Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 116 (1950)

Heft: 1

Artikel: Der Feldzug in Norwegen 1940 : (Fortsetzung)

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-22417

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: 17.07.2025

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

Der Leser möge entschuldigen, daß wir auf derartige Selbstverständlichkeiten zu sprechen kamen. Doch die Erfahrung beweist leider, im Leben wie im Dienst, daß das Einfache und gewissermaßen Selbstverständliche am schwersten zu erreichen ist. Red.

Der Feldzug in Norwegen 1940

Von *** (Fortsetzung)

VIII

Als der britisch-französische Kriegsrat am Nachmittag des 9. April zusammentrat, stand er vor der Frage, welche *Gegen*maßnahmen zu ergreifen seien, um die von den Deutschen besetzten norwegischen Stützpunkte zurückzuerobern. Richtigerweise wurde darauf verzichtet, *Süd*-Norwegen in die Gegenaktion einzubeziehen, wo die deutsche Verteidigung am stärksten, durch die kürzeren Entfernungen zur deutschen Basis am besten gesichert und durch die Luftwaffe am wirksamsten unterstützt war. Der *Schwerpunkt* sollte auf *Drontheim* und *Narvik* gelegt werden.

Drontheim war der Schlüssel Mittel- und Nordnorwegens. War Drontheim wieder in alliierter Hand, dann konnte das Vordringen der Deutschen von Oslo her verhindert werden, dann mußte das isolierte Narvik später von selbst fallen. Drontheim war mit seinen guten Hafenanlagen eine ideale Basis für jede Operation in Mittel- und Nordnorwegen. Über See konnten hieher Truppen und Nachschub schneller herangeführt werden, als dies den Deutschen auf dem Landweg von Oslo her möglich sein würde. Nur wenn bei Drontheim eine Luftbasis eingerichtet und mit starken Jagdkräften der RAF. belegt würde, war Aussicht vorhanden, die Überlegenheit der Luftwaffe zu brechen. Solange die RAF. von den britischen Inseln über See her anfliegen mußte, oder solange nur die Flugzeuge der Fleet Air Arm von den verwundbaren Flugzeugträgern aus starteten, war die britische Luftwaffe im Nachteil gegenüber den von norwegischen Stützpunkten aus eingesetzten deutschen Flugzeugen. Endlich konnte die Eisenbahnverbindung von Drontheim nach Schweden wichtig werden für den Fall, daß Schweden in den Krieg hineingezogen würde.

So wurde die «*Operation Hammer*» eingeleitet: einerseits sollte Drontheim durch frontale Forcierung des Drontheim-Fjords mit Kriegsschiffen und durch Truppenlandungen unter dem Feuerschutz der Schiffsartillerie erobert werden; anderseits sollte es in die Zange genommen werden durch Angriffe auf Land von Norden und von Süden her. Zu diesem Zweck

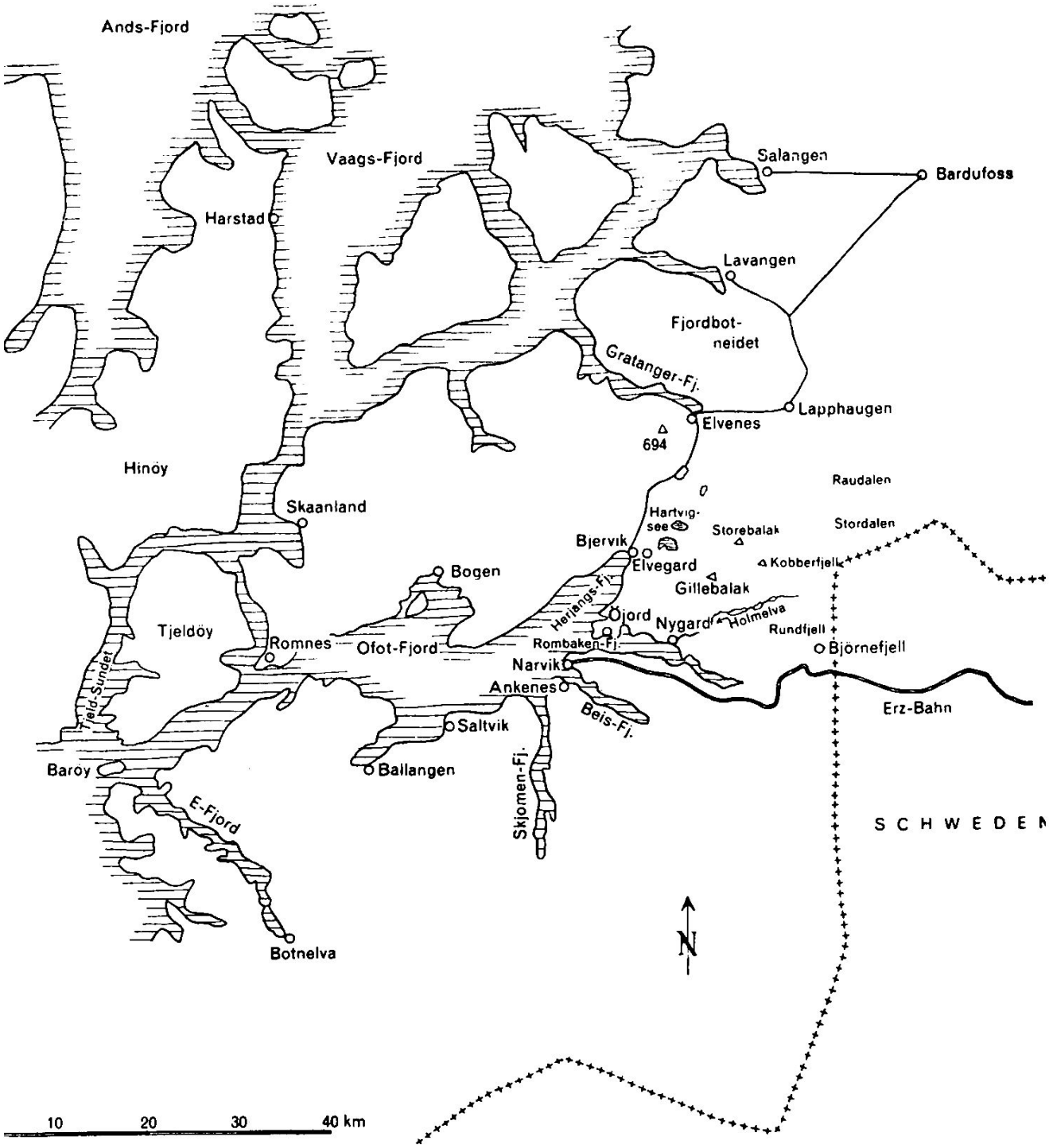
sollten Truppen in den Häfen Namsos, 160 km nördlich Drontheim, und Andalsnes, 250 km südwestlich Drontheim gelandet werden. Im Raum Namsos-Steinkjer standen noch stärkere norwegische Truppen; von Andalsnes führen wichtige Eisenbahn- und Straßenverbindungen durch das Romsdal nach dem Knotenpunkt Dombas, wo sich die Bahnlinien nach Drontheim und nach Lillehammer - Oslo gabeln. Von Dombas aus konnten dann entweder die noch nördlich Oslo im Kampf stehenden Norweger unterstützt und der Vormarsch der Deutschen auf Drontheim abgeriegelt, oder nach Norden gegen Drontheim eingeschwenkt werden.

