

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

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 115 (1949)

**Heft:** 8

  

**Artikel:** Der Feldzug in Norwegen 1940

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-21750>

### **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:** 02.02.2025

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

## Der Feldzug in Norwegen 1940

Von \*\*\*

Durch einen glücklichen Zufall sind wir in der Lage, unseren Lesern eine zweite Darstellung des Feldzuges in Norwegen zu unterbreiten. Sie stammt von gutunterrichteter deutscher Seite. Durch die Gegenüberstellung hoffen wir der ernsthaften kriegswissenschaftlichen Forschung einen Dienst zu leisten. – Dem Leser werden einige rein sachliche Unterschiede mit der Schilderung von Herrn Hptm. Bühlmann auffallen, die unter anderem davon herrühren, daß die Erinnerungen Churchills noch nicht erschienen waren, als Hptm. Bühlmann seinen Aufsatz schrieb.

In unserem eigenen Interesse möchten wir nur festhalten, daß einige wenige deutsche Regimenter genügten, um die auf dem Papier wesentlich stärkere norwegische Armee zu schlagen. Und wenn Festungen sich einzelnen Stoßtrupps, oder ganze Truppenabteilungen ohne ersichtlichen materiellen Grund sich einer Minderheit ergeben, stimmt irgend etwas nicht, und läßt sich auch nachträglich durch die Geschichtsschreibung nicht mehr korrigieren. Die Red.

### I

Landungen an einer vom Feind verteidigten Küste gelten in der Kriegsgeschichte seit jeher als besonders schwierige Operationen. Die Truppen an Bord der Transportschiffe bilden während der Überquerung der See ein wehrloses und höchst verwundbares Objekt für die Angriffe feindlicher Seestreitkräfte, deren Überwasser- und Unterwasserwaffen – Schiffsartillerie und Torpedos – in den ungepanzerten, unbewaffneten, langsamen und schwerfälligen Handelsschiffen ein lohnendes Ziel finden. Dazu tritt seit der Entwicklung der Luftwaffe die Gefährdung der Transporter durch Bomben- und Torpedoflugzeuge. Daraus ergibt sich die taktische Forderung, daß die Transportbewegung durch überlegene See- und Luftstreitkräfte so geschützt wird, daß weder feindliche Kriegsschiffe noch feindliche Flugzeuge zur Einwirkung auf die empfindlichen Truppentransporter gelangen. Ist aber die erste Phase der Landungsoperation, das Heranführen der Landungstruppen über See, gelungen, so stellt die zweite Phase, das Fußfassen an der Küste im Angesicht und im Feuer des Gegners eine ebenso schwierige Aufgabe. Der Übergang von dem einen Element zum anderen, vom Wasser zum Land, bedeutet für die Landungsoperation einen kritischen Schwächezustand. Die Kriegsschiffe vermögen zwar mit ihrer Schiffsartillerie der landenden Truppe einen gewissen Feuerschutz zu geben, doch sind sie gleichstarker, gleichkalibriger Küstenartillerie erheblich unterlegen.

Während diese in gut gedeckten Stellungen steht, bieten die Schiffe ein klar erkennbares, trotz Panzerung verwundbares Ziel. Die Annäherung der Landungstruppen an den Strand in den flachgehenden Landungsbooten ist dem Feuer der Nahkampfwaffen des Verteidigers voll ausgesetzt. Die Bedingungen sind hier für den landenden Angreifer schwieriger als bei einem Stromübergang, weil die Möglichkeit der Feuerunterstützung vom eigenen Ufer her fehlt. Ist endlich ein Brückenkopf an der feindlichen Küste erkämpft und so erweitert, daß die feindliche Artillerie auf die Landungszone nicht mehr einwirken kann, dann stellt sich die dritte Aufgabe: die laufende Versorgung und Verstärkung der gelandeten Truppen.

Angesichts dieser Schwierigkeiten ist es nicht verwunderlich, daß die Kriegsgeschichte mehr mißglückte oder aufgegebene Landungsunternehmen kennt, als gelungene. Ein Beispiel für den ersten Fall ist aus dem ersten Weltkrieg die Gallipoli-Landung, um die Meerenge der Dardanellen zu öffnen und Konstantinopel zu nehmen. Beispiele für vorbereitete, aber wegen der sich aufhäufenden Schwierigkeiten abgeblasene Landungen bieten die Pläne Napoleons 1805 und Hitlers 1940 für eine Invasion Englands.

