

Der Feldzug in Norwegen 1940 (Fortsetzung)

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 12

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-21783>

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.

Der Feldzug in Norwegen 1940

Von ***

(Fortsetzung)

VI

Während die für die Landungen in Oslo und Kristiansand bestimmten Verbände erst am Montag den 8. April aus der *Ostsee* ausliefen und bei Tage, unbemerkt von der englischen Aufklärung, den Großen Belt und das Kattegatt durchfuhren, um in der Nacht 8./9. April in die norwegischen Fjorde einzudringen, war die gefährdetere *Nordsee*-Gruppe bereits in der Nacht 6./7. April aus der Deutschen Bucht ausgelaufen. Am Nachmittag des 6. April waren die Gebirgsjäger in Bremerhaven und Wesermünde aus der Bahn ausgeladen und sofort in die am Kai liegenden Zerstörer eingeschifft worden. Kaum einer der Kärntner und Tiroler «Kraxlhuber» mit dem Edelweiß an der Mütze, die mit ihren Nagelschuhen die blanken Decks betraten, hatte schon einmal das Meer gesehen, das ihnen ein fremdes, unheimliches Element war und das ihnen noch böß mitspielen sollte. Sie mußten sich in den engen Gängen der Zerstörer zusammenpferchen, denn an Deck durften sie sich nicht sehen lassen.

Am Samstag den 7. April lief der Flottenverband – die Schlachtschiffe «Scharnhorst» und «Gneisenau», der schwere Kreuzer «Admiral Hipper» (mit den Truppen für Drontheim an Bord), die 2 für Bergen bestimmten Kreuzer, die Zerstörer-Flottille (für Narvik) – mit hoher Fahrt durch die Nordsee. Das Wetter war an diesem Tage ungünstig, da klar und sonnig. Als der Verband auf der Höhe von Skagen stand, wurde er von 12 Bristol Blenheim angegriffen, deren Bomben zwar nicht trafen, doch war damit der Vormarsch des Verbands mit Nordkurs durch die feindliche Aufklärung festgestellt, und es mußte mit einer Gegenaktion der britischen Flotte spätestens am 8. April gerechnet werden. Tatsächlich liefen am 7. April abends die Schlachtschiffe «Rodney», «Repulse» und «Valiant» mit 2 Kreuzern und 10 Zerstörern aus Scapa Flow aus.

Zum Glück verschlechterte sich das Wetter gegen Abend, es kam Südweststurm auf. In der Nacht 7./8. April erfolgte der Durchbruch durch die Shetlandenge, ohne daß es zu einer Feindberührung gekommen wäre. Am Tage des 8. April bei geringer Sicht und häufigen Regenböen stieß um 8.30 Uhr der britische Zerstörer «Glowworm» auf den Verband, wurde aber von «Hipper» versenkt. Ehe er verstummte, hatte er noch die Meldung

abgesetzt, daß er sich 150 Seemeilen südwestlich des Westfjords im Gefecht mit feindlichen Zerstörern befinde. Die Schlachtschiffe und Kreuzer waren anscheinend seiner Beobachtung entgangen.

Am 8. April mittags wurde «Hipper» aus dem Verband entlassen und nahm Kurs auf Drontheim, während die Schlachtschiffe mit den 10 Zerstörern auf den Eingang des Westfjords hielten. Es trat weitere Wettverschlechterung ein: Regen- und Schneeschauer peitschten bei Windstärke 10 das Meer und der Seegang war so schwer, daß die Aufbauten der Zerstörer beschädigt wurden. Jedoch durfte die Fahrt nicht herabgesetzt werden. Auch gingen zum Teil die an Deck festgezurrtten Geschütze und Fahrzeuge der Gebirgsjäger über Bord.

Bei Einbruch der Dunkelheit wurde der Eingang des Westfjords erreicht und die Zerstörer-Flotille unter Kommodore Bonte nach Narvik entlassen, während die beiden Schlachtschiffe auf nordwestlichen Kurs gingen, um von den Lofoten abzustehen. Am 9. April früh, als das Wetter sich in den Pausen zwischen den Schneeböen etwas aufklärte, kamen die Schlachtschiffe in Gefechtsberührung mit dem artilleristisch überlegenen Schlachtkreuzer «Renown». Nach kurzem Feuergefecht, bei dem «Scharnhorst» und «Gneisenau» mit höchster Fahrt nach Norden abliefen, ging die Fühlung mit «Renown» wieder verloren. Die beiden deutschen Schlachtschiffe stehen befehlsgemäß am 10. April im Nordmeer auf und ab und kehren dann nach der Deutschen Bucht zurück, wobei die Shetlandenge wieder im Schutze der Nacht ohne Feindberührung durchlaufen wurde.

Wir wenden uns nunmehr der Entwicklung der Ereignisse auf der Gegenseite zu. Am 3. April war die britische Admiralität von dem Kabinett ermächtigt worden, mit der *Verminung* der norwegischen Gewässer am 8. April zu beginnen. Ferner sollte eine britische Brigade und ein französisches Truppenkontingent nach Narvik entsandt werden, diesen Hafen besetzen und bis zur schwedischen Grenze vorstoßen. Die Besetzung von Stavanger, Bergen, Drontheim sollte vorbereitet werden.

Das britische Kriegsministerium teilte am 3. April dem Kabinett mit, daß nach Agentennachrichten die Deutschen starke Truppen bei Rostock zur Landung in Skandinavien zusammengezogen hätten. Von der schwedischen Gesandtschaft in Berlin war eine ähnliche Meldung eingegangen, daß in Stettin und Swinemünde deutsche Transportschiffe mit 200 000 Tonnen und 400 000 (!) Mann an Bord bereitlägen.

