Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 115 (1949)

Heft: 11

Artikel: Der Feldzug in Norwegen 1940

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-21775

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: 13.07.2025

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

Der Feldzug in Norwegen 1940

Von ***

(Fortsetzung)

V

Aus der Entscheidung über die Wahl der *Transportmittel* – Kriegsschiffe, bzw. Transportflugzeuge für das Heranführen der 1. Welle der Landungstruppen; *voraus*gesandte Handelsschiffe mit Artillerie, schwerem Gerät und dem ersten Nachschubbedarf – ergaben sich folgerichtig die weiteren Punkte des Operationsplans. Von dem Fassungsvermögen der Transportmittel hing die *Stärke-Bemessung* ab. Es wurden 3 Divisionen in erster Welle eingesetzt: eine für den Raum Oslo, eine für Südwest-Norwegen (Kristiansand, Stavanger, Bergen), eine für Drontheim und Narvik. Zwei weitere Divisionen wurden als Reserve der Führung in deutschen Ostseehäfen bereitgestellt, um als 2. Welle mit Handelsschiffen durch das Kattegatt nach Oslo nachgeführt zu werden. Aus Mangel an Transportraum war es jedoch nicht möglich, die drei Divisionen erster Welle *in voller Stärke* am X-Tage an die Landungspunkte heranzuführen, sondern nur Teile derselben in Bataillons- bis Regimentsstärke, die später aufgefüllt werden sollten. Ihnen fiel die Aufgabe einer *Vorhut* zu: sich schnell in den Besitz der Häfen und militärisch wichtigen Anlagen zu setzen, feindlichen Widerstand zu brechen, die Verteidigung gegen Land und See und gegen Luftangriffe zu organisieren, den Brückenkopf zu erweitern. Dabei stand fest, daß diese «Vorhuten» für lange Zeit auf sich selbst gestellt sein würden, da mit der Sperrung des Seewegs entlang der Küste und mit der Blockierung der Fjordeingänge durch die britische Flotte sofort nach dem Überfall gerechnet werden mußte. Es ließ sich nicht absehen, wie lange die Herstellung der Landverbindung zwischen den 6 Einfallspunkten dauern würde – Entfernung Oslo - Drontheim 400 km! Dies hing von der Widerstandskraft der norwegischen Armee und von dem Eingreifen der Alliierten ab. Solange der Landweg ausfiel, kam nur der Luftweg in Betracht, um die «Vorhuten» zu verstärken und ihnen Nachschub an Munition und Gerät zuzuführen. Zunächst waren sie auf die Truppen und auf das Material angewiesen, die am Morgen des Landungstags auf den Kriegsschiffen und auf den Handelsdampfern der «Ausfuhr»- bzw. «Seetransportstaffel» angekommen waren.

Aus der isolierten Lage der «Vorhuten» ergab sich auch für die *Führung*,

daß den Truppenbefehlshabern in den Landungsköpfen eine weitgehende Selbständigkeit zuerkannt wurde. Sie mußten den örtlichen Kampf nach eigenem Ermessen und in eigener Verantwortung führen und durften nicht am «kurzen Zügel» durch das Generalkommando Falkenhorst gegängelt werden. Für die Landungsköpfe war das Zusammenwirken von Heer, Kriegsmarine und Luftwaffe durch einen grundsätzlichen Befehl vorher festgelegt worden. Hiernach war auf See bis zur Ausschiffung der Truppen der örtliche Befehlshaber der Kriegsmarine für alle Maßnahmen allein verantwortlich. Er konnte z. B. über Art, Ort und Zeitpunkt der Landung entscheiden. Sobald die Truppe an Land war, ging die Befehlsgewalt auf den dienstältesten Offizier des Heeres über, der im Notfall auch befugt war, den Einheiten der Kriegsmarine und Luftwaffe in seinem Bereich zu befehlen. Eine solche Regelung war notwendig, um Reibungen zwischen den drei Wehrmachtsteilen auszuschalten, und sie hat sich im späteren Verlauf vielfach bewährt. So konnte z. B. der Kommandeur des Gebirgsregiments in Drontheim entscheiden, ob die vorhandenen Flak-Batterien zur Luftabwehr oder gegen Seeziele oder im Erdkampf einzusetzen seien.

