

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 115 (1949)
Heft: 4

Artikel: Norwegen: Überfall, Widerstand, Kapitulation (Fortsetzung)
Autor: Bühlmann, G.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-21712>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

den Funkorganisation. Straßenreparatur-Detachementen müssen bereitgestellt werden, um den Schaden in kürzester Zeit beheben zu können. Der Zeitfaktor ist hierfür wiederum ausschlaggebend. Der Bulldozer ist gegebenenfalls eine «Waffe», die nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

Aus all dem Gesagten geht hervor, daß die Maßnahmen der feindlichen Flieger durch Gegenmaßnahmen der Erdtruppe, die nicht im Bereiche der Phantasie liegen, also mit heute effektiv vorhandenen Mitteln, paralisiert werden können. Diese Mittel sind in erster Linie die richtige Einschätzung des Zeitfaktors für eine Verschiebung, die zweckmäßige Verkehrsorganisation und Verkehrsordnung; die gut durchdachte und gut ausgerüstete Straßenreparaturorganisation, sowie der richtige Einsatz der Flak und der Abwehrflugwaffe.

Norwegen

Überfall, Widerstand, Kapitulation

Von Hptm. G. Bühlmann

(Fortsetzung)

II. Verhältnis zwischen Norwegen und Deutschland

Beweise einer systematisch vorbereiteten Besetzung

Die Deutschen hatten seit Jahren ihre Freundschaft und Anhänglichkeit zu diesem schönen nordischen Lande beteuert: sie schickten Schauspieler, Sänger, Professoren, Gelehrte, Touristen in das westliche Skandinavien. Viele Wienerkinder und andere fanden nach dem ersten Weltkrieg ein trautes Heim in norwegischen Familien, sie wurden gut genährt, gekleidet, erzogen, geschult. Erwachsene hatten als «Wandervögel» im Gastland Wohltaten empfangen, Sprachkurse genommen, auf Mandolinen gespielt, deutsche Lieder gesungen, ihre Liebe zur Natur dadurch gezeigt, daß sie Brücken, Kreuzwege, wichtige Punkte zeichneten, Messungen in den Gewässern vornahmen, alles und jedes ungehindert photographierten. Sie waren meistens mit Schinkenbrot ausgerüstet, kauften Ansichtskarten und Seife. . . . Norwegen war allen Fremden eine offene Tür.

Die deutschen «Touristen» vom Sommer 1939 «reisten erster Klasse und mäkelten nicht an den Preisen herum. Es waren meist junge oder im mittleren Alter stehende Männer mit aufrechter Haltung . . . , die über erstklassige Feldstecher verfügten . . . » (Broch), und sie versicherten, wie sie das norwegische Volk bewunderten. «Der deutsche Konsul steckte seine Nase in alles und lud soviel Leute als möglich an seinen Tisch, um Nor-

wegisch zu erlernen und sich mit norwegischen Sitten vertraut zumachen...» (Broch).

Die Norweger, die lange Zeitepochen im Frieden gelebt hatten, an das Gute im Menschen glaubten, weder geistig noch materiell auf kriegerische Verwicklungen vorbereitet waren, ahnten von solch lebenswürdigen Fremden nichts Böses. Die Fünfte Kolonne und «die kleine Gruppe politischer Schreier und Quislinge wurden von keinem Menschen ernst genommen».

Strikte Neutralität beobachtend, gestattete Norwegen im Einverständnis Englands der deutschen Regierung, schwedisches Eisenerz zu verschiffen – der schwedische Erzhafen Lulea in der Ostsee ist bis in den Mai hinein zugefroren –, und als Gegendienst wollte Deutschland von Norwegen 30 000 t Fisch kaufen. Es war also nichts Besonderes, daß Ende März 1940 viele deutsche Schiffe an der norwegischen Küste erschienen, um, wie die Kapitäne sagten, mit einer Doppelschicht zu arbeiten. Erst später wurde festgestellt, daß diese Schiffe bewaffnet und stark bemannt waren, auch, daß sie nicht Ladungen von Fischtran für die Heimfahrt, sondern Munition und Soldaten unter dem General Dietl enthielten. Die angeblichen Fischeinkäufer entpuppten sich als deutsche Agenten, wie alle in Norwegen lebenden Deutschen Spione einer geheimen Mission waren. Die deutsche Gesandtschaft in Oslo, die Konsulate im ganzen Lande bildeten Zentren der Spionage, von Verschwörungen und Verrat, den Kern der Fünften Kolonne. Sie alle, die Gelehrten, Handelsreisenden, Sekretäre, Touristen, Matrosen waren gefährlicher als Fallschirmabspringer, weil die Gefahr zu spät erkannt wurde.