Am 5. April erging eine gemeinsame englisch-französische *Note* an Schweden und Norwegen, daß England und Frankreich sich selbst das Recht vorbehielten, alle notwendigen Schritte zu unternehmen, um Deutsch-

land zu verhindern, für Kriegszwecke Lieferungen zum Nachteil der Alliierten zu erhalten.

Am 8. April morgens folgte die *Proklamation* der Alliierten, daß sie sich entschlossen hätten, die weitere Durchfahrt von Kriegskonterbande durch norwegische Gewässer zu verhindern und daher an 3 Stellen der norwegischen Küste Minen gelegt hätten. Dadurch sollten die deutschen Erzdampfer gezwungen werden, aus dem Schutz der norwegischen Hoheitsgewässer herauszugehen. Am 8. April früh legten 4 britische Zerstörer an der Einfahrt zum Westfjord ein Minenfeld, gesichert durch «Renown» und den Kreuzer «Birmingham». Am Abend des 8. April teilte die Admiralität der norwegischen Gesandtschaft in London mit, daß deutsche Kriegsschiffe an der norwegischen Küste mit Fahrt nach Norden gesichtet worden seien.

Es erscheint merkwürdig, daß die *norwegische Regierung* trotz der verschiedenen ihr zugegangenen Warnungen vor einer deutschen Aktion keine Schritte unternahm, um das Land in Verteidigungszustand zu setzen. Aber schon früher waren wiederholt ähnliche Alarmmeldungen eingetroffen, ohne daß sie sich bewahrheitet hatten. Und als die Gerüchte sich im Laufe des 8. April zu Tatsachen verdichteten, war die norwegische Regierung vollauf beschäftigt mit der Redigierung der Antwort auf die Proklamation der Alliierten über die Minenlegung in den norwegischen Hoheitsgewässern. Am Nachmittag des 8. April war der Storting zu einer außerordentlichen Sitzung einberufen und beriet zusammen mit dem Kabinett die Antwort von 17 bis 21 Uhr. Am Nachmittag brachten die Osloer Zeitungen die aufsehenerregende Meldung, daß ein deutsches Transportschiff mit Bestimmung Bergen an der südnorwegischen Küste von einem britischen U-Boot torpediert worden sei. Mehrere hundert deutscher Soldaten in Uniform wurden an Land gerettet. Es handelte sich dabei um den Dampfer «Rio de Janeiro» der «I. Seetransportstaffel», der Flakbatterien mit Personal an Bord hatte.

Als die Regierung endlich den Storting am Abend verlassen konnte und zu einer Kabinettsitzung zusammentrat, wurde von der Anordnung der allgemeinen Mobilmachung abgesehen, weil diese doch drei Tage dauern würde. Es wurden nur lokale militärische Maßnahmen getroffen für den Raum beiderseits des Oslofjords. Am 9. April nach Mitternacht wurde Luftalarm für Oslo ausgelöst, als die Nachricht eingegangen war, daß feindliche Kriegsschiffe in den äußeren Oslofjord einliefen und die Küstenbatterien das Feuer eröffnet hätten. Der Luftalarm schaltete schlagartig den gesamten elektrischen Strom ab, so daß das Kabinett sich erneut erst um 1. 30 Uhr bei Kerzenlicht unter dem Vorsitz des Premierministers Nygaardsvold zusammenfinden konnte. Von nun an folgten sich die laufenden Mel-

dungen über den Vormarsch des deutschen Verbands im Oslofjord. Hatte man zunächst nur an eine Bedrohung von Oslo geglaubt, so wurde jetzt klar, daß es sich um die Invasion von ganz Norwegen handle: 2.00 Uhr feindliche Kriegsschiffe passieren die äußeren Befestigungen von Bergen – 3.30 Uhr feindliche Kriegsschiffe passieren Agdenes am Eingang des Drontheim-Fjords. Nunmehr wurde die allgemeine Mobilmachung befohlen.

Am 9. April um 4.30 Uhr erschien der deutsche Gesandte in Oslo, Dr. Bräuer, und überreichte dem norwegischen Außenminister Koht ein 19 Schreibmaschinen-Seiten langes Memorandum der deutschen Regierung, des Inhalts, daß Deutschland gezwungen sei, den Schutz des Nordens gegen die beabsichtigte Besetzung norwegischer Stützpunkte durch britisch-französische Streitkräfte selbst zu übernehmen, sich jedoch nicht im Kriegszustand mit Norwegen betrachte und daher ersuche, alle feindlichen Handlungen gegen die deutsche Besatzungsmacht zu unterlassen. Das Ultimatum wurde um 5.30 Uhr abgelehnt, da ein Eingehen auf die deutschen Forderungen den Krieg mit England und damit den Verlust der ganzen norwegischen Handelsflotte bedeutet hätte. König Haakon, die Regierung und der Storting flüchteten um 7.30 Uhr mit Sonderzug aus Oslo und verlegten den Regierungssitz ins Innere des Landes, zunächst nach Halmar, dann nach Elverum. Der deutsche Gesandte unternahm in den nächsten Tagen neue Verhandlungsversuche, um die norwegische Regierung zur Einstellung der Feindseligkeiten zu bewegen, wobei er sich auf die friedliche Haltung Dänemarks berufen konnte. In der letzten Unterredung mit dem König mußte der deutsche Gesandte, entgegen seiner eigenen Auffassung, die Forderung Hitlers und Ribbentrops vertreten, daß der König zu einem Kabinett Quisling seine Zustimmung gebe. Die Zumutung, einen offenkundigen Landesverräter zum Premierminister zu machen, gab den Ausschlag: sie bestärkte den König in dem Entschluß, den Kampf gegen die deutsche Besetzung im Vertrauen auf die englische Hilfe weiterzuführen.

