

Krigsmeteorologi

af Aksel Rom

Krigsbegivenhederne i Nordøstgrønland er velbeskrevet i bogform, f. eks. af David Howarth i „Fodspor i sneen“ og Kurt Olsen i „Et hundeliv“, hvor særligt berettes om den danske slædepatruljes virksomhed og sammenstød med tyskerne; her skal fortælles lidt om baggrunden for, at det overhovedet blev nødvendigt at føre krig i så fjerne og barske egne.

Selv i så store og teknisk komplicerede operationer, som udgør den moderne krigsførelse, kan udfaldet undertiden bestemmes af en naturgiven detalje. Vejret kan være en sådan, og pålidelige vejrudsigter er derfor af åbenbar og ofte afgørende betydning, først og fremmest for sø- og luftkrigsførelsen, men også landmilitær taktik påvirkes heraf. Nogle eksempler kan illustrere hvordan.

I slutningen af november 1939 lykkedes det den tyske flådes to største slagskibe „Scharnhorst“ og „Gneisenau“ efter mindre succesfyldte operationer i det nordlige Atlanterhav at slippe ubemærket hjem til Tyskland langs den norske vestkyst bl. a. på grund af den kommanderende tyske generals dygtige ud-

nyttelse af sin viden om perioder med dårligt vej.

Efter et tysk raid i marts 1942, da krigen var blevet et par år ældre og begge parter nogle kostbare erfaringer rigere, var det den tyske flådes nyeste og kraftigste slagskib „Tirpitz“ (søsterskib til det sænkede „Bismarck“), der i omtrent det samme farvand undgik de britiske efterstræbelser ved at benytte en tilsvarende fremgangsmåde. Sigtbarheden var så ringe, at de britiske u-både, der patruljerede på den rute, man vidste „Tirpitz“ måtte benytte, ikke fik en chance for at torpedere storvildtet.

Midt i december 1944 var tyskerne tilsyneladende i defensiven på alle fronter; alligevel indledte de under generalfeltmarskal Model et modangreb i Belgien, den såkaldte Ardenneroffensiv, der i begyndelsen havde overraskende fremgang, bl. a. fordi vejret var på tyskernes side: vedvarende tåge hindrede i dagevis de allierede fly, som ellers havde næsten absolut overlegenhed i luften, i at gå på vingerne og således bekæmpe de fremrykkende tyske panserkolonner, der trængte de ret tyndt