Schnelles Handeln war geboten, da mit jedem weiteren Tage sich die deutsche Verteidigung festigte, der norwegische Widerstand im Innern des Landes schwächte. Da Verschiffung, Transport, Ausladung der Landungstruppen aber etwa eine Woche beanspruchten, standen für sofortige Gegenschläge – außer der RAF. – nur die Verbände der britischen Flotte zur Verfügung, die bereits im Seeraum vor Bergen - Drontheim und vor Narvik kreuzten. Sie hatten den noch in den Fjorden liegenden deutschen Kriegsschiffen den Rückweg zu verlegen oder sie in den Fjorden selbst zu vernichten. Durch Torpedo- und Bombenflugzeuge der «Furious» wurde am 10. April der Kreuzer «Königsberg» vor Bergen versenkt. – Am 17. April beschoß «Suffolk» mit ihren 20,3-cm-Granaten den Flughafen Stavanger-Sola, wurde aber auf dem Rückweg nach Scapa Flow durch Luftangriffe schwer getroffen.

Am Morgen des 9. April stand das Gros der Home Fleet unter Admiral Sir Charles Forbes im Seeraum querab Bergen in der Absicht, die deutschen Schiffe vor Bergen anzugreifen. Aber die Admiralität riet zur Vorsicht in Anbetracht der zu erwartenden Luftangriffe und der Sperrung des Fjords durch Minenfelder. Am Nachmittag des 9. April wurde der britische Verband von Geschwadern des X. Fliegerkorps angegriffen, wobei 2 Kreuzer beschädigt, 1 Zerstörer versenkt wurden. Am 10. April wiederholten sich die Angriffe. Wahrscheinlich wäre noch am 9. und 10. April die Forcierung von Bergen oder Drontheim durch die englische Flotte ohne großes Risiko möglich gewesen, da die Küstenbatterien noch nicht feuerbereit waren. Durch Beschießung wären die in den Häfen liegenden Kriegs- und Transportschiffe, die noch in der Löschung ihrer Ladung begriffen waren, vernichtet worden, samt den auf den Kais aufgestapelten Nachschub-Gütern. Zur Ausnutzung eines solchen Erfolgs hätten aber schwache Landungsabteilungen der Kriegsschiffe kaum genügt.