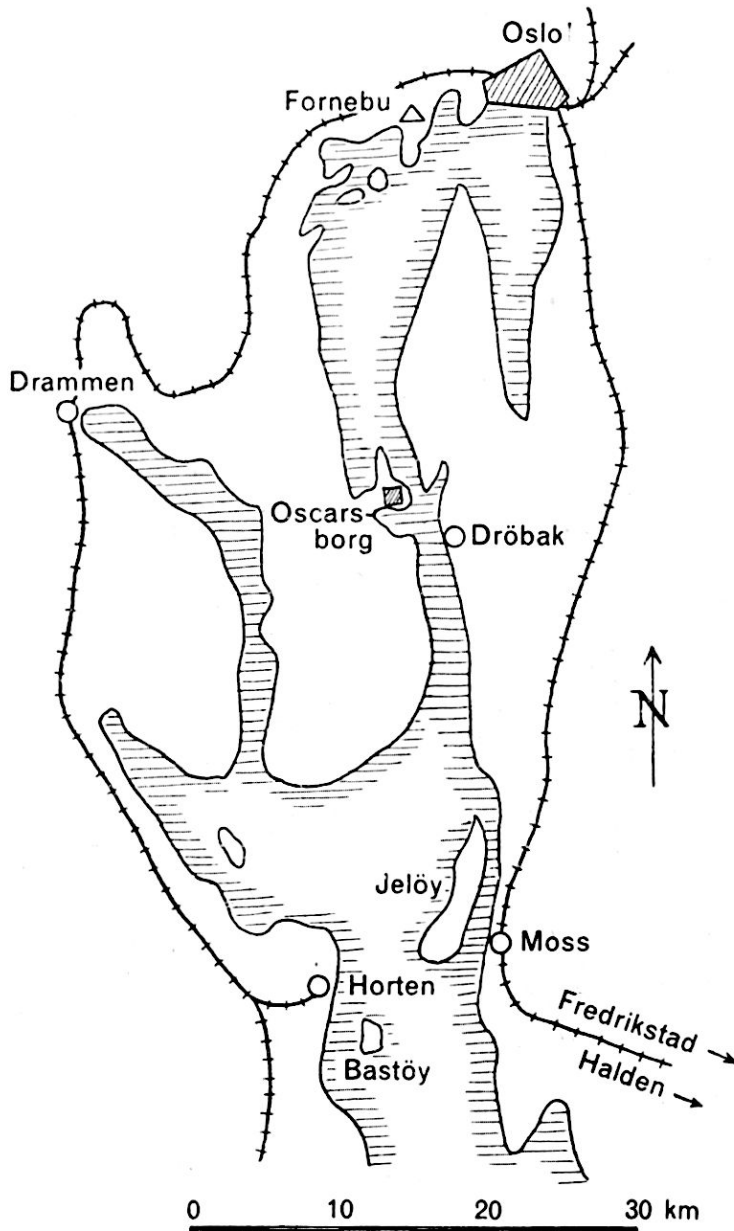
VII

Wie wurden die *deutschen Landungen am 9. April durchgeführt*? Welche Reibungen und Abweichungen vom Operationsplan traten hierbei ein? Wie erfolgte die *Sicherung* der Landeköpfe zur Verteidigung gegen Land-, See- und Luftangriffe?

1. Oslo

Der Verband – Schwerer Kreuzer «Blücher», Kreuzer «Lützow» und «Emden», Artillerieschulschiff «Brummer», begleitet von Torpedoboot- und Räumboot-Flottillen, lief um Mitternacht 8./9. April in den abgedun-

kelten Oslo-Fjord ein. Die Leuchfeuer und Seezeichen waren auf Anweisung des norwegischen Rundfunks um 23.25 Uhr gelöscht worden. Die äußeren Batterien Rauøy und Bolärne legten eine Scheinwerfersperre quer über den Fjord und gaben Warnungsschüsse ab. Mit einer Überraschung war also nicht mehr zu rechnen. Gegen 1.00 Uhr setzte Sichtverschlechterung ein, die zur Herabsetzung der Fahrt von 18 auf 9 Seemeilen zwang. Nach Passierung von Horten verengt sich der Fjord zur schmalsten Stelle bei Dröbak; hier ist das Fahrwasser nur 1000 m breit und wird von der Feste Oscarsborg beherrscht. Als «Blücher» an der Spitze des Verbandes um 5.17 Uhr im Scheinwerferlicht der Feste in die Enge einlief, eröffneten die 28-cm-Küstenbatterien auf 500 m Entfernung das Feuer. Volltreffer auf Deck und Brand in der Flugzeughalle setzten sofort die Kampfkraft des Schiffes herab, das das Feuer erwiderte. Kurz darauf wurde «Blücher» von



zwei Torpedos der in das Felsufer eingebauten Torpedobatterie getroffen und lag mit schwerer Schlagseite bewegungsunfähig. Um 5.50 Uhr ging das Schiff unter; einem Teil der Besatzung und der eingeschifften Heerestruppen gelang es, sich durch Schwimmen in dem eiskalten Wasser auf die nächsten Schären zu retten.

Die nachfolgende «Lützow» stand angesichts des Schicksals der «Blücher» von einem weiteren Versuch, die Enge zu forcieren, ab. Die Stoßtrupps wurden von den Kreuzern abgesetzt, 2 Torpedoboote und 2 Räumboote nach dem Kriegshafen Horten detachiert. Die Besatzung Hortens gelang durch wagemutigen Handstreich: ein Räumboot drang durch die Hafeneinfahrt ein, an den norwegischen Kriegsschiffen

vorbei, setzte einen Stoßtrupp von 60 Mann am Kai an Land, der sofort die wichtigen Punkte der Stadt besetzte. Der führende Offizier forderte den norwegischen Admiral zur Übergabe auf mit 15 Minuten Bedenkzeit, indem er im Weigerungsfall den Luftangriff auf Horten androhte. Das Ultimatum wurde angenommen. – Am 9. April nachmittags wurde die Feste Oscars-borg durch Landungstrupps genommen, nachdem Bombenangriffe vorausgegangen waren.