Eine überraschend große Zahl der ersten deutschen Truppen waren junge, gut norwegisch sprechende Österreicher, die gleichen, die einige Jahre vorher als Wienerkinder Norwegens Wohltaten in reichem Maße gekostet hatten. Die Zeichnungen strategisch wichtiger Punkte und die vielen Photos der «Wandervögel» wurden nach der Invasion als Unterlagen für militärische Operationen in den Taschen deutscher gefallener Offiziere, Ingenieure und Kriegsgefangener gefunden.

Die Frage, was von der deutschen Behauptung, ihr Angriff auf Norwegen sei die Folge von Englands Minenlegung in den norwegischen Gewässern gewesen, zu halten ist, erübrigt sich, da feststeht, daß die deutschen Schiffe ihre Häfen für die Invasion fast eine Woche früher verlassen hatten als die Minen gelegt wurden, von den zeitraubenden Vorbereitungen vor der Abfahrt gar nicht zu reden. Zwischen den deutschen Verschiffungshäfen und den norwegischen Küstenstädten liegen Entfernungen von 650 bis 2000 km. Ferner gilt als erwiesen, daß die für Narvik bestimmten öster-

reichischen Gebirgsjäger am 6. April im Bremer Hafen sich auf deutsche Zerstörer einschifften, schon am 5. April 15–20 Truppen- und Transportschiffe Stettin verließen, nachdem ihre Kommandanten vorher von Großadmiral Raeder einen versiegelten Tagesbefehl erhalten hatten. Am 8. April berichtete ein Telegramm aus Kopenhagen, eine deutsche Flotte von über hundert Kriegs- und Transportschiffen habe den Belt mit Richtung Norden passiert.

Es gibt noch andere Beweise für die gewollte und gut vorbereitete deutsche Invasion, in erster Linie die schwedische Dokumentensammlung, die sich auf die Zeit vom 12. Dezember 1939 bis 9. April 1940 erstreckt und im Weißbuch des schwedischen Außenministeriums verankert ist. Aus dieser Zusammenstellung «Vorspiel zum deutschen Angriff auf Dänemark und Norwegen am 9. April 1940», herausgegeben im Jahre 1947, geht widerspruchlos die skrupellose Militärpolitik Hitlers hervor. Die Warnungen der bestinformierten schwedischen Regierung an Norwegen wurden aber vom damaligen Außenminister Koht nicht beachtet. Treibende deutsche Kräfte für die Invasion waren der Reichsleiter Rosenberg und Großadmiral Raeder, und Vorschub leistete der norwegische Verräter Quisling, der anfangs Dezember 1939 von Hitler dreimal empfangen wurde.

Am 14. Dezember 1939 befahl Hitler der Heeresleitung, die Pläne für die Besetzung von Stützpunkten in Norwegen auszuarbeiten. Diese wurden dann unter dem Decknamen «Fall Weserübung» rubriziert.

Im Befehl Hitlers vom 1. März 1940 ist der Tag des Unternehmens «Wesertag» und die Uhrzeit «Weserzeit» genannt.

Ein wichtiges beweisendes Dokument ist ferner der «Befehl für die Einzelunternehmungen im Oslo-Fjord» (vide Photokopie). Nachdem der deutsche Kreuzer «Blücher», als er am 9. April 1940 versucht hatte, das Oscarsborg Fort bei Dröbak im Oslofjord zu forcieren, von der norwegischen Küstenverteidigung und durch Torpedotreffer versenkt worden war, fanden norwegische Seeleute nebst anderen Dokumenten den vom untergegangenen «Blücher» herrührenden Operationsbefehl. Es konnte ermittelt werden, daß er 9. März 1940 datiert und die Zeit der Ausführung auf «die Nacht zwischen den Tagen X-1 und X» festgelegt war.

In der Broschüre «Die heutige Seekriegsführung» bestätigt Konteradmiral Lützow: ... «In Norwegen kam uns die Überraschung zustatten. Mit der Möglichkeit einer deutschen Landung in Norwegen hatte die norwegische Regierung nicht gerechnet ... So blieben gefährliche Angriffe der Norweger von der Landseite auf unsere frisch gesandten Truppen aus.»