Was vor Drontheim unterlassen wurde, gelang der englischen Flotte bei *Narvik* am *10. und 13. April.*

Die 2. Zerstörerflottille unter Kapitän Warburton-Lee gehörte zu dem


Ands-Fjord
Vaags-Fjord
Salangen
Bardufoss
Harstad
Lavangen
Fjordbot-
neidet
Gratanger-Fj.
Lapphaugen
Elvenes
694
Hinöy
Raudalen
Skaanland
Hartvig-
see
Storebalak
Stordalen
Bjervik
Elvegard
Kobberfjell
Bogen
Gillebalak
Herjangs-Fj.
Öjord
Nygard
Holmelva
Rundfjell
Tjeldöy
Romnes
Ofot-Fjord
Rombaken-Fj.
Björnefjell
Narvik
Ankenes
Erz-Bahn
Tjeld-Sundet
Beis-Fj.
Saltvik
Baröy
Ballangen
Skjomen-Fj.
E-Fjord
SCHWEDEN
N
Botnelva
10
20
30
40 km

Verband, der am 8. April zur Minenlegung am Eingang des Westfjords gestanden hatte. Sie lief in der Nacht 9./10. April in den Westfjord ein, um auf Befehl des Flottenchefs «die deutsche Landung in Narvik zu verhindern». Am 10. April um 4.15 Uhr in dichtem Schneetreiben drangen die 5 Zerstörer überraschend in den Hafen Narvik ein, schossen ihre Torpedos auf die dort gedrängt liegenden Handelsschiffe und überfielen mit ihrem Feuer die deutschen Zerstörer am Kai, von denen 3 getroffen wurden. Hierbei fiel Kommodore Bonte. Um 5.20 Uhr fuhr Kapitän Warburton-Lee einen zweiten Angriff, doch griffen nunmehr die übrigen deutschen Zerstörer, die im Herjanger-Fjord gelegen hatten, in das Gefecht ein. Durch Treffer auf die Brücke des «Hardy» wurde Kapitän Warburton-Lee getötet; «Hunter» geriet in Brand und sank. «Hostile» und «Havock» deckten die schwer beschädigte «Hotspur» und geleiteten sie nach dem Skjell-Fjord, dem britischen Stützpunkt auf den Lofoten, zurück. Auf der Rückfahrt wurde der ahnungslos in den Ofotenfjord einlaufende deutsche Munitionsdampfer «Rauenfels» von den britischen Zerstörern zur Explosion gebracht. Dieser mit bewundernswertem Schneid durchgeführte Überfall auf Narvik – eine ausreichende Sicherung des Fjords durch Bewachungsfahrzeuge war von deutscher Seite verabsäumt worden – hatte das Ergebnis, daß die Kampfkraft der deutschen Zerstörer durch Totalverluste und Beschädigungen schwer gelitten hatte, ihr Wiederauslaufen und die Sperrung des Fjordeingangs durch Minen weiter verzögert wurde. Damit waren günstige Voraussetzungen für den britischen Angriff am 13. April geschaffen.

Am 13. April mittags lief das Schlachtschiff «Warspite» mit 9 Zerstörern unter Vizeadmiral Whitworth, Befehlshaber des Schlachtkreuzer-Geschwaders, in den Ofoten-Fjord ein. Die noch fahrbereiten deutschen Zerstörer nahmen mit ihren Torpedos und Geschützen den aussichtslosen Kampf gegen die Übermacht (38-cm-Geschütze der «Warspite») auf, wobei zwei britische Zerstörer untergingen. Die letzten 3 deutschen Zerstörer zogen sich in den Winkel des Rombakenfjords zurück und liefen, nachdem sie ihre Munition verschossen hatten, auf Grund. Der englische Angriff war durch Aufklärung und Bombenangriffe der Flugzeuge der «Furious» unterstützt worden. Ein deutsches U-Boot wurde durch Bombentreffer versenkt. Auch der Einsatz des Bordflugzeugs der «Warspite» erwies sich als wertvoll, da es einen in einer Bucht im Hinterhalt liegenden deutschen Zerstörer meldete, ehe er zum Torpedoangriff gegen «Warspite» kam. Nach der Beschießung des Hafens und der vermuteten deutschen Stellungen lief «Warspite» nach dem Westfjord zurück.

Vizeadmiral Whitworth meldete am 13. April abends an die Admiralität: «I am convinced that Narvik can be taken by direct assault now without

fear of meeting serious opposition on landing.» Diese optimistische Beurteilung des Seemanns dürfte auf einer Überschätzung der Wirkung seiner 38-cm-Geschütze gegen Landziele beruhen. Es ist kaum anzunehmen, daß der Widerstandswille der Gebirgsjäger General Dietls allein durch eine Beschießung mit den «dicken Brocken» hätte erschüttert werden können. Und schwache Landungsabteilungen der Kriegsschiffe hätten nicht ausgereicht, um Narvik im Kampf zu nehmen und die deutsche Besatzung zur Übergabe zu zwingen.

Am 14. April erfolgte die alliierte *Landung in Harstadt* auf der Insel Hindö im Vaag-Fjord, in der Absicht, Narvik von Land her zu nehmen. Das britische Expeditionskorps war Generalmajor Macsey unterstellt, die Führung der dortigen Seestreitkräfte hatte Admiral Lord Cork. Aus der Koordinierung von Heer und Flotte bei diesem «amphibischen Abenteuer» (Churchill) ergaben sich naturgemäß Reibungen. Lord Cork drängte auf sofortige Landung und Angriff gegen Narvik, während General Macsey die Schneeschmelze abwarten wollte. Marineminister Churchill war gegen die Zersplitterung von Kräften auf Drontheim, solange Narvik nicht genommen sei und teilte die Auffassung des Admirals, daß Narvik mit Unterstützung der «Warspite» schnellstens angegriffen werden müsse. Denn der Bottnische Meerbusen werde bald für die deutschen Erztransporte wieder eisfrei; auch werde Narvik besonders wichtig, wenn Schweden in den Krieg hineingezogen würde. Anderseits könne Deutschland auf Schweden Druck ausüben, damit es den Durchmarsch deutscher Truppen zur Unterstützung Narviks gestatte. – Am 20. April wurde Lord Cork zum *Wehrmachts*-Befehlshaber aller gegen Narvik eingesetzten Kräfte ernannt.

