

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 100 (2025)
Heft: 2

Artikel: Die Nordmeer-Konvois : die Lebensader der Alliierten
Autor: Sievert, Kaj-Gunnar
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1084362>

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: 09.04.2026

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

Die Nordmeer-Konvois – die Lebensader der Alliierten

Konvois von Frachtschiffen spielten auf allen Kriegsschauplätzen des Zweiten Weltkrieges eine entscheidende Rolle in der Logistik. Eine Route war besonders gefährlich: Die Geleitzüge durch das Nordmeer. Auf dem Weg in die sowjetischen Häfen Murmansk und Archangelsk waren die Schiffe einer konstanten Bedrohung durch die Kriegsmarine und die Luftwaffe ausgesetzt und durchquerten dabei ein Seegebiet mit extremen klimatischen Bedingungen.

Major Kaj-Gunnar Sievert

General Dwight D. Eisenhower, Oberbefehlshaber der alliierten Streitkräfte im Zweiten Weltkrieg und späterer 34. US-Präsident, wird die Aussage «Kriege werden nicht durch Heldentum gewonnen, sondern durch Logistik» zugeschrieben. Wie zutreffend diese Aussage ist, erfuhren die europäischen Verbündeten der Westalliierten mit der Eroberung von Frankreich 1940 und erst recht mit der Invasion der Sowjetunion ab dem 22. Juni 1941 durch Nazi-Deutschland.

Konvois als «Lebensader»

Um ihre Verbündeten im Kampf gegen Deutschland zu unterstützen, wurden von den Vereinigten Staaten schon bald nach Beginn des Krieges und noch vor deren Kriegseintritt regelmässig Geleitzüge mit Versorgungsschiffen nach Europa zusammengestellt und losgeschickt. Zuerst nur über den Atlantik mit dem Ziel Grossbritannien, liefen nach dem Ausbruch des Ostfeldzugs der Wehrmacht 1941 später

auch Schiffe aus den USA und Grossbritannien in Richtung der Sowjetunion aus.

Die gewählte Route der Nordmeer-Konvois führte die Schiffe in Richtung der sowjetischen Häfen Murmansk und Archangelsk durch ein Seegebiet mit extremen harten meteorologischen Bedingungen. So war das Wetter während den Wintermonaten mit starkem Wind, Kälte und Eis besonders widrig, was die Bewegungen und Operationen der Konvois erheblich erschwert hatte. Viele Konvois waren gezwungen, bei Temperaturen von -30°C oder kälter zu navigieren, und das häufige Auftreten von Eisbergen stellte eine zusätzliche Gefahr dar. Weiter mussten die Schiffsbesatzungen gegen winterbedingte Erschwernisse wie Dunkelheit und Eisbildung auf den Schiffen kämpfen.

«Einzelfahrer» vs. «Konvoi»

Grundsätzlich konnte die Versorgung über das Meer mittels Frachtschiffen in Gruppen – sogenannte Konvois – oder als «Ein-

zelnegänger» – also allein – stattfinden. Beide Varianten hatten Vor- und Nachteile:

Ein einzelnes Schiff kann seine Geschwindigkeit nutzen und muss sich nicht – wie in einem Konvoi – dem langsamsten Schiff im Geleitzug anpassen. Weiter ist ein Einzelfahrer schwieriger zu entdecken, und verkehrt er zudem auf unüblichen Routen, besteht die Möglichkeit, dass das Schiff unentdeckt durchkommt.

Das grundlegende Konzept eines Konvois ist hingegen, Schiffe in Gruppen zusammenzufassen. Diese Schiffe wurden von Kriegsschiffen und später auch von Flugzeugen begleitet. Der Vorteil eines Konvois liegt in der kollektiven Verteidigungsfähigkeit: Einzelne Schiffe sind angreifbarer, aber in einer Gruppe konnten sie einander unterstützen.

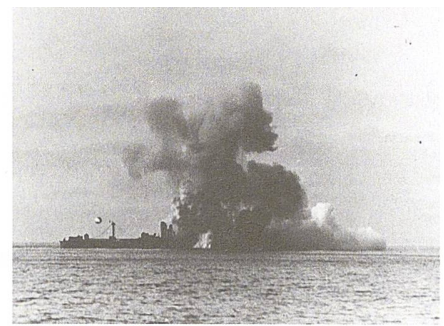
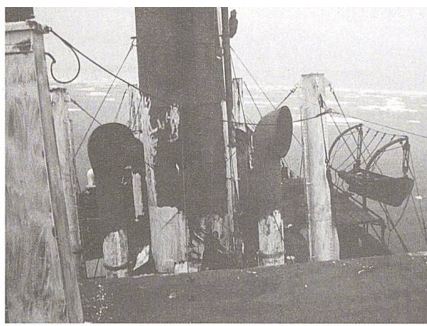
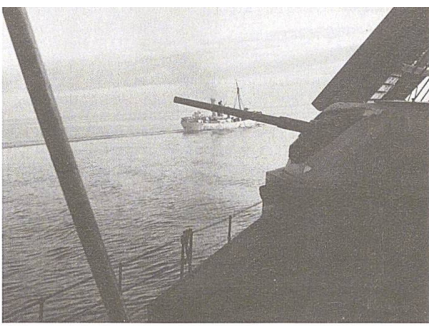
Mehrfache Bedrohung

Auf ihrer Fahrt waren die alliierten Geleitzüge einer mehrfachen Bedrohung durch die Kriegsmarine und die Luftwaffe der Deutschen ausgesetzt:

U-Boote: Obwohl die Anzahl der eingesetzten U-Boote auf der Nordmeer-Route geringer als jene während der Schlacht im Atlantik war, stellten die gefürchteten U-Boote der Kriegsmarine eine ständige Bedrohung für die Konvois und deren Begleitschiffe dar.

