Der Feldzug in Norwegen 1940

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **115 (1949)**

Heft 9

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-21758

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

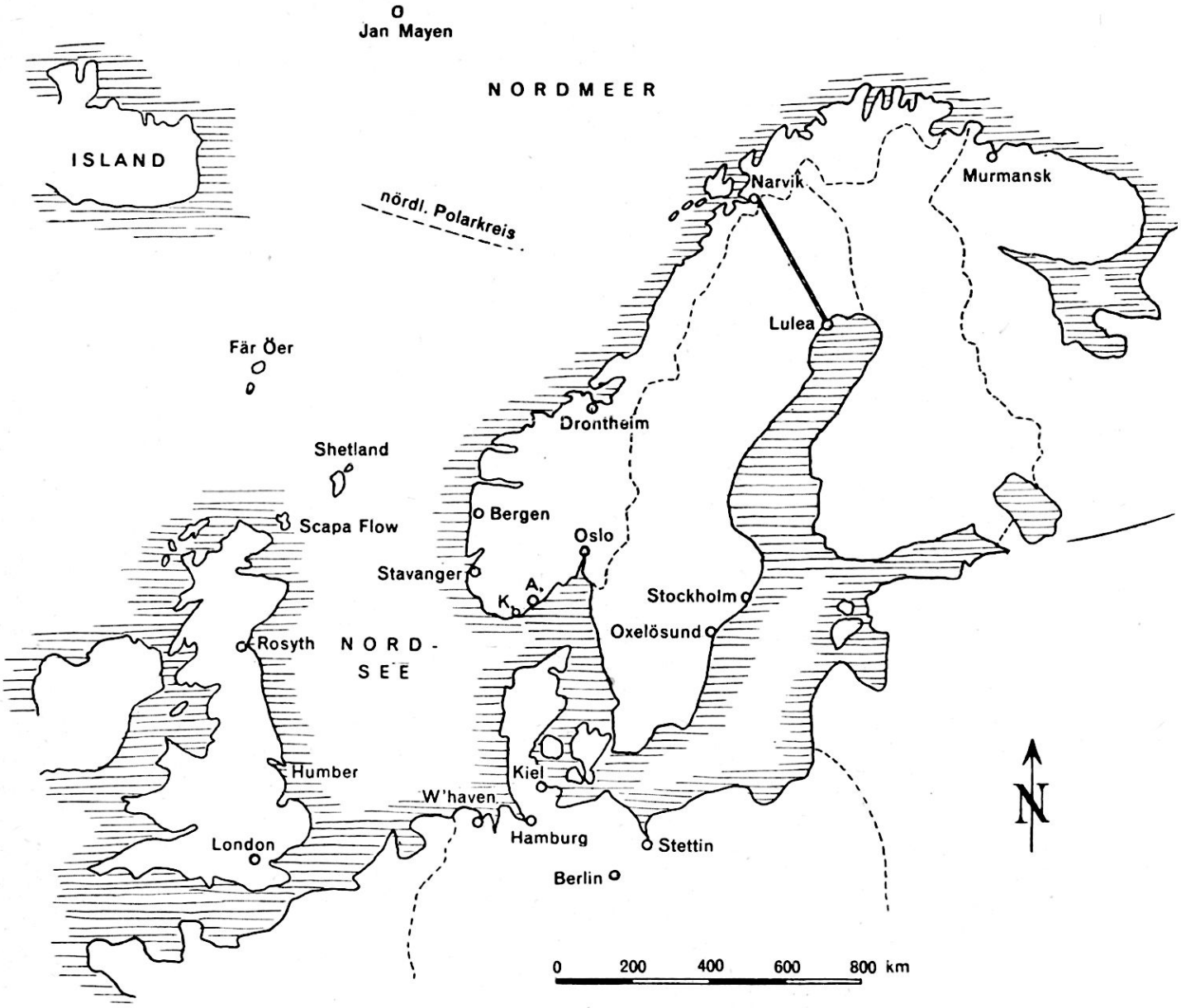
Der Feldzug in Norwegen 1940

Von ***

Die Absichten *Hitlers* zur Besetzung von Norwegen verdichteten sich um die Jahreswende 1939/40. Am 14. Dezember 1939 hatte er in geheimgehaltenem Besuch Major Vidkun *Quisling* in Berlin empfangen, der ihm von Rosenberg zugeführt worden war. Quisling war vor kurzem norwegischer Verteidigungsminister gewesen und hatte eine Partei «Nasjonal Samling» gegründet mit faschistischen, antirussischen Tendenzen. Aber sein Einfluß war gering, bei den Wahlen 1936 hatte seine neue Partei nur 2 % der Stimmen erhalten. Das Auswärtige Amt und besonders der deutsche Gesandte in Oslo warnten nachdrücklich vor einer Verbindung mit diesem Mann, der als ehrgeiziger Hasardeur bezeichnet wurde und von den anständigen Norwegern abgelehnt würde. Doch stand der Traum eines großnordischen Reiches, an dem sich Rosenberg und sein Kreis begeisterten, bei Hitler sicher nicht an der ersten Stelle der Motive, die den Gedanken zur Besetzung Norwegens in ihm reifen ließen. Es waren vielmehr zwei andere Gründe, die im Vordergrund standen, deren einer *seestrategischer,* deren anderer *wirtschaftlicher* Natur war:

1. Der Weltkrieg 1914–18 hatte der deutschen Marineleitung deutlich gezeigt, daß die Nordsee ein *Binnenmeer* bildet in der Gestalt eines Rechtecks mit rund 600 km bzw. 900 km Seitenlängen. Der enge Ärmelkanal kam zur Durchfahrt in Kriegszeit nicht in Betracht, da er von der englischen Küste überwacht und durch Minen völlig – auch für U-Boote – gesperrt war. Der nördliche Ausgang der Nordsee, der allein den Zugang zum offenen Meer, zum Atlantik öffnete, war durch die Inselgruppen der Orkneys und Shetlands auf rund 350 km verengt. Diese Shetlandenge wurde nicht nur von britischen Seestreitkräften überwacht, sondern 1917–18 durch die große Minensperre zwischen Shetland und Bergen verseucht und abgeriegelt. Es war zu erwarten, daß im zweiten Weltkrieg bald dieselbe Lage eintreten würde, jedoch in gegenüber 1918 verschlechterter Form, da durch die Entwicklung der Flugwaffe und der elektrischen Suchgeräte die Überwachung des engen Seeraums dem Engländer erleichtert war. Jedes deutsche Schiff – ob Kreuzer, Hilfskreuzer oder U-Boot –, das zum Handelskrieg gegen die englische Schiffahrt auf die offenen Ozeane hinausgeschickt wurde, mußte, ehe es sich seiner eigentlichen Aufgabe zuwenden konnte, erst gleichsam vor

den Augen der britischen Flotte Revue passieren und das Risiko des Durchbruchs durch die Shetland-Enge auf sich nehmen. Auch die eigentlichen Operationen der Flotte mit ihren schweren Großkampfschiffen waren aus dem «nassen Dreieck» der Deutschen Bucht heraus behindert, da die briti-



sche Flotte auf ihren Liegeplätzen vom Humber über Rosyth bis zu Scapa Flow auf der *äußeren* Linie stand und jeden deutschen Vorstoß nach Norden *strategisch* und dann bei Gefechtsberührung auch *taktisch umfassen* konnte. Die Schlacht bei Jütland war hiefür das treffendste Beispiel. Diese ungünstige seestrategische Lage konnte nur einigermaßen ausgeglichen werden, wenn es gelang, einen Seestützpunkt jenseits der Shetland-Enge in Besitz zu nehmen. Hiefür sprang Drontheim mit seinem ausgezeichneten Hafen, tief im Drontheim-Fjord gelegen, in die Augen.

Diese Gedankengänge hatten bereits 1929 in dem Buch Admiral Wegeners «Die Seestrategie des Weltkriegs» ihren Niederschlag gefunden. Wegener kritisiert die defensive Seekriegführung 1914–18. Die deutsche Flotte hätte sich das Ziel setzen müssen, die Blockade zu brechen und den Handelskrieg zu verschärfen. Dazu wäre es notwendig gewesen, das geschlossene Tor zum Atlantik zu öffnen und die atlantischen Häfen Norwegens zu besetzen. Es wäre ein großer Fehler gewesen, auf die Neutralität Dänemarks und Norwegens Rücksicht zu nehmen. Ein Vorschieben der Stützpunkte nach Norwegen hätte den U-Bootkrieg erleichtert und der deutschen Flotte eine größere Bewegungsfreiheit gegeben. Das Buch Wegeners war in deutschen Marinekreisen wohl bekannt und hatte einen starken Widerhall gefunden. –

Anderseits mußte aber auch damit gerechnet werden, daß *England* aus den Erfahrungen des 1. Weltkriegs seine Folgerungen ziehen und seinerseits zur Besetzung der norwegischen Gegenküste schreiten würde, um seine Blockade wirksamer und vollständiger zu machen. Aus den Nachkriegsveröffentlichungen, insbesondere aus den Denkwürdigkeiten Churchills, ist heute bekannt, daß tatsächlich solche Pläne bestanden haben. Churchill selbst, damals noch Marineminister, setzte sich mit seiner ganzen Energie für eine Besetzung Narviks und Bergens ein, um die nördliche Blockade Deutschlands vollständig zu machen (Memorandum vom 16. Dezember 1939). Er drang jedoch zunächst gegenüber dem Kabinett Chamberlain nicht durch, das sich vor der Verletzung der Neutralität Norwegens scheute. Wenn auch diese Absichten der deutschen Führung nicht bekannt waren, so waren ihr doch die diplomatischen Schritte Englands in Stockholm zu Ohren gekommen, die den Durchmarsch britischer Truppen von Narvik nach Finnland zum Gegenstand hatten. Auch waren Nachrichten eingegangen über eine auffällige Vermehrung des britischen Luftverkehrspersonals auf dem Flugplatz Stavanger.

Beunruhigende Gerüchte spielten hin und her; man spürte, daß sich um Norwegen etwas zusammenzog, und wenn auch damals noch nichts Greifbares über die englischen Absichten vorlag, so mochte doch Hitler sie wittern, denn sie lagen in der Luft.

Hatten sich aber die Engländer in den Besitz von Norwegen gesetzt, dann war die *Gesamt*kriegslage für Deutschland wesentlich verschlechtert. Nicht nur traten die oben skizzierten seestrategischen Folgen ein: vollständige Blockade der Nordsee, die jede aktive Führung des Seekriegs gegen England ersticken mußte – die deutschen Überwasser-Streitkräfte konnten dann verschrottet werden und auch der U-Bootkrieg war gelähmt –; sondern damit war Deutschland politisch und militärisch von Norden umfaßt.

Zwar würde als Gegenschlag Dänemark sofort besetzt werden, um die Ostsee-Eingänge, Sund, Großer und Kleiner Belt fest in die Hand zu bekommen und das Eindringen britischer U-Boote in die Ostsee zu verhindern. Aber politisch und wirtschaftlich gerieten damit Norwegen und Schweden in die alliierte Machtsphäre. Vor allem konnte die britische Luftwaffe von den *Flugstützpunkten Südnorwegens* aus den norddeutschen Raum mit seinen Industriegebieten, die Nordseehäfen, den Kaiser-Wilhelm-Kanal, die Ostseehäfen und den Schiffsverkehr in der Ostsee weit wirksamer angreifen, als von Südengland her. Noch war die britische RAF. der deutschen Luftwaffe unterlegen, aber das Kräfteverhältnis mußte sich mit jedem weiteren Kriegsmonat zuungunsten der Luftwaffe verschieben.