Das Absetzen der Fallschirmjäger auf dem Flugplatz Fornebu hatte sich infolge tiefer Wolken und schlechter Sicht um mehrere Stunden verzögert. Gegen 10 Uhr war der Flughafen besetzt, die Transportflugzeuge landeten weitere Heerestruppen. Um 14 Uhr rückten die Fallschirmjäger in die Stadt Oslo gegen geringen Widerstand ein.

2. Kristiansand

Der Verband – Kreuzer «Karlsruhe», mehrere Torpedoboote, eine Schnellboot-Flottille mit dem Mutterschiff «Tsingtau» – stand in der Morgendämmerung des 9. April vor dem Eingang des Fjords, aber der Nebel hatte sich derart verdichtet, daß das Einlaufen in den klippenreichen Fjord unmöglich war. Auf einem Felskegel war der Stadt und dem Hafen die Feste Odderö vorgelagert; ihre Artillerie (eine 21-cm-Batterie, eine 24-cm-Haubitz-Batterie, drei 15-cm-Batterien) war der «Karlsruhe» weit überlegen, die nur ihren vorderen Drillingsturm von 15-cm-Geschützen ins Feuer bringen konnte. Im Schutz des Nebels wurden die Stoßtrupps auf Schnellboote umgeschifft. Entscheidend unterstützt von einem Bombenangriff, der zur Explosion eines Munitionsdepots geführt hatte, gelang es um 12 Uhr einem Stoßtrupp, vom Rücken her die Feste zu überrumpeln, die sich mit 25 Offizieren und 400 Mann ergab. Im Hafen kapitulierten 2 norwegische Zerstörer und 4 Torpedoboote. Die für Kristiansand bestimmten 4 Transportdampfer waren zur Stelle, so daß sofort die Verteidigung organisiert, die Flakbatterien in Stellung gebracht werden konnten. Ein Torpedoboot mit einer Radfahrer-Kompagnie wurde zur Besetzung von Arendal detachiert. Die in Kristiansand liegende 3. norwegische Division zog sich überstürzt nach dem Übungslager Evjemoen im Setestal zurück. Sie streckte dort am 16. April kampflös vor einem deutschen Bataillon die Waffen, nachdem die Zerstörung von Kristiansand durch Luftangriff angedroht worden war. Am 21. April war die Straßenverbindung zwischen Kristiansand und Stavanger in deutscher Hand. – Bei der Rückfahrt nach dem Skagerrak fiel die «Karlsruhe» einem britischen U-Boot zum Opfer. (Siehe Beilage 2)

3. Stavanger

Das Absetzen der Fallschirmjäger und die folgenden Luftlandungen von Heerestruppen auf dem Flugplatz Sola vollzogen sich planmäßig. Auch hier waren die 3 Transportdampfer vollzählig eingelaufen. Die norwegischen Küstenbatterien wurden von deutscher Matrosenartillerie besetzt und mit dem Bau neuer Batterien wurde begonnen, um die Verteidigung gegen See zu verstärken. Die Kämpfe mit den östlich Stavanger ins Gebirge abgedrängten norwegischen Kräften waren am 23. April beendet.

4. Bergen

Trotz schwieriger Navigation durch den Byf-Fjord gelang das Einlaufen des Verbandes – 2 Kreuzer, 1 Artillerieschulschiff, Schnellboote – planmäßig. Die norwegischen 21-cm- und 10-cm-Batterien auf Kvaroen und Sandviken eröffneten zwar das Feuer, hatten aber keine Wirkung. Auch hier unterstützten rollende Luftangriffe gegen die Befestigungen die Landung und lähmten den Widerstand der Besatzung. Um Mittag war Bergen fest in deutscher Hand. Die Einfahrt wurde durch Minen gesperrt.

Die Aufgabe der nächsten Tage war die Erweiterung des Landekopfs durch Säuberung des vom Hardanger-Fjord im Süden und vom Sognefjord im Norden begrenzten Raumes. Teile der 4. norwegischen Division unter General Steffens hatten sich bei dem Übungslager Voss-Bocmoen gesammelt und leisteten dort längeren Widerstand. Am 26. April wurde Voss eingenommen nach umfassenden Vorstößen von Bergen, Ulvik und Eide her. Die Norweger zogen sich an den Sognefjord zurück in der Hoffnung, dort von britischen Kriegsschiffen aufgenommen zu werden. Jedoch war dies angesichts der Bedrohung durch die deutsche Luftwaffe unmöglich; es hatte sich gezeigt, daß die engen, tief eingeschnittenen Fjorde überraschende Luftangriffe gegen Schiffsziele besonders begünstigen.

Verstärkungen nach Bergen konnten zunächst nur mit Flugbooten von Stavanger herangeführt werden, da Bergen keinen Landflugplatz besaß.

Am 1. Mai reichten die deutschen Truppen, die von Oslo aus durch das Hallingdal vorgestoßen waren, der Bergen-Gruppe die Hand. Die Sprengungen der Kunstbauten der Bergen-Bahn stellten sich als so wenig nachhaltig heraus, daß die Eisenbahn nach einigen Wochen bereits wieder in Betrieb genommen werden konnte.