Nun hat uns allerdings die zweite Hälfte des zweiten Weltkriegs zwei Landungsoperationen größten Stils gezeigt, die vollen und entscheidenden Erfolg hatten: Sizilien und Normandie. (Die alliierte Landung in Nordafrika kann nicht zum Vergleich herangezogen werden, da es sich hier um eine Landung an *unverteidigter* Küste handelte.) Für beide Operationen hatten sich die Alliierten die zwei wesentlichen Voraussetzungen geschaffen: völlige Beherrschung der See und erdrückende Übermacht in der Luft. Und für die kritische zweite Phase, für die eigentliche Landung und für das Fußfassen der Landungstruppen auf feindlichem Boden, waren die taktischen und technischen Vorbereitungen von langer Hand und so gründlich getroffen worden, daß die Landung in der Normandie im Juni 1944 den bisher unerreichten Gipfel und das Lehrbeispiel für alle künftigen Landungen darstellt. So wurde in der Zusammenarbeit der Landungstruppen mit der taktischen Luftwaffe, ja sogar mit der strategischen Luftwaffe (Einsatz schwerer Bombergeschwader bei Caen) ein Höhepunkt erreicht, der kaum noch zu übertreffen ist. Vor allem aber zeigt der technische *Landungsapparat* mit all seinen Spezialfahrzeugen, Spezialgeräten und Spezialwaffen eine geradezu raffinierte Entwicklung. So könnte es scheinen, daß durch die Normandie-Landung alle früheren Landungsoperationen ausgelöscht wären und auch dem Norwegenfeldzug 1940 nur noch eine rein historische Bedeutung zukomme. Dennoch darf behauptet werden, daß wir auch heute und für die Zukunft noch aus den Erfahrungen der Landung in Norwegen lernen können. Auch wenn die Entwicklung der Landungstechnik heute

weit über den Stand von 1940 fortgeschritten ist, so gibt der Norwegenfeldzug *taktische* Lehren von bleibendem Wert. Es darf daran erinnert werden, daß die *Kriegstechnik* sich schnell wandelt und daß es immer gefährlich war, sich auf ihren jeweiligen Stand starren Geistes festzulegen; daß aber die taktischen Grundsätze der Truppenführung, weil und soweit sie mit dem lebendigen Menschen zu tun haben, mit seinen körperlichen und geistigen Kräften, die technischen Kriegsmittel überdauern.

Vor allem aber sind es die *Eigenarten der Kriegführung* in Norwegen, die auch heute das Studium dieser Operation lehrreich machen. Sie bestehen teils in dem beiderseitigen Kräfteverhältnis und in dem «amphibischen» Charakter der Kampfführung zu Wasser und zu Land, teils in den landschaftlichen und klimatologischen Gegebenheiten. Diese Eigenarten unterscheiden den Norwegenfeldzug von ähnlichen Operationen und sollen bereits eingangs hervorgehoben werden, obwohl im Laufe dieser Darstellung noch wiederholt und näher auf sie eingegangen werden wird. Es ist das erste Mal in der Geschichte, daß die Kampfhandlungen zur See, zu Land und in der Luft dauernd ineinandergreifen; das Zusammenwirken von Heer, Kriegsmarine und Luftwaffe stellt auf beiden Seiten hohe Anforderungen an die geistige Beweglichkeit der Führung. Die See wird von der britischen Flotte, der Luftraum über See und Land von der deutschen Luftwaffe beherrscht. Die deutsche Landung zerlegt sich auf sechs weit auseinanderliegende Einfallspunkte, deren nächster Kristiansand 700 km, deren weitester Narvik 2000 km von der Ausgangsbasis entfernt liegen. Die deutsche Landung war in Anbetracht der englischen Seeherrschaft mit einem hohen *Risiko* belastet, und ihr Gelingen hing ganz von der *Überraschung* ab. Die Kampfführung zu Land trug den Charakter eines *winterlichen Gebirgskrieges*. Der *Nachschub* hatte auf beiden Seiten ungewöhnliche Schwierigkeiten zu überwinden, die in den großen Entfernungen von den heimatlichen Nachschubbasen lagen und in der Gefährdung der Nachschubwege durch den Gegner.

Der Norwegenfeldzug gliedert sich in mehrere Abschnitte: er begann am 8. April 1940 mit dem Legen von Minen durch britische Seestreitkräfte in den norwegischen Gewässern und am 9. April mit der überfallartigen deutschen Landung von Oslo bis Narvik. Diese wurde mit den in den nächsten Tagen einsetzenden Gegenschlägen der englischen *Flotte* beantwortet, die jedoch nur bei Narvik am 13. April Erfolg hatten, während die beabsichtigte Forcierung Drontheims durch englische Seestreitkräfte aufgegeben wurde. Nachdem auf englischer Seite erkannt wurde, daß allein durch Beschießung von Kriegsschiffen die Deutschen nicht wieder aus ihren norwegischen Stützpunkten vertrieben werden konnten, erfolgten in

der Zeit vom 14. bis 19. April die *Landungen* von Truppen in den von den Deutschen nicht besetzten norwegischen Häfen Andalsnes, Namsos und Harstadt, mit dem Ziel, Drontheim und Narvik vom Land her zu erobern. Dieser Abschnitt, der das Ringen um den Besitz Mittelnorwegens umschließt, endete mit der Wiedereinschiffung der alliierten Truppen in Andalsnes und Namsos Anfang Mai. Der letzte Abschnitt umfaßt den *Kampf um Narvik*, den Vormarsch deutscher Kräfte von Drontheim nach Norden zur Entlastung und zum Entsatz Narviks, und fand seinen Abschluß in dem Rückzug der englisch-französisch-polnischen Truppen von Narvik und Bodö und deren Wiedereinschiffung und Zurückführung nach Großbritannien in den ersten Junitagen 1940 sowie der Kapitulation der restlichen norwegischen Streitkräfte am 10. Juni.

