

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 116 (1950)

Heft: 2

Artikel: Der Feldzug in Norwegen 1940 : (Schluss)

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-22427>

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: 01.05.2026

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

Der Feldzug in Norwegen 1940

Von ***

(Schluß)

X

Das Unternehmen *deutscher Fallschirmjäger gegen Dombas* bedeutet zwar im großen Rahmen des Norwegenfeldzugs nur eine Episode, aber es ist lehrreich, weil es die Kriegsgeschichte um ein weiteres Beispiel bereichert, das die verhängnisvollen Folgen aufweist, die aus unklaren Befehlsverhältnissen entspringen. Zugleich wirft es ein grelles Schlaglicht auf den Mangel an Rückgrat bei manchen deutschen Generälen gegenüber dem «Führer». Wenn auch dieser Krebschaden, der später vom Winter 1941 ab bis zum Zusammenbruch die deutsche Wehrmacht fortschreitend zersetzen sollte, im ersten Kriegsjahr noch wenig in Erscheinung trat, so war doch sein Auftreten wie im Falle Dombas, als ein bedenkliches Symptom zu werten.

Am 14. April, 11 Uhr, lief beim Generalkommando XXI in Oslo ein Fernschreiben des OKW ein, das mit dem berüchtigten Satz begann: «Der Führer hat befohlen. . .». Es enthielt die Weisung, durch Fallschirmjäger den Bahnknoten Dombas sofort zu besetzen und die Eisenbahn zu zerstören, um den Vormarsch der am 13. April in Andalsnes gelandeten Engländer auf Lillehammer zu sperren. Dieser Absicht lag ein richtiger Gedanke zu Grunde, es kam auf die Art der Durchführung an.

Zur Verfügung standen: 2 Kompagnien Fallschirmjäger (3 Offiziere, 165 Mann), eine Transportgruppe mit 15 Flugzeugen, eine Stukastaffel.

Durch den Verbindungsoffizier der Luftwaffe beim Generalkommando wurde ein kurzer Befehl ausgearbeitet und vom Chef des Stabes unterschrieben. Er enthielt folgende Punkte:

1. Erkundung des *Wetters* für den Anmarsch der Transportflugzeuge auf der Strecke Oslo - Dombas, sowie für das Absetzen im Raum um Dombas;
2. Erkundung der *Feindlage* bei Dombas;
3. Erkundung eines *Absetzplatzes*, der außerhalb des feindlichen Feuerbereichs liegt, die Sperrung der Eisenbahn im Laagen-Tal gewährleistet und für eine laufende Luftversorgung geeignet ist,
4. vorherige Angriffe der *Stuka-Staffel* sollen die Bahnanlagen von Dombas zerstören, erkannten feindlichen Widerstand lähmen und als Feuervorbereitung für das Absetzen der Fallschirmjäger dienen.

Diesem Befehl war eine *Beurteilung der Lage* vorausgegangen. Die *Wetterlage* im Oslokessel am 14. April war derart, daß bei tiefer, geschlossener Wolkendecke Regen und Schneetreiben herrschte. Die umgebenden Bergkämme lagen in Wolken. Wenn auch den Transportflugzeugen (Ju 52) ein Wolkenflug mit Instrumenten möglich war, so war doch das gleichzeitige, örtlich geschlossene Absetzen in Frage gestellt. Denn es ist eine Vorbedingung für den Erfolg eines Fallschirm-Unternehmens, daß die Fallschirmjäger und die Fallschirme mit den MG. und Munitionsbehältern auf einem möglichst engen Raum landen, damit die Einheiten sich rasch gefechtsbereit machen können. Das Absetzen mußte selbstverständlich bei Sicht erfolgen; es war ausgeschlossen, wenn die Wolken im Gebirge bei Dombas auflagen. So war die Wettererkundung besonders wichtig. Von ihrem Ergebnis war der Zeitpunkt des Einsatzes abhängig zu machen. Besser war es, das Unternehmen auf den nächsten Tag zu verschieben, für den von Westen her eine Wetterbesserung vorhergesagt war, als den taktischen Zweck durch einen wilden, überstürzten Einsatz zu gefährden.

