Stoß in Englands Flanke



Die deutsche Luftwaffe in Norwegen

Wa[illegible]t Strehlke

Stoß in Englands Flanke



Deutscher Messerschmitt-Jäger schießt über Oslo ein britisches Großflugboot „Sunderland" ab

Zeichnung von R. Heß

Stoß in Englands Flan

Die deutsche Luftwaffe in Norwegen

Tatsachenberichte in Wort und Bild

Herausgegeben von

Major Volderauer

Adler-B

Verlag Scher

Inhalt

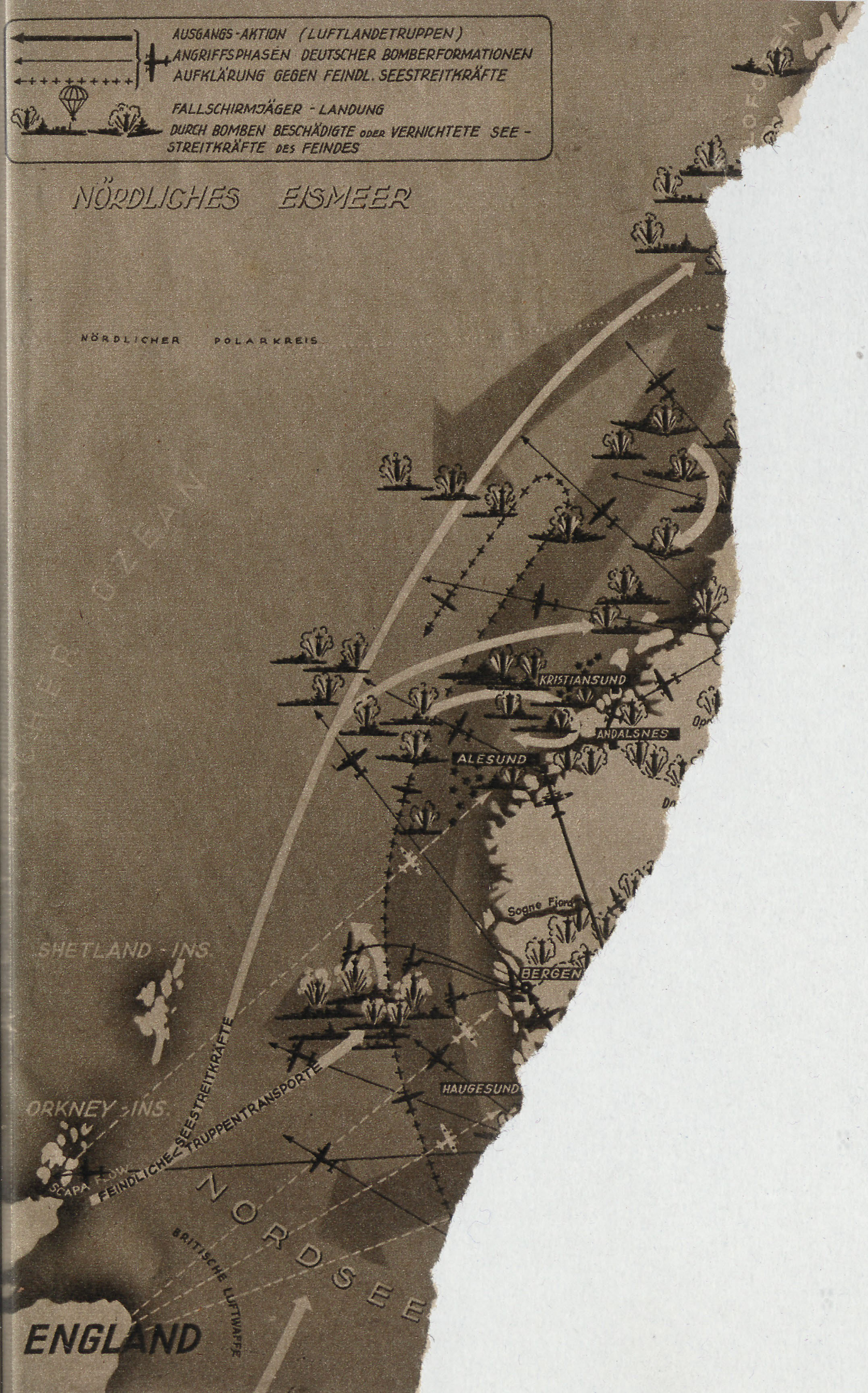
	Seite
sbefehl des Oberbefehlshabers der Luftwaffe	6
über Nordland. Von Major Richard Volderauer	7
eue Ausgangsstellung. Von Dipl.-Ing. Richard Schulz	16
Einsatz der Lufttransportverbände. Von Joachim Matthias	27
as gegen die britische Flotte. Von Major Cranz	36
ger sichern einen Geleitzug. Von Hauptmann Otto Paust	43
k auf Wacht in Norwegen. Von Fritz Krause	50
lische Truppentransporter gemeldet. Von Hans Schimpke	58
zbomber jagt übers Nordkap. Von Dr. Werner Keller	65
aufklärung über Norwegen. Von Hans Heinrich Dienstbach	74
tsche Jagdflieger am Polarkreis Nord. Von Albert Klapprott	81
ben über dem Eismeer. Von Leutnant Marcus Joachim Tidick	86
vom Himmel. Der Heldenkampf von Narvik. Von Hauptmann r. Weinschenk	92
sche Skizzen. Von Hauptmann von Stuckrad	105
menfassender Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht	112
efehl des Führers und Obersten Befehlshabers der Wehr- t	124
hl von General der Flieger Stumpff	127

Stöcker (4), H. Schaller (3), Dr. Strache (1), Stallforth (1), H. Hoffmann (1), Scherl (9), Eitel Lange-Hoffmann (1), Archiv „Die Wehrmacht" (1), PK.-Grabler-Scherl, Weltbild, Hoffmann (6), PK.-Eschenburg-Scherl (5), PK.-Trapp-Scherl Atlantic (5), PK.-Grosse-Scherl, Weltbild, PBZ (4), PK.-v. Kayser-Scherl, PBZ, Scherl, Atlantic (4), PK.-Stempka-PBZ, Scherl (3), PK.-Pilz (3), K.-Ehlert-Scherl (2), PK.-Stift-Weltbild (1), PK.-Schödel-Scherl (1), Sturm-PBZ (1), PK.-Ruge-Scherl (1), PK.-v. Pebal-Atlantic (1), Scherl (1), PK.-Platzek-Scherl (1), PK.-Major Cranz (1), PK.-Thiel-PK.-Jever (1), PK.-Augst (1), PK.-Böttcher-Scherl (1), PK.-Daub-Brack-Hoffmann (1), PK.-Carstensen-PBZ (1), PK.-Schenck-Kropf-Atlantic (1), PK.-Schaller-Scherl (1), PK.-Göbel-Hoff-PK.-Scherl (3), PK.-Weltbild (3), PK.-PBZ (1), von den Bild-irmen Dornier (2), Messerschmitt (2)

enen Luftbilder sind freigegeben durch RLM

sbesondere das der Übersetzung, vorbehalten
Scherl Nachf., Berlin SW 68

erl Nachf., Berlin SW 68


AUSGANGS-AKTION (LUFTLANDETRUPPEN)
ANGRIFFSPHASEN DEUTSCHER BOMBERFORMATIONEN
AUFKLÄRUNG GEGEN FEINDL. SEESTREITKRÄFTE
FALLSCHIRMJÄGER - LANDUNG
DURCH BOMBEN BESCHÄDIGTE oder VERNICHTETE SEE-STREITKRÄFTE des FEINDES
NÖRDLICHES EISMEER
NÖRDLICHER POLARKREIS
KRISTIANSUND
ANDALSNES
ALESUND
Sogne Fjord
BERGEN
HAUGESUND
SHETLAND - INS.
ORKNEY - INS.
SCAPA FLOW
FEINDLICHE SEESTREITKRÄFTE
TRUPPENTRANSPORTE
NORDSEE
BRITISCHE LUFTWAFFE
ENGLAND

fehl an die Luftwaffe

ldaten der Luftwaffe! Kameraden!