5. Drontheim

Die am östlichen Eingang des Drontheim-Fjords liegenden Batterien schossen nur wenige Schuß hinter dem Verband her – Schwerer Kreuzer «Hipper» mit 4 Zerstörern. Die Batterie von Agdenes auf der Westseite

eröffnete merkwürdigerweise das Feuer nicht. Diese Außenbatterien wurden erst am 11. April von Abteilungen der Matrosen-Artillerie besetzt. Zwei englische Zerstörer, die an demselben Tage erschienen, drehten im Feuer der Küstenbatterien ab. Diese Feststellung ist wichtig für die Beurteilung der Frage, ob eine Forcierung des Drontheim-Fjords durch die britische Flotte sofort nach der deutschen Besetzung möglich gewesen wäre.

Nach der Besetzung von Stadt und Hafen Drontheim am 9. April vormittags kam es darauf an, die Verteidigung dieses besonders gefährdeten Landkopfs zu verstärken. Am 10. April wurde das 30 km ostwärts Drontheim gelegene Lager *Vaernes* mit Flugplatz, am Gabelpunkt der Eisenbahn nach Schweden und nach Namsos in Besitz genommen. Hier fiel das Arsenal der 5. Division, darunter 30 Geschütze des Artillerie-Regiments, in deutsche Hand.

Als nächste Aufgaben stellten sich:

1. Vorstoß durch das Stördal entlang der Eisenbahn bis zur schwedischen Grenze. An dieser Eisenbahn lag, 40 km ostwärts Drontheim, das Felsenfort *Hegra*, das 1910 als Sperrfort gegen Schweden erbaut worden war. Dorthin hatte sich eine Kompanie Norweger unter Major Holterman zurückgezogen, die sich bis zum 6. Mai tapfer hielt.

2. Sicherung nach *Norden* durch Wegnahme der Seen-Enge bei *Steinkjer*. Dort hatten sich stärkere norwegische Kräfte der 5. Division unter Oberst Getz gesammelt.

3. Gegen *Süden* konnte man sich zunächst mit der Abriegelung der durch das verschneite Gebirge (Dovre-Fjeld) führenden Pässe begnügen.

Doch mußten diese Aufgaben so lange zurückgestellt werden, bis die am 9. April mit den Kriegsschiffen gelandeten schwachen Kräfte verstärkt wurden. Das eine Gebirgs-Regiment hatte einen Raum von Agdenes bis zur schwedischen Grenze in 100 km Ausdehnung zu halten. Verstärkungen konnten nur auf dem Luftwege mit Transportflugzeugen von Oslo herangeführt werden. Da der Flugplatz *Vaernes* zunächst wegen seiner Schneedecke unbenutzbar war, mußten die Flugzeuge auf der Eisfläche des *Jonsvat-Sees* südlich Drontheim landen und starten. Am 13. April traf das erste Bataillon auf dem Luftwege ein. Doch traten infolge des schlechten Wetters häufig Stockungen in den Lufttransporten ein. Bis zum 25. April waren 5 Bataillone und 2 Gebirgsbatterien nach Drontheim nachgeführt. Eine wertvolle Unterstützung bildete die Seefliegergruppe, deren Mehrzweckflugzeuge über See und Land die Aufklärung flogen und Vorstöße der Sicherungstruppen mit Bomben und MG. wirksam unterstützten. Nur die Hälfte der Dampfer der «Ausfuhrstaffel» war in Drontheim angekommen, der Rest war britischen U-Booten zum Opfer gefallen. Der Hafen

Drontheim und das Lager Vaernes waren schon in den ersten Tagen nach der deutschen Besetzung das regelmäßige Ziel englischer Bomber, die teils von der Insel, teils von Flugzeugträgern starteten.

6. Narvik

Nachdem die Zerstörer-Flottille sich am Abend des 8. April von den Schlachtschiffen getrennt hatte, setzte sie ihren Marsch auf Narvik fort. Unter dem Windschutz der westlich vorgelagerten Lofoten-Kette ließ der Seegang nach, so daß die durch Seekrankheit schwer mitgenommenen Gebirgsjäger wieder zu sich kamen. Die Navigation der mit hoher Fahrt laufenden Zerstörer durch den sich verengenden Ofoten-Fjord bei völliger Dunkelheit und Schneetreiben war eine ausgezeichnete Leistung.

Zwei Zerstörer wurden zur Besetzung der Küstenbefestigungen detachiert, doch stellte sich heraus, daß deren Ausbau zwar begonnen, aber nicht fertiggestellt worden war. Bei Narvik läuft der Ofoten-Fjord in drei kleinere Fjorde aus: in die engen und tief zwischen den Bergen eingeschnittenen Beis- und Rombakenfjorde, und in den Herjangsfjord, an dessen Ende Bjervik liegt. Auf der Spitze der vom Beisfjord und Rombakenfjord gebildeten Halbinsel liegen Stadt und Hafen Narvik. 5 Zerstörer setzten die Fahrt nach Bjervik fort, wo Truppen gelandet wurden, die sich des Lagers von Elvegardsmoen bemächtigen sollten. Die restlichen 3 Zerstörer hielten auf Narvik. Auf der Reede lagen die norwegischen Küstenpanzer «Norge» und «Eidsvoll», deren 21-cm-Geschütze den Zerstörern überlegen waren. Auf das Stop-Signal der «Norge» wurde von dem Flottillenführer-Zerstörer ein Boot mit einem Offizier abgesetzt. Der Offizier forderte den Kommandanten der «Norge» zur Übergabe auf. Als diese Forderung abgelehnt wurde, meldete der Offizier durch Leuchtsignal die Ablehnung, worauf der Zerstörer, noch ehe der Küstenpanzer das Feuer eröffnen konnte, diesen mit Torpedos versenkte. «Eidsvoll» feuerte noch einige Schuß, dann traf sie dasselbe Schicksal.