Ferner war anzunehmen, daß der wichtige Bahnknoten Dombas besetzt sein würde, sicherlich von Norwegern, voraussichtlich aber auch von Engländern. In diesem Fall konnte das Absetzen unmittelbar um Dombas nicht erfolgen, sondern es mußte ein Raum hiefür erkundet werden, der außerhalb des feindlichen Feuers lag. Es erschien überhaupt zweckmäßiger, die Fallschirmjäger dort abzusetzen, wo sie am nachhaltigsten die Bahnlinie sperren und laufend Nachschub aus der Luft erhalten konnten. Dombas lag tief im Rücken des Gegners, noch 230 km Luftlinie entfernt von den vordersten deutschen Truppen am Mjösensee. Es konnte einige Wochen dauern, bis die Fallschirmjäger entsetzt wurden. Tatsächlich lag, wie in den nächsten Tagen aus der Luft festgestellt wurde, ein idealer Absetzplatz nahe Otta; es war eine Hochfläche, die wie eine Bastion nach drei Seiten steil abfällt und von der aus Bahn und Straße in der schluchtartigen Enge des Laagen beherrscht werden. Es hätte lange gedauert und erheblicher Kräfte bedurft, um die Fallschirmjäger aus dieser Bastion zu werfen. Damit wäre zwar nicht nach dem Wortlaut, aber im Sinn des «Führerbefehls» gehandelt worden.

Während die Fallschirmjäger mit ihrer Transportgruppe, sowie die Stukastaffel auf dem Flughafen Fornebu bereitstehen, kommt die zur Wetteraufklärung gestartete Ju 52 gegen 14 Uhr zurück mit der Meldung, daß sie über dem Gudbrands-Tal wegen tiefer Wolken keine Bodensicht bekommen habe. Eine neue Wettererkundung wird angesetzt.

Obwohl sich also bis zum Nachmittag die Lage nicht verbessert hatte und obwohl die vom Generalkommando selbst in dem obigen Befehl niedergelegten Vorbedingungen für den Einsatz keineswegs erfüllt waren,

ging von dem «Führerbefehl» eine so starke hypnotische Wirkung aus, daß die taktische Vernunft, wie das Verantwortungsgefühl gegenüber der Truppe gelähmt wurden. General von Falkenhorst verlangte um 16 Uhr in höchster Erregung den sofortigen Einsatz der Fallschirmjäger. Er wurde lebhaft unterstützt und bestärkt durch den erst am Vortage eingetroffenen Kommandeur des Luftgaus Norwegen, obwohl der Einsatz fliegender Verbände außerhalb seiner Kompetenzen lag. Dieser wies seinen Stabschef an, unverzüglich nach dem Flughafen Fornebu hinauszufahren und die Durchführung des Unternehmens zu befehlen koste es, was es wolle.

Um 17.05 Uhr startete die erste Ju 52 mit den Fallschirmjägern gegen Dombas und verschwand in den Wolken. Auch dem Staffelkapitän der Stukastaffel, einem Oberleutnant, war von dem Stabschef im Range eines Generalmajors befohlen worden, mit seinen einmotorigen, für den Blindflug bekannt ungeeigneten Flugzeugen zu starten und Dombas anzugreifen. Er lehnte dies ab, auch als der General ihn mit Verhaftung und Kriegsgericht wegen Gehorsamsverweigerung vor dem Feind bedrohte.

Am Abend ließ sich das *Ergebnis* aus den Meldungen der zurückgekehrten Transportflugzeuge übersehen. Die Transportflugzeuge waren nach langem Blindflug durch die Wolken durchgestoßen, hatten aber zum Teil Dombas nicht gefunden und hier und dort verstreut im Gelände Fallschirmtrupps abgesetzt, die alsbald gefangen genommen wurden. Denjenigen Transportflugzeugen, die trotz tiefer Wolken und schlechter Sicht in niedriger Höhe kreisend, ihr Ziel fanden, schlug starkes Feuer entgegen. Eine Ju 52 wurde brennend abgeschossen, noch ehe die Fallschirmjäger zum Absprung kamen. Von den abspringenden Fallschirmjägern wurde ein Teil noch am Fallschirm hängend getötet oder verwundet, ehe sie am Boden landeten. Nur einem Trupp von 2 Offizieren und 61 Mann gelang es, sich 8 km südlich von Dombas zu sammeln und sich bei einem am Berghang gelegenen Gehöft in Igelstellung zur Verteidigung einzurichten. Aber der taktische Zweck: Sperrung der Eisenbahn, konnte auch von diesem Trupp nicht erreicht werden. Die Versuche, die kleine Abteilung hoch oben im verschneiten Gebirge in den nächsten Tagen aus der Luft mit Munition und Proviant zu versorgen, scheiterten am schlechten Wetter. So mußte sie die Waffen strecken.