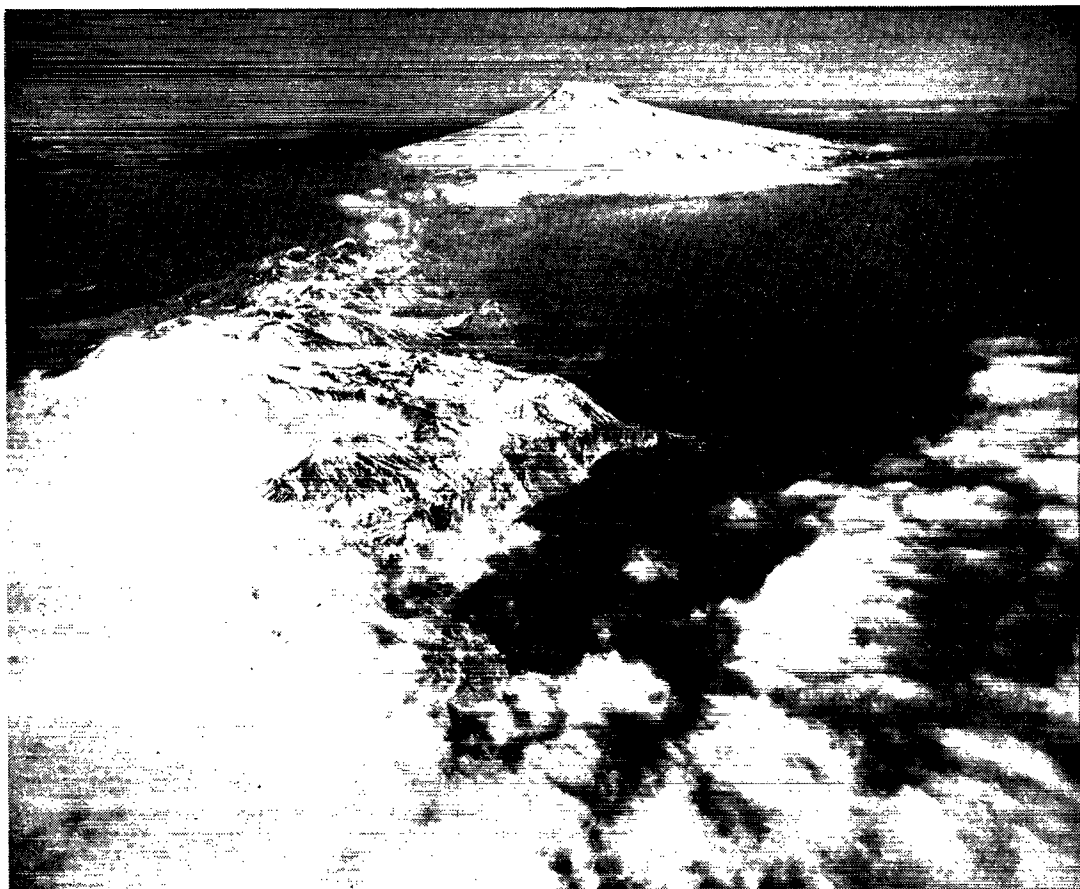
besatte amerikanske linjer i næsten en uge, før vejret klarede så meget op, at den vigtige flystøtte kunne komme til udvikling og således hjælpe generalerne Patton og Montgomery til at standse den tyske fremgang. I uger før angrebsordren kom, var der til stadighed stationeret to eller tre tyske u-både på positioner i Atlanterhavet for at afgive vejr-rapporter, ligesom også både for udgående sendte meteorologiske data.

Et fjerde eksempel. D-dag, den allierede invasion af det tyskbesatte Frankrig fandt sted den 6. juni 1944, under kommando af general Eisenhower. Det var krigens hidtil mest omfattende amfibieoperation med en enorm indsats af fly og skibe, hvorfor tidspunktet var nøje planlagt med hensyntagen til tidevand og vejrudsigter. I dagene op til invasionsdagen var vejret forfærdeligt, med strøm og ringe sigtbarhed; hele operationen kunne være endt i fiasko, hvis den var blevet iværksat som oprindeligt fastsat den 5. juni. Men efter stormen fulgte en pludselig og tildels uventet opklaring, som chef-meteorolog Stagg forudsagde tilpas tidligt til, at Eisenhower kunne udnytte den til at angribe den 6. juni. Den tyske vejr-tjeneste havde ikke forudset nogen vejrbedring, og overkommandoen havde derfor slækket en smule på beredskabet.

Fra radioens og fjernsynets vejrudsigter er det de fleste bekendt, hvorledes man først må høre på noget halvvirriterende snak om et „højtryk vest for Azorerne“ eller et „lavtryk ved Kap Farvel“, før man kommer til det egentlige, nemlig udsigten for det næste døgn. Forklaringen herpå er kort og populært