## II

Die *Kriegslage* zu Ende des Jahres 1939 wird durch den Scheinkrieg an der deutschen Westfront, den «Twilight War» oder «Drôle de guerre» gekennzeichnet. Die Alliierten hatten die Schwächung der hinter dem Westwall stehenden, rund 40 Divisionen betragenden deutschen Kräfte während des Polenfeldzugs zu keiner Offensive ausgenutzt. Seitdem herrschte dort eine friedensmäßige Ruhe zu Land und zu Luft. Dagegen war der See- und Luftkrieg zwischen Deutschland und England in vollem Gange. Nach längerem Kaperkrieg im Südatlantik war die «Admiral Graf Spee» von überlegenen britischen Seestreitkräften vor der La Plata-Mündung gestellt und beschädigt worden und schied durch Selbstversenkung aus (Dezember 1939). Der U-Boot-Krieg hatte eingesetzt (14. Oktober «Royal Oak» in Scapa Flow durch Prien torpediert) und die englische Schifffahrt zum bewährten Geleitzugssystem des ersten Weltkriegs zurückgezwungen. Die Verseuchung der englischen Ostküste durch Magnetminen hatte eingesetzt. Am 17. Oktober war der erste Bombenangriff auf Scapa Flow erfolgt, der die zeitweise Verlegung der Home Fleet nach gesicherteren Liegeplätzen (Rosyth) veranlaßt hatte.

Der Angriff Rußlands gegen *Finnland* war im Dezember 1939 losgebrochen und rückte Nordeuropa in den Brennpunkt des politischen und militärischen Interesses. In den ersten Monaten des Jahres 1940 fanden diplomatische Schritte Englands statt, um den Finnen zu Hilfe zu kommen. Die Niederwerfung Finnlands mußte das seit dem Ribbentrop-Pakt vom August 1939 mit Deutschland befreundete Rußland stärken, die Lage zuungunsten der Alliierten verschlechtern, und es war zu befürchten, daß die russische Expansion dann nicht an den Grenzen Norwegens und Schwedens haltmachen, sondern bis zur Atlantikküste Nordnorwegens vorstoßen würde.

Am 2. März stellten die Alliierten in Stockholm und Oslo den Antrag, die Durchfahrt von Truppen über Narvik durch norwegisches und schwedisches Gebiet nach Finnland zu gestatten. Es sei beabsichtigt, etwa 3 bis 4 Divisionen ab 20. März nach Finnland zu entsenden. Dieser Antrag wurde sofort von der schwedischen und norwegischen Regierung abgelehnt mit der Begründung, daß die Zustimmung zu einer solchen Maßnahme unvereinbar mit der Neutralität der beiden skandinavischen Staaten sei und den Krieg mit Rußland bedeuten würde. Mit diesem Plan war von englischer Seite die Nebenabsicht verbunden, die Hand auf die schwedischen Erzgruben von Gällivare zu legen, um damit den Strom der schwedischen Erze nach Deutschland schon an der Quelle zu verstopfen. Am 12. März genehmigte das britische Kabinett die Pläne für Truppenlandungen in Narvik, Drontheim, Bergen und Stavanger, «um Finnland zu helfen». (Churchills Memoiren). Doch am gleichen Tage wurde der Waffenstillstand zwischen Rußland und Finnland geschlossen. England gab die Landung in Norwegen zunächst auf und verlegte zwei der hiefür auf der Insel zurückgehaltenen Divisionen nach Frankreich, so daß für etwaige Landungen in Norwegen nur noch 11 Bataillone in England bereitstanden.

Immerhin hatte der alliierte Plan geoffenbart, auf welch schwachen Füßen die Neutralität der beiden skandinavischen Staaten stand. In Oslo fragte man sich mit Sorge, was geschehen würde, wenn die Alliierten trotz der Ablehnung ihres Antrags Truppen in Narvik landen und damit eine vollendete Tatsache schaffen würden? Man war sich dort klar, daß ein bewaffneter Widerstand gegen eine alliierte Landung sowohl aussichtslos sei, als auch Norwegen in den Krieg auf die «falsche Seite» treiben würde, nämlich auf die Seite Deutschlands, während die Sympathien und wirtschaftlichen Interessen (norwegische Handelsflotte!) das Land zu England hinzogen.

(Fortsetzung folgt)

## **Zwischen Steppe und Strom**

Erlebnisse aus der Schlacht am Tschir, Dezember 1942

Von Oberst H. Selle

Am nächsten Tage steigt mit einem Bataillönchen der Angriff auf Höhe 106,6; die Höhe wird nach vielen Beschwernissen genommen und auch dann gehalten, als 7 Kw I und T 34 kreuz und quer fahren und auf alles knallen, was sich im Gelände zeigt. Das Bataillon, nicht im Besitze von panzerbrechenden Waffen, muß «scheues Kaninchen» machen. Wehner auf Höhe 161 versucht mit mehr oder weniger Erfolg, die eingesickerten Russen