

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Band: 115 (1949)

Heft: 10

Artikel: Der Feldzug in Norwegen 1940 (Fortsetzung)

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-21764>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.11.2024

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

Der Feldzug in Norwegen 1940

Von ***

(Fortsetzung)

IV

Die erste und wichtigste Frage, von deren Lösung alle weiteren Überlegungen zum *Operationsplan* abhingen, war: *mit welchen Mitteln* sollen die deutschen Landungstruppen nach Norwegen gebracht werden? Diese Frage stellte die hierfür zuständige Seekriegsleitung vor schwierige Erwägungen. Die zu besetzenden Häfen lagen so weit von den deutschen Verschiffungshäfen in der Ost- und Nordsee entfernt, daß kein Ziel innerhalb des schützenden Dunkels *einer* Nacht zu erreichen war, sondern eine mehrtägige Seefahrt notwendig war, deren Dauer von der Entfernung und der Geschwindigkeit des Fahrzeugs abhing. Die Entfernungen von den deutschen Häfen betragen

nach Oslo	650 km
nach Stavanger . .	780 km
nach Bergen	890 km
nach Drontheim .	1390 km
nach Narvik	2000 km

Diese Fahrten aber führten durch einen Seeraum, der planmäßig von der englischen Luftaufklärung überwacht und von englischen Seestreitkräften beherrscht wurde. Gesichert erschienen nur die Seewege innerhalb der Ostsee bis zu ihren dänischen Ausgängen und die Deutsche Bucht. Mit britischen U-Booten mußte schon am Eingang des Kattegatt und querab der Küste Jütlands gerechnet werden. Immerhin konnte es gelingen durch eigene Luftaufklärung und U-Bootjagd, die U-Bootgefahr im Kattegatt und Skagerrak herabzudrücken. Ein Vorstoß überlegener britischer Überwasser-Streitkräfte in das Skagerak war mit Rücksicht auf die Überlegenheit der deutschen Bomberwaffe weniger zu fürchten. Die Transportwege nach Oslo und nach der norwegischen Südküste bis Kristiansand waren also verhältnismäßig sicher. Ungesichert aber und dem Flankenstoß der britischen Flotte von Scapa Flow und Rosyth voll preisgegeben war der Seeraum nördlich der Linie Kap Lindesnaes-Rosyth. Und je weiter nördlich die Transporte zielten – Drontheim, Narvik – desto ungestörter konnten sie von britischen Seestreitkräften gestellt und angegriffen werden, da der

Aktionsradius der deutschen Bombengeschwader von ihren Flugbasen in Schleswig-Holstein wenig über die Shetland-Enge hinausreichte.

Aus diesen Erwägungen sprang der leitende Gesichtspunkt heraus: je größer die Entfernung, desto schnellere Transportmittel sind zu benutzen. Nur durch Schnelligkeit kann die Zeitdauer der Gefahr verringert werden. Damit schieden die als Truppentransporter üblichen Handelsschiffe wegen ihrer geringen Geschwindigkeit aus. Die Seekriegsleitung mußte sich zu dem Entschluß durchringen, ihre *Kriegsschiffe zum Transport* der Landungstruppen einzusetzen. Ein solcher Entschluß fiel jedem Seemann schwer, denn die Transportaufgabe widersprach dem eigentlichen Verwendungszweck eines Kriegsschiffes, dem Kampf auf See. Während des Transports und bis zur Ausschiffung der Truppen waren die Kriegsschiffe an ihren Weg gebunden und damit in ihrer taktischen Bewegungsfähigkeit behindert, ganz abgesehen von der Behinderung der Kampffähigkeit in einem Seegefecht durch die an Bord genommenen Truppen mit ihrem Gerät, das z. B. auf den Zerstörern nur Platz auf Deck hatte.

Als ein Kuriosum sei erwähnt, daß Hitler den Plan ausgeheckt hatte, die für Narvik bestimmten Gebirgstruppen im Bauch leerer, rückfahrender Erdampfer zu verstecken und so durch die norwegischen Hoheitsgewässer zum Zielort bringen zu lassen! Das hätte eine 14 tägige Fahrt bedeutet, während derer mit der Kontrolle durch die norwegische Küstenpolizei und mit der Aufdeckung der Unternehmung gerechnet werden mußte. Es bedurfte erheblicher Mühe und Zeit, um Hitler von dem Plan des «trojanischen Pferdes», der seiner Gangster-Phantasie würdig war, abzubringen.