Ruhmesblatt Narvik schließt siegreich nun auch der Abschnitt Norwegen Geschichte des großdeutschen Freiheitskampfes. Gemeinsam mit den n des Heeres und der Kriegsmarine habt Ihr, meine Kameraden von waffe, neuen unvergänglichen Lorbeer um die Fahnen unserer stolzen wunden.

ell, wie immer bei der deutschen Luftwaffe, Euer Zuschlagen, todes- uer Einsatz, unbändig Euer Wille, jeden Befehl unseres Führers und zu erfüllen. Keine feindliche Abwehr und keine Unbill des Wetters uch hindern, diesem ebenso kühnen wie genialen Feldzug das Tor zum u öffnen, zäh am Feind zu bleiben und schließlich den Sieg auch im den zu ermöglichen.

und zu Lande habt Ihr in gleicher Weise Leistungen vollbracht, die ßtsein unseres Volkes lebendig bleiben werden. Ich gedenke besonders n der Transportverbände, die in selbstloser Bescheidenheit und Einsatz die Voraussetzung für das Gelingen der Unternehmung

r Nimbus der Flotte Britanniens. Jede Bombe unserer Luft- hiffe an Norwegens Küste war ein Schlag gegen die vermeint- plutokratischen Kriegshetzer an der Themse.

Ihr habt nun Stellungen bezogen, aus denen die Stöße hrt werden.

waffe im norwegischen Feldzug! Ich danke Euch rts für unser nationalsozialistisches Deutschland

affe ist und bleibt: Sieg!

gez. Göring

arschall, Oberbefehlshaber der Luftwaffe

Adler über Nordland

Das kühnste Unternehmen der deutschen Kriegsgeschichte

Von Major Richard Volderauer

Zwischen dem Blitzfeldzug in Polen mit der raschen Zertrümmerung der polnischen Luftwaffe und der Niederkämpfung Frankreichs in einem schier für unmöglich gehaltenen Ausmaß lag der Einsatz der Luftwaffe in Norwegen. Zeigte schon der polnische Feldzug den prächtigen Geist und die unübertreffliche Einsatzbereitschaft der deutschen Flieger, so brachte das Norwegenunternehmen Stunden der höchsten Bewährung der Luftwaffe, in der immer deutlicher die entscheidende Bedeutung dieser Waffe erkennbar wurde, die in ihrem kameradschaftlichen Zusammenwirken mit den anderen Wehrmachtteilen und der Vielseitigkeit ihres selbständigen Einsatzes diesem Krieg das Gesicht gibt.

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat in seiner historischen Reichstagsrede vom 19. Juli 1940, in der Adolf Hitler einen stolzen Bericht über Krieg und Sieg gab, noch einmal klar die Kühnheit des Norwegenunternehmens und die Bedeutung des Einsatzes der Luftwaffe bei diesem Unternehmen herausgestellt, indem er sagte:

„Dieser Schlag war das kühnste Unternehmen der deutschen Kriegsgeschichte. Seine erfolgreiche Durchführung wurde nur möglich dank der Führung und Haltung aller der daran beteiligten deutschen Soldaten. Was unsere drei Waffen, das Heer, die Marine und die Luftstreitkräfte, in diesem Kampf um Norwegen leisteten, sichert ihnen die Bewertung eines allerhöchsten Soldatentums."

Die Luftwaffe, in diesem gewaltigen weiten Raum oft die einzige Transport- und Verbindemöglichkeit, hatte sich in allem selbst übertroffen. Tollkühne Angriffe auf die Gegner, auf Schiffe und Landungstruppen stehen kaum über dem zähen Heldentum jener Transportflieger, die trotz unvorstellbar schlechtem Wetter immer wieder in das Land der Mitternachtssonne hinaufflogen, um dort, oft im Schneesturm, Soldaten abzusetzen oder Lasten abzuwerfen.

Die Fjorde Norwegens sind zum Friedhof zahlreicher britischer Kriegsschiffe geworden. Dem ununterbrochenen wilden Angriff deutscher Bomber und Stukas gegenüber mußte endlich die britische Flotte weichen und jene Gefilde räumen, von denen wenige Wochen vorher erst eine englische Zeitung geschmackvollerweise behauptet hatte, daß es für England ein Vergnügen sein werde, in ihnen die deutsche Aufforderung zum Kampf entgegenzunehmen. Schon am 30. April hatte der Führer aus Anlaß der Herstellung der Landverbindung zwischen Oslo und Drontheim in einem Tagesbefehl den Soldaten des norwegischen Kriegsschauplatzes den Dank der Nation ausgesprochen.



Die deutsche Wehrmacht kam am Morgen des 9. April 1940 dem bereits eingeleiteten Versuch einer britischen Landung in Norwegen um wenige Stunden zuvor. Deutsche Kampfflugzeuge auf dem Flug nach Norden

Fürwahr, die Luftwaffe war beim Einsatz in Norwegen vor eine Aufgabe gestellt worden, die schon durch die Bodenbeschaffenheit des Landes und die meteorologischen Verhältnisse höchste Anforderungen an die Besatzungen stellte. Da befand sich inmitten der schneebedeckten Bergriesen und der märchenhaften Gletscherwelt noch nicht einmal ein halbes Dutzend ausgebaute Flugplätze, auf dem Anflug über weite Meeresflächen — von Hamburg bis Narvik beträgt die Entfernung beispielsweise rund 1600 Kilometer — trafen die Verbände über dem Skagerrak eine verheerende „Milchsuppe" an, und der Nebel lag in diesen Tagen der Operationen in Norwegen oft bis dicht über dem Wasser. Norwegens Bergwelt mit ihren steilen Felswänden und den zahlreichen Fjorden machten Notlandungen unmöglich, und so steigerte sich der Kampf der Luftwaffe in Norwegen nicht nur zu einem verbissenen Kampf mit dem Gegner, sondern auch zu einem zähen Ringen mit den Unbilden der Natur.



Man kann den Einsatz der Luftwaffe in Norwegen in vier Hauptabschnitte einteilen:

1. Aufklärung und Sicherung der Transporte sowie Einsatz von Fallschirm- und Luftlandetruppen,
2. Unterstützung des Heeres,
3. Bekämpfung der feindlichen Flotte,
4. entscheidender Einsatz der Luftwaffe im Raume von Narvik.

Über jeden einzelnen Abschnitt dieses Einsatzes könnte man ein eigenes Buch schreiben. Diese dankenswerte Aufgabe sei jedoch der späteren kriegswissenschaftlichen Forschung vorbehalten. Im Rahmen dieses Bandes der „Adler-Bücherei" soll nur ein kleiner Querschnitt des entscheidenden Einsatzes der Luftwaffe in Norwegen gegeben werden.

Im Abschlußbericht des Oberkommandos der Wehrmacht über den Feldzug in Norwegen, dessen Wiedergabe im Wortlaut an anderer Stelle erfolgt, wird eindeutig festgestellt, daß die Luftwaffe sich in Norwegen als der ausschlaggebende Faktor für das Gelingen der Operation erwies. Sie hat, wie in dem Bericht gesagt wird, die Hauptlast des Kampfes gegen die unserer Kriegsmarine zahlenmäßig weit überlegene feindliche Flotte getragen, und sie allein vermochte bis zum 10. Juni der vereinsamt, ohne jede Land- und Seeverbindung, kämpfenden Gruppe Narvik Nachschub, Verstärkung und Entlastung zu bringen. Sie hat den für die zukünftige Entwicklung entscheidenden Beweis erbracht, daß keine noch so starke Flotte im nahen Wirkungsbereich einer überlegenen feindlichen Luftwaffe auf die Dauer operieren kann.