Von den 15 Transportflugzeugen waren 8 abgeschossen oder durch Notlandungen zerstört worden.

Diese katastrophale Auswirkung des «Führerbefehls» zog eine kriegsgerichtliche Untersuchung von seiten des Oberbefehlshabers der Luftwaffe gegen den Luftgau-Kommandeur und die sofortige Ablösung seines Stabschefs nach sich.

XI

Nachdem die Offensive gegen Drontheim Ende April fehlgeschlagen war, kam es für die Alliierten darauf an, alle Kraft auf die *Wiedereroberung Narviks* zu verwenden.

Die Ausladung der Transporte in Harstadt ging nur schleppend vor sich, da die Hafenanlagen ungenügend waren. Im Durchschnitt wurden zwei Schiffe in 5 Tagen gelöscht. Die Truppen wurden auf Zerstörern und auf gemieteten Fischer-Fahrzeugen an Land gebracht. Doch flüchteten die letzteren bei Fliegeralarm in die nahen Fjorde und kehrten erst nach geraumer Zeit wieder zurück. Als darauf von englischer Seite der Fliegeralarm bei Annäherung deutscher Flugzeuge eingestellt wurde, streikten die norwegischen Hafentarbeiter, so daß diese Maßnahme wieder rückgängig gemacht werden mußte. In 8 Wochen wurden 140 Angriffe der Luftwaffe auf Harstadt gezählt. Daraus läßt sich der Zeitverlust abschätzen, der durch diese Luftangriffe verursacht wurde und der nachteiliger war, als die verhältnismäßig geringen Sachschäden. Am 20. Mai gerieten zwei Öltanker durch Bomben in Brand.

Nach der Vernichtung der 10 deutschen Zerstörer am 13. April beherrschten die britischen Kriegsschiffe unumschränkt die Fjorde um Narvik; sie konnten bis in die Tiefe des Rombakenfjords fahren, deutsche Stellungen und Bewegungen in den Bergen, den Verkehr auf der Erzbahn beschießen, ohne feindliche Gegenwirkung befürchten zu müssen. Denn die Deutschen besaßen an Artillerie nur wenige Gebirgsgeschütze, dazu einige aus den Zerstörern ausgebauten Schiffskanonen, und die Munitionsknappheit zwang zu äußerster Sparsamkeit. Die Wasserwege erleichterten den Alliierten Nachschub und Truppenverschiebungen, während diese Bewegungen auf deutscher Seite nur auf langen und schwierigen Umwegen durchs Gebirge möglich waren, da der Rombakenfjord unter feindlichem Feuer lag.

Die Truppen des Generals Dietl hatten durch die Besatzungen der Zerstörer eine wertvolle Verstärkung erhalten; die 2000 Matrosen wurden teils in das Gebirgs-Jäger-Regiment 139 eingegliedert, teils in einem Seebataillon zusammengefaßt. Die Stellungen wurden fieberhaft ausgebaut. Die Luftversorgung Narviks wurde zuerst durch Flugboote, die auf dem Beisfjord landeten, dann in großem Umfang durch Lastenabwurf durchgeführt. Verstärkungen wurden zugeführt durch Absprung von Fallschirmjägern, ab 25. Mai auch durch Absprung von Gebirgsjägern des Regiments 137.

Am 24. April traten Teile der 6. norwegischen Division unter General Fleischer von Lavangen und Bardufoss her zum Angriff gegen die vorgeschobenen deutschen Kompagnien bei Lappaugen und Elvenes an.