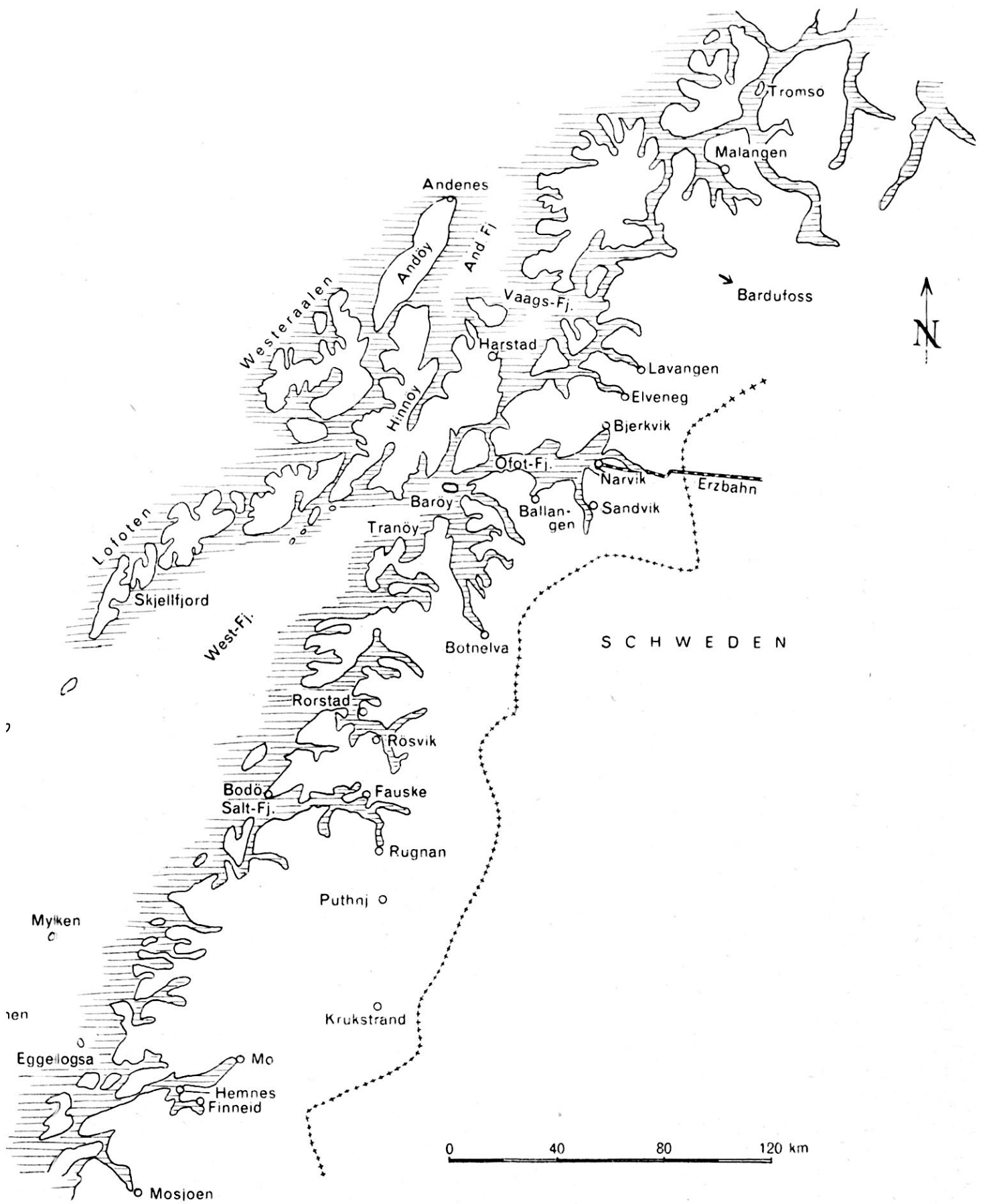
Die norwegischen Truppen an Land bestanden aus einer Infanterie-Kompagnie, einer Pionier-Kompagnie und dem 1. Bataillon des 15. Infanterie-Regiments, das auf Befehl des Kommandeurs der 6. Division, General Fleischer, in der Nacht von Elvegardsmoen nach Narvik befördert worden war. Diese Truppen unterstanden Oberst Sundlo. In persönlicher Verhandlung mit General Dietl übergab Oberst Sundlo Narvik, da eine Verteidigung der unbefestigten Stadt mit den schwachen Kräften ohne Artillerie aussichtslos erschien. Teile der norwegischen Truppen zogen sich entlang der Erzbahn auf die schwedische Grenze zurück. Das Lager Elvegardsmoen, von dem unglücklicherweise das 1. Bataillon vom Infanterie-

Regiment 15 abgezogen worden war, fiel mit seinen vollen Magazinen unverteidigt in deutsche Hand. Dies war umso bedeutsamer, als keiner der 4 für Narvik bestimmten Dampfer der «Ausfuhrstaffel» sein Ziel erreichte. Alle waren auf der Fahrt von den Engländern aufgegriffen oder versenkt worden. Damit war die Lage der Narvik-Truppen von Anfang an kritisch, denn es fehlte ihnen die Artillerie, außer den zwei auf den Zerstörern mitgebrachten Gebirgsbatterien. Auf dem Meeresgrund ruhten auch die Küstengeschütze und die beiden 10,5-cm-Flakbatterien, die für die Luftabwehr Narviks bestimmt gewesen waren. Auch in seiner sonstigen Ausrüstung mit Fahrzeugen, Munition war das Gebirgsjäger-Regiment allein auf das angewiesen, was am 9. April aus den Zerstörern ausgeladen wurde. Von den beiden Tankschiffen, aus denen die Zerstörer das Öl für die Rückfahrt übernehmen sollten, lag nur «Jan Wellem» im Hafen, so daß das Wiederauslaufen der Zerstörer in der Nacht 9./10. April unmöglich wurde.