Es ist hier die Frage aufzuwerfen, ob die Beurteilung der Lage durch Marineminister Churchill zutreffend war. War es nicht zweckmäßiger, mit Rücksicht auf die geringe Stärke und mangelhafte Ausrüstung der für Landungen in Norwegen zur Verfügung stehenden alliierten Truppen, auf die Wegnahme Narviks zunächst zu verzichten und alle Kräfte gegen Drontheim einzusetzen? Damit wäre ein klarer Schwerpunkt gebildet worden.

Aber auch die Durchführung der Operation «Hammer» gegen Drontheim litt unter dem Schwanken der Meinungen. Am 13. April fragte die Admiralität bei dem kommandierenden Admiral Forbes an, wie er die Aussichten für eine Forcierung des Drontheim-Fjords beurteile. Dieser erklärte eine solche Unternehmung für unmöglich, da

1. für die Niederkämpfung der Küstenbatterien durch die Schlachtschiffe die geeignete Munition fehle;

2. die Truppentransporter während der Durchfahrt durch den Fjord gegen Luftangriffe nicht geschützt werden können;
3. die Landung auf starken feindlichen Widerstand stoßen werde.

Abschreckend wirkte vor allem die «unbestrittene Luftüberlegenheit» (Churchill) der deutschen Geschwader über Norwegen, deren Bombentreffer auf die ungeschützten Decks der Großkampfschiffe gefürchtet waren.

War bisher die Operation «Hammer» auf die Kombination eines Frontalangriffs von See und eines Zangenangriffs zu Land abgestellt gewesen, so trat am 18. April ein grundlegender Wechsel in den Ansichten der 3 Stabschefs und der Admiralität ein. Es sei ein zu großes Wagnis, die Großkampfschiffe aufs Spiel zu setzen; der deutsche Widerstand im Raum von Drontheim habe sich inzwischen verfestigt. Daher müsse die Forcierung Drontheims durch die Flotte aufgegeben und Drontheim nur von Namsos und Andalsnes her angegriffen werden. Aber auch gegen diesen Zangenangriff hatte das Kriegsministerium Bedenken, solange nicht ein Flugstützpunkt bei Drontheim in eigener Hand sei. Auch könne ein Monat verstreichen, bis die Zange von Andalsnes her wirksam werde, da gleichzeitig der Kampf gegen die von Oslo vordringenden Deutschen geführt werden müsse.

In *Namsos* begann am 14. April die Ausschiffung der britischen 146. Infanterie-Brigade (Generalmajor Carton de Wiart), am 19. April der 5. Halbbrigade (General Audet) der Chasseurs Alpins. In *Andalsnes* wurde ab 13. April die 148. britische Brigade unter General Morgan gelandet. Namsos und Andalsnes waren kleine Häfen, die als Nachschubbasis ungeeignet waren und deren Löscheinrichtungen keineswegs ausreichten. In Namsos lag tiefer Schnee. Für die Luftverteidigung des Hafens war weder Flak vorhanden, noch ein Flugplatz für Jäger. Erst am 26. April begann die RAF. mit der Erkundung von Flugplätzen bei Namsos. Die Ausschiffungen waren bereits in den ersten Tagen von der deutschen Aufklärung festgestellt worden und nun folgten laufend schwere Angriffe auf die Häfen, so daß sie bei Tage fast unbenutzbar wurden. Die Lösch-Arbeiten wurden verzögert und starke Materialverluste traten ein. Die Landungstruppen waren fast allein auf die Jäger und Torpedobomber der «Ark Royal» und «Glorious» angewiesen. Am 24. April landeten 19 Gladiator-Jäger auf der Eisfläche eines Sees bei Lesjakog im Romsdal, halbwegs Andalsnes und Dombas. Schon am nächsten Tag wurden sie durch einen deutschen Bombenangriff am Boden überrascht und vernichtet. Am 29. April erschienen erstmals Blenheim-Bomber der RAF. über Andalsnes.

Die Landungstruppen in Andalsnes wurden über Dombas bis Lillehammer vorgeworfen, um den schwer bedrängten Norwegern zu Hilfe zu

eilen, und in die dortigen Kämpfe verwickelt. Diese Ereignisse werden später im Zusammenhang mit dem deutschen Vormarsch von Oslo nach Norden behandelt werden.