Im Gegenangriff warfen die Deutschen – ohne Artillerie-Unterstützung – ein norwegisches Bataillon über Fjordbotneidet auf Lavangen zurück. Die Kampfkraft der britischen Truppen vor Narvik litt unter dem Mangel an Landungsbooten, Panzerwagen, Flak, Artillerie; vor allem aber fehlte ihnen die Ausbildung im Skilauf.

Am 24. April wurden die deutschen Stellungen bei Schneetreiben und schlechter Sicht von «Warspite» und drei Kreuzern beschossen, jedoch ohne erkennbaren Erfolg. Man entschloß sich daher, Narvik zu *Land* von Norden und Süden her anzugreifen.

Am 28. April begann die Ausschiffung der 27. Halbbrigade französischer Alpenjäger, mit Stab, 6. und 14. Bataillon im Fjord von Salangen, 75 km nördlich von Narvik, mit dem 12. Bataillon in Bogen, 20 km westlich Narvik. Die französische Hochgebirgs-Brigade (6 Bataillone Chasseurs Alpins) war unter Oberst Béthouart Anfang 1940 als Elitetruppe aufgestellt worden, um in Finnland einzugreifen.

Der Angriffsplan gegen Narvik sah zwei Angriffsgruppen vor:

- a. im Norden – Gruppe Béthouart – 6. und 14. Bataillon C.A. von Salangen auf Gratangen – Bjervik, in der linken Flanke begleitet von den Norwegern, die sich bis zur schwedischen Grenze ausdehnten.
- b. im Süden – 12. Bataillon C.A. und britisches Bataillon South Well Borderers unter General Frazer gegen die Halbinsel Ankenes, um den Bergrücken südlich des Beisfjords zu nehmen.

Die Nordgruppe kämpfte sich in dem schwierigen Gebirgsgelände nur langsam vorwärts. Die Enge zwischen dem Gratangen-Fjord und dem Herjangs-Fjord war durch eine Kette von Stützpunkten gesperrt. Dahinter im Osten lag eine Senke mit einer Seen-Reihe, jenseits derer das Gebirge wieder anstieg zu den Kuppen des Storebalak und Lillebalak und zum Kobberfjell, das der Schlüssel der Stellung war. Erst am 9. Mai wurde nach mehrtägigem Kampf die Höhe 694 bei Elvenes genommen. Bald traten starke Ausfälle durch Erfrierungen ein, beim 6. Bataillon C.A. 65 %.

So entschloß man sich, die deutsche Front zwischen Grantangen-Fjord und Herjangs-Fjord durch Angriff von Süden her aufzurollen. In der Nacht 12./13. Mai – die Dämmerung dauerte nur noch zwei Stunden – wurden zwei Bataillone der französischen Fremdenlegion mit Tanks unter dem Feuer der englischen Kriegsschiffe in *Bjervik* ausgebootet. Die Deutschen räumten ihre Stellungen und gingen in die verkürzte Front Storeballak - Lillebalak zurück, unter Anlehnung ihres linken Flügels an den Rombakenfjord bei Nygard.

Am 13. Mai übernahm General *Auchinleck* das Kommando für den Angriff gegen Narvik, doch ergaben sich naturgemäß häufige Reibungen zwischen den alliierten Kontingenten englischer, französischer, norwegischer und polnischer Nationalität. Es standen: 1 Bataillon Alpenjäger und 1 Bataillon der South Wells Borderers auf der Ankenes-Halbinsel; 2 Bataillone Fremdenlegion und 1 Bataillon Polen bei Bjervik - Oijord; 1 Bataillon Alpenjäger am Hartvigsee; 5 Bataillone der 6. norwegischen Division nordöstlich davon bis Graesdalen; 1 Bataillon Alpenjäger bei Gratangen; 3 Bataillone der polnischen Brigade bei Harstadt, Ballangen und Salangen.

Nunmehr war die Möglichkeit gegeben, *Narvik* von Norden und Süden her umfassend zu nehmen. Hierzu wurden am 27. Mai 2 Bataillone Fremdenlegion und das II. Bataillon des norwegischen Regiments 15 über den Rombaken-Fjord nach Orneset übergesetzt, während die Polen Ankenes nahmen. Die auf der Narvik-Halbinsel stehenden deutschen Kräfte unter Major Haussels räumten am 28. Mai Stadt und Hafen Narvik und gingen kämpfend auf dem Bergrücken zwischen Rombaken-Fjord und Beisfjord zurück. Während der alliierten Landung erfolgten starke Tiefangriffe der Luftwaffe gegen die Kriegsschiffe, die ihre Beschießung unterbrechen und in hoher Fahrt im Fjord kreisen mußten. Der Kreuzer «Cairo», auf dem sich der Stab befand, wurde von Bomben getroffen.