«Die Weltgeschichte kennt kein Beispiel, das an Zahl der eingesetzten Streitkräfte wie der zu überwindenden Räume und Entfernungen, an Sorg-

falt der Vorbereitung wie an Präzision der Ausführung dieser deutschen Landung in Norwegen an die Seite gestellt werden könnte ...» (F. Lützow, Konteradmiral, in «Seekrieg und Seemacht»).

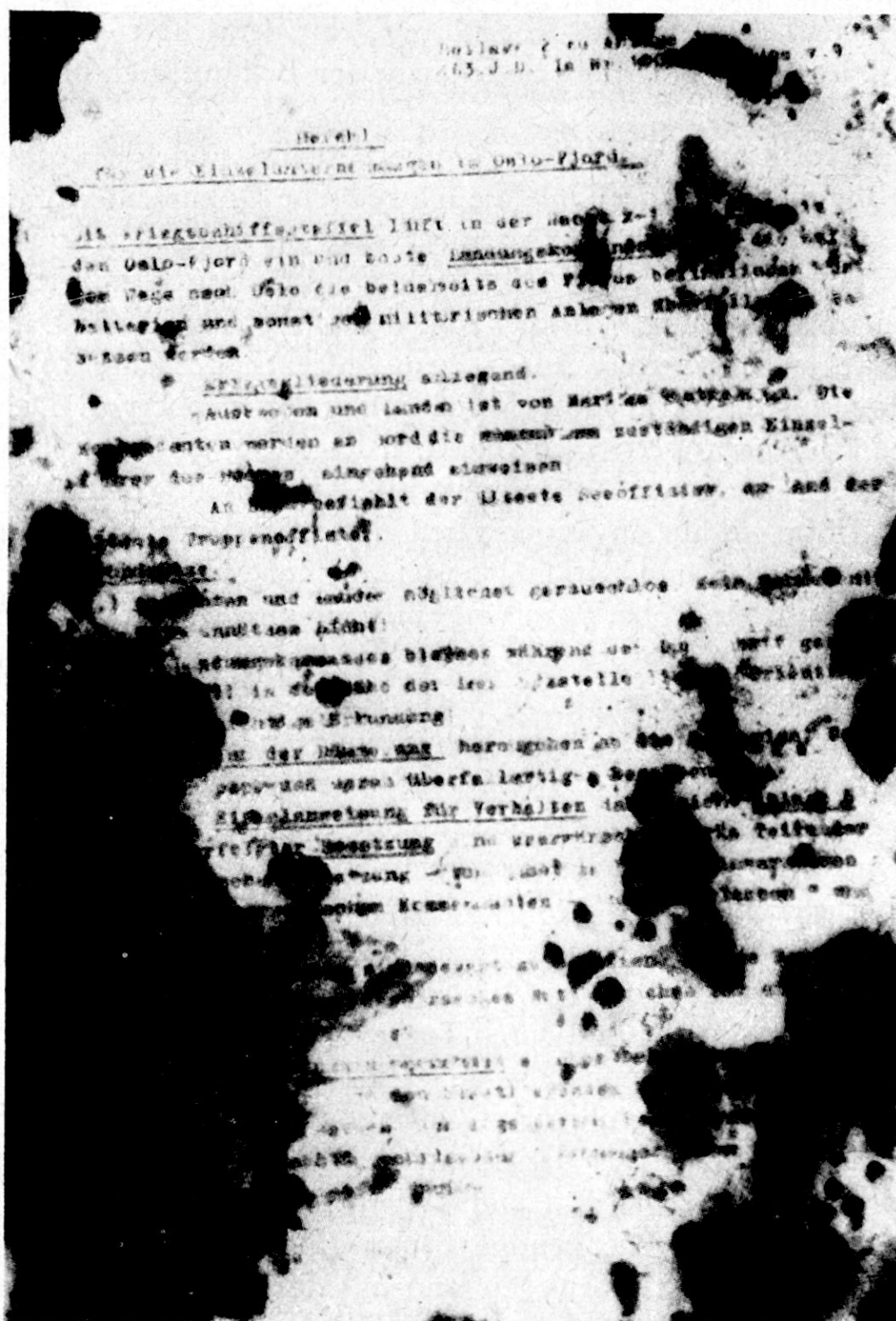


Abb. 1

Konteradmiral Lützow bestätigt auch, daß die Absichten und Pläne des OKW. geheim gehalten wurden und sie deshalb am 9. April 1940 «streng und lückenlos» durchgeführt werden konnten.