Es war klar, daß diese Bedrohung unerträglich wurde, wenn den Engländern die Besetzung Norwegens gelänge, und daß alles getan werden müßte, um sie wieder herauszutreiben. Das bedeutete aber eine Landungsoperation von der Nordspitze Jütlands aus gegen die norwegische Südküste etwa in der Gegen Kristiansand - Arendal. Inzwischen würden die Engländer die Verteidigung Südnorwegens organisiert, die norwegische Armee durch Ausbildung und Ausrüstung kriegsfähig gemacht, die Küstenbefestigungen weiter ausgebaut haben. Die RAF. würde mit starken Jagdkräften auf den norwegischen Fluplätzen stehen und die Flak-Abwehr eingerichtet sein. Eine deutsche Landungsoperation traf also auf einen voll zur Verteidigung organisierten Gegner, gegen den das erste Fußfassen an der Küste, dann das Ausweiten des Brückenkopfs und das Vordringen ins Innere des gebirgigen Landes Schritt für Schritt erkämpft werden mußte. Das Heranführen der Truppentransporte über das 150 km breite Skagerrak und der spätere Nachschub über See war durch Vorstöße der überlegenen englischen Flotte in das Skagerrak gefährdet, wenn auch die Überlegenheit der deutschen Luftwaffe hier einen gewissen Ausgleich schaffen konnte. Aber beim Durchdenken einer solchen Lage wird deutlich, daß eine deutsche Landung als *Gegen*schlag gegen die englische Besetzung eine Operation geworden wäre, die in ihren Schwierigkeiten große Ähnlichkeit mit dem «Seelöwen» des Herbsts 1940 aufgewiesen hätte. Sie konnte nur vermieden werden, wenn man dem Engländer in der Besetzung Norwegens *zuvorkam*.

2. War so der Norwegenfeldzug in erster Linie eine *militärische* Präventivmaßnahme, so war der zweite Beweggrund ein *wirtschaftlicher:* die Sicherstellung der *schwedischen Erztransporte*. Diese hochwertigen Eisenerze waren für die deutsche Rüstungsindustrie bei einem Jahresbedarf von 9 Millionen Tonnen lebenswichtig. Sie werden in den Gruben von Gällivare-Kiruna in Nordschweden gefördert. Von Gällivare führt die Eisenbahn einerseits

nach Süden zu dem schwedischen Hafen Lulea am Bottnischen Meerbusen, anderseits nach Norden zu dem norwegischen Hafen *Narvik*.

Narvik war 1902 als Erzausfuhrhafen gegründet worden und ist mit ausgedehnten, modernen Hafeneinrichtungen versehen, die den Umschlag der Erze von der Lappland-Bahn auf die Schiffe bewältigen. Der Umfang des Umschlags wird deutlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß ungefähr stündlich ein Erzzug anrollt. Während der Hafen von Lulea von Ende November bis Ende April zugefroren ist, ist Narvik während des ganzen Jahres *eisfrei*. Die Möglichkeit, die Erze während des Stilliegens von Lulea im Winter mit der Bahn weiterzubefördern zu dem südschwedischen Hafen Oxelösund, der eisfrei bleibt, ist beschränkt, da dessen Hafeneinrichtungen nicht ausreichen. So kommt die Verschiffung der Erze von Lulea über die sichere Ostsee nach den deutschen Ostseehäfen nur während der Sommermonate in Betracht. Der Transport der Erze von Narvik nach deutschen Häfen erfolgt auf kleinen Erzdampfern, die innerhalb des Schärengürtels und damit innerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer fahren. Diese laufenden Erztransporte im Schutz der norwegischen Neutralität hatten bereits im ersten Weltkrieg den Ärger der Engländer erregt. Sie hatten sich jedoch davor gescheut, die norwegische Neutralität dadurch zu verletzen, daß – etwa im Anschluß an ihre große Minensperre Shetland - Bergen – das «Loch» in den Schären durch eine kleine Minensperre zugestopft wurde. Im zweiten Weltkrieg drängte Churchill darauf, die im ersten Weltkrieg unterlassenen Maßnahmen nachzuholen und die Erzausfuhr nach Deutschland über Narvik zu unterbinden (Memorandum vom 16. Dezember 1939).

War aber nicht, so mußte man vom deutschen Standpunkt aus fragen, der derzeitige Zustand eines *neutralen* Norwegens, das die unbehinderte Durchfahrt der Erzdampfer ermöglichte, vorzuziehen einem von den Deutschen besetzten Norwegen? Denn sobald Norwegen Kriegsschauplatz wurde, standen selbstverständlich seine bisher neutralen Küstengewässer der überlegenen englischen Flotte offen, welche die Erzschiffahrt nach Deutschland unterbinden würde. Dies wäre im ersten Weltkrieg zweifellos eingetreten. Seitdem aber hatte sich die Lage durch die Erstarkung des Kampfmittels der Luftwaffe geändert, mit deren abstoßender Wirkung man gegen die in Küstennähe operierenden feindlichen Seestreitkräfte rechnen konnte. Und auf jeden Fall mußte verhindert werden, daß sich England in den Besitz des Erzausfuhrhafens setzte. Hierzu gab es nur eine *sichere* Gegenmaßnahme: auf Narvik selbst die Hand zu legen.

Für die deutsche Besetzung Narviks sprach aber, neben der Sicherung der Schweden-Erze, auch ein fernerliegender *politischer* Grund: die Befürchtung, daß *Rußland* in seinem Drang nach dem offenen Ozean die

Hand nach Narvik ausstrecken würde, um sich von seinem Eismeerhafen Murmansk nach dem Atlantik vorzuschieben. Es war der russischen Politik, die im Herbst 1939 die Hälfte Polens und die baltischen Staaten verschluckt hatte, und eben den Krieg gegen Finnland vortrug, durchaus zuzutrauen, daß sie eine günstige Wendung des Krieges ausnutzen würde, um sich unter irgend einem Vorwand Nordnorwegens zu bemächtigen. Rußland brauchte, um im Trüben zu fischen, nur darauf zu warten, bis sowohl Deutschland, als auch die Alliierten durch den Krieg im Westen gebunden waren. Die militärische Schwäche Norwegens mußte einen solchen Schritt herausfordern. Wenn auch Rußland zur Zeit mit Deutschland befreundet war, so war sich Hitler doch über die Fragwürdigkeit dieser Freundschaft im klaren. Es erschien zweckmäßig, die Russen durch die deutsche Besetzung Narviks vor eine vollendete Tatsache zu stellen.