Es war klar, daß der *Nachschub* nach Narvik nur auf dem *Luftweg* gebracht werden konnte. Aber der Flugplatz Bardufoss lag 80 km nördlich Narvik und war in norwegischer Hand; wegen des Schnees war er zur Zeit unbenutzbar. Die Anlage eines Flugplatzes in dem gebirgigen Gelände um Narvik war unmöglich. So erfolgte die erste Versorgung durch Lastenabwurf aus Flugzeugen mit besonders großer Reichweite (Kondor, Ju 90, Ju 52 mit Zusatztanks, He 111), die zunächst von Oslo starteten. Am 13. April landeten 11 Ju 52 auf dem gefrorenen Hartvig-See bei Elvegardsmoen mit Gebirgsgeschützen, Granatwerfern, Munition. Aber für den Rückflug fehlte der Betriebsstoff, so daß die Flugzeuge aufgegeben werden mußten und später bei Tauwetter im See versanken.

Der Verteidigungsring wurde trotz der geringen Stärke von Anfang an in einem weiten Umkreis um Narvik vorgeschoben: im Norden bis zum Gratangerfjord und bis zur Straße Elvenes - Lappaugen; im Süden auf die Höhen südlich des Beisfjords; im Osten bot die schwedische Grenze eine Rückendeckung. Die Anlage der tief gegliederten Stützpunkte machte in dem einer kahlen Mondlandschaft ähnlichen arktischen Gebirge große Schwierigkeiten; jeder Schützengraben und Unterstand mußte in den felsigen, gefrorenen Boden eingesprengt werden. Ebenso schwierig war die Verbindung der Stützpunkte untereinander, die nur mit Ski und Schlitten, unter Überwindung erheblicher Höhenunterschiede, durchgeführt werden konnte. Die Entfernung von Narvik nach Björnefjeld, dem Gefechtsstand General Dietls nahe der schwedischen Grenze, betrug 36 km, von Narvik nach Elvenes im Norden 30 km. Ungünstig war, daß das Verteidigungssystem vom Rombaken-Fjord durchschnitten wurde.

Überblickt man *zusammenfassend* die Lage am Abend des 9. April, so



durfte die deutsche Führung mit dem Erfolg zufrieden sein. An allen 6 Einfallspunkten war die Landung über Erwarten geglückt. Die Häfen waren fest in deutscher Hand. Die Verluste an Kriegsschiffen («Blücher», «Karlsruhe») waren in Anbetracht des hohen Risikos tragbar. Schmerzlich und für die weitere Kampfführung hemmend waren die außerordentlich starken Verluste an Transportschiffen, gerade für die am weitesten entfernten Landeköpfe Drontheim und Narvik, zu denen der Nachschub über See und Land auf lange hin ausgeschlossen war.

Wie ein Wunder mußte es erscheinen, daß das Überraschungsmoment tatsächlich noch bis zum Morgen des 9. April durchgehalten hatte, obwohl der Schleier, der über der Operation lag, bereits in den Vortagen rissig geworden war. Das ist nur so zu erklären, daß die politische und militärische Führung auf englischer und norwegischer Seite eine gewisse Zeit brauchte, um auf die Alarmmeldungen durch Handeln zu reagieren, so wie bei einem Verkehrsunfall von einer «Schrecksekunde» gesprochen wird. Gerade diese «Schrecksekunde», während derer der Wille des Gegners noch gelähmt war, kam aber der deutschen Führung zugut, die von der Spitze bis zum untersten Einheitsführer von dem Bewußtsein durchdrungen war, daß nur schnelles, rücksichtsloses Zupacken den Erfolg verbürge. Diese Entschlossenheit hatte in dem *Tagesbefehl des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine* ihren klassischen Ausdruck gefunden:

...«Die Durchführung und Sicherung der Landungsoperation durch die Kriegsmarine wird überwiegend in einem Raume stattfinden, in dem nicht Deutschland, sondern England mit überlegenen Streitkräften die Seeherrschaft auszuüben in der Lage ist. Die Erfüllung unseres Kampfauftrags muß und wird uns trotzdem gelingen, wenn jeder Führer in der Erkenntnis der Größe seiner Aufgabe das Äußerste daransetzt, das ihm gesteckte Ziel zu erreichen. Der Ablauf der Ereignisse und die im Verlauf der Einzelunternehmungen an Ort und Stelle sich ergebenden Lagen können nicht vorhergesehen werden. Die Erfahrung lehrt, daß Glück und Erfolg auf der Seite desjenigen stehen, der höchste Verantwortungsfreudigkeit mit Kühnheit, Zähigkeit und Geschicklichkeit verbindet.

Überraschung und schnelles Handeln sind die Voraussetzungen für das Gelingen der Operation. Ich erwarte, daß die Führer aller Gruppen und alle Kommandanten von dem unbeirrbar Willen beherrscht sind, den ihnen befohlenen Zielhafen trotz aller auftretenden Schwierigkeiten zu erreichen, daß sie beim Einlaufen in die Ausschiffungshäfen mit größter Entschlossenheit auftreten und sich nicht durch Anhalte- und Abwehrmaßnahmen örtlicher Befehlshaber oder durch Wachfahrzeuge und Küstenbefestigungen von der Erreichung ihres Ziels abschrecken lassen. Alle Ver-

suche, den Vormarsch der Streitkräfte aufzuhalten oder zu verhindern, sind abzuwehren. Widerstand ist nach Maßgabe der in den Operationsbefehlen erteilten Weisungen mit rücksichtsloser Entschlossenheit zu brechen. . . .»

