

dienstes bedienen konnte, der über das öffentliche Netz Flugmeldungen absetzte, die besonders der RAF in Bardufoss und Harstad von großem Nutzen waren. Am 7. Juni 1940 verließen die letzten britischen Flieger ihre Plätze um Narvik und landeten auf dem wartenden Flugzeugträger „Glorious“, der dann, von den deutschen Schlachtschiffen „Gneisenau“ und „Scharnhorst“ niedergekämpft, seine wertvolle Last mit in die Tiefe riß. In Bardufoss blieben einige Fokker der königlich norwegischen Luftwaffe zurück, die sich aber bei der Gesamtkapitulation Norwegens am 9. Juni 1940 ergaben.

Erst nach der Kapitulation der norwegischen Streitkräfte und der Vertreibung aller Briten und Franzosen aus norwegischem Gebiet, konnte überall von Oslo bis Kirkenes der Flugmeldedienst an der vielgliedrigen Küste und im Inneren des Landes ausgebaut werden.

Der Einsatz der Flugmeldeposten wurde in Norwegen auch für die Marine ein wichtiges Beobachtungsinstrument zur Überwachung des eigenen und feindlichen Schiffsverkehrs an der Küste und von küstennahen Seegefechten. Dazu wurden die Ln-Soldaten zusätzlich im Schiffserkennungsdienst ausgebildet.

*

Über den Einsatz der anfangs in Norwegen einzig vorhandenen Flugmeldefunkkompanie (mot) – der 7./Lg.-Nachr.-Rgt. 3 – berichtet der damalige Oberfeldwebel Georg Zippan, Auswertezugführer der Kompanie im Tagebuch „Biene am Feind“. Später war Zippan Oberleutnant und ein besonders versierter Funkmeß-Stellungsführer im süddeutschen Raum (7. Jagd-Division). Viele Jägerleitoffiziere sind von ihm in der Stellung „Bachstelze“ (12./Ln-Rgt. 42) in Großaspach bei Backnang ausgebildet und im dortigen „Lamm“ beim „beschte württemberger Wein“ aufgefrischt worden. Das Ehepaar Michelfelder vom „Lamm“ wird vielen Ln-Soldaten unvergessen bleiben.

Nach dem Polenfeldzug war die 7./Lg.-Nachr.-Rgt. 3 über Elsfléth bei Döberitz, Neuenkirchen in Oldenburg, Oldenburg, Gatow bereits am 10. März 1940 nach Henningsholm bei Stettin verlegt worden. Parolen über den neuen Einsatz waren genügend in Umlauf. Bei schlechter Unterkunft und noch schlechterem Wetter sehnte man sich nach der Friedensunterkunft in Kladow-Hottengrund bei Berlin.

Erst als man am 9. April erfuhr, daß deutsche Truppen im Begriff waren Norwegen und Dänemark zu besetzen, schöpfte man neue Hoffnung, die am folgenden Tage zur Gewißheit wurde.

60 ausgesuchte Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften wurden in drei Transportflugzeugen Ju 52 verladen und nach Norwegen geflogen.

Von Anklam führte der Flug mit Zwischenlandung in Hamburg-Fuhlsbüttel in 50 m Höhe über den Skagerrak und am 11. April abends landete man in Stavanger-Sola im Südwesten Norwegens. Kurz nach der Landung erlebte man bereits einen überraschenden Angriff von zwei britischen Blenheim-Flugzeugen auf den Platz Sola. Gleichermaßen plötzlich kamen kurz darauf Vickers-Wellington-Bomber, von denen die Abwehr, an der sich auch ein Maschinen-Gewehr 13 der Flugmelde-

kompanie beteiligte, vier abschoß. Dieses waren gleichzeitig die ersten britischen Luftangriffe auf diese nun deutsche Luftbasis.

Man hatte nun Anlaß genug, einen Flugmeldedienst in diesem Gebiet einzurichten, um der Abwehr bessere Möglichkeit zum Eingreifen zu geben. Luftangriffe sollten rechtzeitig gemeldet, Jagdflugzeuge dem Feind entgegengeschickt werden, um ihn abzuschießen oder zum Abdrehen zu zwingen.

Statt des vorgesehenen Einsatzes um Bergen war nun wohl Stavanger wichtiger geworden.

Bereits am nächsten Tage, dem 12. April, waren acht Flugmeldetrupps mit einem Beutelastwagen in vorläufige Stellungen gefahren worden und konnten am gleichen Tage ihren Meldebetrieb mit der Flugmeldezentrale in Stavanger-Sola aufnehmen. Weitere im Lufttransport ankommende 60 Soldaten verstärkten Wachen und Zentrale. Die Gruppe Führer mit allen Kraftfahrzeugen verblieb vorerst in Henningsholm und kam erst am 26. Mai auf dem Schiffswege bis Oslo und dann auf dem Landmarsch in Sola an.

Weitere Flugwachen konnten nun im Vorfeld Stavangers ihren Betrieb aufnehmen. Der Flugmeldeeinsatz erstreckte sich vom Egersund im Süden bis zum Haugesund im Norden. Auf weit vorgeschobenen einsamen Inseln, vorspringenden Halbinseln, auf Leuchttürmen und hohen Gebirgskämmen lagen die Flugwachen im Einsatz.

Die Wachen meldeten nicht nur feindliche Flugzeuge, von denen im Laufe der Zeit 120 aufgrund rechtzeitiger Ankündigung abgeschossen werden konnten. Vor den Flugwachstellungen an der Küste gesicherte etwa 100 Treibminen wurden abgeschossen oder zur Sprengung gemeldet.

Bereits Ende April hatte man zwei Würzburg-Geräte erhalten, die das „Flugmeldeauge“ etwa 35 km weiter nach Westen verschärften. Später wurden diese Geräte durch Freya ersetzt, die eine Reichweite bis zu 150 km über See hatten.

Einige Flugwachen übernahmen zusätzlich den Schiffsmeldedienst, andere bedienten noch von Fall zu Fall die Leuchttürme. Weitere Leuchtfeuer wurden anderen Flugwachen beigegeben.

Tag und Nacht, bei Regen, Sturm, Schnee und Kälte saß der Flugmelder auf seinem Stand, der Funker an seinem Funkgerät, manchmal tagelang, ohne etwas zu hören oder Bedeutendes melden zu können.

Zur Versorgung und Betreuung der Inselflugwachen und weniger gut von Land erreichbaren Küstenflugwachen hatte man das norwegische 60 Brutto-Register-Tonnen große oder kleine Fischerboot „Sirafjord“ gemietet und mit eigener Besatzung ausgestattet. „Kapitän“ wurde Uffz. Thomsen, „Leitender Ingenieur“ war Uffz. Wendt, „Erster Offizier“ Uffz. Schrei, als Smutje fungierte Gefr. Smerdka, später Fleischmann; Gefreiter Dreyer, Funker Donner und Bruns versahen den Dienst als „Deckmatrosen“.

Die „Sirafjord“ fuhr bei jedem Wetter, die norwegischen Fischer achteten ihre Besatzung und dippten im Vorbeifahren ihre Flagge. Bei einem Bombenangriff auf Haugesund feuerte die „Sirafjord“-Besatzung mit Maschinengewehren auf die Angreifer. Eine Bombe auf die Kaimauer, an der das Boot vertäut war, beschädigte die