Die *Luftunterstützung* der Operation gegen Narvik stieß auf große Schwierigkeiten. Es war dringend erforderlich, Jäger an Land zu bringen, da nach der Räumung Mittelnorwegens durch die Alliierten die Angriffe der deutschen Luftwaffe von den Drontheimer Flugplätzen starteten und gegen den Raum Harstadt - Narvik an Wucht zunahmen. Zur Verteidigung der Häfen stand zunächst nur die Flak-Artillerie der Kriegsschiffe zur Verfügung; die durch zwei Flak-Kreuzer verstärkt wurde. Erst am 6. Mai wurde die erste schwere Flakbatterie ausgeladen. Der Flugplatz Bardufoss lag unter tiefem Schnee; erstmals am 21. Mai konnten dort 16 «Gladiator»-Jäger der «Furious» einfallen. Ein zweiter Flugplatz war bei Skaanland zwischen Bjervik und Harstadt erkundet worden und ab 26. Mai benutzbar. Der Einsatz der Flugzeuge von den Flugzeugträgern war häufig durch schlechtes Wetter behindert. Am 23. April war «Furious» nach England zurückbefohlen worden, da nur noch 8 ihrer Flugzeuge klar waren. Am 6. Mai traf «Ark Royal» ein. Am 26. Mai kam «Glorious» zurück und landete eine Squadron Hurricane-Jäger in Bardufoss. General Auchinleck hatte als notwendig angefordert: 2 «Hurricane»-Squadrons, 1 Bomber-Squadron, 1 Army Cooperation Squadron, 13 Batterien schwerer Flak (104 Geschütze anstatt der vorhandenen 48 Geschütze).

Am 22. Mai hatten die am weitesten im Osten vorgehenden Norweger sich des Gipfels des Kobberfjell bemächtigt. Die Deutschen verlegten ihre Hauptwiderstandslinie auf die Höhen hinter der vom Holmelva durchflossenen Niederung, die in der Schneeschmelze – sie hatte Anfang Mai eingesetzt – grundlos geworden war und ein schwer überschreitbares Fronthindernis bildete. Es lag nahe, den Schwerpunkt der alliierten Offensive auf den Ostflügel zu verlegen, um vom Kobberfjell auf Björnefjell entlang der schwedischen Grenze zu stoßen. Damit wäre das deutsche Verteidigungssystem nördlich der Erzbahn zusammengebrochen und es wäre General Dietl nur noch der Übergang über die schwedische Grenze übrig geblieben. Die norwegischen Truppen selbst waren zu erschöpft nach wochenlangen Kämpfen in Schnee und Eis, um selbst ihren Erfolg weiter ausnutzen zu können.

Inzwischen aber waren bereits die Würfel über das Schicksal der Alliierten an der Narvik-Front an anderer Stelle gefallen. Am 25. Mai, also drei Tage vor der Wiedereinnahme der Stadt, war aus England der Befehl eingegangen, Nordnorwegen so schnell wie möglich zu räumen, da nach der Niederlage in Frankreich alle Truppen für die Verteidigung der britischen Inseln benötigt wurden.

Der Befehl war geheimgehalten und der gegen Narvik bereits eingeleitete Angriff noch durchgeführt worden, um die Räumung zu verschleiern und das Unternehmen mit einem Erfolg abzuschließen. Der Rückzugsbefehl erklärt aber auch, warum der Geländegewinn der Norweger am Ostflügel nicht mehr ausgenutzt werden konnte.

Die um Narvik eingesetzten Truppen wurden an Bord von Zerstörern in den Nächten vom 29. bis 31. Mai nach Harstadt gebracht. Ihre Wiedereinschiffung vom 3. bis 8. Juni wurde begünstigt durch tiefe Wolken und gedeckt durch Jäger, die von Bardufoss starteten. Die Überfahrt der 24 000 Mann nach England wurde in 4 Geleitzügen durchgeführt, deren letzter Harstadt am 8. Juni verließ.