Die Aufklärer haben im Norwegeneinsatz Bewundernswertes geleistet. Ihre Aufgabe war bei den Witterungsverhältnissen von ausschlaggebender Bedeutung. Sie kontrollierten nicht nur die symbolische Brücke im Skagerrak, reinigten den Sund, den Belt und das Kattegatt von feindlichen U-Booten, sondern überwachten ständig die Vorgänge an der Westküste Norwegens und verhinderten durch ihre Wachsamkeit das Eindringen und Landen von englischen und französischen Truppen in den bereits von den Deutschen genommenen Häfen. Die Aufklärerverbände hatten während der Besetzung der Gebiete eine intensive Beobachtungs- und Kontrolltätigkeit auszuüben, die nicht nur auf die Nordsee beschränkt blieb, sondern sich viel weiter nach Norden ausdehnte und damit die Bewegungen der englischen Flotte verfolgen und sie sofort den Kampfverbänden und Jagdstaffeln melden konnte, die so die Möglichkeit hatten, in kürzester Frist einzugreifen.



Links: Vor den Augen deutscher Flieger taucht zum ersten Male die zerklüftete norwegische Landschaft auf

Rechts: Schneebedeckte Bergriesen ragen machtvoll empor. Die fast märchenhafte norwegische Gletscherwelt nimmt die deutsche Luftwaffe in Empfang



Die Sicherung der Transporte und die Lösung der Nachschubfrage war ebenfalls eine Aufgabe von entscheidender Bedeutung für das Gelingen des deutschen Unternehmens. Was die Männer der Transportverbände geleistet haben, hat in einem Tagesbefehl des Oberbefehlshabers der Luftwaffe ganz besondere Anerkennung gefunden. Es heißt in diesem Tagesbefehl: „Ich gedenke besonders der Besatzungen der Transportverbände, die in selbstloser Bescheidenheit und unermüdlichem Einsatz die Voraussetzung für das Gelingen der Unternehmung schufen."

Diese Transportverbände haben im Norwegeneinsatz Unerhörtes geleistet, sind bei Tag und Nacht geflogen, und so haben angesichts der Schwierigkeiten der Verbände zu Lande und zur See und der Notwendigkeit, die fernsten Teile blitzartig zu erreichen, die Beförderungsmittel in der Luft sich als außerordentlich wirksam bewiesen, und zwar nicht nur als ein außergewöhnlicher, auf mutige Episoden beschränkter Notbehelf, sondern als ein Mittel, das sich ent-



Deutsche Transportflugzeuge über Norwegen

jahren auf den gesamten strategischen Plan auswirkt. Die rasche Inbesitznahme von Oslo und Stavanger schon am 9. April war nur durch den Einsatz von Fallschirmjägern und Luftlandetruppen möglich. In höchster soldatische rPflichterfüllung haben sich Fallschirmjäger und eingesetzte Einheiten des Regiments General Göring oft bis zum letzten Mann in vorgeschobenen Stellungen gehalten. Namen wie Dombaas und Narvik bleiben Marksteine in der Geschichte der Fallschirmtruppen.

In ganz besonderem Maße war die Luftwaffe in der Unterstützung des Heeres tätig. Sie griff in Norwegen außerordentlich wirksam in die Erdkämpfe ein, so zwischen Oslo und Bergen und vor allem zwischen Oslo und Drontheim, unterbrach die rückwärtigen Verbindungen und störte den Nachschub. Bevor die Landverbindung zwischen Oslo und Drontheim hergestellt war, hat sie viele tausend Mann an Verstärkungen nach Drontheim übergeführt. Das Drama, das sich am Nachmittag des 3. Mai 1940 vor Namsos abspielte, als ein Verband deutscher Sturzkampfflugzeuge mit einer einzigen Bombe schweren Kalibers ein britisches Schlachtschiff vernichtete, hat eine revolutionierende Beantwortung der Frage „Luftwaffe gegen Flotte" gebracht. Mit dem 3. Mai 1940 wird ein neues Kapitel in der Kriegsgeschichte beginnen, denn es ist an diesem Tage die Entscheidung einer jahrelangen Streitfrage der Sachverständigen in aller Welt, ob schwerste Flotteneinheiten aus der Luft vernichtet, ob „schwimmende Festungen" durch Fliegerbomben auf den Meeresgrund geschickt werden können, bejahend beantwortet worden. Heute kann kein Zweifel mehr an der Wirkung der Luftbombe selbst gegen stark gepanzerte Kreuzer bestehen. Diese Erkenntnis hat der Nor-

wegeneinsatz der Luftwaffe gebracht, daß die Macht und Wirksamkeit der englischen Flotte durch die deutsche Luftherrschaft stark beeinträchtigt wird. Die Meldung des Oberkommandos der Wehrmacht am 4. Mai, die in aller Welt so großes Aufsehen erregte, lautete:

„Am Nachmittag des 3. Mai wurde im Seegebiet westlich Namsos ein britisches Schlachtschiff auf westlichem Kurs von deutschen Sturzkampffliegern angegriffen und von einer Bombe schweren Kalibers zwischen den beiden vorderen Geschützstürmen getroffen. Eine halbe Minute nach dem Bombeneinschlag schlug unter starker Rauchentwicklung eine 500 m hohe Stichflamme aus dem Kriegsschiff heraus. Nachdem die Rauchwolke sich verzogen hatte, war außer einigen Trümmern von dem Schiff nichts mehr zu sehen ..."

Als wenige Tage später, am Pfingstsonntag, vier Offiziere, die den Angriff auf das englische Schlachtschiff in allen seinen Phasen miterlebt hatten, vor den Vertretern der In- und Auslandspresse in Berlin über die Schlachtschiffversenkung vor Namsos berichteten, da horchte die Welt auf. In allen Ländern empfand man in sachverständigen Kreisen, daß mit der Vernichtung eines englischen Schlachtschiffes durch eine Stukabombe — der dreiundzwanzigjährige Leutnant Moebus, geschmückt mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes für seine Tat, berichtete selbst darüber — ein neuer Abschnitt in der ruhmreichen Geschichte der deutschen Luftwaffe begonnen habe. Der Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Reichsmarschall Hermann Göring, hat in seinem Tagesbefehl vom 13. Juni kurz und prägnant festgestellt:

Waldreiche Berglandschaft am Sognefjord



„Geschwunden ist der Nimbus der Flotte Britanniens. Jede Bombe unserer Luftwaffe auf englische Schiffe an Norwegens Küste war ein Schlag gegen die vermeintliche Seeherrschaft der plutokratischen Kriegshetzer an der Themse."

Die Berichte des Oberkommandos der Wehrmacht in den Tagen des Einsatzes der Luftwaffe in Norwegen sind ein Hohelied auf die Schlagkraft der deutschen Luftwaffe. Es wurden laut Abschlußbericht des OKW über den Verlauf der militärischen Operationen in Norwegen durch die Luftwaffe vernichtet:

87 feindliche Flugzeuge, ohne die auf den britischen Flugzeugträgern befindlichen, die am 25. Mai im Ofoten-Fjord und am 8. Juni im Nordmeer versenkt wurden,
28 Kriegs- und Hilfskriegsschiffe mit etwa 90 000 Tonnen,
71 Handelsschiffe mit etwa 280 000 Tonnen.