Überblickt man heute, nachdem die Archive geöffnet sind, die Gründe, die von deutscher, wie englischer Seite für die Besetzung Norwegens geltend gemacht wurden, so entbehrt es nicht eines gewissen Reizes, festzustellen, daß sie die *gleichen* waren, nur mit umgekehrtem Vorzeichen: 1. Verbesserung der seestrategischen Lage; 2. Sicherung bzw. Unterbindung der Erztransporte über Narvik; 3. Besetzung Narviks, um den Absichten Rußlands auf den Zugang zum Nordmeer und Atlantik einen Riegel vorzuschieben.

Und stellt man abschließend die Frage, für welche Seite die Besetzung Norwegens von größerem, für die Gesamtkriegführung vitalerem Interesse war, so erhellt, daß dies Deutschland war. Der Kriegsverlauf zeigt, daß die deutsche Besetzung Norwegens zwar die Führung des Seekriegs gegen England erleichtert, aber England nicht entscheidend getroffen hat. Man braucht sich aber umgekehrt nur vorzustellen, wie tiefgehend die Lage zu Ungunsten Deutschlands sich gewandelt hätte, wenn England sich 1940 in den festen Besitz Norwegens gesetzt hätte. Nach Erstarken der britischen Armee und RAF., nach Unterstützung durch amerikanisches Kriegsmaterial (Lend and Lease-Abkommen), vollends nach Kriegseintritt der USA. 1941 wäre Norwegen wohl zur wichtigsten Basis der alliierten Kriegführung gegen Deutschland geworden, hinter der voraussichtlich der Mittelmeer-Schauplatz, auf dem dann 1942 und 1943 die entscheidende Wende erfolgte – Alamein, Landung in Algier, Tunis, Sizilien – in den Hintergrund getreten wäre. Die wachsende Überlegenheit der anglo-amerikanischen Luftwaffe hätte sich von der norwegischen Basis aus weit schneller und vernichtender ausgewirkt in Tag- und Nachtangriffen gegen das norddeutsche Industriegebiet, als von England aus. So wäre auch jede andere deutsche Staatsführung im Frühjahr 1940 vor der entscheidenden Frage gestanden,

entweder der lebensbedrohenden Besetzung Norwegens durch den Feind zuvorzukommen und damit das Völkerrecht zu verletzen, oder die Neutralität Norwegens als unantastbar zu achten. Daß es für Hitler persönlich nach seiner ganzen Mentalität keine Gewissensfrage war und daß die Verletzung der norwegischen Neutralität für ihn leicht wog, spielt für die *grundsätzliche* Beurteilung dieser Entscheidung eine untergeordnete Rolle.

Am 2. Januar 1940 erhielt das OKW. von Hitler die Anweisung, einen Operationsplan zur Besetzung Norwegens auszuarbeiten. Anfang Februar wurde in Anlehnung an den Wehrmachtführungsstab ein kleiner Arbeitsstab gebildet, der aus je einem älteren Generalstabs- bzw. Admiralstabsoffizier von Heer, Kriegsmarine und Luftwaffe mit wenigen Hilfsoffizieren zusammengesetzt war. Das Ziel war: Besetzung Norwegens von Oslo bis Narvik.

Der «*Altmark*»-Zwischenfall am 16. Februar 1940 gab den Vorarbeiten einen neuen Anstoß, und Hitler drängte auf Beschleunigung. Die «Altmark» hatte dem Panzerschiff «Graf Spee» als Hilfsschiff bei seinem Kreuzerkrieg im Südatlantik gedient und von der «Spee» etwa 300 britische Seeleute als Gefangene übernommen. Sie befand sich nach langer Fahrt durch das Nordmeer auf dem Rückweg nach Deutschland und fuhr entlang der norwegischen Küste in den norwegischen Hoheitsgewässern. Als die Anwesenheit der «Altmark» durch die britische Aufklärung festgestellt wurde, gab Marineminister Churchill den Befehl, die «Altmark» zu stellen und die britischen Gefangenen zu befreien, auch unter Verletzung der norwegischen Neutralität. Der britische Zerstörer «Cossak» folgte am 16. Februar der «Altmark» in den Jössingfjord, ging bei Nacht längsseits, enterte das Schiff und befreite die Gefangenen. Der Einbruch britischer Seestreitkräfte in die norwegischen Hoheitsgewässer war zweifellos eine Verletzung der norwegischen Neutralität. Die «Altmark» war als Kriegsschiff registriert und konnte als solches nach dem Seekriegsrecht neutrale Gewässer durchlaufen, ohne durchsucht zu werden. Zwei norwegische Torpedoboote lagen in der Nähe, hatten aber nicht eingegriffen, da dies bei der Überlegenheit der anwesenden englischen Seestreitkräfte – Churchill hatte mit Vorbedacht einen Kreuzer und fünf Zerstörer entsandt – aussichtslos war. Die norwegische Regierung beließ es bei einer Protestnote. Dieser Vorfall bestärkte die deutsche Annahme, daß Norwegen im Falle einer britischen Invasion weder willens noch in der Lage sei, Widerstand zu leisten und sich auch dann mit formellen Protesten begnügen werde.