Ein Verband der deutschen Flotte mit «Scharnhorst», «Gneisenau», «Hipper» und 4 Zerstörern machte in den ersten Juni-Tagen einen Vorstoß ins Nordmeer. Er traf am 8. Juni auf den nach England zurücklaufenden Flugzeugträger «Glorious», der mit den ihn begleitenden beiden Zerstörern versenkt wurde.

Auf Einladung der englischen Regierung begab sich König Haakon mit der norwegischen Regierung an Bord des Kreuzers «Devonshire» nach Großbritannien. Am 10. Juni kapitulierten die Reste der norwegischen Armee unter General Ruge, der sich dieser schwersten Aufgabe eines Soldaten unterzog und, anstatt nach England, in deutsche Gefangenschaft ging.

Der Abzug der Alliierten läßt die Frage offen, ob die Truppen General Dietls noch so lange hätten durchhalten können, bis der Entsatz von Süden auf dem Landwege herangekommen wäre. Denn nach der Besetzung von Namsos am 4. Mai hatten die deutschen Truppen unverzüglich den Vormarsch nach Norden aufgenommen, wobei sie die verschiedensten Möglichkeiten zu schneller, überholender Verfolgung ausnutzten: mit Seeflugzeugen oder kleinen Küstendampfern wurden immer wieder kleine Abteilungen vorgeworfen und in den Fjorden an Land gesetzt.

Nach *Mosjoen*, 160 km nördlich Namsos, war am 30. April eine Kompanie französischer Alpenjäger auf Zerstörern gebracht und am 2. Mai durch einige britische Kompanien verstärkt worden, um den deutschen Vormarsch abzuriegeln. Bei der Schneeschmelze galt die aufgeweichte Straße von Grong nach Mosjoen, auch nach dem Urteil der Alpenjäger, als unpassierbar. Aber die Deutschen rückten so rasch vor – in 7 Tagen von Namsos nach Mosjoen – daß der Gegner überrascht wurde und am 8. Mai Mosjoen räumen mußte.

Die Landenge von Finneid auf der Halbinsel Hemnes südwestlich *Mo* wurde durch einen kombinierten Angriff von zwei verstärkten Gebirgskompagnien genommen: eine Kompanie wurde in Seeflugzeugen von Dronheim befördert und bei Finneid an Land gesetzt, die andere mit norwegischen Küstenfahrzeugen durch die inneren Schären herangeführt. Als 3 britische Zerstörer in den Fjord einliefen und die Schiffe versenkten, waren die Truppen bereits an Land. Die Stellungen des Bataillons Scots Guards wurden nach Stuka- und Tiefangriffen eingenommen. Am 18. Mai war *Mo* in deutscher Hand. Der Flugplatz nördlich *Mo* gab eine wertvolle vorgeschobene Basis für die Luftunterstützung von Narvik ab.

Das nächste Ziel war *Bodö* am Saldfjord. Auf Grund des Befehls zum allgemeinen Rückzug aus Nordnorwegen wurde Bodö zwischen dem 29. und 31. Mai geräumt und am 1. Juni von den Deutschen besetzt. Damit war eine Basis gewonnen, um über das wegelose, hochalpine, vergletscherte Gebirge Narvik zu Hilfe zu kommen. Die *Luftentfernung* Bodö - Narvik beträgt 180 km. Für dieses Unternehmen «Büffel» wurde unter Oberstleutnant Sorko eine Gruppe zusammengestellt aus Gebirgsjägern und Gebirgspionieren, die in Hochgebirgstouren trainiert waren. Der Nachschub an Verpflegung wurde durch Flugzeuge sichergestellt, die an vorher bezeichneten Punkten durch Lastenabwurf Lager einrichteten. Die oft tief ins Gebirge einschneidenden Fjorde wurden mit Faltbooten überquert. Am 14. Juni erreichte der vorderste Spähtrupp Narvik. Die Deutschen «bewerkstelligten sogar die fast unglaubliche Tat, mit Truppen durch die undurchdringlichen Bergketten zwischen Bodö und Narvik zu marschieren» (Koth).