Außerdem wurden 80 Kriegs- und Hilfskriegsschiffe sowie 39 Handelsschiffe durch Bombentreffer beschädigt.

„Daß der heldenmütige Widerstand der Gruppe Narvik mit einem vollen Sieg endete, ist neben den großen Erfolgen auf dem westlichen Kriegsschauplatz dem Einsatz der Luftwaffe zu danken", stellt der OKW-Abschlußbericht über Norwegen fest. Der Name der kleinen norwegischen Hafenstadt hoch oben im Norden ist für immer mit dem Heldenmut deutscher Gebirgsjäger, dem Opfermut der deutschen Kriegsmarine und der Einsatzbereitschaft der deutschen Luftwaffe verbunden. Immer wieder kamen deutsche Kampfverbände der von einem zahlenmäßig vielfach überlegenen Feind eingeschlossenen Schar Deutscher zu Hilfe und griffen die in den Gewässern bei Narvik liegenden Einheiten der britischen Flotte mit Erfolg an. 2000 Kilometer von der Heimat entfernt kämpften gegen eine ungeheure feindliche Übermacht nördlich des Polarkreises Verbände der drei Wehrmachtteile in einer vorbildlichen Zusammenarbeit. Als dann auch Fallschirmtruppen landeten und sich sofort in den Endkampf einreihten, herrschte große Begeisterung unter den Narvikkämpfern. Die Bucht von Narvik wurde durch den unübertrefflichen Angriffsgeist der Luftwaffe zum Teil zum Grab für die britische Flotte.

Die deutsche Luftwaffe hat bei dem Einsatz in Norwegen mit ihren Jägern und Zerstörern vom ersten Tage an den Luftraum beherrscht und vor keinen noch so großen Schwierigkeiten bei der Neuanlage von Flugplätzen zurückgeschreckt. Der beschleunigte Aufbau einer Bodenorganisation unter erschwerten Verhältnissen bewies die ausgezeichnete friedensmäßige Schulung des Bodenpersonals. Flak- und Jagdverbände haben vor allem an der Westküste Norwegens die Angriffe englischer Luftstreitkräfte mit großem Erfolg abgewehrt. Beim Aufbau des Nachrichtennetzes in allen Teilen des Operationsgebietes erwiesen sich die Männer der Luftnachrichtentruppe ebenso als ein unentbehrliches Glied der Luftverteidigung wie ein in allen Lagen zuverlässiges Mittel der gesamten Führung der Luftwaffe.

Die deutsche Luftwaffe hat in Norwegen im Geiste ihres Schöpfers, des Reichsmarschalls Hermann Göring, gekämpft. Hat Polen die große Einsatzbereitschaft und das ausgeprägte Kämpfertum der deutschen Flieger bewiesen, so zeigte der Einsatz in Norwegen die ungeheure einzigartige Schlagkraft der deutschen Luftwaffe, die den Endsieg Groß-Deutschlands in seinem Existenzkampf garantiert.

Über Wälder und Berge, Schneewüsten und Fjordgletscher geht es unaufhaltsam dahin



Die neue Ausgangsstellung

Von Dipl.-Ing. Richard Schulz

Die militärischen Ereignisse, die am Morgen des 9. April 1940 ihren Anfang nahmen, als die deutsche Wehrmacht dem bereits eingeleiteten Versuch einer britischen Landung in Norwegen um wenige Stunden zuvorkam, brachten in ihre Auswirkung neben der Inschutznahme Norwegens vor dem britischen Zugriff ein Ergebnis besonderer Tragweite: eine neue Ausgangsstellung für den weiteren Kampf gegen die englische Insel.

Bei Beginn des Krieges waren die operativen Grundlagen des Seekrieges gegen England ähnlich, wenn auch nicht ganz so beengt, wie 1914—18. Die Nordsee war ein Kampfplatz, dem der gesicherte Ausgang zum weiteren Atlantik fehlte, denn die überlegene englische Heimatflotte sperrte die Ausgänge der Nordsee, vollständig jedenfalls im Kanal und mit ausreichender Wirkung im Raum zwischen Schottland und der norwegischen Küste. Lediglich die seit 1918 wesentlich wirkungsvollere Luftwaffe versprach eine Verbesserung der Lage gegenüber dem Weltkrieg dadurch, daß sie von vornherein dem alten Leitgedanken der britischen Seekriegführung, nämlich Zurückdrängen der schwächeren deutschen Flotte in die

So sah es auf fast allen Flugplätzen Südnorwegens bei Beginn der Kämpfe aus. Die schweren Transportflugzeuge waren ständig unterwegs, um Truppen, Munition und Verpflegung an den Ort des Einsatzes zu bringen





Vor dem Start. Deutscher Flieger beim Anlegen des Fallschirmgurtes

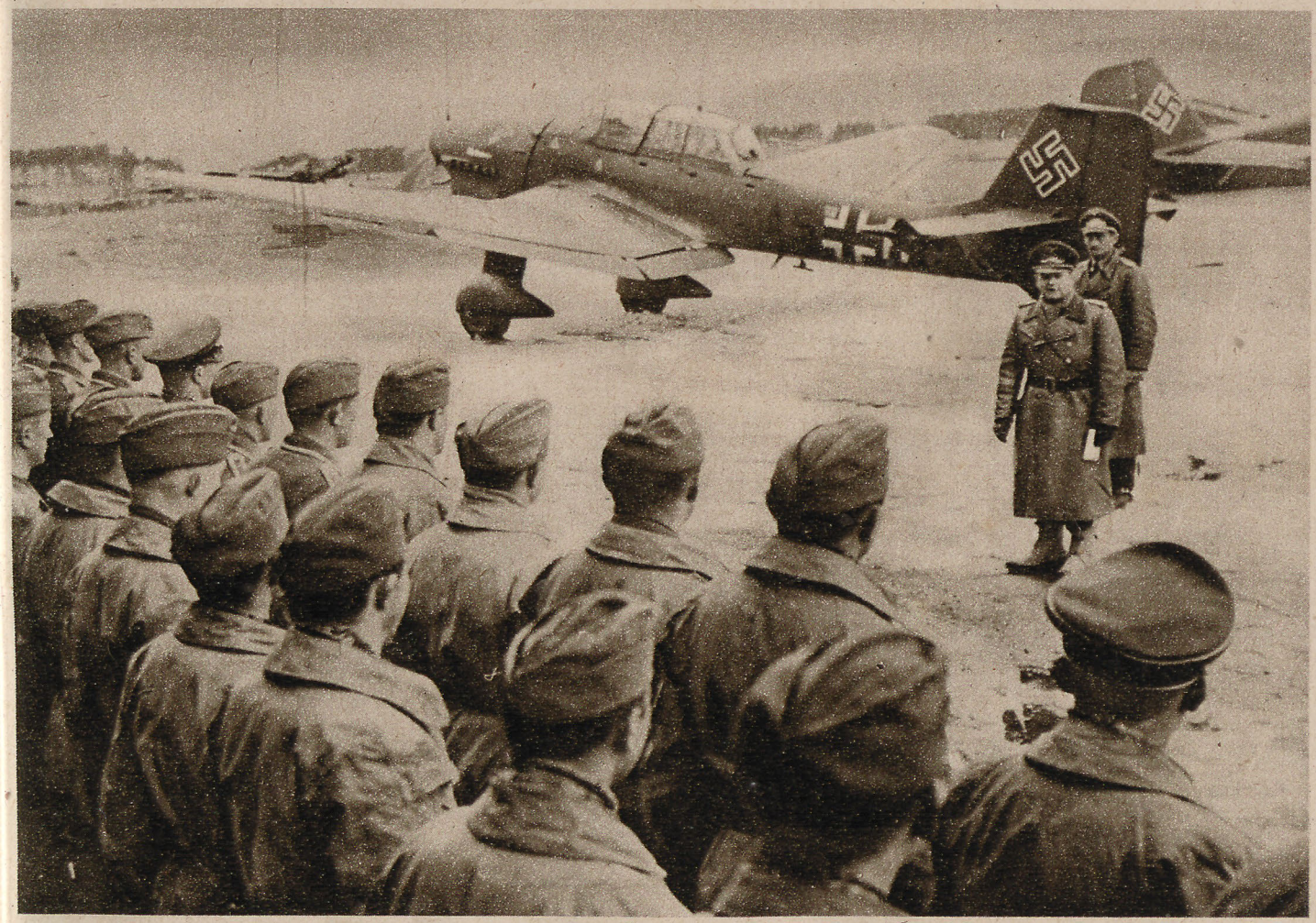
Deutsche Bucht, jede Aussicht auf Erfolg nahm. Die mit dem besseren Fluggerät der neuen Luftwaffe gesicherte Luftaufklärung über dem Nordseeraum ließ sogar eine weitgehende Bewegungsfreiheit zu und gewährleistete planmäßige Durchbrüche durch die nördliche Sperre; die ersten Kriegsmonate brachten hierfür manchen eindrucksvollen Beweis.