sagt, at vejret i en stor del af Europa „opstår“ vest herfor, d. v. s. Atlanterhavet og de tilgrænsende hav- og land-områder og derefter bevæger sig mod øst. Det er derfor indlysende, at jo flere og sikrere observationer man har, desto bedre er man i stand til at gøre pålidelige beregninger og udgive vederhæftige vejrkort. Denne kendsgerning, at „verdens vejr“ har en generel tendens til at bevæge sig fra vest mod øst, gav på den vestlige halvkugle de allierede en klar fordel fremfor tyskerne, mens fordelene på den østlige halvkugle af samme grund var på japanernes side. — De arktiske områder, Grønland, Svalbard, Island o. s. v., er her af særlig betydning, som man allerede i mellemkrigstiden var klar over, og ved krigsudbruddet den 1. september 1939 fandtes der af telegrafisk meldende stationer i Østgrønland således to danske, nemlig Scoresbysund og Angmagssalik, samt to norske, Myggbukta (McKenzie Bay, ca. 72° 30' N) i Nordøstgrønland og Torgilsbu ved Lindenowsfjorden, ca. 60° 30' N, tæt ved Kap Farvel. Derudover havde Norge stationer i drift på Jan Mayen, Bjørnøen og Spitzbergen (Isfjord Radio). Eller sagt med andre ord, vejret var en god eksportartikel, der nu pludselig gik hen og blev krigsvigtig for begge parter.

Da såvel Norge som Danmark endnu var neutrale, betød krigen ikke nogen ændring i vejrstationernes rutine, de fortsatte altså med at udsende ukodede rapporter, der kunne udnyttes af alle de krigsførende magter. Besættelsen af de to lande den 9. april 1940 bragte ikke umiddelbart nogen ændring af dette,



Jan Mayen med Beerenberg.

men sandsynligheden taler for, at vejrsendelserne ret hurtigt er blevet bragt til ophør, for et hemmeligstemple ("Geheime Kommandosache") brev dateret den 24. maj 1940 og sendt fra den tyske marines overkommando til den tyske marineattaché i København om-taler et forehavende med kodenavnet „Sachsen“ således: „Kriegsmarines overkommando har til hensigt i juli i år at sende en ekspedition med fiskerbåden „Sachsen“ til Østgrønlands kyst og det nordlige Ishav for at oprette en vejrsstation —.“ I brevet bedes desuden om

oplysninger om, hvorledes Scoresbysund og de andre stationer forsynes, samt om de endnu er bemandede. *De har ikke meldt gennem længere tid.* Endvidere beder man særligt om søkort og lods-håndbøger —. Sluttelig udpeger brevet Myggebukta som det tilsyneladende mest velegnede sted. Marineattaché Henning modtog brevet den 27. maj og må have tygget grundigt på problemet. Det havde måske trøstet ham, hvis han havde vidst, at hans kollega i Oslo fik et næsten enslydende brev nogle dage efter. Først en hel måned senere har

attachéen ved en uformel samtale med en højtstående dansk søofficer kunnet komme med nogle upåfaldende spørgsmål om Grønland; det gav dog ikke tyskerne megen optimisme med hensyn til gennemførligheden af deres „Sachsen-projekt“. Dog var man blevet klar over, at stationerne endnu var bemandede. Det var i praksis umuligt at forlade Østgrønland på denne årstid. Dagen efter sendte Henning et brev til sine foresatte i Berlin og påpeger – på grundlag af en artikel i „Berlingske Tidende“ med referat af en tale i USA af Lindbergh (solo over Atlanten) om muligheden eller umuligheden af tyske luftbaser på Grønland – at en eventuel tysk ekspedition til Grønland kan udnyttes til propaganda af de kredse i Amerika, som mener, at USA er for isolationistisk – for lidt engageret i krigen i Europa. – En dag stod der så pludselig nogle civile tyske herrer i København og forelagde planer om at sende en *privat* dansk/tysk forsynings- og forskningsekspedition til Scoresbysund under ledelse af en vis dr. Holzappel „for at forbedre formidlingen af meteorologiske efterretninger fra Grønland“, hvilket man tænkte sig skulle foregå ved, at ca. 3 tyske vejrfolk kom med et iøvrigt dansk udrustet skib med forsyninger til Scoresbysund, hvor man så ville erstatte den hidtidige sender med en anden med større rækkevidde. Grønlands Styrelse, som det dengang hed, viste ikke megen forståelse for planerne. – I et senere brev til marineattachéen foreslår OKM (Oberkommando der Kriegsmarine) derfor – også for ikke at provokere USA – at man ved „ud-