An der Spitze hatte sich eine ebenso klare und zweckvolle Regelung der Befehlsverhältnisse nicht erreichen lassen. Der Norwegenfeldzug ist das Musterbeispiel für eine Operation, deren Erfolg von dem verständnisvollen Zusammenwirken von Heer, Kriegsmarine und Luftwaffe abhing. Kein Wehrmachtsteil hatte dabei ein solches Übergewicht, daß er daraus einen Führungsanspruch hätte ableiten können. Dieser Gesichtspunkt verlangte logischerweise die Führung durch einen *Wehrmachts*-Befehlshaber und einen *Wehrmachts*-Stab. Als Befehlshaber mußte ein General ausgewählt werden, der durch seine bisherige Laufbahn mit den Führungsgrundsätzen von mindestens zwei Wehrmachts-Teilen vertraut war und einen weiten geistigen Horizont besaß. Zuerst wurde General Kesselring in Vorschlag gebracht, der im Heer groß geworden, seit 1933 in die Luftwaffe übergetreten war und hier hohe Stellungen einnahm. In seiner Persönlichkeit wäre die Führung zu Land und in der Luft in *einer* Hand vereinigt gewesen. Als Chef des Stabes war ihm ein älterer Admiralstabsoffizier beizugeben, der die Kriegsmarine vertrat. Entsprechend war der übrige Stab aus Offizieren des Heeres, der Kriegsmarine und Luftwaffe paritätisch zusammenzusetzen. Der Wehrmachtsbefehlshaber Norwegen war unmittelbar dem OKW. zu unterstellen, von dem er seine Direktiven empfing, ohne Zwischenschaltung der Oberbefehlshaber des Heeres, der Kriegsmarine und der Luftwaffe. Die für die Operation notwendigen Divisionen des Heeres, Verbände der Kriegsmarine und Luftwaffe waren an den Befehlshaber Norwegen abzugeben und ihm zu unterstellen. Dies wäre die ideale Lösung

gewesen. Denn in der militärischen Hierarchie entscheidet der Befehl, nicht die kollegiale Beratung in Kommissionen und Kriegsräten.

Es kam anders. General Kesselring wurde nach Abgang von General Felmy zum Befehlshaber der gegen Westen eingesetzten Luftflotte 2 ernannt. Nunmehr sollte das Heer den Befehlshaber für Norwegen stellen. Eile war geboten, da Hitler aus der Reihe seiner alten Parteigenossen einen früheren Major a.D. mit der militärischen Führung gegen Norwegen zu beauftragen wünschte. Darauf präsentierte das Heer General von Falkenhorst (sein früherer Name war Jasper-Dembsky) mit der Begründung, daß dieser als junger Generalstabsoffizier im ersten Weltkrieg bei der Landung auf der Insel Ösel und in Finnland Erfahrungen gesammelt habe. Es war eine ausgesprochene Verlegenheitslösung, da Falkenhorst zweifellos nicht zur ersten Garnitur der Generale des Heeres gehörte, welche die Heeresgruppen und Armeen im Westen befehligte. Er war eng und einseitig heeresmäßig eingestellt, dachte im Maßstab der Karte 1:100 000 und es fehlte ihm die Kenntnis der Führungsgrundsätze von Luftwaffe und Kriegsmarine. Diese beiden fremden Wehrmachtsteile waren in seinem Stabe, dem Generalkommando XXI nur durch Verbindungsoffiziere vertreten, welche keine Befehlsbefugnis, sondern nur ein Vorschlagsrecht hatten. Als Chef des Stabes war General von Falkenhorst der besonders befähigte Oberst Buschenhagen beigegeben, der die Schwächen seines Befehlshabers durch überlegene Klarheit und Ruhe zu einem Teil auszugleichen vermochte.