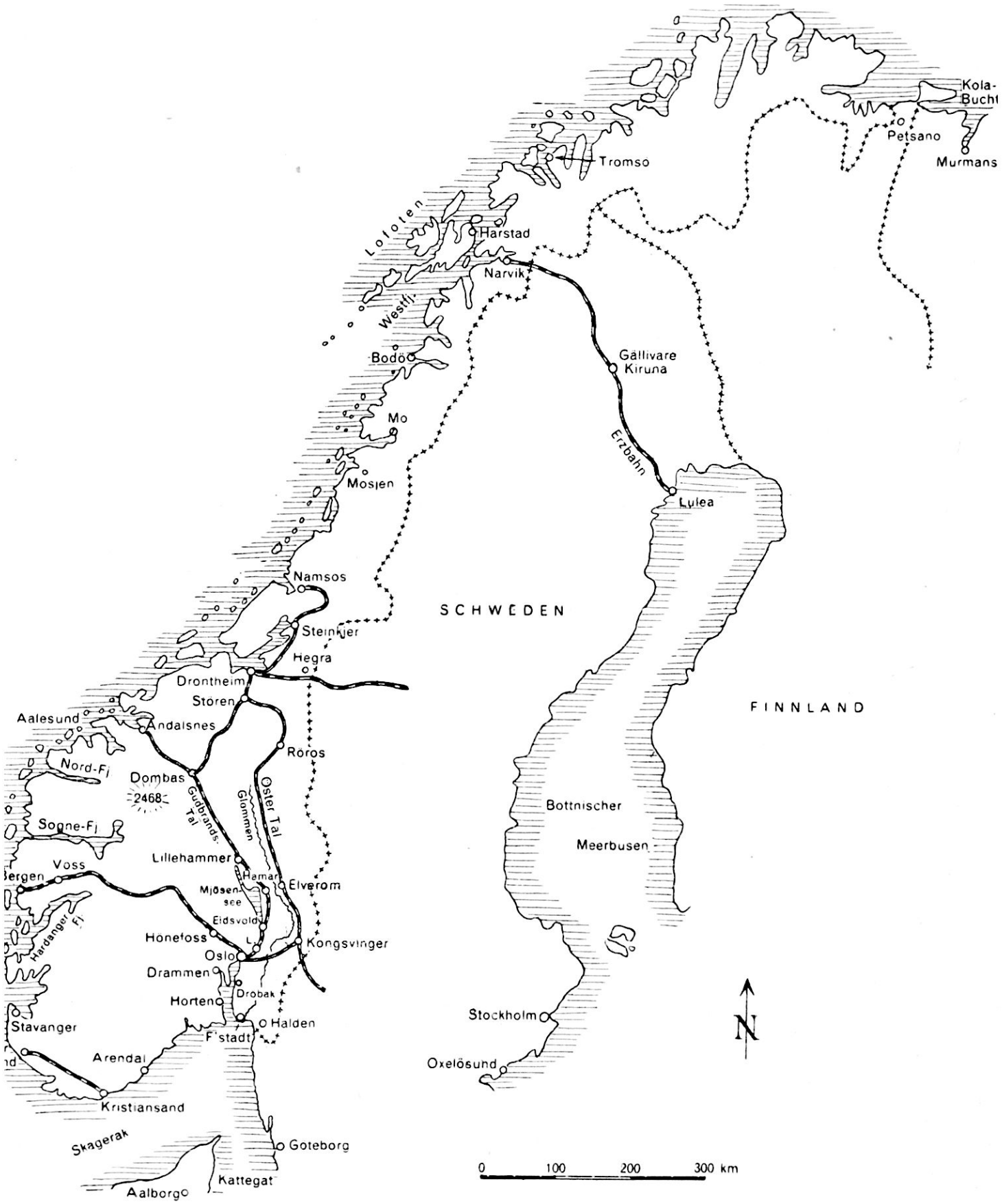
Am 20. Februar wurde General von Falkenhorst zu Hitler berufen und mit der Führung des Norwegen-Unternehmens beauftragt, das unter dem Decknamen «Weserübung» lief.

III

Ehe wir auf den Operationsplan eingehen, ist eine Betrachtung des *Kriegsschauplatzes* und eine Beurteilung des *Gegners* vorauszuschicken. Vor allem ist es die Eigenart der Landschaft und des Klimas Norwegens, die diesem Feldzug ein besonderes Gepräge gaben und ohne deren Kenntnis die Kampfhandlungen nicht zu verstehen sind.

Norwegen nimmt die in der Hauptsache mit Gebirgen erfüllte westliche Hälfte der skandinavischen Halbinsel ein. Aus dieser Lage ergibt sich die merkwürdige langgestreckte Gestalt des Staates. Einer Längenausdehnung von 1750 km, die der Entfernung von Hamburg nach Tunis entspricht, steht eine wesentlich geringere Breite gegenüber. Sie ist am größten im Süden des Landes mit 440 km, nimmt aber nach Norden schnell ab, beträgt bei Drontheim nur noch 120 km und verringert sich schließlich auf 50 km. Narvik liegt nur noch 28 km von der schwedischen Grenze entfernt. Die Seegrenze beträgt ohne Vorsprünge und Inseln 3400 km. Es ist klar, daß diese langgezogene Gestalt Norwegens für den Verteidiger sehr ungünstig ist.

