

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 Übersetzters).

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 südenglischen 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].

abzuzeichnen, als innerhalb von zwei Tagen 11 Handelsschiffe aus dem Konvoi herausgeschossen wurden. Am 5. Mai 1943 jedoch wendete sich das Blatt. Innerhalb von wenigen Stunden wurden 5 Boote am Geleitzug versenkt, ein enormer Aderlaß für die Kriegsmarine.²⁴ Nach Ansicht von Großadmiral Dönitz befanden sich die U-Boote "einwandfrei in unterlegener, aussichtsloser Position" [95, S.331]. Aus den Jägern waren Gejagte geworden.

Es wird in der Geschichtsschreibung wohl selten vorkommen, daß eine Operation so gut dokumentiert ist, daß eine detaillierte Rekonstruktion der Ereignisse möglich ist, bis hin zu einer Analyse des Funkverkehrs zwischen den U-Booten und ihrer Führung. Das ist den britischen Archiven zu danken. Besondere Bedeutung gewinnt diese Rekonstruktion dadurch, daß die Operation am ONS 5 zeitlich mit einer historischen Wendemarke zusammenfällt, nämlich dem Abbruch der "Schlacht im Atlantik" durch die Deutschen.

Der Geleitzug ONS 5 bestand aus 41 Handelsschiffen und einer Eskorte von 7 Sicherungsfahrzeugen,²⁵ die später wegen der drohenden U-Boot-Gefahr noch verstärkt wurde, u.a. durch die Sloop H.M.S. Pelican. Diese verfügte über eine FH-3-Peilanlage und einen B-28-Empfänger. Von den ursprünglichen Begleitschiffen waren 6 mit FH-3-Peilern und das siebte, der Zerstörer H.M.S. Duncan,²⁶ mit einem FH 4 ausgerüstet; hinzu kamen mehrere Empfänger B 28. Die Funker an Bord dieser Schiffe hatten die Aufgabe, die von den Booten benutzten Frequenzen systematisch zu überwachen.

Überwacht wurde in diesem Fall die Funkschaltung Amerika I (alliierte Bezeichnung "series II") mit ihren beiden KW-Frequenzen a und b (alliierte Bezeichnung "line 1" und "line 2").²⁷ Für H.M.S Pelican existiert nun eine chronologische Auflistung der gepeilten U-Boot-Funksprüche. Notiert sind jeweils die gehörte Frequenz, die eigene Position, die Art des Funkspruchs, die Peilung und - soweit verfügbar - zusätzliche Informationen über die Signalstärke und/oder den Inhalt des Funkspruchs. Die Tätigkeit der Pelican-Funker war demnach nicht darauf beschränkt, das sendende Boot einzupeilen, sie versuchten auch, soweit wie möglich Art und Inhalt des Funkspruchs selbst aufzunehmen.

Im einzelnen haben die Funker der H.M.S. Pelican am 6. Mai 1943 folgende Beobachtungen gemacht (gekürzter Originaltext):²⁸

24 Insgesamt verlor die Kriegsmarine 7 U-Boote im Kampf gegen den ONS 5.

25 Diese Zahlen stammen aus [32]. In der Literatur werden unterschiedliche Angaben über die Stärke des Geleitzugs gemacht. Böddeker beziffert die Stärke in [96, S.356] auf 42 + 9, Brennecke in [82, S.243] auf 42 + 10. Auch die Angaben über deutsche Versenkungserfolge schwanken.