nyttelse af venskabelige forbindelser“ får sendt et *dansk* skib til Scoresbysund. Alle eventuelle planer om at forsyne vejrstationerne skrinlægges dog i løbet af august 1940 – fra tysk side lægger man bl. a. vægt på, at en af de grønlandske landsfogeder i USA har udtalt, at „der er foretaget mange tyske, venskabelige ekspeditioner til Grønland“. På dette tidlige tidspunkt i krigen har man nok både fra dansk og tysk side været skønt enige om ikke at foretage sig noget, der kunne vække misstemning i USA. Enden, eller rettere begyndelsen på de tyske vejrekspeditioner til Østgrønland blev mere eller mindre vel camouflerede „fangstekspeditioner“ sædvanligvis med norske skibe, men „pelsjægerne“ viste sig, efterhånden som de blev opdaget og uskadelliggjort af allierede patruljeskibe, at være så veludstyrede, især med radiogrej, at de både på den ene og anden måde måtte stå i forbindelse med Tyskland, og al tvivl om ekspeditionernes karakter blev bortvejret ved forhør af deltagerne. I stedet blev de allerede eksisterende stationer udstyret med koder til afsendelse af vejrrapporter, dog blev stationen på Jan Mayen nedlagt, da man mente, at den lå udsat for tyske angreb. Men allerede et par måneder senere stod det klart for de allierede, at man ikke kunne undvære de vigtige rapporter fra den iøvrigt ubeboede lille ishavsø, og i foråret 1941 blev den meteorologiske tjeneste genetableret her, under store vanskeligheder og med passende militær beskyttelse. Det lykkedes et patruljefartøj ved Jan Mayen at forpurre en tysk landgang i rette øjeblik, tyskerne

måtte sætte deres fartøj på grund og vadede i land på øen, hvorfra det var en enkel sag at tage dem til fange, og der blev, så vidt vides, ikke senere gjort forsøg på at sætte sig fast her. Men tyskerne fandt på andre metoder.

Trawlere eller andre fiskefartøjer blev efter ændringer og tilføjelse af bevæbning til regulære flådeenheder med betegnelsen WBS, Wetterbeobachtungsschiff, og et nummer; navnene på nogle af disse vejrskibe var „Sachsen“, „Hermann“, „Coburg“, „Lauenburg“, „Ostmark“, „München“. I stedet for til Østgrønland blev „Sachsen“ i 1940 sendt til et område i Danmarksstrædet sydlig del, mellem Grønland og Island, hvor det i 76 dage arbejdede uforstyrret med flere gange daglig at sende vejrmeldinger til Trondheim. Tyskerne intensiverede gerne deres vejrtjeneste, når en eller anden større operation forestod, og det nye slagskib „Bismarck“s berømte, første og sidste krigstogt, der fandt sted i slutningen af maj 1941, blev grundigt forberedt, bl. a. ved at vejrskibet „Sachsen“ foruden sin almindelige tjeneste foretog is- og minerekognoscering i Danmarksstrædet, som „Bismarck“ skulle bruge til sit gennembrud til Atlanten. I anden omgang lykkedes det „Sachsen“ at holde sig skjult i 86 dage, skønt de allierede var på sporet af det, bl. a. ved at skjule sig i isen og iagttage radiotavshed. Som for luftvåbnet var også for disse skibe ofte vejret deres værste fjende, og der gik muligvis flere tabt på grund af storm og is end som følge af fjendtligheder, således „Wuppertal“ i januar 1945.