Kriegsmarine: Um die alliierten Geleitzüge abzufangen, stationierte die Kriegsmarine verschiedenste Überwassertypen im besetzten Norwegen. Dazu zählten unter anderem das schwere Schlachtschiff «Tirpitz», die Schlachtschiffe





«Scharnhorst» und «Gneisenau», die schweren Kreuzer «Admiral Scheer» und «Admiral Hipper» sowie weitere leichte Kreuzer und Zerstörer. Während des Krieges banden diese Schiffe mehrere Einheiten der Royal Navy. Einmal ausgelaufen, stellten die Schiffe der Kriegsmarine eine ernste Bedrohung für die Konvois dar und operierten meist in kleineren Verbänden.

Luftwaffe: Von mehreren Flugplätzen in Norwegen setzte die Luftwaffe eine Vielzahl von Kampfflugzeugen ein, die entweder ihre Ziele mittels aus der Luft abgeworfenen Torpedos oder mit Freifallbomben angreifen konnten. Entsprechende Aufklärungsflugzeuge, die die nordwärts laufenden Geleitzüge aufspürten und einmal entdeckt beschatten sollten, waren wichtige Elemente, um sowohl die Luftwaffe als auch die Kriegsmarine an die Konvois heranzuführen.

Sicherung der Konvois

Um die Konvois zu sichern, setzten die Alliierten ihrerseits eine Reihe von Schiffstypen ein. Für die Nahsicherung standen als «Escort Ships» Zerstörer, Korvetten, Fregatten und Minensucher zur Verfügung. Diese Kriegsschiffe begleiteten die Geleitzüge in unmittelbarer Nähe und sollten kleinere Kriegsschiffe, Flugzeuge und U-

Boote abwehren. Um getauchte U-Boote zu orten und diese anschliessend mittels abgeworfenen Wasserbomben zu bekämpfen, setzten die Kriegsschiffe erfolgreich Sonar ein.

Grössere Einheiten wie leichte und schwere Kreuzer oder Schlachtschiffe patrouillierten ebenfalls im Seegebiet, um sich den deutschen Grosskampfschiffen entgegenzustellen. Im Verlauf des Krieges kamen auch vermehrt kleinere Geleitträger zum Einsatz, die mit ihren Bordflugzeugen einerseits die deutsche Luftwaffe und andererseits die Kriegsmarine bekämpfen sollten.

Während des ganzen Krieges war die Sicherung der Konvois ein kontinuierlicher Wettlauf zwischen den Angriffsfähigkeiten der Nazis und der Abwehrtechniken der Alliierten. Letztlich konnten die Alliierten durch die Weiterentwicklung von Technologie, Taktik und Zusammenarbeit sowie der Übermacht an Mitteln den Krieg im Atlantik und im Nordmeer gewinnen und die Versorgungswege sichern.

Gelieferte Güter und Verluste

In den Frachträumen der Schiffe wurden zwischen 1941 und 1945 rund vier Millionen Tonnen Versorgungsgüter verschifft. Dazu zählten unter anderem Treibstoffe, Munition, Waffen (z.B. 5000 Panzer), Lastwagen und Fahrzeuge, 7000 Flugzeuge, Flugzeugmotoren, Rohstoffe und Nahrungsmittel.

Insgesamt gingen auf der Nordmeer-Route bei 848 Fahrten von Schiffen aus Schottland und Island durch Feindeinwirkung, aber auch durch Unfälle auf den Hin- und Rückfahrten 105 Schiffe verloren. Der traurigste Rekord ist der Geleitzug «PQ17» vom Juni 1942, als von 35

ausgelaufenen Handelsschiffen ganze 23 mit insgesamt 145 000 Bruttotonnenregister durch deutsche Flugzeuge und U-Boote versenkt wurden.

Die Deutschen verloren die Scharnhorst, drei Zerstörer, 43 U-Boote und zahlreiche Flugzeuge.

Sowohl die Atlantik-Konvois als auch die Nordmeer-Route standen vor einzigartigen Herausforderungen, wobei die Nordmeer-Konvois aufgrund der harschen geografischen und klimatischen Bedingungen sowie der intensiven Luft- und Seeangriffe gefährlicher war.

Bedeutung der Nordmeer-Konvois

Die von 1941 bis 1945 durchgeführten Nordmeer-Konvois hatten zwar vor allem eine regionale Bedeutung, waren jedoch von entscheidender Wichtigkeit für die sowjetische Kriegsführung. Die gelieferten Güter demonstrierten die Bereitschaft der Alliierten, die Sowjetunion zu unterstützen und banden eine grosse Anzahl deutscher See- und Luftstreitkräfte im Norden.

Auf der Nordmeerroute wurden etwa vier Millionen Tonnen oder 23 Prozent der Hilfslieferungen an die Sowjetunion verschifft. Die restlichen Güter gelangten unter anderem über die Pazifik- oder die persische Route in die Sowjetunion. +