Die Seekriegsleitung sah in ihrem Operationsplan vor, die Truppen zu dem am weitesten entfernten Punkt Narvik durch ihre schnellsten Fahrzeuge, durch *Zerstörer* zu befördern, während für die Ausschiffungshäfen in Mittel- und Südnorwegen *Kreuzer* eingesetzt wurden. Durch die Wahl von Kriegsschiffen als Transportmittel wurde aber die *Stärke* der Landungstruppen *begrenzt*. Die Transportaufgabe forderte den Einsatz der gesamten deutschen Flotte. Für die Seekriegführung standen nur noch die beiden Schlachtkreuzer «Scharnhorst» und «Gneisenau» zur Verfügung, die einen Sonderauftrag erhielten. Wenn es auch wünschenswert gewesen wäre, gleich mit der ersten überraschenden Landung an vielen Punkten der langen norwegischen Küste Fuß zu fassen, um die Eroberung des Landes zu beschleunigen und die Küste gegen den zu erwartenden englischen Gegenschlag zu sichern, so mußte aus Mangel an Transportraum darauf verzichtet werden. Man beschränkte sich auf die *wichtigsten Punkte* Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Drontheim und Narvik. Es mußte in

Kauf genommen werden, daß zwischen Bergen und Drontheim eine Lücke von 400 km (Luftlinie) und zwischen Drontheim und Narvik von 700 km (Luftlinie) klaffte. In diesen Lücken gab es eine Reihe kleinerer Häfen, wie Aalesund, Andalsnes, Namsos, Mo, Bodö, in denen englische Landungen möglich waren.

Die Verwendung von Kriegsschiffen zum Heranführen der Landungstruppen bot außer der größeren Schnelligkeit auch den weiteren Vorteil, daß die Artillerie der Kriegsschiffe den Feuerschutz während der kritischen Phase des Anlandgehens übernehmen und norwegischen Widerstand brechen konnte.

Der Anmarsch sollte in zwei getrennten Gruppen erfolgen: die gegen Oslo gerichtete Gruppe (Kreuzer «Blücher», «Lützow», «Emden», mit Torpedoboot- und Räumbootflotillen) lief von Kiel aus und durchfuhr den Großen Belt. Die Nordseegruppe umfaßte den größten Teil der Flotte mit den für Kristiansand, Bergen, Drontheim und Narvik bestimmten Truppen. Zur Erhöhung der Operationsfähigkeit auf See beim Zusammentreffen mit britischen Seestreitkräften sollte ihr Vormarsch im geschlossenen Verband erfolgen, dessen Rückgrat die zwei Schlachtkreuzer bildeten. Querab der Zielhäfen Kristiansand, Bergen, Drontheim, Narvik wurden die für die Landungsoperationen bestimmten Schiffe aus dem Flottenverband entlassen. Nach dem Entlassen der 10 Zerstörer am Eingang des Westfjords sollten die beiden Schlachtschiffe weiter ins Nordmeer vorstoßen, um durch diese Diversion die englische Flotte irrezuführen und von der norwegischen Küste abzuziehen.

Es war klar, daß der Einsatz der gesamten deutschen Flotte in einem Seeraum, den die mindestens fünffach überlegene englische Flotte beherrschte, zu einer vernichtenden Niederlage führen konnte, wenn die Bewegung rechtzeitig durch die englische Aufklärung gemeldet wurde und die englischen Seestreitkräfte in sie hineinstießen. Es war ein so hohes Wagnis, daß erwogen wurde, ob nicht auch eine Operation *mit beschränktem Ziel* möglich sei: eine Landung nur in *Südnorwegen* bis zur Linie Oslo-Stavanger. Das Risiko für die Kriegsmarine wäre hier bei weitem geringer gewesen, vor allem da die Luftwaffe diesen Raum voll beherrschen konnte. Die Hauptaufgabe wäre dann dem Heer zugefallen, das sich durch Norwegen bis Drontheim hätte durchkämpfen müssen. Aber es konnte kein Zweifel darüber bestehen, daß Drontheim und Narvik von den Engländern längst besetzt sein würden, ehe das Heer auf dem Landweg durch das Gebirge Drontheim erreichte. Und wenn der Besitz Drontheims erkämpft war, dann war es keine unmögliche, aber eine langwierige Aufgabe, die weiteren 700 km bis Narvik gegen feindlichen Widerstand zu überwinden. So