Også automatiske, ubemandede vejrs-

stationer blev indsat, som regel ved hjælp af u-både, så langt borte som på Labradorkysten af Canada og på den sovjetiske ø, Novaja Zemlja. Der anvendtes to typer af sådanne stationer, én der registrerede lufttemperatur, lufttryk, vindretning og vindhastighed på landjorden, og som havde en funktions-tid på op til 9 måneder. I marts 1945 fandt man en sådan på nordspidsen af Jan Mayen, særdeles vel camoufleret. Den anden udgave blev forankret på dybder op til 100 meter og kunne sende temperatur og tryk i ca. 2 måneder, indtil batterierne var opbrugt. Sidstnævnte type var konstrueret så snedigt, at den kun dukkede op over havoverfladen, når den skulle registrere og sende, hvorfor det var overordentligt vanskeligt for de allierede at afsløre og uskadeliggøre den.

Medvirkende til at tyskerne efterhånden fik et tæt og pålideligt net af meteorologiske observationer var ikke mindst det tyske Luftwaffe. Dets indsats i vejrtjenesten begyndte med besættelsen af Danmark og Norge i april 1940; de første flyvninger udgik fra Westerland flyveplads på øen Sild umiddelbart syd for den danske grænse, man fløj over Nordsøen indtil Shetlandsøerne og den norske kyst. Denne specielle enhed af Luftwaffe fik navnet „Wetterkette Nord“ og bestod i begyndelsen kun af tre maskiner og tre besætninger. Nogle få uger efter besættelsen flyttede man til Ålborg flyveplads, der nu i en forfærdelig fart var ved at blive udbygget til tysk luftstøttepunkt af store dimensioner. Her fandt vejrtjenesten midlertidigt sted; man improviserede sig til

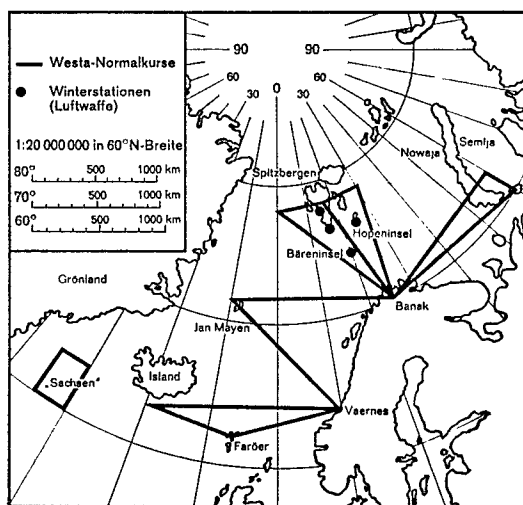
rette i omnibusser parkeret i udkanten af startbanerne. Herfra kunne flyene række betydeligt længere, specielt mod nord i Norge, hvor der endnu blev kæmpet på Narvikfronten. Men allerede i midten af maj 1940 blev vejrflytjenesten forlagt til Værnes flyveplads, ca. 30 km nordvest for Trondheim. Ligesom Ålborg var heller ikke Værnes andet end en beskeden landingsplads, der slet ikke var tilstrækkelig til at betjene de tyske kamp- og opklaringsfly. Alligevel blev der herfra næsten dagligt fløjet vejrobservationsflyvninger fra midten af maj. Man fløj som regel 800–1200 km ud over havet alt efter vejret, i vestlig og nordvestlig retning, men området omfattede i princippet Færøerne, Island, Østgrønland, Jan Mayen og Nordkap.

Den 22. juni 1941 angreb Tyskland Sovjetunionen, som derved blev bragt ind i krigen på de allieredes side, og dette nødvendiggjorde den farlige forsyningssejls nord om Norge til Sovjetunionens eneste isfrie havne, Murmansk og Arkhangelsk ved Kolahalvøen. Derved blev Nordnorge en ypperlig udgangsbasis for tyske sø- og luftstridskræfters angreb på de ofte utilstrækkeligt eskorterede og derfor meget sårbare allierede konvojer, der gik fra Loch Ewe i Skotland via Hvalfjorden på Island og til Nordrusland. Derfor fik WESTA 5 allerede i slutningen af juni samme år en filial på Banak flyveplads i bunden af Porsangerfjorden, ca. 100 km syd for Nordkap; flyvepladsen er idag nok bedre kendt som Lakselv. Operationsfeltet var Jan Mayen, Spitzbergen og Novaja Zemlja. Fra Banak fløj

man som regel over Nordkap og Bjørneøen til Spitzbergen, til Novaja Zemlja, eller man fløj Banak – Jan Mayen – Værnes og retur. Fra slutningen af 1944 blev WESTA 5 og 6 igen forenet i Trondheim, på Værnes og den nyoprettede flyveplads Øisand, hvorfra flyvningerne fortsatte til kapituleringen i 1945.