Das Innere des Landes wird zum größten Teil von dem skandinavischen Hochland eingenommen. Es ist ein vom Nordkap bis nach Südnorwegen verlaufender gehobener Landblock, der nach Süden an Breite zunimmt und nach der atlantischen Westküste steil abfällt. Das Gebirge des Inneren besteht nicht aus einzelnen Bergketten mit scharfen Graten und zackigen Gipfeln, wie bei den Alpen, sondern aus gewölbten Hochflächen, den Fjelden, über die sich nur stellenweise Bergkuppen erheben. Die Täler an den Rändern der Fjelde stürzen nach Westen zu tiefen, steilwandigen Trogtälern ab, in deren untere Teile das Meer einflutet: die Fjorde. Dieses Hochland bildet ein schwer zu überwindendes Hindernis für den Verkehr, wie für die Kriegführung. Die Schwierigkeiten liegen dabei weniger in der Höhe des Gebirges, das durchschnittlich nur zwischen 1400 und 2000 m erreicht – höchster Punkt Galshöpping mit 2468 – als in der nördlichen Lage und den dadurch bedingten klimatischen Verhältnissen. Denn Norwegen erstreckt sich vom 58. Breitengrad – Kap Lindesnäs – über den nördlichen Polarkreis bis zum Nordkap im nördlichen Eismeer; es liegt also unter Breiten, die dem vergletscherten Grönland oder den Tundren Nordsibiriens entsprechen. Die Hauptstadt Oslo liegt auf dem 60. Breitengrad, der durch Leningrad geht und durch die Mitte der Hudson Bai. So sind auch ausgedehnte Flächen der norwegischen Fjelde von Firn und Eis bedeckt und von diesen Plateaugletschern steigen Gletscherzungen in die Fjorde der Westseite herab, von denen einige bis in die Nähe des Meeresspiegels hinabreichen.


Kola-Bucht
Petsano
Murmans
Tromso
Harstad
Lofoten
Narvik
Westfj.
Bodö
Gällivare
Kiruna
Mo
Erzbahn
Mosjen
Lulea
Namsos
SCHWEDEN
Steinkjer
Hegra
Drontheim
Storen
FINNLAND
Aalesund
Andalsnes
Roros
Nord-Fj
Dombas
2468
Gudbrands-Tal
Oster Tal
Glommen
Bottnischer
Meerbusen
Sogne-Fj
Lillehammer
Voss
Hamar
Elverom
Mjösen-see
Eidsvold
Honefoss
Kongsvinger
Hardanger Fj
Oslo
Drammen
Drobak
Horten
Halden
Stockholm
Stavanger
F'stadt
Arendal
Oxelösund
Kristiansand
Skagerak
Goteborg
Kattegat
Aalborgo
N
0
100
200
300 km

Nur dem Golfstrom, der die Westküste bespült, ist es zu verdanken, daß Norwegen nicht das Gletscherschicksal Grönlands teilt, sondern im Westabfall ein mildes, ozeanisches Klima besitzt, das Obst- und Getreidebau bis in die Breite von Drontheim gestattet. Dort ist der Winter mild und die durchschnittlichen Januartemperaturen liegen über oder um 0 Grad. Im Gegensatz hierzu trägt das Klima an der östlichen Abdachung des Gebirges und in der Oslo-Senke mehr kontinentalen Charakter. Hier hat die Schneedecke bis Anfang Mai Bestand und der höchste Punkt der Oslo-Bergen-Bahn in 1300 m Höhe weist noch im April eine Schneehöhe von fast 2 m auf. Die Wetterscheide des Gebirges beeinflußt entsprechend die Luftoperationen. Bei Westströmung ist mit Wolkenstau am Gebirge zu rechnen, während die Oslosenke in Lee liegt und oft wolkenfrei bleibt, wenn Flugplätze wie Stavanger und Bergen unter tiefen Wolken liegen.

Eine wehrgeographisch wichtige Eigentümlichkeit ist die in den nördlichen Breiten im Sommer rasch zunehmende, im Winter rasch abnehmende Tageslänge. So erreicht auf dem Breitengrad von Oslo der längste Tag schon 18 Stunden 49 Minuten, der kürzeste Tag 5 Stunden 42 Minuten. Unter dem Polarkreis beträgt der längste Tag volle 24 Stunden und bei Tromsö geht die Sonne an 65 Tagen überhaupt nicht mehr unter und an 60 Tagen ist die Sonne nicht zu sehen.

Der gebirgige Charakter des Landes hat die Entwicklung des Verkehrs gehemmt. Wenn schon die Anlage von Straßen nicht leicht war, so wuchsen die Schwierigkeiten beim Bau von *Eisenbahnen*. Die wenigen Bahnen gehen von Oslo aus: von Oslo nach Bergen; die Rauma-Bahn, die unter Benutzung des Gudbrands-Tales nach Dombas führt und sich hier gabelt in die Linie nach Andalsnes und nach Drontheim; die Rörosbahn, die nach Drontheim durch das Tal des Glommen führt. Die Gestaltung der Westküste mit ihren tief eingeschnittenen Fjorden hat es verhindert, eine Eisenbahnverbindung zwischen Stavanger - Bergen - Drontheim herzustellen. Nur zwischen Stavanger und Egersund besteht eine kurze Strecke. Der Verkehr zwischen den Hafenplätzen ist fast ausschließlich auf die ausgedehnte Küstenschiffahrt angewiesen. Ebensowenig besteht eine durchgehende Eisenbahnverbindung von Drontheim nach Nordnorwegen; sie endet bereits in Namsos. Narvik ist mit der Eisenbahn nur über die Bahn von Lulea am Bottnischen Meerbusen zu erreichen, die der Ausfuhr der Eisenerze von Kiruna-Gällivare dient.

Für diese geringe Entwicklung des Landverkehrs ist jedoch die Ursache nicht nur in dem Gebirgscharakter Norwegens zu suchen und in der Tatsache, daß das Schiff das Hauptverkehrsmittel bildet, sondern in der *dünnen Besiedlung* des Landes, die ein geringeres Verkehrsbedürfnis hervor-

ruft. Der Flächeninhalt Norwegens ist 324 000 Quadratkilometer, also etwa das Achtfache der Schweiz, während es nur von 2,9 Millionen Einwohnern bewohnt wird, gegenüber 4 Millionen der Schweiz.