Das OKW. hatte am 2. März befohlen, daß die Verbände der Luftwaffe dem General von Falkenhorst «taktisch unterstellt» würden. Hiergegen protestierte Göring als Oberbefehlshaber der Luftwaffe sofort in höchster Erregung und erreichte, daß der Befehl aufgehoben und die Luftwaffe nurmehr in der lockeren Form «auf Zusammenarbeit angewiesen» wurde. Es ist begreiflich, daß die Oberbefehlshaber der Luftwaffe und Kriegsmarine es ablehnten, das Schicksal ihrer Verbände einem einseitig eingestellten Generalkommando des Heeres anzuvertrauen.

Die Wurzel der Fehlorganisation lag aber tiefer. Entgegen einer noch heute weitverbreiteten Meinung und im Widerspruch zu dem Namen war das «Oberkommando der Wehrmacht» in der Praxis nicht die oberste Führungsspitze. Nur die dem OKW. angegliederten Abteilungen wie Abwehr, Wirtschaft, Propaganda, waren tatsächlich den Wehrmachtteilen übergeordnet. Aber gerade diejenige Abteilung des OKW., der die operative Führung oblag, der Wehrmacht-Führungs-Stab (Jodl, Warlimont) war in Wirklichkeit vorwiegend das Generalstabsbureau Hitlers und Verbindungsorgan zu den drei Wehrmacht-Teilen. Schon die Kleinheit und Zusammensetzung des Wehrmacht-Führungsstabes macht dies deutlich.

Es fiel z. B. auf, daß die Luftwaffe hier nur durch einen jungen Generalstabshauptmann vertreten war, der lediglich «Briefträger» war zwischen OKW. und dem Führungsstab der Luftwaffe, aber nicht das Gewicht besitzen konnte, selbständig zu entscheiden. Die tatsächliche Führung lag bei den drei Oberbefehlshabern des Heeres, der Kriegsmarine und Luftwaffe, die ihre Operationen unter sich in direkter Fühlungnahme aufeinander abstimmten. Sie wachten eifersüchtig darüber, daß der Wehrmacht-Führungsstab sie nicht in ihrer Selbständigkeit beschränkte und vermieden alles, was die Stellung des Wehrmacht-Führungsstabes stärken konnte.

Woher kam diese Verschwommenheit in der höchsten militärischen Führung, die merkwürdig erscheint in einem Staat, der auf dem «Führerprinzip» aufgebaut war und in einer Wehrmacht, deren Organisation im übrigen klar durchdacht und straff geregelt war? Es gibt mehrere Erklärungen dafür, die in erster Linie im Persönlichen liegen. Bekanntlich war es eine Regierungspraktik Hitlers, unklare Verhältnisse zu schaffen und mehrere koordinierte Stellen mit der gleichen Aufgabe zu beauftragen, um ihre Rivalitäten gegen einander auszuspielen (z. B. in der auswärtigen Politik, Auswärtiges Amt und Auslandsorganisation der Partei). Dann machte sich die Eifersucht der Wehrmachtsteile gegeneinander geltend. Gewiß ist der Stolz auf die eigene Waffe gesund und in jeder Armee anzutreffen, aber er darf nicht das große Ganze schädigen. Hier war es vor allem Göring, der als Emporkömmling, ohne innere soldatische Haltung und ohne gediegene militärische Vorbildung, von Eifersucht gegen Heer und Marine getrieben war und in maßlosem Dünkel «seine» Luftwaffe gegenüber seinem Herrn herausstrich, die Leistungen der anderen Wehrmachtsteile aber bei jeder Gelegenheit herabsetzte. So befürchtete er eine Zeitlang, daß die Kriegsmarine ihm den Ruhm der Niederwerfung Englands streitig machen könne! So bereitete es ihm eine kindliche Freude, Hitler mit Meldungen über die Lage an der Front aufzuwarten, die er auf seinem Luftwaffen-Dienstweg schneller erhalten hatte, als das Oberkommando des Heeres. Und als er im Sommer 1940 den Titel eines Reichsmarschalls erhalten hatte, wähnte er, der erste Soldat des dritten Reichs zu sein. – Endlich ist darauf hinzuweisen, daß es an der wehrmachtmäßigen Ausbildung der höheren Führer und Generalstabsoffiziere fehlte. Vor dem Krieg war einmal der Anlauf zu einer Wehrmacht-Akademie genommen worden, in der Generalstabsoffiziere des Heeres, der Marine und Luftwaffe ausgebildet werden sollten. Dieser Versuch wurde nach einem halben Jahr aufgegeben.