26 H.M.S. Duncan mußte wegen Brennstoffmangels am 3. Mai den Geleitzug verlassen.

27 Auf die Funkschaltungen werden wir im nächsten Kapitel ausführlich eingehen.

28 Peilungen der H.M.S. Pelican nach ADM 237/113: H/F D/F Report, 5th to 10th May, 1943, 1st Support Group, Appendix IV

H.M.S. Pelican H/F D/F Bearings 5/5/43 to²⁹

Date	Time	Freq.	Position	Type	Bearing	Remarks
			:			
6/5	0038	7647	50 33 N 45 39 W	B̄	006	B̄B̄ WON IWGF KV
6/5	0048	7647	50 33 N 45 39 W	B̄	001	Weak signal B̄B̄ GRZ ECTA PCAT PTIB
6/5	0050	7647	50 33 N 45 39 W	NE	007	0205/6 Weak signal
6/5	0058	7647	50 33 N 45 39 W	B̄	016	Good strength B̄B̄ BFJ HUIG WTGG FKEB
6/5	0110	5650	50 48 N 45 36 W	NE	019	Good strength Naval Enigma
6/5	0148	7647	50 48 N 45 36 W	B̄	021	Poor signal B̄B̄ PAL QQQB VXNV YA
6/5	0201	7647	51 02 N 45 37 W	NE	020	Good minima Naval Enigma
6/5	0242	7647	51 02 N 45 37 W	NE	018	Naval Enigma
6/5	0322	7647	51 18 N 45 41 W	NE	002	Good minima 0501/6 29 OEIC FNQL
6/5	0417	7647	51 35 N 45 20 W	NE	325	Fair signal 0607/6 37 XTBK SZIW
6/5	0424	7647	51 35 N 45 02 W	NE	021	Fair signal 0610/6 34 CTZP MJMK
6/5	0447	7647	51 45 N 45 17 W	NE	023	Fair signal 0632/6 22 SSRD OSPR
6/5	0458	7647	51 47 N 45 17 W	NE	325	Good strength 0645/6 21 QEIX HCGH
6/5	0512	7647	51 45 N 45 17 W	NE	338	Good minima 0646/32 32 etc.
6/5	0549	5560 ³⁰	51 45 N 45 17 W		325	Not identified
6/5	0645	7812	51 45 N 45 17 W		353	4 Letter code

29 Die Quelle nennt kein Datum für den Abschluß der Beobachtungen.

30 vermutlich ein Schreibfehler. Gemeint ist wohl 5.650 kHz, die Frequenz der Welle b.

6/5	0914	10525	51 45 N 45 17 W		335	Good bearing ????
6/5	1131	12215	51 34 N 45 27 W	NE	024	Good strength 1159/6 45 etc.
6/5	1220	12215	51 28 N 45 23 W	NE	300 120 ³¹	Weak signal 1355/6 32 etc
6/5	1235	12215	51 27 N 45 23 W	WW	050	Fading signal WW NZN etc.
6/5	1350	12215	51 29 N 45 28 W		010 190 ³²	unidentified
6/5	1405	12215	51 17 N 45 28 W	WW	045	Loud signal WW KCTS YLGN
6/5	1409	10525	51 17 N 45 25 W	NE	030	..49/6 etc.
6/5	1420	10525	51 16 N 45 31 W	NE	042	Good bearing
6/5	1428	12215	51 16 N 45 31 W	NE	005	Loud signal 1600/6 35 K..T
6/5	1448	12215	51 13 N 45 31 W	NE	035	Good bearing 1840/6 etc.
6/5	1511	12215	51 11 N 45 32 W	NE	072	Good strength 4 letter code
6/5	1701	12215	50 45 N 45 27 W	NE	001	Ground wave 1840/6 etc.
6/5	1705	12215	50 45 N 45 27 W	NE	052	Fair strength 1815/6 72 etc.
6/5	2218	7647	50 03 N 45 39 W	NE	034	Good bearing 1927/6 73 WJSQ
						:
						:

Die Abkürzungen bedeuten: NE steht für Naval Enigma, also Schlüssel M, \bar{B} für $\beta\beta$ - oder Kurzsignal, WW für Wetterkurzfunkspruch. - In den Erläuterungen heißt es, daß alle Signale über die Bodenwelle empfangen wurden und weiter, daß die Peilungen ("bearings") von 12.35, 13.50, 14.05, 14.28, 14.48 und 15.11 h darauf schließen lassen, daß sich die U-Boote achteraus fallen ließen.