Dagegen soll schon hier abschließend auf die Gefechte der *Namsos*-Gruppe bis zu ihrer Wiedereinschiffung am 2. Mai eingegangen werden. Am 17. April traten die Engländer ihren Vormarsch nach Süden an und schoben am 20. April drei Bataillone des Regiments Yorkshire – ohne Artillerie – an die *Enge von Steinkjer* vor. Sie wurden in ihrer östlichen Flanke gedeckt durch die 5. norwegische Brigade unter Oberst Getz (Infanterie-Regiment 13, Dragoner-Regiment 3, ein Landwehrbataillon). Da die Ausladung der Fahrzeuge und des Geräts im Hafen Namsos sich bis 26. April verzögerte, blieb die am 19. April ausgeschiffte französische Alpenjäger-Halbbrigade zurück und griff nicht mehr bei Steinkjer ein. Am 21. April wurde auf deutscher Seite der Vormarsch gegen die Enge angetreten. Zwei Kompagnien, mit der Eisenbahn über Levanger vorgeführt, nahmen frontal im Schneegestöber die wichtige, ungesprengte Eisenbahnbrücke bei Verdalsoeren. Ein Bataillon war auf einem norwegischen Dampfer durch den nördlichen Ausläufer des Drontheim-Fjords gefahren und stieß nach Landung überraschend in Flanke und Rücken der Enge von Steinkjer vor. Vor dieser Flankenbedrohung wichen die Engländer nach Norden aus. Am Abend des 22. April war Steinkjer in deutscher Hand. Die Norweger zogen sich am Südufer des Snaasen-Sees nach Osten zurück. Damit war Drontheim gegen Angriffe von Norden her gesichert. Am 2. Mai wurden die englisch-französischen Truppen in Namsos beschleunigt wieder eingeschifft, unter dauernder Bedrohung durch deutsche Luftangriffe; das Material mußte zurückgelassen werden und wurde den Norwegern vermacht. Auf der Rückfahrt der Geleitzüge wurden die britischen Zerstörer «Bison» und «Afridi» durch Bomben versenkt. Am 3. Mai gingen die deutschen Truppen von Steinkjer mit je einem Bataillon auf Grong und Namsos vor und besetzten am 4. Mai die völlig zerstörte Stadt und den Hafen.

Der Mißerfolg der alliierten Landungen in Mittelnorwegen – die 148. Brigade General Morgans wurde ab 1. Mai wieder in Andalsnes eingeschifft – ist auf mehrere Ursachen zurückzuführen. Die britischen Truppen waren weder nach ihrer Ausbildung noch nach ihrer Ausrüstung für einen winterlichen Gebirgskrieg geeignet. Sie waren unerfahren im Skilauf, wie übrigens auch die Masse der deutschen Truppen mit Ausnahme der Gebirgsjäger. Die Vorbereitungen standen im Zeichen eines «improvisierten Feldzugs» (Churchill). Die Beladungspläne der Transportschiffe trugen nicht einer Landung an *feindlicher* Küste Rechnung, wo es auf schnelle

Herstellung der Gefechtsbereitschaft ankommt. So dauerte es z. B. rund eine Woche, bis Teile der 146. Brigade sich von Namsos nach Steinkjer in Bewegung setzten, obwohl die Eisenbahn intakt war. Es fehlte an Artillerie, an Flak zum Schutz der Ausschiffungshäfen, vor allem aber an der Unterstützung der RAF., die nur von norwegischem Boden aus hätte wirksam werden können. Der Einsatz von RAF.-Bombern gegen die rückwärtigen Verbindungen der Deutschen in den engen Gebirgstälern unterblieb. Daraus ergibt sich die *Lehre,* daß bei einem Landungsunternehmen unter den *ersten* Einheiten starke *Flakartillerie* an Land zu bringen ist, um den Luftschutz des Hafens zu übernehmen. Zugleich sind durch Vorkommandos Flugplätze zu erkunden und für die Aufnahme von *Jägern* vorzubereiten. Erst wenn die Luftverteidigung steht, ist das Gros der Truppen des Heeres heranzuführen und mit den höchst verwundbaren Ausladungen zu beginnen.

Ferner wird von Churchill mit Recht Kritik geübt an der britischen *Führung,* an ihrer schwerfälligen Organisation und uneinheitlichen Haltung. Eine gemeinsame Spitze hatten die drei Wehrmachts-Teile lediglich in der Militär-Koordinations-Kommission, die unter dem Vorsitz des mit politischen Aufgaben bereits reichlich belasteten Premierministers beriet. In dieser Kommission waren Army, Navy und Air Force durch den Kriegsminister, den Marineminister und den Luftminister sowie durch die drei Stabschefs mit ihren Stellvertretern vereinigt. Am 1. Mai trat hierin, als Folge des Versagens bei der bisherigen Führung des Norwegenfeldzugs, ein Wandel ein: der Premierminister Chamberlain verfügte, daß die Leitung der Militär-Koordinations-Kommission dem Marineminister Churchill übertragen sei, mit dem Recht, Anweisungen zu geben. Damit war der «starke Mann» mit der erforderlichen Machtbefugnis ausgestattet. Als Stabschef wurde General Ismay Churchill beigegeben. Erst von diesem Zeitpunkt an war die zentrale, straffe Führung der *Wehrmacht* gewährleistet, welche den Sonderinteressen von Army, Navy und RAF. zu begegnen vermochte.