In dem Geist dieses Befehls wurde überall gehandelt. Anders wären die Handstreichs kleinster Einheiten wie gegen Horten oder gegen die Feste Odeeroe vor Kristiansand nicht zu erklären.

Auf der Gegenseite waren die Norweger in ihrer inneren Haltung unsicher, da sie nicht entschlossen waren, ihre Neutralität gegen *jeden* Angreifer mit der Waffe zu verteidigen, sondern den stillschweigenden Vorbehalt machten, daß auf *englische* Schiffe nicht geschossen werden dürfe. An manchen Stellen scheint es zunächst unklar gewesen zu sein, ob die in der Dunkelheit in die Fjorde einlaufenden Kriegsschiffe englischer oder deutscher Nationalität waren. Die Deutschen leisteten dieser Verwirrung Vorschub, indem sie z. B. von der Kriegslist Gebrauch machten, englisch zu signalisieren.

Der Ausschlag gebende Faktor für die Überraschung dürfte aber einfach darin zu erblicken sein, daß die Anlage der deutschen Landungs-Operation so sehr aus dem Kreis der normalen, gewohnten Vorstellungen herausfiel, daß sie unglaublich erscheinen mußte. Eine deutsche Landung an der Küste *Südnorwegens* war noch denkbar, aber daß die kleine deutsche Flotte bis nach Narvik vorstoßen und die Kriegsschiffe selbst zu Truppentransporten benutzen würde, das war ein «tollkühnes Hazardspiel» (Churchill). Es ist zuzugeben, daß nur ein Diktator, der vom dämonischen Glauben an seinen Stern, an seine «nachtwandlerische Sicherheit» erfüllt ist, ein Spiel spielen konnte, bei dem er alles auf *eine* Karte setzte. In der Ansprache, die Hitler am 1. April in Berlin vor den höheren Führern der drei Wehrmachtsteile, die an der Norwegen-Aktion beteiligt waren, hielt, schloß er mit den Worten: «Dies ist nicht nur ein kühnes, sondern ein freches Unternehmen!»

Die deutsche Landung in ganz Norwegen war so phantastisch, daß Chamberlain im Unterhaus noch am 9. April erklärte, die Landung in Narvik beruhe möglicherweise auf einem Mißverständnis; es handle sich wohl um Larvik in Südnorwegen. In London stand man unter dem Eindruck, «völlig übertölpelt» worden zu sein (Churchill). Und die norwegische Regierung hatte sich in dem Vertrauen gewiegt, daß die britische Flotte jeden Vorstoß der deutschen Flotte über das Skagerrak hinaus verhindern würde, erst recht aber Truppentransporte über See, die man sich nur auf schwerfälligen Transportdampfern denken konnte.

Nun stellte es sich heraus, daß, begünstigt durch die Schlechtwetterlage, der Vormarsch des deutschen Flottenverbandes am 8. April entlang

der norwegischen Küste den seit dem 7. April abends ausgelaufenen Verbänden der Home Fleet entgangen war, obwohl der deutsche Verband zweimal durch Aufklärung festgestellt worden war (Luftaufklärung am 7. April mittags, Meldung der «Glowworm» am 8. April vormittags).

Aber es war klar, daß die überfallartige Besetzung der wichtigsten Punkte Norwegens am 9. April nur den *ersten Akt* darstellte. In den folgenden Tagen mußte es sich zeigen, ob dieser Anfangserfolg Bestand haben oder unter den Gegenschlägen der Alliierten zusammenbrechen würde.

(Fortsetzung folgt)

Zwischen Steppe und Strom

Erlebnisse aus der Schlacht am Tschir, Dezember 1942

Von Oberst H. Selle

(Fortsetzung

VIII.

Zunächst sehe ich bei Bengert ein und begeben mich dann auf den in-zwischen an den Fuß der Höhe 117,4 verlegten Gefechtsstand. Buddenbrock ist da und hat noch allerlei auf dem Herzen. Ich freue mich immer, wenn ich ihn sehe und sprechen höre. Seine stolze und dabei so natürlich ausgeglichene Art ist ungemein anziehend. Major Guttmacher, Kommandeur der Panzerjägerabteilung der Pz.Division, meldet sich mit seinen Kanonen am Maschinenpark eingebaut. Der «Generalschnaps» ist da und kreist am frühen Morgen in der Kaffeetasse als einzigem Gefäß in der Runde. Ein triftiger Grund ist vorhanden: Mein Hochzeitstag jährt sich heute zum ein-undzwanzigsten Male.

Es ist etwas unruhig mit Artillerie- und Werferfeuer. Um 11 Uhr greifen die Russen mit Aufwand wieder die Höhe 117,4 an. Ihr Vorgehen wird bereits in der Entwicklung zerschlagen. Wo Buddenbrock steht...

Ich werde überraschend zu einer Besprechung nach Höhe 130 gerufen, wo sich der Gefechtsstand vom «Schimmelgrafen» befindet. Der General ist da und gibt Anweisungen über das Herausziehen der Pz.Division. Das ist bitter, sehr bitter für uns, da vorn. Zur Ersparung von Kräften ergibt sich vor allem die zwingende Notwendigkeit, das bisher von Schmidt so tapfer gehaltene Ssurowikino zu räumen. Damit hat die Kampfgruppe den ganzen Laden auf dem Hals.

Alsdann – – herunter in das Kaff, um alle Einzelheiten der Räumung und des anschließenden Einbeziehens in die Stellung der Kampfgruppe durchzugehen, genau bis auf das «i»-Tüpfelchen durchzugehen. Verant-