III. Invasion und Kampf

Von allen europäischen Ländern, die das Opfer von Hitlers Überfall wurden, ist Norwegen das am wenigsten bevölkerte, hat aber die längste Küste, nämlich ungefähr 3000 km Strand, mit Vorsprüngen und Inseln 19 300 km, d. h. fast ein halber Erdumfang. Neben der Überrumpelung kamen also dem Angreifer die geographische Struktur des Landes, die stark zerklüftete, äußerst lange Küste und die durch Gebirge abgeschlossenen, für eine Isolierung günstigen Landesteile wohl zustatten.

Bei Ausbruch des europäischen Krieges im September 1939 wurde die Marine mobilisiert, die Küstenfortifikationen nur teilweise, während ein Minengürtel, wichtiger Teil der Verteidigung, unterblieb.

Kurz vor der Invasion waren die Mannschaften der Küstenverteidigungen durch neue, unzureichend ausgebildete ersetzt worden, einige befanden sich im Urlaub, und die Schiffe, nicht kampfbereit, lagen längseits am Ufer. Norwegen war ja mit der Welt im Frieden.

Dem norwegischen Nachrichtendienst war am 8. April 1940 die sehr bedeutende Massierung deutscher Kriegs- und Transportschiffe im Belt auf der Fahrt nordwärts nicht unbekannt geblieben, aber in der stockdunklen Nacht vom 8./9. April – die Lichter der Leuchttürme wurden gelöscht – konnten die Schiffe nahe an die Küste gelangen, ohne gesehen zu werden. Als einige vor der Mündung des Oslofjords gesichtet wurden, war man über ihre Nationalität im Ungewissen, vorläufig jedoch nicht beunruhigt, weil nach internationalem Seerecht jedes fremde Kriegsschiff für kurze Zeit sich in Territorialgewässern irgendeines Landes aufhalten darf, sofern gewisse Gebiete nicht Einschränkungen unterworfen sind. Verbotene Zufahrten waren die Fjorde.

Um Mitternacht passierten aber fremde Kriegsschiffe mit Volldampf Faerder am Eingang des Oslofjords, um 0045 eröffneten die Küstenbatterien der Außenforts Bolaerne und Rauøy (Rauer) das Feuer, ohne jedoch die als deutsche erkannten Schiffe aufhalten zu können, so daß sie bald die inneren Verteidigungsanlagen, die veraltete Festung Oscarsborg, erreichten. Der Kapitän eines Walbootes ließ als erster mit der einzigen Kanone feuern; sie war aber von schweren deutschen Geschützen bald in Stücke geschossen, und der Kommandant, beider Beine beraubt, wälzte sich über Bord, um der deutschen Gefangenschaft zu entgehen. Viele feindliche Schiffe fuhren tiefer in den Oslofjord hinein. Die norwegische Festungsartillerie Oscarsborg versenkte den 10 000 Tonnen-Kreuzer «Blücher»¹ –

¹ «Durch das ausgelaufene Öl der ‚Blücher‘ stand die Wasseroberfläche im Oslofjord noch viele Stunden nachher in Flammen, und im innern Teil des Fjords trieben die Leichen tagelang umher» (W. Brandt).

ein empfindlicher Verlust für die Deutschen, weil sich auf diesem Schiff außer Elitetruppen höhere Offiziere und Verwaltungsorgane befanden – und das Kampfschiff «Brummer» von 2000 Tonnen. Außerdem wurden das Taschenschlachtschiff «Lützow» und der Kreuzer «Emden» von den Kanonen der Festung getroffen.

Norwegische Kriegsschiffe versenkten den Jäger «Albatros» und das Raumboot 17 und beschädigten «Emden» nochmals. Trotzdem war der Oslofjord mit den Forts und Küstenstädten rasch in deutscher Gewalt, so daß feindliche Truppen ungehindert abgesetzt werden konnten.

In der gleichen Nacht erzwangen sich modernste deutsche Kriegsschiffe die Einfahrt in andere Buchten, z. B. bei Stavanger, wo sie ein Transportschiff verloren; in Kristiansund, wo die Deutschen außer einem Transportschiff den Kreuzer «Karlsruhe» von 6000 Tonnen einbüßten, wurden sie im Morgengrauen zweimal abgeschlagen. Später glaubten die Norweger – die Luft war neblig – eine Anzahl Zerstörer mit französischer Flagge erblicken zu können und ließen sie unbehelligt, ja freudig in den Fjord einfahren. – Es waren aber deutsche Schiffe.