IX

Oslo war das Haupteinfallstor für den Antransport von Truppen und Nachschub von Deutschland nach Norwegen. In der ersten Woche nach der Besetzung war noch der Seeweg durchs Kattegatt von britischen U-Booten verseucht und es traten empfindliche Verluste bei den folgenden Seetransportstaffeln ein. Daher wurde vorübergehend zu der Aushilfe gegriffen, *Truppen* (ohne Material) mit kleinen, schnellen Fahrzeugen der Kriegsmarine (Torpedo- oder Schnellbooten) von Jütland nach Norwegen

zu werfen, oder auf dem Luftwege. Dann aber wurde die U-Bootgefahr durch planmäßige Überwachung des Kattegatts und durch U-Bootjagd zur See und aus der Luft ausgeschaltet, so daß der Seeweg nach Oslo als gesichert gelten konnte.

Der Flughafen Oslo - Fornebu wurde zu einem Umschlagplatz ersten Ranges, dessen Betrieb an einen großen Personen- und Güterbahnhof erinnerte. Seine Erweiterung wurde sofort in Angriff genommen. Hier landeten die Flugzeuge von Kopenhagen und Aalborg. Von hier starteten die Transportflugzeuge nach Drontheim und Narvik, aber auch die Einheiten der Luftwaffe, die den Kampf des Heeres im Innern des Landes unterstützten, bis Ausweichplätze in der Umgebung von Oslo fertiggestellt waren. Bald war Oslo das Ziel englischer Störangriffe bei Nacht.

Von Oslo strahlten die Verbindungen aus, auf denen der Nachschub weiter ins Innere des Landes verteilt wurde. Da für große Schiffe der Seeweg westlich Kristiansand gefährdet war, wurden kleine Küstenfahrzeuge und Fischerboote eingesetzt, um Massengüter wie Fliegerbetriebsstoff, Bomben innerhalb des Schärengürtels nach Stavanger oder Bergen durchzubringen.

Am 11. April waren zwei Divisionen des Heeres soweit aufgefüllt und bereitgestellt, daß der *Vormarsch* angetreten werden konnte, mit dem Ziel, den Landeraum zu erweitern, die Mobilmachung der 1. und 2. norwegischen Division zu zerschlagen und die Verbindung mit Bergen und Drontheim herzustellen. Eine Feindgruppe stand im Südosten im Raum Mysen - Fredrikstad - Halden, eine andere im Norden bei Eidsvoll und Hamar unter General Hvinden-Haug.

Am 13. April wurde der Glommenabschnitt durchbrochen, Fredrikstad und Halden genommen, am 14. April Mysen, am 15. Trögstadt besetzt. Die 1. norwegische Division unter General Erichsen trat auf schwedisches Gebiet über. Am 13. April streckte das 3. norwegische Infanterie-Regiment, das von einer deutschen Aufklärungsabteilung überrumpelt worden war, bei Kongsberg, 90 km südwestlich Oslo, die Waffen. Damit war 6 Tage nach der Landung der Widerstand in Südostnorwegen ausgeschaltet, Rücken und Flanke freigemacht. Alle Kräfte konnten jetzt für die Hauptaufgabe: Verbindung mit Drontheim, eingesetzt werden.

Der Vormarsch nach *Norden* führte durch ein verschneites Gebirgsland mit engen, bewaldeten Tälern, die durch öde Hochflächen getrennt sind. Der 100 km lange Mjösen-See teilt die Anmarschwege zum Gudbrandstal. Auf seinem östlichen Ufer läuft die Eisenbahn über Hamar - Lillehammer nach Dombas. Die zweite, schmalspurige Linie führt durch das Oster-Tal, das bei Kongsvinger seinen Ausgang nimmt, über Elverum - Röros nach

Stören, wo sie in die Strecke Dombas - Drontheim einmündet. An der Linie nach Bergen beginnen die Talverengungen schon bei Hönefoss; westlich Gol ist Hochgebirgswildnis. Der Vormarsch war an die Täler und an die in ihnen verlaufenden engen, unübersichtlichen Gebirgsstraßen gebunden, die meist keinen Ausweichverkehr zuließen.

Aus der Gliederung des Gebirges ergab sich die Bildung von 5 Kampfgruppen, im allgemeinen in der Stärke eines verstärkten Infanterie-Regiments.

Kampfgruppe 1: am weitesten im Osten, über Kongsvinger durch das Glommental auf Elverum;
Kampfgruppe 2: von Lilleström über Eidsvoll, am östlichen Ufer des Mjösensees über Hamar auf Lillehammer;
Kampfgruppe 3: entlang des Westufers des Mjösensees;
Kampfgruppe 4: östlich des Randfjords über Brandbu, je nach der Entwicklung der Lage auf Gjövik oder auf Dokka;
Kampfgruppe 5: von Hönefoss am Ostufer des Sperillensees entlang.

