuch nach einer anderen, die für die nördlichen Breiten in Frage kam, und wir überwachten nun diese Frequenz, nachdem wir vorher eine entsprechende Meldung an den Befehlshaber des Geleitschutzes gemacht hatten. Und - Ironie des Schicksals - auf dieser Frequenz hatten wir einen Kontakt innerhalb von 8 Meilen. Wir fanden das U-Boot bei 7 Meilen und erzielten einen sicheren Versenkungserfolg. Der Funkspruch, den wir aufgefangen hatten, war eine Wettermeldung. Das U-Boot kam von Feindfahrt zurück und hatte, soviel ich weiß, Anweisung, 12 Stunden vor Einlaufen in seinen Heimathafen irgendwo in Norwegen einen Wetterbericht abzusetzen. Und das wurde ihm zum Verhängnis - ein Beweis für den Wert von Huff-Duff.

7.3 Bericht Derek Wellman

Die Ausbildung in Huff-Duff erfolgte in St Bede's School, Holly Mount, Eastbourne. Die Schule war von der Admiralität für diesen Zweck übernommen worden. Die Ausbilder waren Zivilisten, und unser Lehrgang bestand aus neun Marineangehörigen, darunter zwei aus den USA. Wir waren nach der Grundausbildung ausgewählt worden, in der wir Morse bis etwa 30 Wörter/min aufzunehmen lernten. Unsere Bezeichnung war "ORD TEL (S)", was Sonderfunker bedeutet. Nach einer weiteren Woche praktischer Ausbildung an der Nachrichtenschule in Petersfield in der Nähe von Portsmouth wurde ich H.M.S. Onslow zugeteilt, einem Führungszerstörer der 17. Flottille. Auf diesem war kurz vorher eine Huff-Duff-Anlage installiert worden, nämlich ein "Vogelkäfig-Mast" und ein FH 3, der im 2. Funkraum in der Nähe von Achterdeck und Offiziersmesse und -unterkünften untergebracht war. Die Bedienungsmannschaft bestand aus drei Funkern, die auf See in Wachen eingeteilt waren, aber im Hafen für andere Aufgaben eingesetzt wurden.

Außer dem FH 3 war ein zweiter, normaler Empfänger vorhanden. Die Kopfhörer waren über getrennte Stecker so an die beiden Geräte angeschlossen, daß jeweils eine Muschel mit einem Empfänger verbunden war, so daß man zwei Stationen gleichzeitig abhören konnte. Es kam auch vor, daß man mit einem Empfänger suchte, um einem möglichen Frequenzwechsel zuvorzukommen. Bei der Ausbildung war immer wieder die Notwendigkeit, schnell zu reagieren, betont worden, da es auf Sekunden ankam. Wurde ein U-Boot auf dem zweiten Gerät gehört, mußte der FH 3 sofort auf diese Frequenz abgestimmt werden. Dann wurde durch Drehen des Goniometers die Richtung gepeilt und durch die Betätigung zweier Schalter festgestellt, ob das Signal aus der angezeigten oder der Gegenrichtung kam. Als letztes wurde der Spruch aufgenommen. Sein Inhalt wurde, wie wir wußten, durch einen Huff-Duff-Funker an Land in Großbritannien (oder anderswo) aufgenommen und entschlüsselt und natürlich auch von den von den Deutschen kontrollierten Stationen Bergen (BNÄ), Narvik, Trondheim usw.