Die für Trondheim und Narvik bestimmten Invasionsschiffe – mit Truppen beladene Kreuzer und Zerstörer – konnten die Enge der Nordsee zwischen Bergen und den Shetland-Inseln ungehindert passieren. Sie waren von den Schlachtschiffen «Gneisenau» und «Scharnhorst» begleitet.

Die große deutsche Übermacht vernichtete im Hafen von Narvik die beiden größten norwegischen Panzerschiffe. Die «Eidsvold» flog in einer einzigen furchtbaren Explosion in die Luft; nur acht Mann konnten gerettet werden, jedoch kein einziger Offizier. Die «Norge», ringsum von deutschen Torpedos getroffen, sank innerhalb von 20 Sekunden. Das war das größte Unglück, das die norwegische Kriegsmarine unter eigener Flagge je getroffen hatte.

Der planmäßige Überfall an verschiedenen Stellen – wohl um einzelne Landesteile zu isolieren und die Verteidigung zu erschweren – zeitigte eine derart blitzartige Entwicklung, daß der Feind schon im Verlaufe des 9. April alle strategisch wichtigen Hafenanlagen und Stützpunkte, wenn auch nicht ohne empfindliche Verluste an Menschen und Schiffsmaterial, dank einer kühnen kombinierten Operation der Marine, der Landungstruppen und der Luftwaffe, wie auch durch Täuschungsmanöver in seiner Hand hatte, also: Arendal, Horten², Moss, Halden, Oslo, Kristiansand, Egersund, Stavanger, Bergen, Trondheim, Narvik.

² Der norwegische Kommandant in Horten war «Ritter des deutschen Adlerordens», bewährte sich aber während der Invasion und später als zuverlässiger patriotischer Norweger. – Die Deutschen brauchten ihn trotzdem als Propaganda.