Was aber bei den taktischen und technischen Gegebenheiten auch für die Luftwaffe nicht vollkommen zu erreichen war, blieb das operativ wichtige Ziel der Öffnung des Nordseeausganges zwischen den Shetlands und der norwegischen Südküste. Der Brite räumte zwar nach den ersten wirkungsvollen Luftangriffen auf Flottenverbände mit seinen schweren Einheiten die offene Nordsee und zeitweise auch die Kriegshäfen in Ostschottland, auf den Orkney- und Shetland-Inseln. Aber die Tatsache der nördlichen Sperre und die Möglichkeiten der schnellen Verstärkung der dort liegenden Bewacher durch schwere Seestreitkräfte blieben bestehen.

Ein anderes Ergebnis war bei der damaligen Lage auch nicht zu erwarten. Aus dem Winkel der Deutschen Bucht heraus bis zum nördlichen Ausgang an der Nordsee sind Entfernungen



Der Oberbefehlshaber der deutschen Luftwaffe, Reichsmarschall Hermann Göring



Generalfeldmarschall Milch, der 1. Chef der Luftflotte 5 und Befehlshaber Nord, an der Front in Norwegen

Die Führung der deutschen Luftwaffe im Norwegen - Feldzug



Generaloberst Stumpff, Chef der Luftflotte 5 und Befehlshaber Nord

von etwa 1000 bis 1200 Kilometer zu überwinden. Diese Strecke macht zwar für neuzeitliche deutsche Kampfflugzeuge an und für sich Angriffe auf Seestreitkräfte auch mit Bomben schwersten Kalibers keineswegs unmöglich, aber sie erfordert lange Anflugzeiten von etwa 3½ bis 4 Stunden. Und hierin liegt im Kampf gegen Seestreitkräfte, die auf offenem Meere operieren, eine Schwäche, die bei schlechten Wetterverhältnissen sich doppelt stark auswirkt. Denn selbst wenn eine lückenlose Luftüberwachung des Raumes in der nördlichen Nordsee durch am Gegner bleibende Aufklärer und einwandfreie Navigationsverhältnisse angenommen werden dürfen, bleibt unter den angeführten Umständen das Auffinden eines mit nur 20 Seemeilen/Std. marschierenden Gegners auf See ein sehr schwieriges Unternehmen.

Die Luftwaffe konnte demnach bei der gegebenen Ausgangslage in dem Gesamtbild der deutschen Seekriegführung keine grundsätzliche Änderung herbeiführen. Ihr Einfluß war aber trotzdem von größter Bedeutung durch die sich offenbarende Abwehrkraft des Flugzeuges gegen feindliche Seeoperationen. Die Fliegerbombe erwies sich als eine Waffe, die gewissermaßen den Wirkungsbereich der Küstenartillerie um ein Vielfaches vergrößerte. Bereits nach den ersten Zusammenstößen zwischen Luftwaffe und Flottenverbänden war eindeutig bestätigt, was die technische Ent-



Deutsche Transportflugzeuge auf einem norwegischen Flugplatz. Start und Landung vollziehen sich in wenigen Augenblicken

wicklung vordem versprochen hatte: das Flugzeug vermag kleine und mittlere Kriegsschiffe, also etwa Einheiten vom Torpedoboot bis zum Kreuzer, sowohl vor Anker als auch in voller Fahrt mit der Bombe zu treffen, mindestens schwer zu beschädigen und oft auch durch einen oder mehrere Treffer schweren Kalibers zu vernichten. Selbst ein großes Kriegsschiff kann, wie vor Norwegen bewiesen wurde, durch eine einzige Bombe zum Sinken gebracht werden. Diese Wirkungsmöglichkeit der Luftwaffe gegen Seestreitkräfte war nicht zuletzt eine der Voraussetzungen, unter denen das schwierige Landungsunternehmen in Norwegen durchgeführt werden konnte.



Abgesehen davon blieb die ursprüngliche Ausgangslage der Luftwaffe, der kleine Küstenwinkel der Deutschen Bucht, vor der Inbesitznahme Norwegens eine schwerwiegende Beschränkung für alle Operationen gegen England.

Mit der Besetzung Norwegens war für die deutsche Luftwaffe eine völlig geänderte und in jeder Beziehung bessere Ausgangsstellung geschaffen, und zwar ebensosehr operativ wegen der neu entstandenen Flankierungsmöglichkeit wie auch taktisch wegen der erheblich kürzeren Flugwege nach dem nördlichen Nordseeraum.

Schon am ersten Tage des Unternehmens Norwegen und später während der britischen Gegenunternehmungen in Mittel- und Nordnorwegen traten die Vorteile der neuen Lage mit aller Deutlichkeit in Erscheinung. Der Gegner, die verschiedenen Teile der britischen Transportflotte und die zu ihrer Deckung erforderlichen Seestreitkräfte, mußten sich sozusagen unter den Augen der Luftwaffe bewegen. Wenn sich bis dahin die Wirkungsmöglichkeiten der Luftwaffe bei der Abwehr von Seestreitkräften nur in Einzelfällen gezeigt hatten, so entfalteten sie sich jetzt in ihrer vollen Bedeutung. Die Verluste, die der britischen Flotte vor der norwegischen Küste bis über Narvik hinaus zugefügt wurden, erbrachten den Beweis, daß es im engeren Bereich des deutschen Kampfflugzeuges für die Flotte eine Seeherrschaft im alten Sinne nicht mehr gab. Die Folge davon waren die ruhmlose Aufgabe aller britischen Stützpunkte in Norwegen und der Rückzug der britischen Kriegsschiffe aus der Reichweite der Luftwaffe.

Ganz allgemein ergaben sich aus der mit Norwegen gewonnenen neuen Ausgangsstellung praktische Auswirkungen von großer Tragweite:

Die früher bis zu dem wichtigen Raum des Nordseeausganges zu bezwingenden großen Entfernungen und langen Flugzeiten verkleinerten sich teilweise um mehr als die Hälfte. Das zu überwachende und vom Gegner frei zu haltende Gebiet lag jetzt von den ersten Flugminuten an im Wirkungsbereich der deutschen Luftwaffe, selbst die nördlichsten britischen Flottenstützpunkte auf den Orkney- und Shetland-Inseln rückten auf 370 bis 500 km an die Horste der Kampfverbände heran; auch die schottische Westküste wurde leichter erreichbar.