Kort efter den 9. april 1940 havde britiske tropper besat Færøerne og derefter Island, så de meteorologiske meldinger derfra frembød ikke noget problem for de allierede.

Derimod stod de norske stationer på Spitzbergen og Bjørneøen i en penibel situation, efter at Sovjet var kommet med i krigen, for der fandtes mange norske og russiske civile, særligt grubearbejdere, i dette sandsynlige nye strategiske område. Efter besættelsen af det øvrige Norge var de små samfund på Svalbard fortsat med at fungere som hidtil, dog må det antages, at vejrstationerne nu kun sendte vejrmeldinger til tyskerne i Nordnorge. En britisk flådestyrke rekognoscerede i eftersommeren 1941 Spitzbergen; og da man ikke fandt tyskere der, blev det besluttet at evakuere hele befolkningen, man fandt det sandsynligvis for risikabelt at opretholde vejrstationer eller forsyningsbaser der for Murmanskkonvojerne. Tyskerne okkuperede nu Spitzbergen og etablerede omfattende meteorologisk virksomhed, men senere i krigen generobrede en norsk styrke fra England de vigtigste punkter ved Isfjorden, og dermed var det første stykke Norge igen befriet, omend det fortsat kom til sammenstød med tyskerne, som langtfra havde op-



Kortet viser den tyske vejrflytjeneste's operationsfelt indtil kapitulationen i 1945.

givet deres vejrekspeditioner på de fjernereliggende dele af øgruppen.

De tyske vejrflyveres indsats var betragtelig, dagligt blev der gennemført mindst én flyvning, og i gennemsnit for hele krigen blev der fløjet to daglige flyvninger. Besætningerne blev efterhånden meget erfarne og var derfor velanskrevne i hele Luftvåbnet, særligt når det gjaldt opgaver i dårligt vejr; og ledelsen af Luftflotte 5, Nord, der omfattede Luftwaffe i Danmark og Norge, betjente sig gerne af disse rutinerede folk ved løsningen af specielle problemer, som f. eks. isrekognoscering, udvælgelse af mulige landingssteder på Spitzbergen, Bjørneøen, Østgrønland eller Novaja Zemlja, undertiden også til opklaringsflyvninger over fjendtligt territorium som Island og den grønlandske østkyst eller mere taktisk prægede opgaver, opsporing og skygning af allierede

konvojer. Der anvendtes almindelige kampfly, som dog i reglen blev stripet for en del af udstyret, bl. a. det meste af bevæbningen, for at vinde i aktionsradius og manøvreringsevne.

For de allierede var vejrtjenesten selv sagt ikke mindre vigtig. Det var dem, som havde fået standset de ukodede vejrmeldinger fra de østgrønlandske og andre arktiske stationer, og nu gjaldt det om, stedvis, som nævnt i stærk konkurrence med tyskerne, at få afløst personellet og forsyne det med koder. Den 9. marts 1941 kom amerikansk vejrpersoneel til Gander flyvepladsen på New Foundland, der skulle være centrum for flyvejrtjenesten på en nyoprettet færgerute for krigsfly, som amerikanerne havde planer om at oprette over Nordatlanten, og en måned senere overtog USA med Grønlandstraktaten den officielle beskyttelse af Grønland. Hermed kunne de udnytte øen som springbrædt til Island og satte en hurtig og enorm udbygning igang, som ikke blot omfattede flyvepladser og havne, men også dertil hørende faciliteter som radiofyr og nye vejrstationer. USA's første soldater på Grønland, de senere så berømte „læderhalse“, gik i land ved Narssarsuaq i Sydgrønland (den senere base Blue West One) den 6. juli 1941 – sammen med dem var seks mand, som skulle oprette en vejrstation til støtte for flyoperationerne der. Tre måneder senere kom der en vejrafdeling til Sdr. Strømfjord (Blue West Eight), og før årets udgang var en tredje amerikansk vejrstation i drift på Østgrønlands kyst ved Angmagssalik, tæt ved den senere flyveplads Ikateq (Blue East Two);