Von Kampfgruppe 1 wurde am 16. April Kongsvinger genommen. Kampfgruppe 2 stieß am 14. April am Ostufer des Mjösensees bei Strandlökka auf hartnäckigen Widerstand und blieb bis 17. April vor den feindlichen Stellungen liegen. Hönefoss wurde am 14. April besetzt. Die Meldung von den englischen Landungen in Namsos und Andalsnes führte zu dem Entschluß, den Vormarsch nach Bergen einzustellen und alle Kräfte in Richtung Drontheim zu vereinigen. Am 17. April gelang die Umfassung der Stellung bei Strandlökka dadurch, daß ein Bataillon vom Westufer des Mjösensees auf dem gerade noch tragfähigen Eis auf das Ostufer bei Espa überging. Vor dieser Rückenbedrohung räumte der Gegner die Stellung. Am 18. April wurde Halmar erreicht, aber dann traf die Kampfgruppe 2 auf neue Stellungen auf dem beherrschenden Gebirgsstock des Lundehögda bei Mölv, der in zweitägigen Kämpfen gebrochen werden mußte. Erst am 21. April war der Weg nach Lillehammer frei, das am 22. April eingenommen wurde. In den Kämpfen bei Mölv fand die erste Gefechtsberührung mit *Engländern* statt: die in Andalsnes ausgeschiffte 148. Brigade General Morgans war auf den Hilferuf der Norweger mit der Bahn über Dombas nach Lillehammer vorgeworfen worden. Damit war der Zangenangriff von Süden gegen Drontheim aufgegeben.

Die im Osterdal vorgehende Kampfgruppe 1 nahm am 20. April Elverum, am 21. Rena Aamar.

Am weitesten im Westen war die Kampfgruppe 5 am 17. April bis zur Nordspitze des Sperillen-Sees gelangt; da sie auf starken Widerstand im Gebirge stieß, wurde sie im weiteren Vorgehen auf Dokka angehalten und

nach Hönefoss zurückbefördert, um an anderer Stelle eingesetzt zu werden, wo zügiges Vorgehen mehr Erfolg versprach. Bei Tretten, am Eingang des Laagen-Tals mußte am 23. und 24. April starker norwegischer und englischer Widerstand in schwierigen Gebirgskämpfen überwunden werden. Hier traten erstmals englische Aufklärungsflieger in Erscheinung. Die im Gudbrands-Tal weiter vorstoßende Kampfgruppe erreichte am 25. April Kwamm.

Inzwischen hatte die Kampfgruppe 1 im Oster-Tal am 25. April Tynset genommen und stieß von hier quer über das Gebirge am 27. April auf Naaverdalen vor, um der Gruppe Drontheim, die am gleichen Tage nach Süden bis Stören gelangt war, die Hand zu reichen. Am *29. April war die Verbindung bei Ulsberg hergestellt.* So war 20 Tage nach der Landung das Ziel der Operation erreicht und Mittelnorwegen in deutscher Hand. Zwei Tage später, am 1. Mai war auch die Verbindung mit der Bergen-Gruppe aufgenommen. Um die im Gudbrands-Tal vorgehende Kampfgruppe zu unterstützen, wurde eine Abteilung von Opdal über das Dovrefjell auf Dombas angesetzt.

Am 29. April streckten 200 Offiziere und 3000 Mann der 2. norwegischen Division, die ins Gausdal abgedrängt waren, die Waffen.

Obwohl das Tal des Laagen zwischen Otta und Dombas eine schluchtartige Enge bildet, konnte die Kampfgruppe Gudbrandsdal in dauernden Gefechten mit der norwegischen Nachhut am 30. April in Dombas einrücken. Am 2. Mai erreichte die Spitze Andalsnes, das am Vortage von den letzten englischen Schiffen verlassen worden war. Am 3. Mai kapitulierten die Reste der 2. norwegischen Division (300 Offiziere, 2000 Mann), die von den Engländern im Stich gelassen, in hoffnungsloser Lage bei Andalsnes und bei Sundalsören zusammengedrängt waren.

Das erstaunlich schnelle Vordringen der zwei deutschen Divisionen ist zunächst der geistigen Beweglichkeit der Führung zuzuschreiben, die ihre Entschlüsse der jeweilen Lage bei den einzelnen Kampfgruppen anpaßte. War eine Kampfgruppe frontal auf Widerstand gestoßen und blieb sie liegen, so stießen die im weiteren Vorgehen bleibenden Nachbar-Kampfgruppen dem Gegner in die Flanke und umfaßten ihn taktisch. Niemals wären aber solche Marschleistungen, selbst bei einem friedensmäßigen *Fuß*marsch ohne Feindeinwirkung, möglich gewesen, wie eine einfache Berechnung der Straßen-Kilometer von Oslo nach Drontheim (mehr als 500 km) ergibt. Nur die *behelfsmäßige Motorisierung* aller Truppen auf beigetriebenen Lastkraftwagen, Autobussen, Personenwagen und Krafträdern ließ den Vormarsch im Fluß bleiben. Während eine Vorhut sich zum Gefecht entwickeln mußte, schlossen die nachfolgenden Kolonnen auf. Bei

dem Mangel an weittragender Artillerie auf norwegischer Seite war dies möglich. Sobald der Widerstand aufhörte und die gleichfalls motorisierte Spitze wieder vorwärts eilte, wurde zügig nachgerückt.