Der Funkspruch selbst bestand üblicherweise aus nichts anderem als 4er-Codegruppen; die Übermittlung nahm, abhängig vom Funker, normalerweise etwa 15 Sekunden in Anspruch. Am Beginn des Spruchs wurde B Strich (BT in Morse) gegeben,¹⁶ am Ende SK. Bei einem dringenden Spruch, etwa einer Sichtmeldung, wiederholte die Landstation den Spruch sofort und setzte die Signalstärke und die (verschlüsselte) Position des U-Boots hinzu. Oft forderte die Landstation vorher dazu auf, jeden anderen Funkverkehr einzustellen. War das sendende U-Boot schlecht zu hören, konnte es vorkommen, daß die Landstation (sichtlich verärgert) durch wiederholtes Geben von TSK absolute Funkstille annahmte, um sich auf die Aufnahme der (schwachen) Signale konzentrieren zu können und forderte dann das U-Boot durch Geben von K zur Fortsetzung auf. Dieses Hin und Her war ein Glücksfall für den Huff-Duff,¹⁷ der in dieser Zeit sein Gerät für den ersten "Piepser" des U-Boots klarmachen konnte. Manchmal gab das U-Boot nach dem Auftauchen vor Abgabe des FTs einen Dauerton, um so, wie man annahm, die Antenne zu trocknen. Nach einiger Erfahrung erkannte man den Ton - er war unverwechselbar - und konnte innerhalb weniger Sekunden, noch vor dem Beginn der eigentlichen Sendung, eine Peilung vornehmen.

Im Lauf der Zeit brachte man es zur eigentlichen Meisterschaft, die darin bestand, die Entfernung zum sendenden U-Boot einigermaßen sicher zu schätzen. Raumwelle und Bodenwelle auseinanderzuhalten war normalerweise kein Problem. Aber unter 30 Meilen bei Bodenwelle mußte man die Entfernung schätzen (z.B. unter 10, 10-15, 15-20, 20-25, 25-30 Meilen). Man wußte, daß ein Begleitfahrzeug auf der anderen Seite des Geleitzugs dieselbe Sendung, manchmal mit Hilfe eines FH-4-Empfängers, einpeilen und melden würde. Gestützt auf diese Angaben konnte der Captain D¹⁸ dann den Standort des U-Boots ermitteln. Die Position wurde manchmal durch spätere Radar- bzw. ASDIC-Kontakte oder (bei späteren Geleitzügen nach Rußland) durch Sichtmeldungen von Flugzeugen bestätigt.

Hatte man eine Peilung, wurde das der Brücke, gewöhnlich dem Chief Yeoman of Signals,¹⁹ in folgender Form gemeldet: "2. Funkraum an Brücke. Sendendes U-Boot in 90°, erste Klasse, Bodenwelle, geschätzt 10 bis 15 Meilen, möglicherweise Sichtmeldung"; oder, häufiger: "...Richtung 275, dritte Klasse, Raumwelle, über 30 Meilen, vermutlich Routine-Wetterbericht".²⁰ Funksprüche der letzteren Art waren recht häufig, sie wurden lediglich in die Funkkladde eingetragen und der Brücke am Ende der Wache gemeldet. Von der Reaktion der Landstation - keine Wie-

16 Gemeint sind ßß- oder Kurzsignale, auf die in Kapitel 9.2 noch ausführlich eingegangen wird (Anmerkung des Übersetzers).

17 In der Umgangssprache der englischen Seeleute wurde nicht nur das Gerät, sondern auch das Bedienungspersonal Huff-Duff genannt (Anmerkung des Übersetzers).

18 Captain D war der Chef einer Flottille von 8 Zerstörern. Er befand sich an Bord des Führungszerstörers und stand im Rang eines Kpt.z.S.

19 Unteroffiziersdienstgrad, entsprechend Oberbootsmann, Laufbahn Fernmeldewesen (Anmerkung des Übersetzers)

20 Die Beurteilung von aufgefangenen U-Boot-Funksprüchen erfolgte nach den Kriterien Signalstärke, Klarheit und Lesbarkeit. Erste Klasse war ein FT auf Bodenwelle, der diese Kriterien erfüllte und aus einer Entfernung von etwa 15-20 Meilen stammte. Dritte Klasse war ein FT auf Raumwelle aus 50 oder mehr Meilen Entfernung. Ein FT zweiter Klasse war dazwischen angesiedelt.

derholung, also mangelndes Interesse usw. - bekam man schnell ein Gefühl dafür, ob es sich um einen routinemäßigen Wetterbericht, eine "nichts gesichtet"-Meldung oder um etwas Dringendes handelte.