SÜD - NORWEGEN

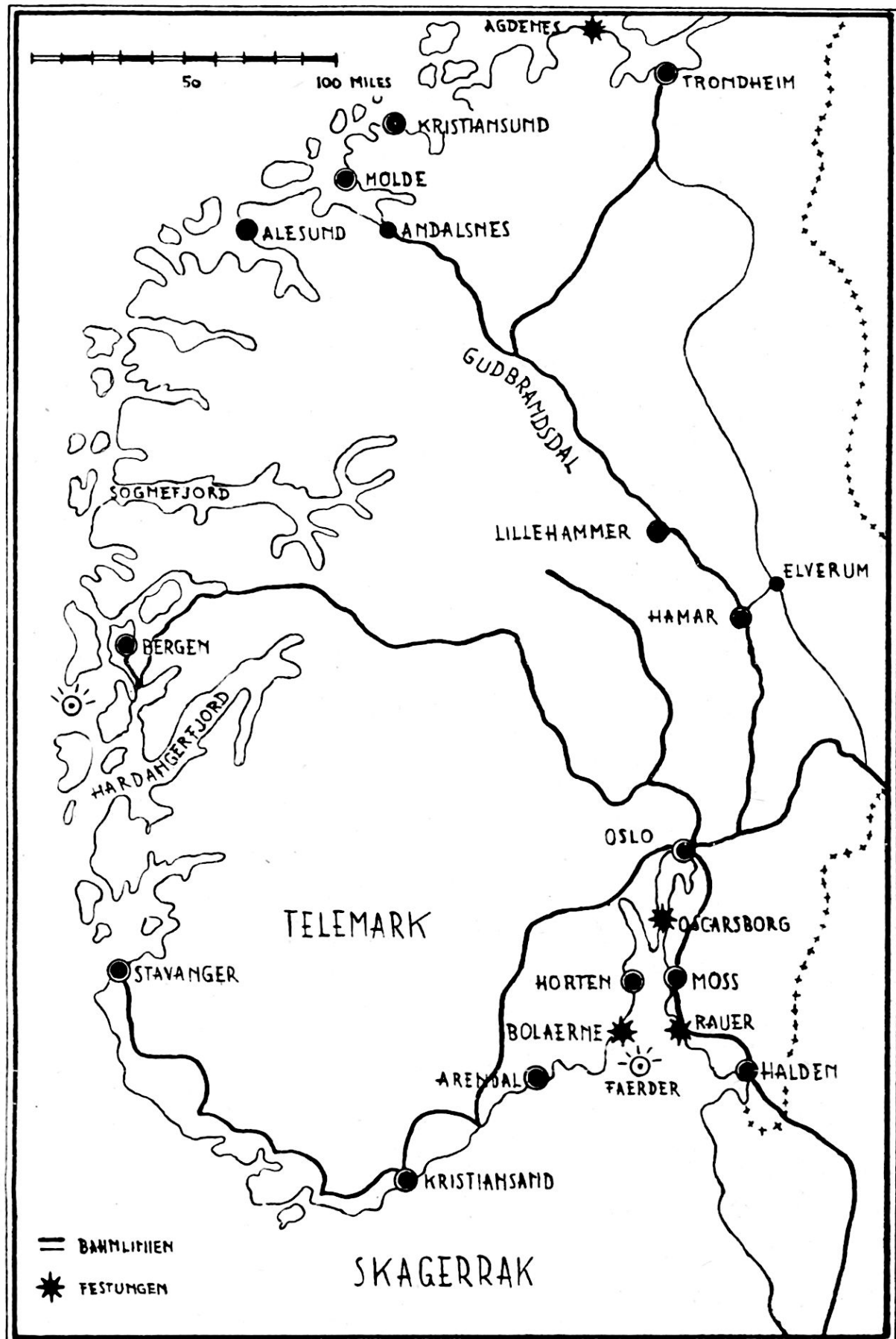


Abb. 2

Sechs verschiedene, 20 Fahrstunden auseinanderliegende Hafenplätze waren zu gleicher Zeit erreicht worden. Es ist einleuchtend, daß es für ein derart erfolgreiches Unternehmen außer bis ins kleinste ausgeklügelter Vorbereitungen bis auf die Minute abgestimmter Fahrpläne bedurfte.

Die zum großen Teil veraltete, aber bei den gegebenen Verhältnissen doch über Erwarten wirksame Marine und Küstebefestigungen hatten den ersten Ansturm aushalten müssen, dann folgte die bescheidene Luftwaffe, und zuletzt griff die Armee ein.

Offenbar weil man nach den vielen früheren Beteuerungen des Wohlmeinens und der Achtung für Norwegen nicht an einen Überfall glauben konnte, wurde die Mobilmachung der Armee erst angeordnet, als der Feind eingedrungen war, der sie infolge der besetzt gehaltenen wichtigsten Positionen stark behinderte und stellenweise verunmöglichte. (Schluß folgt.)

WAFFENTECHNISCHES

Spaniens Luftrüstung

Drei Flugzeugfirmen: Aeronautica Industrial, La Hispano Aviacion und Construcciones Aeronauticas. Hispano baut den deutschen Jagdeinsitzer Me 109 G in abgeänderter Form unter der Bezeichnung H. S. 109 J mit 1300 PS Hispano-Suiza 12-Zylinder-Motor nach. Die letztgenannte Firma fertigt den deutschen Bomber He 111 P mit 2 Hispano-Suiza-Motoren (Mod. 89, wie bei H. S. 109 J).

Zwei Motorenfabriken: Elizalde und Hispano Suiza.

Auch deutsche Schulflugzeuge und das Transportflugzeug Ju 52/3 M werden nachgebaut. (Flight 26.8.1948)

AUSLÄNDISCHE ARMEEN

Militärische und politische Bedeutung der Atombombe

Dieses Thema wird auf Grund des Buches «Military and political consequences of atomic energy» in der bekannten schwedischen Militärzeitschrift «Kungl. Krigsvetenskaps-Akademiens, Handlingar och Tidskrift» behandelt. Das aktuelle Buch wurde vom letzten Nobelpreisträger für Physik, Professor P. M. S. Blackett (Manchester), neulich publiziert. Professor Blackett ist nicht nur ein hervorragender Wissenschaftler, sondern war von 1945 bis 1948 auch Mitglied des von der englischen Regierung eingesetzten «Advisory Committee on atomic energy».

Professor Blackett will nachweisen, daß die Bombardierung Deutschlands keineswegs die große Wirkung auf den Ausgang des Krieges hatte, welche ihr im allgemeinen zugeschrieben wird. Vor allem soll dies für die Bombardierung der Städte und Ortschaften zutreffen, während Präzisionsbombardierungen von Kommunikationen und