31 Es ist anzunehmen, daß das Signal zu schwach war oder keine Zeit zur Seitenbestimmung bestand, so daß nicht zu ermitteln war, ob das Signal im roten oder im grünen Sektor peilte ($120^\circ + 180^\circ = 300^\circ$).

32 sinngemäß gleiche Bemerkung wie für die Beobachtung um 12.20 h

Die Aufzeichnungen der Pelican-Funker vermitteln einige interessante Einblicke in den U-Boot-Funkverkehr.³³ Betrachten wir zunächst die benutzten Frequenzen. Es scheint, daß in der Dunkelheit 7.647 kHz als Welle a und 5.650 kHz als Welle b Verwendung fand, während in der Zeit, wo das Tageslicht den Pfad des Signals zwischen U-Boot und Landfunkstation beeinflußt, 12.215 kHz als Welle a und 10.525 kHz als Welle b geschaltet wurde. Das hieße, daß von einer flexiblen Nutzung der verfügbaren Frequenzen durch die U-Boot-Führung keine Rede sein konnte, denn es wurde vor allem auf der Welle a gefunkt (in diesem Fall auf 7.647 bzw. 12.215 kHz), was mir auch der ehemalige U-Boot-Funker Fritz Deters bestätigte.

Mit welchen Landfunkstellen hatten die Boote Verbindung? Glücklicherweise enthalten die britischen Archive gewisse Hinweise auf die von einzelnen Stationen benutzten Frequenzen. Danach kommen als Empfänger JXÄ, BARK, RXÜ, KYÜ und ÄDA in Betracht. Das Rufzeichen JXÄ wurde vom F.d.U. West³⁴ gebraucht und ÄDA von "Berlin Control", also vom B.d.U., wobei beide Befehlshaber an der operativen Führung der U-Boote im Atlantik beteiligt waren.³⁵ Nach Tabelle B in Kapitel 8.3 stand der F.d.U. West bei der Funkschaltung Amerika I nur auf Empfang, der B.d.U. dürfte die Welle a von Bernau aus und die Welle b über die M.F.S. (Marinefunkstelle) Villecresnes betrieben haben. RXÜ war das Rufzeichen des U-Boot-Stützpunkts Lorient, KYÜ das von Wilhelmshaven. Welche Stelle sich hinter dem Rufzeichen BARK (oder BÄRK?) verbirgt, ist heute nicht mehr festzustellen.

Auf die Peilungen selbst (Richtung des gepeilten U-Boots in Grad, bezogen auf Nord = 0°/360°) soll hier nicht näher eingegangen werden; die verfügbaren Angaben lassen auch keine weiteren Schlüsse, etwa auf eingeleitete Gegenmaßnahmen, zu. Dagegen ist es von Interesse, die aufgenommenen Funksprüche nach ihrer Art (NE, \bar{B} , WW) zu untersuchen, da sich hieran ein Einblick in die im U-Boot-Funk gebräuchlichen Meldungen gewinnen läßt. An welchen Merkmalen konnte man die verschiedenen Funksprüche erkennen und was war ihr Inhalt? Kapitel 9 wird versuchen, darauf eine Antwort geben.

33 Die folgende Auswertung stützt sich im wesentlichen auf [35] und ADM 223/6: Chart of German Naval WT services, 21 August 1944 (ZG 313).

34 mit Befehlsstand in Paris bzw. Angers

35 Nach [97, Kap.72+73] wurde bisweilen die Befehlsgewalt des einen durch den anderen ausgeübt. Das war abhängig von Kriegsphase und Frontabschnitt. Zwischen den Organisationsstrukturen in Frankreich und Norwegen bestanden große Unterschiede. Näheres kann der angegebenen, sehr informativen Quelle entnommen werden.