Bei Empfang auf Bodenwelle mußte der Captain D entscheiden, ob das U-Boot verfolgt werden sollte. Diese Entscheidung war abhängig vom Wetter, vom Treibstoffvorrat und von seinen weiteren Absichten. Häufig wurde ein Bewacher abgestellt, um den Eindringling zu verfolgen. Von dem Augenblick an, wo Trägerflugzeuge zur Verfügung standen, wurde auf Bodenwellenmeldungen normalerweise reagiert, es sei denn, man rechnete damit, daß Angriffe durch feindliche Flugzeuge oder Überwasserschiffe bevorstünden. Bei zwei oder drei Gelegenheiten wurden erfolgreiche Angriffe von Begleitschiffen oder aus der Luft gemeldet, Angriffe, die sich auf den Einsatz von Huff-Duff im Geleitzug zurückführen ließen.

Huff-Duff erwies sich als besonders wichtig für unsere Rußland- und Atlantik-Geleitzüge. Die damit ausgerüsteten Sloops,²¹ die ab 1943 von Liverpool, Derry usw. aus operierten, waren sehr erfolgreich. Nach unserer Erfahrung brachte der Einsatz im Mittelmeer (Geleitzüge nach Malta) und im Kanal (bei der Invasion und danach) selten Resultate. Der Einsatz gegen Schnellboote war weitgehend vertane Zeit, wie das bei dem Unglück in Slapton Sands im April 1944 auf tragische Weise demonstriert wurde.²² Aber insbesondere zwischen Mai 1943 und Februar 1945 leistete Huff-Duff einen wichtigen Beitrag beim Sieg im Seekrieg gegen die U-Boot-Gefahr.

7.4 Die Peilungen der H.M.S. Pelican

Neben diesen äußerst aufschlußreichen, wenn auch subjektiv gefärbten Erinnerungen ehemaliger "Huff-Duff-Operators" liegt uns ein Dokument aus der damaligen Zeit vor, das einen guten Einblick in den operativen Einsatz von Huff-Duff und die dabei gewonnen Erkenntnisse zuläßt. Es handelt sich um Aufzeichnungen, die auf H.M.S. Pelican von gepeilten U-Boot-Funksprüchen angefertigt wurden.

H.M.S. Pelican gehörte seinerzeit zur Eskorte des Geleitzugs ONS 5²³, der Anfang Mai 1943 den Atlantik von Ost (Liverpool) nach West (Halifax) überquerte, also unmittelbar bevor der B.d.U. seine Boote aus dem Atlantik abziehen mußte. Nicht weniger als 41 U-Boote waren auf diesen Geleitzug angesetzt, und zunächst schien sich ein weiterer Erfolg der Deutschen

21 Sloop ist die Bezeichnung für eine der kleineren Klassen von Begleitschiffen zur U-Boot-Bekämpfung (Anmerkung des Übersetzers).

22 Schnellboote waren aufgrund ihrer Geschwindigkeit schwer zu peilen. Sie funkten kaum, und wenn, dann nur in Form von kurzen Meldungen. - Das Debakel von Slapton Sands an der südenenglischen Küste ereignete sich im Zuge einer Übung (Operation "Tiger") zur Vorbereitung der alliierten Landung in der Normandie. Eine unzureichend geschützte Gruppe von acht Landungsbooten wurde von einem Angriff deutscher Schnellboote überrascht. Fast 800 amerikanische Soldaten kamen dabei ums Leben. Der Zwischenfall wurde zunächst verschwiegen und ist erst etwa 1984 bekanntgeworden.

23 ONS bedeutet "Outward North Atlantic Slow", also langsamer Geleitzug in westlicher Richtung, 5 ist die laufende Nummer [29, S.89].