Die Küsten Norwegens sind fast überall Fjordküsten. Diese sind durch ihren Reichtum an Inseln und Buchten die am stärksten gegliederten der Erde. Die Fjorde greifen tief ins Innere ein. Im Norden sind sie im allgemeinen breiter als im Süden, wo das Gebirge nahe ans Meer tritt. Zwischen dem Gürtel der unzähligen großen und kleinen Schären und dem Festland ziehen sich Wasserstraßen entlang. Dadurch entsteht von Stavanger bis zum Nordkap ein *inneres Fahrwasser,* das nur bei den Halbinseln von Stad und Bud und am inneren Ende des Westfjords unterbrochen ist. Dieses innere Fahrwasser ist gegen Weststürme geschützt und kann von Dampfern mäßiger Größe mit Sicherheit befahren werden. Durch den Golfstrom bleibt es eisfrei.

Nach der Betrachtung des Kriegsschauplatzes erhebt sich nunmehr die Frage, wie die *militärische Stärke* Norwegens gegenüber einem Angreifer zu beurteilen war?

Das norwegische *Milizheer* gliederte sich in sechs Divisionen, deren Aufstellung im Krieg sich nach Brigaden vollzog. Die Division besteht aus 2 bis 3 Infanterie-Regimentern, 1 Dragoner-Regiment, Artillerie in Stärke von einem Bataillon bis Regiment, Pioniertruppen. Das Infanterie-Regiment besteht aus 2 Linien-, 1 Landwehr- und 1 Ausbildungsbataillon (Rekrutenschule). Die 3 Artillerie-Regimenter sollten 2 bis 3 Bataillone mit 7,5-cm-Feldkanonen oder 12-cm-Haubitzen aufstellen. Die 3 selbständigen Gebirgsartillerie-Bataillone verfügten über 7,5-cm-Gebirgskanonen und 7,5-cm-Haubitzen. Die meisten Feldkanonen waren über 30 Jahre alt.

Die Ausbildung erfolgte in den meist abseits der Städte im Innern des Landes gelegenen Lagern und Übungsplätzen – z. B. Gardermoen nördlich Oslo, Evjemoen bei Kristiansand. Elvegardmoen bei Narvik – wo sich auch die Arsenale an Waffen, Munition, Ausrüstung, Bekleidung, Verpflegung befanden.

Die Standorte der Divisionen waren: 1. Division Halden, 2. Division Oslo, 3. Division Kristiansand, 4. Division Bergen, 5. Division Drontheim, 6. Division Harstad. Die 6. Division, deren Distrikt Nordnorwegen mit den Provinzen Nordland, Troms und Finnmark umfaßt, war 1940 in einem verhältnismäßig guten Stand der Ausbildung und Ausrüstung, da sie bereits voll mobilisiert war, um seit Beginn des russisch-finnischen Krieges die Wacht an der norwegisch-finnischen Grenze zu versehen.

Die *Schwäche* der norwegischen Armee lag vor allem in der *Ausbildungszeit,* welche die kürzeste von allen europäischen Staaten war und weder

eine ausreichende Handhabung der Waffe, noch die Schulung im Gefecht ermöglichte. Die Masse der Soldaten hatte nur eine Rekrutenschule von 48 Tagen hinter sich, einige Jahrgänge 60 Tage, wenige 84 Tage. Wiederholungsübungen fehlten! Die Beschränkungen des Militärbudgets 1927 und 1933 hatten zur Entlassung gerade der besten Offiziere geführt, welche die dreijährige Militärschule in Oslo besucht hatten. Sie waren 1939 längst in anderen Berufen und mit der Entwicklung der Kampfführung nicht mitgegangen. Von den 4 Bataillonskommandeuren eines Infanterieregiments war durchschnittlich nur einer Berufsoffizier. Die Geringschätzung des Wehrstandes, die in den wiederholten Herabsetzungen der Militärausgaben durch die Volksvertretung zum Ausdruck kam, und das Bewußtsein, infolge der Vernachlässigung von Ausbildung und Ausrüstung doch dem Ernstfall nicht gewachsen zu sein, hatten den soldatischen Schwung in weiten Kreisen des Offizierskorps gelähmt. Bei Teilmobilisierungen hatten sich diese Mängel immer wieder gezeigt. Es kam vor, daß Einheitsführer nach oben meldeten, daß weder die Kaders noch die Mannschaften mit ihren Maschinenwaffen umzugehen wüßten.

Es fehlte an der neuzeitlichen *Ausrüstung* mit schweren Waffen, Artillerie, Panzerwagen, Nachrichtengerät, aber auch an der Klein-Ausrüstung des Mannes mit Ski, Skischlitten, Zelten, Schneehemden u. a.

Trotz dieser Mängel durfte aber die norwegische Armee in Verbindung mit dem Gelände, das eine zähe Verteidigung begünstigte, nicht unterschätzt werden. Die körperliche Tüchtigkeit und sportliche Ausbildung (Skilauf!) des Norwegers, seine Vertrautheit mit dem winterlichen Gebirge konnten ihn zu einem harten Gegner machen. Voraussetzung für einen erfolgreichen Widerstand war aber, daß der Angreifer dem norwegischen Heer genügend Zeit zur Mobilisierung ließ, daß die Lücken an Ausrüstung durch Einfuhr ausgefüllt wurden und man der Armee eine zielbewußte, energische Führung gab.

Die norwegische *Kriegsmarine* besaß 4 Küstenpanzerschiffe «Eidsvold», «Norge», «Tordenskjold» und «Harald Haarfagre», aus der Jahrhundertwende stammend, mit 21-cm- und 15-cm-Geschützen armiert. Ferner zwei schnelle Minenleger «Olav Tryglavson» (Baujahr 1932) und «Fröya» (1916). Von den 12 Zerstörern waren 3 1936, die älteren 1908 bis 1913 gebaut. Dazu kamen 22 kleinere Torpedoboote, 9 U-Boote, zahlreiche Minensucher und Bewachungsfahrzeuge. Wenn diese Einheiten in den schwierigen Küstengewässern richtig und tatkräftig eingesetzt wurden, waren sie ein beachtlicher Gegner.