Für die Norwegen-Operation bestand also nur eine lockere Verbindung zwischen den drei Wehrmachtteilen. Das Generalkommando XXI führte

den Landkrieg, die Kriegsmarine die Operationen auf See, der Oberbefehlshaber der Luftwaffe gab seine Befehle an sein X. Fliegerkorps. Es war natürlich, daß sich hieraus häufig Reibungen ergeben mußten, die allerdings dank der hervorragenden mittleren und unteren Führung wenig nach außen in Erscheinung traten und nur in Ausnahmefällen, wie beim Fallschirmjäger-Unternehmen gegen Dombas, ernste Folgen hatten.

Die *Hauptaufgabe der Luftwaffe* bei der Norwegen-Operation mußte es sein, dem auf den deutschen Überfall zu erwartenden *Gegenschlag der britischen Flotte* wirksam zu begegnen. Es konnte damit gerechnet werden, daß vielleicht noch am Landungstage starke britische Verbände versuchen würden, in die Fjorde von Bergen, Drontheim, Narvik einzubrechen, diese zu forcieren und durch Beschießung der Häfen die Basis der deutschen Landungen zu zerstören. Die Einheiten der Kriegsmarine hatten zwar die Weisung, so schnell als möglich nach der Ausschiffung der Landungstruppen nach den deutschen Häfen zurückzulaufen, aber es war zweifelhaft, ob dies noch gelingen werde, wenn die Fjordeingänge von überlegenen britischen Seestreitkräften «zugepfropft» sein würden. Für den Ausbruch mußte die Dunkelheit der auf den Landungstag folgenden Nacht ausgenutzt werden. Gelang der Ausbruch nicht, so konnte nur die Bedrohung durch die deutsche Luftwaffe die englische Flotte davon abschrecken, in die Fjorde einzudringen und den dort liegenden deutschen Kriegsschiffen den Garaus zu machen. Ferner war anzunehmen, daß unter dem artilleristischen Schutz von Kriegsschiffen alliierte Truppen gelandet würden, um die schwachen deutschen «Vorhuten» zu überwältigen. Je schneller solche Gegenschläge einsetzten, desto größer war ihre Aussicht auf Erfolg. Je länger sie aber verschoben wurden, desto mehr mußte sich die deutsche Verteidigung gefestigt haben. Für die Besetzung der norwegischen Küstenbatterien an den Fjordeingängen waren Einheiten der Matrosenartillerie mit der 1. Welle eingesetzt, aber die Herstellung der Feuerbereitschaft gegen Seeziele würde einige Zeit beanspruchen. Endlich konnten auch Landungen alliierter Truppen in denjenigen Fjorden und Häfen stattfinden, die von den Deutschen nicht hatten besetzt werden können. Der Schwerpunkt der Kampfführung der Luftwaffe lag also über See, ihre voraussichtlichen Angriffsziele waren feindliche Kriegsschiffe, Truppentransporter, möglicherweise Ausschiffungshäfen.