Die verkürzten Flugstrecken im Raum zwischen Schottland und Norwegen brachten als besonderen Vorteil für die dort eingesetzten Kampfverbände eine erheblich erhöhte Bombenlast auf jeden Flug und zugleich einen auf etwa die Hälfte verringerten Kraftstoffbedarf. Das bedeutete im Vergleich zu früher eine außerordentliche Steigerung des Wirkungsgrades der gegen Schottland und die nördliche Nordsee operierenden Kampfverbände auch unter Berücksichtigung des Verschleißes an Personal und Gerät, weil bei kürzerer Flugzeit eine bedeutend größere Wirkung erreichbar wurde.

Dazu kam, daß von Norwegen aus infolge der auf rund die Hälfte verkürzten Flugzeiten täglich mindestens zwei Einsätze je Flugzeug und Besatzung möglich wurden, während beispielsweise von Nordwestdeutschland aus gegen die Shetlands täglich nur ein Einsatz erfolgen konnte. Zusammen mit der obenerwähnten höheren Bombenzuladung ergab sich demnach als unmittelbare Folge, daß jeder Kampfverband von Norwegen aus täglich bei gleichem Verschleiß und gleichem Betriebsstoffverbrauch eine mehrfach so große Bombenlast im Raum des Nordseeausganges zum Einsatz bringen konnte wie früher von Norddeutschland aus. Das bedeutete letzten Endes dasselbe, wie wenn eine Vervielfachung der Kampfverbände erfolgt wäre, die vordem aus der Deutschen Bucht heraus angesetzt werden mußten.



Stuka im Anflug gegen feindliche Truppenansammlungen

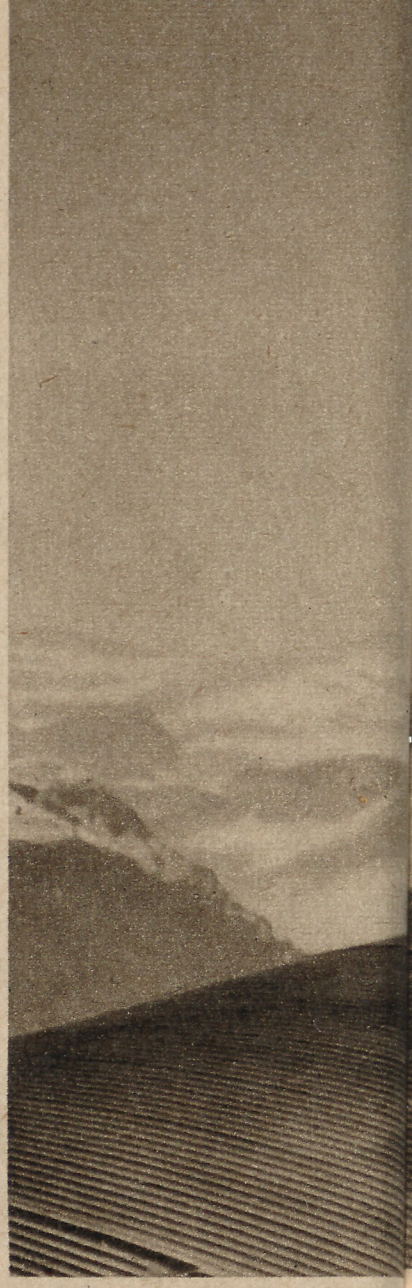


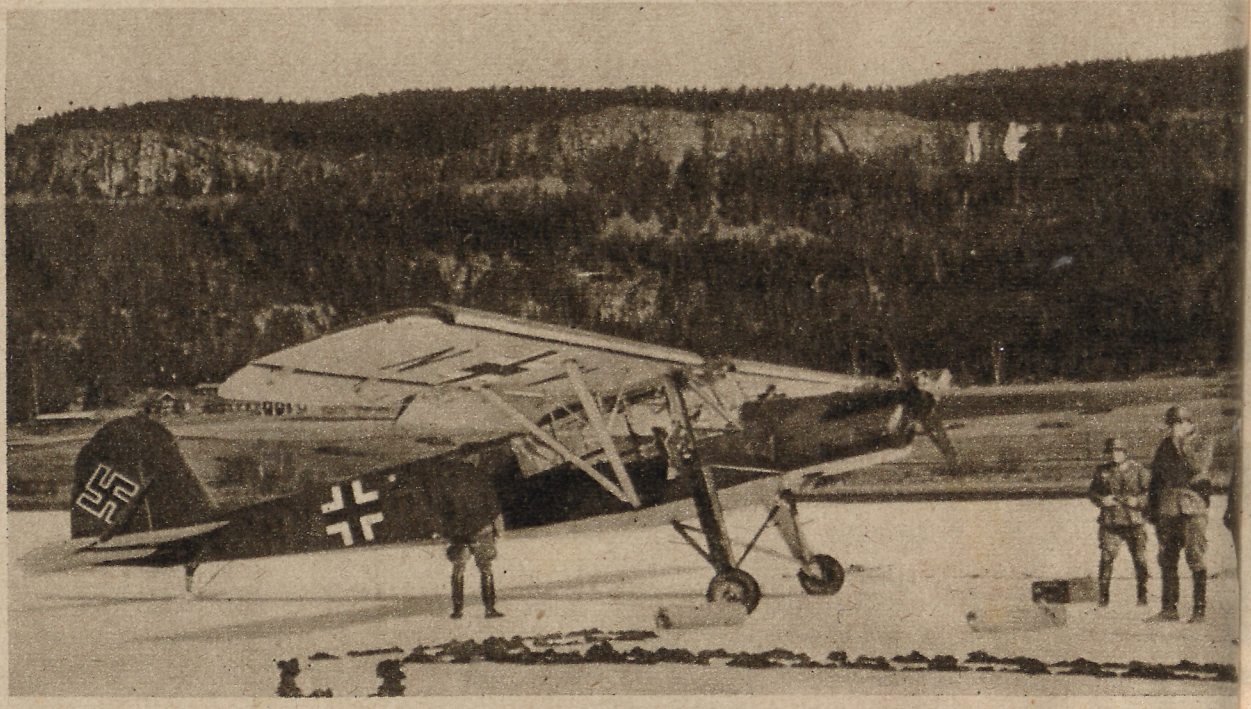
Unsere Gegner haben sie fürchten gelernt — Stukabomben auf einem norwegischen Flugplatz

Norwegen
in deutscher Hand



Der Flug über die norwegische Bergwelt mit ihren zahlreichen Gletschern und Felswänden macht jede Notlandung unmöglich und erfordert von der Besatzung größte Entschlossenheit und Konzentration





Auf dem Eis eines zugefrorenen Fjordes ist ein Fieseler „Storch" gelandet, um dem Divisionsstab wichtige Meldungen zu übermitteln