og ved krigens slutning fandtes en ring af vejrstationer langs den grønlandske kyst fra Sandodden i nordøst rundt om Kap Farvel og til Thule mod nordvest, dels bemannet med amerikansk militær, dels civile danskere og grønlandere. På Island havde amerikanerne afløst englænderne som besættelsesmagt den 7. juli 1941, og med dem fulgte ligeledes et vejrhold på 7 mand fra det amerikanske luftvåben; deres indsats kom virkeligt til nytte, da den store strøm af krigsfly fra USA til Europa satte ind i løbet af 1942 via de nye baser. Man fandt det først nødvendigt at supplere med vejrfly i løbet af sommeren 1942, da overførslen af de første jagerfly ad den nye rute (Operation Bolero) skulle finde sted. Og fra sommeren 1943 havde man tre B-25 fly i fast rutefart mellem Presque Isle, staten Maine i det nordøstligste USA, Goose Bay i Labrador og Gander på New Foundland, alle tre mellemstationer på færgeruten. Fra Gander blev der ligeledes fløjet østpå 5–800 miles ud over Atlanten med B-17 „Flyvende Fæstninger“, og fra januar 1944 opererede tre specielt udrustede C-54'ere mellem de nordamerikanske baser og de britiske øer, sædvanligvis direkte over Atlanterhavet, men undertiden returnerede de via Island og Grønland, hvis vejrforholdene gjorde det tilrådeligt. Ombord var der hver gang to særligt uddannede meteorologer; på denne måde fik man check på visse stormcentre, som ellers kunne rase ubemærket midt på havet. Endelig foretoges vejrobservationer fra ordinære C-54 flyvninger, ligesom flåde- og kystbevogtningsfartøjer på positioner langs ruten

afgav supplerende rapporter om forholdene ved overfladen.

De tyske tropper, der fik æren af at overgive sig som de sidste i Europa, var en lille gruppe vejrfolk på Spitzbergen. Ved kapitulationen i maj 1945 fik de telegrafisk allieret ordre om at forblive på stationen og fortsætte vejrmeldingerne i ukodet form. Først den 6. september samme år forlod de deres post med Tromsøfangstskuden „Blåsel“, der var sendt op for at hente dem. Ekspeditionens leder var dr. Dege, der senere i bogform har fortalt om sine oplevelser som vejrsoldat i Arktis.

Meteorologien er en ung videnskab, der blandt andet blev udviklet som sådan af skandinaviske pionerer, som under 1. verdenskrig var afskåret fra den sædvanlige internationale vejrinformation, fordi de skandinaviske lande var neutrale. Og for denne som for så mange andre grene af videnskaben betød også 2. verdenskrig en rivende udvikling, tildels under medvirken af skandinaviske eksperter i allieret tjeneste. Siden da er der sket endnu større fremskridt såvel i selve meteorologien som den kommunikation der er forudsætningen for, at observationerne kan udnyttes: radar, radiosonder, vejrsatellitter, automatiske registrerings- og telekommunikationsmetoder, edb-anlæg og apparater, der kan gengive et vejrkort i faksimile, når og hvor det behøves, og det forekommer næsten uvirkeligt, at der for kun 30 år siden var mennesker, der satte liv og helbred på spil for at skaffe en viden, som enhver, der idag har brug derfor, kan få blot ved at trykke på en kontakt eller dreje på en knap.