Die Verbände der Luftwaffe, die von dem Oberbefehlshaber der Luftwaffe für die Norwegen-Operation zur Verfügung gestellt waren, unterstanden dem *X. Fliegerkorps,* das seit dem Herbst 1939 den Luftkrieg über See gegen England geführt hatte. Sein kommandierender General, General Geisler, war früherer Seeoffizier und sein Stab war für das Zusammen-

wirken mit der Kriegsmarine geschult. Den Kern des X. Fliegerkorps bildeten die mit Ju 88 ausgerüsteten Kampfgeschwader 26 und 30, die wiederholt schon Scapa Flow angegriffen hatten. Dazu traten weitere zwei mit He 111 ausgerüstete Kampfgeschwader. Ihr Aufmarschraum umfaßte die Flughäfen zwischen Rostock, Schleswig und Hamburg. Der Schwerpunktaufgabe – Kampf gegen die englische Flotte – trug das X. Fliegerkorps auch durch die Wahl seines Gefechtsstandes Rechnung: es lehnte richtigerweise ab, mit dem Generalkommando Falkenhorst auf norwegischen Boden vorzuverlegen, wodurch sich eine stärkere Bindung an das Heer ergeben hätte, sondern beabsichtigte, seinen Gefechtsstand bei Hamburg beizubehalten, der die besten Nachrichtenverbindungen mit der Seekriegsleitung und mit den Geschwadern gewährleistete. Ebensowenig war eine sofortige Verlegung der Bomberverbände auf norwegische Flughäfen ratsam. Der Vorteil der größeren Reichweite nach Norden wurde durch die Nachteile einer schlechteren Bodenorganisation und Versorgung aufgehoben. Gerade für die laufenden Angriffe gegen bewegliche Seeziele auf Grund der Aufklärungsmeldungen kam es auf die schnelle Wiederherstellung der Einsatzbereitschaft an. Die technische Wartung, die Versorgung mit Betriebsstoff und Bomben, die Nachrichtenverbindungen waren auf den Flughäfen der deutschen Basis vorzüglich eingespielt. Von den norwegischen Flughäfen kam als Absprungbasis für Luftangriffe über See einzig *Stavanger* in Betracht; Oslo lag abseits hinter dem Gebirge und hatte andere Wetterlagen. Der Flugplatz Stavanger-Sola aber lag nur wenige Kilometer von der Küste entfernt und war damit überraschenden englischen Luftangriffen, wie Beschießungen durch englische Kriegsschiffe ausgesetzt. Das schloß natürlich nicht aus, daß Stavanger mit allen Kräften als *Zwischenlandungsplatz* vorbereitet und die Luftverteidigung durch Jäger und Flak eingerichtet werden mußte.

War also die Masse der Bomberverbände für den Kampf über See bereitgehalten, so wurden *Teile* für die Nebenaufgabe der unmittelbaren Unterstützung der Landungstruppen eingesetzt. Sie sollten vor allem durch rollende Bombenangriffe auf die norwegischen Küstenbefestigungen am Morgen des Landungstages deren Widerstand brechen. Doch reichte diese Unterstützung nach Norden nur bis Bergen, während auf die Hilfe der Luftwaffe bei Drontheim und Narvik wegen der zu weiten Entfernung verzichtet werden mußte.

Im Unterschied von den Bomberverbänden war für die Einheiten der *taktischen* Luftwaffe eine alsbaldige Verlegung auf norwegische Flugplätze vorzusehen, um die enge örtliche Zusammenarbeit mit dem Heer durch Aufklärung, Stuka- und Tiefangriffe sicherzustellen. Jagdschutz kam für die

Flugplätze Oslo, Kristiansand-Kjevik, Stavanger in Betracht. Leider war die dringend erwünschte Verlegung von Jagd-, Stuka- und Aufklärungsstaffeln nach *Drontheim* zunächst wegen der Schneedecke auf dem Flugplatz Vaernes in Frage gestellt. Doch gab hier eine Seefliegergruppe (He 115) eine wertvolle Aushilfe.

Mit der 1. Welle der Transportflugzeuge sollten Flughafen-Betriebs-Kompagnien, Flughafen-Kommandanturen und sonstiges Bodenpersonal nach Stavanger und Oslo vorgeworfen werden, um auf diesen Plätzen die Wartung der in dichter Folge landenden und startenden Transportflugzeuge zu übernehmen.