lange aber Narvik nicht in deutscher Hand war, war die Erzzufuhr nicht sichergestellt. So wäre die Operation mit dem auf Südnorwegen beschränkten Ziel eine Halbheit gewesen. Wollte man Norwegen besetzen, dann bedurfte es eines ganzen Entschlusses, auch wenn er ein hohes Risiko barg. Hitler selbst war sich im klaren über das Wagnis. Er hatte 10 Tage vor der Landung in Norwegen die höheren, an der Operation beteiligten Offiziere nach Berlin berufen. In seiner Ansprache sagte er: «Diese Landung ist nicht nur ein kühnes, sondern ein freches Unternehmen.»

Mit der Beförderung der *Truppen* auf Kriegsschiffen war aber die Transportaufgabe nur zum Teil gelöst. Denn die *Kriegsschiffe* konnten wegen ihres beschränkten Raumes nur die fechtende Truppe mit ihren leichten Waffen an Bord nehmen, nicht aber schwere Waffen, Artillerie, Fahrzeuge, Panzerwagen, Flak, Munition, Nachrichtengerät, Feldküchen – kurz das umfangreiche Material, das für eine neuzeitliche Kampfführung erforderlich ist. Der Bau eines Kriegsschiffes ist ein Kompromiß zwischen bestmöglicher Waffenwirkung und Seetüchtigkeit, besonders Geschwindigkeit. Jeder Kubikmeter Raum, der diesen Zwecken nicht dient, ist überflüssig und wird eingespart. Das Handelsschiff dagegen ist für die Aufnahme von Massengütern gebaut und mit den hierfür erforderlichen Ladeeinrichtungen versehen. Für den Transport des Materials kamen also nur *Handelschiffe* in Betracht, und zwar mußten diese Schiffe *gleichzeitig* mit den Kriegsschiffen in den norwegischen Häfen einlaufen, oder wenige Stunden vorher oder nachher. Denn es war vorauszusehen, daß nach Bekanntwerden des deutschen Überfalls auf Norwegen jeder weitere Nachschub über See entlang der norwegischen Küste westlich des Skagerrak ausgeschlossen sein würde. Daraus ergab sich für den Zeitplan, daß die langsameren Transportdampfer mehrere Tage vor den Kriegsschiffen auslaufen mußten, um rechtzeitig zur Stelle zu sein. Es war unmöglich, sie in durch Kriegsschiffe gesicherten Geleitzügen fahren zu lassen, da diese der Aufmerksamkeit des Feindes nicht entgehen würden. Die Handelsschiffe mußten auf gut Glück versuchen, sich *einzelnen* unter geschickter Ausnutzung der verzweigten norwegischen Wasserwege und Fjorde zu ihren Zielhäfen durchzuschlagen. Die Gefährdung durch englische U-Boote mußte in Kauf genommen werden. Die Kapitäne erfuhren ihren Zielhafen erst auf hoher See, nachdem sie den versiegelten Umschlag, der ihre Segelordre enthielt, geöffnet hatten.

In den deutschen Ostseehäfen von Danzig bis Lübeck wurde der für die Material-Transporte notwendige, umfangreiche Schiffsraum zusammengezogen und beladen. Die Handelsschiffe wurden in zwei Gruppen eingeteilt: in die «Ausfuhrstaffel» und in die «Nachschubstaffel». Die «Ausfuhr-

staffel» umfaßte diejenigen Schiffe, die für Drontheim und Narvik bestimmt waren. Sie hatten *nur* Material, keine Truppen an Bord zu nehmen. Denn es war damit zu rechnen, daß diese Dampfer auf ihrer langen Fahrt entlang der norwegischen Küste von britischen Kriegsschiffen aufgebracht würden. In diesem Falle würde die Anwesenheit deutscher Soldaten das Unternehmen vorzeitig verraten. Die Schiffe der «Ausfuhrstaffel» waren deklariert zur Ausfuhr von Kriegslieferungen nach dem russischen Hafen Murmansk. So enthielten z. B. die Dampfer für Narvik und Drontheim die Artillerie der 3. Gebirgs-Division (nur wenige zerlegte Gebirgsgeschütze konnten auf den Zerstörern mitgenommen werden), die Fahrzeuge, Munition, Verpflegung; ferner die Flakbatterien – davon allein 2 schwere 10,5-cm-Batterien für Narvik –, das Gerät für die Bodenorganisation der Luftwaffe, Betriebsstoff, Bomben, Nachrichtengerät – Geschütze der Marineartillerie, die sofort an den Fjordeingängen zur Küstenverteidigung eingebaut werden sollten.