Gebirgsmassiv bei Andalsnes — schneebedeckte Bergspitzen, soweit das Auge reicht

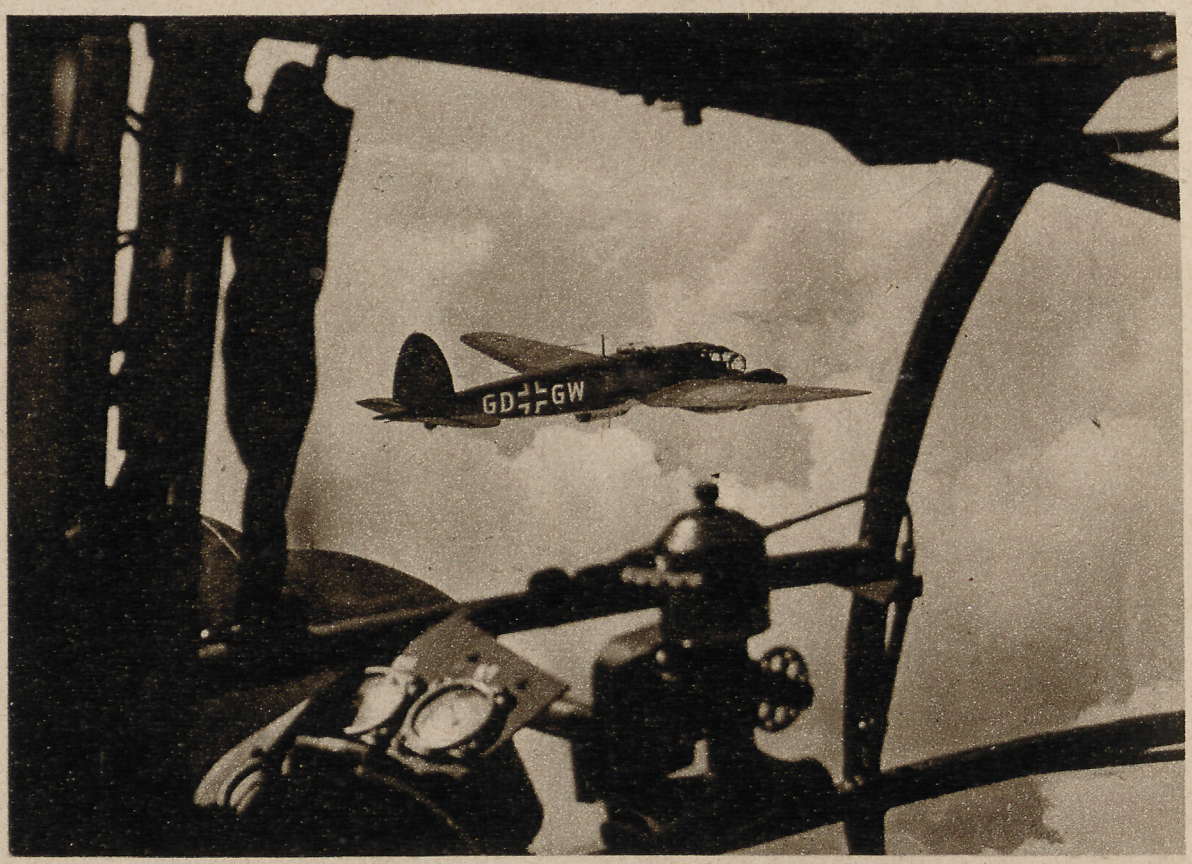


Eine Inschrift als historisches Dokument. Das Schild an der deutschen Fliegerhorstkommandantur auf dem norwegischen Flughafen Fornebu

Zu dieser natürlichen, ohne Mehraufwand an Gerät oder Personal eingetretenen Vermehrung der Schlagkraft der gegen England operierenden Luftwaffenteile kam noch eine weitere. Die kürzeren Angriffsentfernungen ergaben zugleich die Möglichkeit, auch solche Flugzeuge zum Einsatz zu bringen, die vorher nicht gegen die nördliche Nordsee oder Schottland hatten angesetzt werden können, weil ihre Reichweite dazu nicht ausreichend war.

Abgesehen von allen diesen Verbesserungen der Lage, darf nicht vergessen werden, daß die Verkürzung der Flugwege über See auch der Sicherheit wesentlich zugute kam. Dies gilt auch für Navigation und Wetterberatung, die beide ohnehin durch die Erweiterung der Bodenorganisation auf den großen Raum Norwegens viel günstigere Arbeitsgrundlagen erhielten.

So hat die mit der Besetzung Norwegens geschaffene neue Lage die besten Voraussetzungen für einen erfolgreichen Kampf gegen England herbeigeführt: die Verwirklichung der Öffnung des Nordseeausganges, eine beträchtliche Verstärkung der Schlagkraft der Luftwaffe und überhaupt vermehrte Angriffsmöglichkeiten von einer neuen, günstigeren Ausgangsstellung aus.



Deutsche Kampfflugzeuge im Verbandflug. Blick aus dem Führerstand auf den vorausfliegenden Kettenkameraden

Der Einsatz der Lufttransportverbände

Von Joachim Matthias

Kette auf Kette, Staffel auf Staffel und Gruppe hinter Gruppe, so zogen die deutschen Transportflugzeuge aller Muster im Laufe des 9. April von ihren deutschen Horsten nordwärts, den ihnen als Ziel anbefohlenen Plätzen und Orten entgegen. Als die ersten Flugzeuge mit den schwarzen Balkenkreuzen heimatlichen Boden verließen, lagerte noch tiefe Dunkelheit über den Landen, und voraus erwartete die Maschinen alles andere als gutes Wetter.

„Wir saßen in unserer Maschine, die ersten Strahlen der Sonne mußten über den Wolken blitzen, in denen wir mit Hunderten von anderen deutschen Kriegsvögeln ohne Bodensicht dahinzogen, als uns die ersten Sendungen des deutschen Rundfunks über die Maßnahmen des Führers im Norden erreichten. Mein Funker stieß mich an, reichte mir sein Blatt mit den Aufzeichnungen, aus denen wir nun ersahen, daß wir dem Engländer in Norwegen doch noch um Stunden zuvorkommen würden. Und dann reichten wir den Zettel nach hinten, zu den Soldaten, die Norwegen vor der Zerstörung bewahren, die den Norden Europas der Willkür Englands entziehen sollten. In der Kabine ging der Zettel von Hand zu Hand, jedem Mann, der ihn gelesen hatte, stand die Freude auf dem Gesicht geschrieben." — So berichtet ein Oberleutnant, der Führer einer Kette von Transportflugzeugen.

Was diese Transportgruppen mit ihren Männern gerade bei der Abwehr des Krieges von Norden leisteten, kann heute noch nicht voll übersehen werden. Aber sicher ist, daß nur durch den Einsatz der Transportverbände das blitzartige Zuschlagen möglich war; mit ihrer Hilfe wurden schon am ersten Tage, also dem 9. April 1940, hunderte und aber hunderte Soldaten aller Truppenteile sowie ungeheure Mengen Waffen und Geräte bis hoch hinauf nach Norwegen geflogen. Im Laufe der weiteren Kampfhandlungen gelang es dann, auf dem Luftwege Truppen, Munition, Waffen aller Art, Ausrüstungen, Verpflegung und Genußmittel bis Narvik zu bringen, und zwar in solchen Massen, daß Güterzüge über Güterzüge notwendig gewesen wären, hätte man alles auf dem Landwege fortschaffen wollen.

Niemand hat in der Welt vor diesem Kriege geahnt, wie vielgestaltig tatsächlich die Möglichkeiten der Luftwaffe heute sind. Alle mehr oder minder wichtigen und tiefgründigen Abhandlungen hierüber mußten Stückwerk bleiben, denn kein Außenstehender konnte wissen, in welchem Ausmaße die Luftwaffe des jungen Großdeutschen Reiches in einem Kriege herangezogen werden könnte und wie vielgestaltig ihre Einsatzmöglichkeiten sein würden.

Schlagartig erschienen über den verschiedenen Gegenden Dänemarks und Norwegens die deutschen Transportverbände, teils begleitet von Kampfgruppen oder Einheiten der Jäger



Transportflugzeuge versorgen die kämpfe Luftwaffe mit Munition und Lebensmitt Hier werden Bombenkisten ausgeladen

Unten rechts: Endlich ist es so weit! A „ihr" Flugzeug ist angerollt, und die Infa risten werden im Flugzeug über Hunderte Kilometern schnell, bequem und sicher re

Zeichnung von R.