Es erübrigt sich, im Rahmen dieser Darstellung auf die Besetzung *Dänemarks* näher einzugehen, weil sie sich bekanntlich kampflos vollzog.

Die Besetzung dieses als Verbindungsbrücke zwischen Deutschland und Norwegen liegenden Landes ergab sich als zwangsläufige Folge der Besetzung Norwegens. Für die Sicherung der Nachschubwege über See nach Süd-Norwegen war die Beherrschung der Ostsee-Ausgänge des Sund, Großen und Kleinen Belt erforderlich. Das Eindringen britischer U-Boote in die Ostsee mußte auf jeden Fall verhindert werden. Für die *Luftwaffe* entsprang aus der Besetzung Jütlands ein wesentlicher Vorteil: um *Aalborg* lagen mehre gute Flugplätze, die eine ausgezeichnete vorgeschobene Absprung- und Versorgungsbasis für die im norwegischen Raum operierenden Bomber- und Transportverbände boten. Aalborg war den norwegischen Flugplätzen vorzuziehen, weil der Nachschub an Betriebsstoff, Bomben, Munition, hieher unmittelbar mit der Eisenbahn von den deutschen Vorratslagern herangeführt werden konnte. Die Aalborger Flugplätze konnten so die überlasteten Flugplätze von Oslo und Stavanger entlasten.

Daß das Gelingen der Norwegen-Operation wesentlich von der *Überraschung* abhing, wurde schon aus den bisherigen Betrachtungen deutlich. Erhielt die englische Flotte Wind von der deutschen Absicht, dann konnte sie in die Flanke des deutschen Vormarsches stoßen und zugleich mit den Kriegsschiffen die an Bord befindlichen Landungstruppen vernichten. Aber auch das Einlaufen in die befestigten Fjorde und die Ausschiffung der Landungstruppen konnte von den Norwegern vereitelt werden, wenn diese rechtzeitig gewarnt und zum Kampf vorbereitet waren. Im Unterschied zu den alliierten Landungen in Sizilien und in der Normandie sollte ja die Ausschiffung der deutschen Landungstruppen in den norwegischen Häfen nicht in breiter Front, zerlegt auf zahlreiche Landungsboote, erfolgen, wodurch die Gefechtsentwicklung bereits vorbereitet ist. Sondern die Ausschiffung ging fast friedensmäßig an den Kais vor sich, oder durch Ausbooten mit den Booten der Kriegsschiffe selbst. Zwar befanden sich bei

den Kreuzern auch Räumboote, Schnellboote und andere kleine Einheiten, um Stoßtrupps an Land zu setzen, Küstenbatterien vom Rücken her zu nehmen, aber deren Anzahl hätte für ein *Erkämpfen* der Landung auf breiter Front gegen einen zur Verteidigung eingerichteten Gegner nicht ausgereicht. So war also nicht nur der Anmarsch über See, sondern auch die kritische Phase des Fußfassens an Land an die Voraussetzung der Überraschung gebunden.