Zum Unterschied zur «Ausfuhrstaffel» war auf den Dampfern der «Nachschubstaffel» die Truppe mit ihrem Gerät vereinigt, z. B. eine Flakbatterie mit ihrer Bedienung, eine Nachrichten-Kompagnie mit ihrem Funk- und Fernsprengerät. Bei den kürzeren, englischen Zugriffen weniger ausgesetzten Seestrecken bis Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, fielen die für die «Ausfuhrstaffel» geltenden Bedenken, die Truppe gemeinsam mit dem Gerät zu befördern, weniger ins Gewicht. Dennoch ist gerade durch die Versenkung eines solchen nach Bergen bestimmten Dampfers durch ein britisches U-Boot am Vortage der Landung der Tarnungsschleier zerrissen worden.

Für die Beurteilung der späteren Kampfhandlungen ist es also wichtig im Auge zu behalten, daß die von den Kriegsschiffen an Land gesetzte Truppe nicht über ihre Artillerie und ihr Gerät verfügte, sondern daß die Herstellung ihrer vollen Kampfkraft abhängig war von dem heilen Eintreffen der Handelsschiffe der «Ausfuhr»- bzw. «Nachschubstaffel». –

Es dürfte aufgefallen sein, daß *Stavanger* zwar unter den sechs Einfallpunkten aufgeführt, aber der Transport von Landungstruppen auf Kriegsschiffen hierfür nicht vorgesehen wurde. Dies hat seinen Grund darin, daß *Stavanger* ausschließlich durch *Luftlandung* genommen werden sollte. Es wurde dadurch Transportraum auf Kriegsschiffen eingespart. Der Flugplatz Sola bei *Stavanger* sollte durch Absprung einer Fallschirmjäger-Kompagnie genommen und für die Landung der in Transportflugzeugen herangeführten Heerestruppen gesichert werden. Angesichts des im späteren Verlauf des Krieges starken Einsatzes von Fallschirm- und Luftlandetruppen erhebt sich die Frage, warum nicht schon bei der Norwegen-Unternehmung von

dieser Waffe mehr Gebrauch gemacht wurde? Die weite Entfernung und die Notwendigkeit der Überraschung scheinen gerade hier die Verwendung von Luftlandetruppen zu fordern. Statt dessen wurden Fallschirmjäger nur in Stärke von einigen Kompagnien gegen Stavanger und den Flugplatz Oslo-Fornebu angesetzt.

Diese Tatsache findet dadurch ihre Erklärung, daß die Masse der deutschen Fallschirm- und Luftlandetruppen, die in der Division Student zusammengefaßt waren, für die Offensive im *Westen* bereitgestellt und daher für Norwegen nicht verfügbar waren. Denn es war grundsätzlich gefordert, daß «Weserübung» und «Unternehmung Gelb» (Westoffensive) so vorbereitet würden, daß sie *unabhängig* von einander stattfinden könnten. Die politische Führung wollte es in der Hand behalten, den Zeitpunkt zur Auslösung jeder Operation zu bestimmen auf Grund der Entwicklung der *politischen* Lage. Diese Forderung wurde nur insoweit eingeschränkt, als «Weserübung» und «Gelb» nicht an dem gleichen Tage stattfinden, sondern um wenige Tage auseinanderliegen sollten. Aber sie bedeutete doch, daß diejenigen Kräfte der drei Wehrmachtsteile, die für den Einsatz im Westen bereitstanden und bereits eingewiesen waren, nicht für Norwegen in Betracht kamen. Dies betraf in erster Linie das *Heer*. Divisionen, die erst einmal auf norwegischem Boden standen und in Kämpfe verwickelt waren, konnten unmöglich innerhalb weniger Tage von dort herausgezogen und an die Westfront geworfen werden. Daher schieden für Norwegen von vornherein die in den Armeen im Westen eingegliederten, nach Führung und Ausbildung besten Divisionen 1. und 2. Welle aus. Der Einsatz von *Panzerverbänden* und motorisierten Divisionen, auf denen im Westfeldzug der Schwerpunkt liegen sollte, kam ohnehin in dem gebirgigen Norwegen nicht in Betracht. Nur einzelne Kampfswagen zur unmittelbaren Unterstützung der vordersten Infanterie, zur Beseitigung von Straßensperren, konnten Verwendung finden. Es standen daher nur Divisionen 3. und 4. Welle zur Verfügung, mit Ausnahme der 3. Gebirgsdivision General Dietls, die bei Drontheim und Narvik eingesetzt wurde.