Den Infanterie-Spitzen waren einzelne Panzerwagen zugeteilt – Panzerabwehr war beim Gegner nicht vorhanden! – sowie einzelne Geschütze, Panzerabwehr-Geschütze, Granatwerfer, schwere MG. Im allgemeinen war das Gefechtsbild das gleiche: an einer Enge erfolgte auf die Marschstraße ein Feuerüberfall durch MG. und Scharfschützen von den das Tal begleitenden Berghängen aus oder aus Seitentälern. Die schweren Waffen gingen in Stellung, erwiderten das Feuer, unter ihrem Schutz arbeiteten sich Stoßtrupps vor. Nach kurzer Zeit verstummte das feindliche Feuer und die Norweger entzogen sich auf ihren Ski dem weiteren Kampf. Die Straßen waren häufig gesperrt durch Felssprengungen oder Baumfällungen, die oft mehrere Kilometer Länge hatten. Da aber diese Sperren unverteidigt waren, gelang ihre Beseitigung verhältnismäßig rasch durch die den Vorhuten zugeteilten Pioniere, denen auch die Aufgabe zufiel, an gesprengten Brücken befehlsmäßige Übergänge zu schaffen.

Der Vormarsch der einzelnen Kolonnen wurde durch Aufklärungsflieger überwacht; bei feindlichem Widerstand wurde Luftunterstützung angefordert. Selten hielten die in Schützenlöchern und Waldrändern eingenisteten Norweger die Bombenangriffe, besonders der Stuka, aus. Daneben griff die Luftwaffe laufend die rückwärtigen Verbindungen, Ortschaften und Stabsquartiere an, so daß die Verbindungen zerschlagen, Führung und Nachschub lahmgelegt wurden.

«Die deutsche Luftwaffe war tatsächlich der entscheidende Faktor in den meisten dieser Gefechte. Wo immer norwegische und alliierte Truppen zum Kampf marschierten, hörten sie die Bomber über sich dröhnen und sie konnten nichts tun, als sich niederwerfen und versuchen, unter Bäumen Deckung zu nehmen» (Koht).

Abseits der Straßen, an den Berghängen war im tiefen Schnee nur mit Schneeschuhen vorwärts zu kommen. Mit Ausnahme der Gebirgsjäger waren die Deutschen nicht mit Ski und Schneehemden ausgerüstet, während die Norweger durchwegs geübte Skiläufer und gute Scharfschützen waren. Es ist daher erstaunlich, daß die Überlegenheit im winterlichen Gebirgskampf die Norweger nicht zu einer nachhaltigeren Verteidigung befähigte, zumal sie alle Vorteile des Kämpfens im eigenen Lande hatten. Aber die Taktik des hinhaltenden Widerstands ist besonders schwierig. Sie bedarf einer umsichtigen, geschickten Führung, damit die Kampfhandlungen und Ausweichbewegungen der getrennten Gruppen in Einklang gehalten werden. Der *richtige* Augenblick muß erkannt werden, um eine Stellung zu

räumen; wird zu spät abgebaut, so setzt man sich der Umklammerung aus; wird zu früh zurückgegangen, so überläßt man dem Gegner den Vorteil und die benachbarten Gruppen werden ebenfalls in die rückläufige Bewegung hineingerissen. Die Taktik des hinhaltenden Widerstands ist daher an die Voraussetzungen guter Aufklärung und ständiger Fühlung am Gegner, vor allem aber an ein gut arbeitendes Verbindungsnetz gebunden. Diese beiden Voraussetzungen fehlten den Norwegern. Auch für die Schulung im Gegenangriff waren die Ausbildungszeiten viel zu kurz gewesen. So waren die norwegischen Truppen nicht imstande, kritische Lagen auf deutscher Seite blitzschnell zu erfassen und durch Gegenstöße auszunutzen.

Im übrigen mangelte es an Ausrüstung aller Art, besonders an Artillerie, Flak, Munition, und von dem Wenigen was vorhanden war, fiel ein Teil schon in den ersten Tagen in die Hand der Deutschen, welche die Divisionsstabsquartiere und die meisten Arsenale besetzten. Nur auf die im Innern gelegenen Übungslager konnten sich die Norweger noch stützen; sie bildeten die Zentren des Widerstands.

Die Mobilmachung war am 9. April befohlen worden – 1. Mobilmachungstag der 11. April – aber nicht überall im Lande durchgedrungen. Die planmäßige Mobilmachung war durch die deutsche Landung am 9. April vereitelt worden. Unter diesen Umständen ist es verständlich, daß der norwegische Generalstab jeden weiteren Widerstand für aussichtslos erklärte. Im Offizierskorps, das seit Jahren seine warnende Stimme gegen die Mängel der militärischen Rüstung erhoben hatte, traten defaitistische Strömungen auf (Koht). Es war auch ein schlechtes Zeichen gewesen, daß sofort mit Kriegsbeginn ein Kommandowechsel an der militärischen Spitze eintreten mußte. Am 10. April wurde der kommandierende General Laake wegen Nervenzusammenbruchs, der Chef des Generalstabs wegen schweren Leidens, verabschiedet. Am 11. April wurde General Otto Ruge zum Oberbefehlshaber ernannt, eine energische Persönlichkeit mit hohen menschlichen und soldatischen Qualitäten.

Am 23. April verlegten König und Regierung ihren Standort vom Gudbrandsdal an die Westküste nach Molde. Der Rückzug der Alliierten aus Andalsnes und Namsos war ein schwerer Schlag und eine bittere Enttäuschung. Am 29. April begaben sich König und Kronprinz auf dem englischen Kreuzer «Glasgow» nach Tromsö, das bis zum Endkampf um Narvik Regierungssitz wurde.

(Schluß folgt)