Es war daher die *Hauptsorge* der deutschen Führung während der zweimonatigen Vorbereitungszeit, ob es gelingen würde, ein so weit angelegtes Unternehmen bis zum letzten Augenblick geheimzuhalten. Verhältnismäßig leicht schien die Geheimhaltung bei den Einheiten der Kriegsmarine und Luftwaffe, da den ersteren das Ziel erst auf See, den letzteren wenige Stunden vor dem Angriff bekanntzugeben war. Schwieriger war die Geheimhaltung bei den Divisionen des Heeres, die bereits seit längerer Zeit im norddeutschen Raum in Unterkunft lagen, und bei denen Gerüchte über den mutmaßlichen Einsatz umliefen. Mitte März wurde ein Leutnant der in der Nähe Berlins liegenden 3. Gebirgsdivision verhaftet, der davon geredet hatte, daß es gegen Norwegen gehe. Bei der kriegsgerichtlichen Vernehmung gab er an, daß er selbst geglaubt habe, daß eine Operation gegen den Kaukasus bevorstehe; um dies zu verschleiern, habe er absichtlich von Norwegen gesprochen! – Die Ausstattung der Truppe mit Karten von Norwegen, mit deutsch-norwegischen Sprachführern, die Kommandierung von Dolmetschern, der Kauf von Baedeckern über Norwegen in Buchhandlungen – alles konnte an den feindlichen Nachrichtendienst durchsickern. Selbstverständlich gelangten die üblichen strengen Vorschriften über Geheimhaltung zur Anwendung, wie Schreibarbeiten, Vervielfältigung nur durch besonders beauftragte Offiziere. Für die «Weserübung» wurde kein Gesamtbefehl herausgegeben, sondern für jede Einheit wurde ein Einzelbefehl ausgearbeitet, der nur das enthielt, was sie zur Durchführung ihrer Aufgabe wissen mußte.

Aber Geheimhaltung ist eine negative, passive Maßnahme; sie bedarf der Ergänzung durch die aktive Verschleierung durch Angabe eines *Tarnziels*. Bis zur Beendigung des russisch-finnischen Krieges am 12. März konnte ausgestreut werden, daß es sich um Vorbereitungen zu einem Eingreifen in Finnland handle. Aber nach diesem Zeitpunkt fiel dieses Tarnziel weg und es war schwierig, ein neues zu finden. Als die Gebirgsjäger nach Wesermünde mit der Eisenbahn herangeführt wurden, um auf den Zerstörern eingeschifft zu werden, wurde von einer Landung an der englischen Küste geredet.

Am bedenklichsten aber erschien für die Geheimhaltung die *Beladung*

der Handelsschiffe der «Ausfuhr»- bzw. «Seetransportstaffeln» in den Ostseehäfen. Hier wurden von zivilem Personal in wochenlanger Arbeit Geschütze aller Kaliber, Munition, Bomben, Flugzeug-Bedienungsgerät, Fahrzeuge aller Art eingeladen. Es wurde zwar ausgestreut, daß es sich um Kriegslieferungen an Rußland handle. Aber es war zweifelhaft, ob diese Tarnung den feindlichen Nachrichtendienst täuschen konnte. Dazu kam, daß für die Aufstellung der Beladepläne ein verhältnismäßig großer Kreis von Offizieren der Nachschubdienste aller drei Wehrmachtsteile eingeweiht werden mußte. Denn es war alles vorher bis ins kleinste zu durchdenken. So umfaßte das Bedienungsgerät für Flugzeuge, das Gerät für die Einrichtung der Flugplätze ein ganzes Musterlager, auf dessen zweckmäßige Zusammensetzung es ankam, wenn nicht später bei der Ausladung in einem der norwegischen Häfen Wichtiges fehlen sollte. Auch mußte darauf Rücksicht genommen werden, daß das Gerät wegen des Risikos der Versenkung sinnvoll verteilt wurde, daß z. B. auf dem einen Dampfer zwei Geschütze der Flak-Batterie mit dem Kommandogerät, auf dem anderen die beiden restlichen Geschütze mit dem Hilfskommandogerät verladen wurden.