Alle militärisch wichtigen Fjordeingänge waren durch starke *Küstenbefestigungen* geschützt, die aus gutgetarnten und günstig aufgestellten

Batterien schweren und mittleren Kalibers die Einfahrten beherrschten. An einigen Stellen waren Torpedobatterien eingebaut. Eine Forcierung der Fjorde im Feuer dieser Batterien erschien selbst für Schlachtschiffe mit starker Panzerung ein Wagnis.

Die norwegische *Fliegertruppe* zählte etwa 150 See- und Landflugzeuge, darunter 50 Bomben- und Torpedoflugzeuge, 60 Aufklärer; von den Jägern waren etwa 20 modern und konnten vor allem für Transportflugzeuge oder Fallschirmjäger gefährlich werden.

Das Flugabwehrregiment verfügte über 42 schwere 7,5-cm-Kanonen, 72 4-cm-Flak.

Während *Flugplätze* für *See*-Flugzeuge bei den meisten größeren Hafenstädten und auch beim Kriegshafen Horten vorhanden waren, im übrigen das Wassern und Anlegen überall in geschützten Buchten und Fjorden möglich war, machte das gebirgige Gelände die Anlage von *Landflugplätzen* außerordentlich schwierig. So hatte der Verkehrsflughafen *Oslo-Fornebu* nur durch umfangreiche Felssprengungen planiert werden können. Die Oslo umgebenden Bergketten erschwerten Landung und Start bei niedrigen Wolkenhöhen. Ausgezeichnet war der Flugplatz *Stavanger-Sola,* da frei von Hindernissen in der Küstenebene gelegen. Nur diese beiden Plätze konnten zunächst für das Einfallen von Bomberverbänden und Transportflugzeugen in Betracht kommen. Nördlich Oslo lag der Militärflugplatz Kjeller. Für Jäger und Aufklärer waren geeignet die Flugplätze Kjevik nordöstlich Kristiansand, Värnes 15 km ostwärts Drontheim, ein Flugplatz östlich Bergen. Narvik hatte in seiner näheren Umgebung keinen Flugplatz. Der Flugplatz Bardufoss, zugleich Übungslager, lag 80 km nördlich Narvik nahe der schwedischen Grenze. Die Benutzbarkeit der Flugplätze im Innern des Landes hing von der Schneedecke ab, deren Abschmelzen im Frühjahr sich von Süden nach Norden zeitlich verschob.

Die vorstehende Aufzählung der *materiellen* Faktoren reicht jedoch nicht aus, um zu einer umfassenden Beurteilung der Verteidigungskraft Norwegens zu gelangen. Sie muß vervollständigt werden durch den wesentlichen Gesichtspunkt der *geistigen* Kriegsbereitschaft. Norwegen hatte seit mehr als einem Jahrhundert Frieden gehabt. Zuletzt war es 1807–14 in die Napoleonischen Kriege verwickelt worden. Aber auch im 18. Jahrhundert hatte es seit 1720 eines langen Friedens genossen. Der erste Weltkrieg hatte das Land unberührt gelassen und ihm als Kriegslieferanten wirtschaftliche Vorteile gebracht. So ist es erklärlich, daß große Teile des Volks das Verständnis dafür verloren hatten, daß in einem ernsten Konflikt die Neutralität nur als *bewaffnete* Neutralität aufrechterhalten werden kann und es dazu der Opferbereitschaft und des bedingungslosen Willens zum kämpferischen

Einsatz bedarf. Die Majorität des Storting war pazifistisch eingestellt und lange gegen jede Aufrüstung. Die Wehrkraft des Volks war nur zum Teil ausgeschöpft worden, da gemäß Auslosung zwei Drittel nur jedes Jahrgangs einberufen wurden. Erst ab 1936, als die politischen Wetterwolken durch den Abessinienkrieg und den spanischen Bürgerkrieg sich drohend zusammenzogen, wurden die Militärkredite wieder erhöht. Da man damals einen deutsch-russischen Krieg befürchtete, sollte in erster Linie die Verteidigung Nordnorwegens durch Ausbau des ungenügenden Straßennetzes verstärkt werden. Die durchgehende Straßenverbindung von Mittel- nach Nordnorwegen sollte 1942 fertig gestellt sein. Daneben wurden die Befestigungen des Oslofjords verstärkt. Doch wurden diese militärischen Aufgaben, wie von norwegischer Seite zugegeben wird, nicht mit der erforderlichen Energie und Eile vorwärts getrieben. Bestellungen auf Torpedoboote in England, Jagdflugzeuge in den USA. und Italien wurden 1939 erteilt, aber die Lieferungen verzögerten sich infolge des Kriegsausbruchs im Herbst 1939. Auch bewahrheitete sich die alte Erfahrung, daß der Aufbau einer Wehrmacht nicht improvisiert werden kann, sondern der Wurzeln soldatischer Tradition bedarf.

(Fortsetzung folgt)

Zwischen Steppe und Strom

Erlebnisse aus der Schlacht am Tschir, Dezember 1942

Von Oberst H. Selle

III.

Der Morgen wird mit Sehnsucht erwartet. Waschen und alle sonstigen Zivilisationskünste fallen natürlich fort. Womit denn auch? Man gähnt herzhaft, wischt sich über die ermüdeten Augen, reckt die Arme, setzt die Pelzmütze gerade. Von der Golajaschlucht her ist dauerndes Tackern zu vernehmen, unten im Tschirgrund wird bei Ssurosikino erheblich geschossen.

Funkspruch der Division trifft ein: «Eigener Gegenangriff schreitet gut vorwärts, Kampfgruppe schließt sich an und gewinnt bis Golajaschlucht einschließlich das Tschirufer!»

Rückantwort: «Befehl angesichts Feindlage um Golajaschlucht und eigener Gefechtskraft in der Form nicht durchführbar. Kampfgruppe wird um 11 Uhr beiderseits Maschinenpark angreifen.»

Bestätigung durch Division: «Einverstanden».

Nach kurzer Rücksprache mit Buddenbrock und Bengert gehe ich mit