Für die *operative Luftwaffe* spielte der Gesichtspunkt der Unabhängigkeit der beiden Operationen voneinander eine geringere Rolle, da die Bombengeschwader als höchst bewegliche Wehrmachtsreserve innerhalb kürzester Frist von einem Kriegsschauplatz zum andern verlegt werden können, sofern die Bodenorganisation (technische Wartung, Versorgung mit Betriebsstoff und Bomben) vorbereitet ist. Dagegen war vorauszusehen, daß auf die Verbände der *taktischen* Luftwaffe (Jäger, Aufklärer, Stuka, Flak) die in Norwegen zwecks enger örtlicher Zusammenarbeit mit dem Heer standen, nicht für die Westoffensive zurückgegriffen werden konnte.

Dasselbe mußte auch für die Fallschirmjäger gelten. Der Division Student fiel im Einsatz gegen Holland (Raum Amsterdam - Rotterdam) und gegen die belgischen Sperrbefestigungen (Ebn Emael) eine so entscheidende Aufgabe im Westen zu, daß auf sie für Norwegen schweren Herzens verzichtet werden mußte.

(Fortsetzung folgt)

Zwischen Steppe und Strom

Erlebnisse aus der Schlacht am Tschir, Dezember 1942

Von Oberst H. Selle

(Fortsetzung)

V.

Noch ehe der Morgen graut, mißhandelt Schmidt-Ssurowikino schon wieder den Fernsprecher und bittet: «Paßt mir ja auf eure Westflanke auf und laßt nichts durch.»

«Wird schon alles klar gehen, Hals- und Beinbruch!»

«Und wenn nicht, Sie wissen doch, Walhall erste Tür links...»

«Ja, ja, Doppelkopftisch hinten rechts!»

Es war ein billiger Trost für ihn, dieses «wird schon alles klar gehen». Vorläufig wissen wir noch gar nicht, wie «alles klar gehen» soll. – Wir trinken heißen Kaffee und essen Käsebrod dazu. Die Versorgung ist doch jetzt, wo Simon durchkommen kann, ein ganz anderer «Schnack». Er hat sie musterhaft organisiert, es gibt darüber nur eine Meinung in der ganzen Kampfgruppe. Sein Versorgungsstützpunkt bekommt Ruf; selbst Divisions-truppen lassen sich auf ihn anweisen oder tun es von ganz allein.

Hohberg macht mit einigen Spähwagen einen Erkundungsvorstoß über den Maschinenpark hinaus, stößt aber bald auf russische T 34 und kommt mit einem kleinen Horizontschleicher zurück.

Die Morgenmeldung wird durchgefunkt. Wenn wir doch bloß mehr Nachrichtenmittel und Leute dazu hätten! Nur zu Bengert geht eine Strippe hin, nicht einmal zu Buddenbrock. Der unermüdliche Kruse ist dauernd unterwegs, er hat nicht einen einzigen Mann, ist Nachrichtenführer, Stör-sucher, Strippenflicker in einer Person und muß noch vieles andere nebenbei machen. Er geht auch schon so verdächtig vorsichtig auf den Läufen.

Luttitz, der hinten in Tormossin jedem Werber des Soldatenkönigs den Rang abläuft, hat uns einen Panzerhauptmann zugeschustert, Raabe heißt der Mann, alter Soldat, seines Zeichens Stadtoberinspektor in Berlin. Groß, straff, selbständig und bei allem Poltern ganz Güte. Potsdam ist Trumpf