Der Operationsplan fand seinen Extrakt in einem *Zeitplan,* in dem in Tabellenform die Bewegungen aller Einheiten des Heeres, der Kriegsmarine und Luftwaffe in zeitlicher Folge nach Tag, Stunde und Minute festgelegt wurden. Der Zeitplan begann mit dem Auslaufen der für den weitesten Zielhafen Narvik bestimmten Dampfer der «Ausfuhrstaffel» aus den Ostseehäfen am X minus 7. Tage. Diese Schiffe konnten notfalls, wenn die Unternehmung abgebrochen werden sollte, noch durch Funkspruch umgeleitet oder zurückgeholt werden. Die Zerstörer mit den Truppen für Narvik liefen am X minus 3. Tage aus Bremerhaven und Wesermünde aus Von diesem Zeitpunkt ab war die Unternehmung nicht mehr anzuhalten. Obwohl die Vorbereitungen bereits Mitte März abgeschlossen waren, machte der außergewöhnlich strenge Winter mit immer erneuten Kälteeinbrüchen eine Verschiebung der Unternehmung notwendig. Die Buchten der Ostsee waren so stark vereist, daß die Schiffe in den Häfen feststeckten. Noch am 16. März hatte der Kreuzer «Lützow» bei einer Fahrt durch die Ostsee Schraubenschaden durch Eis. Erst ab 24. März setzte Tauwetter ein, doch dauerte es noch einige Zeit, bis die Ostsee eisfrei war.

Am 2. April wurde vom OKW. als X-Tag Dienstag der *9. April,* als Y-Zeit für die Landung 5.15 Uhr durchgegeben. Die Durchfahrt durch die Fjorde sollte unter dem Schutz der Nacht, das Anlandgehen in der Morgendämmerung erfolgen. Das Oberkommando der Kriegsmarine hatte darauf hingewiesen, daß eine Verschiebung der Operation über den 15. April hinaus bedenklich sei, da die Nächte in den nördlichen Breiten rasch ab-

nehmen und die Verschleierung der Flottenbewegungen gegenüber der feindlichen Luft- und Seeaufklärung dann erschwert werde. Am günstigsten wurden die Tage um Neumond (7. April) angesehen.

In der Beurteilung der für die Operation günstigen *Wetterlage* standen sich die Auffassungen der Kriegsmarine und Luftwaffe entgegen. Die Kriegsmarine brauchte für den Anmarsch ihrer Verbände, vor allem für den Durchbruch durch die Shetland-Enge, unsichtiges Wetter, das sie der feindlichen Aufklärung entzog; für das Einlaufen in die schwierigen Fahrwasser der Fjorde durfte allerdings die Sicht nicht bis zur Nebelgrenze herabgesetzt sein. Die Luftwaffe dagegen konnte ihre Überlegenheit nur bei klarem Wetter voll zur Wirkung bringen; auch das Absetzen der Fallschirmjäger und das Landen der Transportflugzeuge in Oslo und Stavanger durfte nicht durch niedrige Wolkenhöhen oder schlechte Sicht beeinträchtigt werden.

(Fortsetzung folgt

Zwischen Steppe und Strom

Erlebnisse aus der Schlacht am Tschir, Dezember 1942

Von Oberst H. Selle

(Fortsetzung

VII.

Doll wird es mit dem Schlaf nicht. Die Bude zieht wie Hechtsuppe. Mäuse krabbeln herum und pfeifen zit-zit. Mitten in der Nacht kommt ein Abteilungskommandeur vom Panzerregiment an, um sich Grundlagen für einen Angriff auf Kalenewskij zu holen. Aus dem Raume 117,4 ist das ausgeschlossen, wird er beschieden, weil alle Ausgänge schließlich in einen Engpaß münden, auf den zweifellos die Russen ihre Pak eingestellt haben. Der Häuptling fährt zu seinem Regimentskommandeur, einem Grafen Schimmelmann, deshalb «Schimmelgraf» genannt, zurück, um ihm unsere Auffassungen vorzutragen.

Das feindliche Feuer ist seit dem Anbruch der Helligkeit erheblich. «Er» ist stur darin und läßt nicht nach. Den ganzen Morgen über ist die Mulde von dem kurzen, scharfen Explosionsknall der Pakgeschoße und Panzergranaten erfüllt. Ich habe ausgesprochene Angst.

Schmidt – Ssurowikino ist schon wieder in tausend Nöten und telefoniert sich die Seele aus dem Leib. Wenn der Krieg mit Telephonieren zu gewinnen wäre ...

Die Panzer rücken ab von dem Hinterhang von 117,4, da sie anderen