Hier werden mit vereinten Kräften Motorräder verladen





Gebirgsjäger werden in ein Transportflugzeug verladen — es geht nach Narvik



Der Flug über die vielgestaltige norwegische Landschaft ist ein unvergeßliches Erlebnis

Während des Fluges lesen unsere Soldaten die neuesten Nachrichten über die norwegische Aktion, an der sie unmittelbar beteiligt sind



und Zerstörer, um zur vorgeschriebenen Zeit die ihnen zugewiesenen Plätze zu erreichen und befehlsgemäß die Besetzung der strategisch wichtigen Punkte zu ermöglichen. Das fast überall herrschende sehr schlechte Wetter war für die Aufgaben sehr ungünstig und zwang die Besatzungen der einzelnen Einheiten immer wieder zu selbständigem Handeln. Aber hervorragend haben sie alle, Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften, die ihnen erteilten Befehle gemeistert; stets handelten sie richtig und den Gesamtoperationen entsprechend.

Diese Feststellung ist eine Anerkennung und ein Lob für den Transportchef, wie es auch in dem abschließenden Bericht des O.K.W. über die Operationen in Norwegen zum Ausdruck kommt. Möglich wurde diesem der Erfolg aber nur durch die hervorragenden Männer seiner Transportgruppen, seiner Flieger, seien sie nun Flugzeugführer, Beobachter und Schützen oder Funker und Maschinisten.

Bis zum Ausbruch dieses von England gewollten Krieges sprach man wohl vom Kriegsglück. Darin liegt ein Zweifel begründet; man rechnete mit der Möglichkeit, auch Unglück zu haben, man glaubte an das Vorhandensein einer unbekannten Größe. Nichts hat diese alte Theorie mehr widerlegt als gerade der Lufttransportereinsatz in Norwegen, der unter einem unglücklichen Stern stand und unter ungünstigsten Begleiterscheinungen durchgeführt werden mußte. Hier zeigte es sich, daß nicht Glück, sondern die Kühnheit der Idee und die Einsatzbereitschaft eines jeden Soldaten den Ausschlag geben auch dann, wenn der Gegner zu Beginn des Kampfes im Vorteil ist, wie es in Norwegen leider der Fall war.

Immer wieder sehen sich die Besatzungen der Transportflugzeuge schwierigen Situationen gegenüber. Da donnerten die Motoren der Ketten hinein in das bis zur See hinabreichende Grau des dichten Nebels und der mächtigen Wolken, die nach den Berichten der Männer eine Sicht von nur zehn Meter erlaubten. Hier gab es eigentlich nur eins: umkehren, denn irgendeine am Ziel helfend eingreifende Flugsicherung gab es ja nicht, denn sie flogen über Feindesland. — Aber unter den Besatzungen waren ja nicht nur alte Flugkapitäne, es waren auch alte Adler des Weltkrieges von 1914 bis 1918 dabei, und diese wußten die Art ihrer Aufgaben wohl zu unterscheiden.

Hier gab es kein Zurück!
Nur ein Vorwärts!

Und neben den Alten standen die Jungen, die Männer der aktiven Luftwaffe, vom gleichen Geist und Siegeswillen beseelt. So ging es denn hindurch. Flugzeug auf Flugzeug, dicht hintereinander und nebeneinander, übereinander und untereinander, so brausten sie Norwegen entgegen, dessen Küste sich den aufmerksam spähenden Augen nicht zeigen wollte, sie war und blieb den Blicken verhüllt. Dieses Unternehmen verlangte Einsatzfreudigkeit bis zum Letzten! Was hier von den Besatzungen geleistet wurde, die alles an Bord hatten, was eine Armee braucht, um mit allen Mitteln den Kampf aufzunehmen, durchzuführen und siegreich zu bestehen, kann man von fernher nicht ermessen, kaum begreifen.

Man war darauf vorbereitet, in Norwegen auf Widerstand zu stoßen, konnte aber nicht annehmen, einen derart hartnäckigen Gegner zu treffen, wie es dann leider der Fall war. Aber kaum waren die Transporter gelandet, die meistenteils schon in der Luft unter heftiges Feuer genommen wurden, als die Luftlandetruppen herausprangen und im Verein mit den Besatzungen der Flugzeuge an die Bekämpfung des Feindes gingen. In kurzer Zeit wurde jeder Widerstand gebrochen, und schon nach wenigen Stunden spielten deutsche Wehrmachtkapellen auf den Straßen und Plätzen der norwegischen Städte. Das war für die Norweger wohl der beste Beweis dafür, daß die „Tyske Soldater" auch nichts vergessen hatten, was zu einer wohlausgerüsteten Truppe gehört.



Am Ziel angelangt, freuen sich die Infanteristen doch, wieder festen Boden unter den Füßen zu haben. Sie warten nicht erst das Anlegen der Bordleiter ab, sondern springen gleich ins Freie

Auf einem der bedeutendsten Flughäfen landete als erstes Flugzeug eine Nachschubmaschine, die Munition heranbringen sollte. Das Rollfeld war mit Hindernissen gespickt. Nicht ein Vogel sollte hier landen. So dachten es sich die Norweger, die auf den einsamen Luftwanderer ein wildes Feuer eröffneten. Aber der Führer des Flugzeugs, Hauptmann B., ein alter Lufthansa-Flugkapitän, der noch drei Kameraden an Bord hatte, dachte über den Fall anders. Der einsame Transporter griff mit seinen MG nun seinerseits an, und als die Verteidiger — nicht weniger als 120 Mann! — sahen, daß auch ihre Hindernisse nicht ausreichten, um die Landung zu verhüten, gaben sie Fersengeld und türmten. — Und dann stand der deutsche Vogel, bald tausend Kilometer von der Heimat entfernt, auf dem menschenleeren Platz, inmitten zusammengeschobener Kraftwagen, behelfsmäßiger Drahthindernisse und anderer die Landung behindernder häßlicher Dinge.

Die vier Flieger gingen nun in Eile daran, den Platz ihrerseits in Verteidigungszustand zu bringen. Zehn Stunden später kam dann die Entsetzung für diese tapferen Männer, die es vollkommen in Ordnung fanden, 120 Gegner in die Flucht geschlagen und sie am Wiederkommen verhindert zu haben.



Infanterie wird auf dem Flughafen von Oslo ausgeladen. Sie greift sofort in die im Gange befindlichen Operationen ein

Die Aufnahme, die ebenfalls soeben ausgeladene Infanterie zeigt, hat einen besonderen Reiz. Das weiße Junkers-Flugzeug ist nämlich eine vom britischen Luftverkehr früher angekaufte deutsche Maschine, die unseren Soldaten auf einem norwegischen Flugplatz startbereit in die Hände fiel



Es mochte auch unmöglich scheinen, die oben in Narvik kämpfenden Kameraden der Gebirgsjäger und Marine so zu unterstützen, wie es dann tatsächlich geschah. Wir wußten, daß sie von jeder Zufuhr über Land oder See abgeschnitten waren. Jedoch niemand zweifelte auch nur einen Augenblick an dem Gelingen des Unternehmens; jeder hatte die Gewißheit, daß für die Streiter im hohen Norden gesorgt werden würde!

Diese Versorgung war schwer und gefahrvoll und verlangte manches Opferunter den Besatzungen der Transportflugzeuge. Aber das darf heute schon gesagt werden: diese Männer, die einzigen, die Gelegenheit hatten, täglich einen Blick auf den nördlichsten aller Kriegsschauplätze zu werfen, hatten das stolze Bewußtsein, den dort am Lofoten-Fjord hart ringenden Kameraden alles zuzuführen, was sie brauchen konnten. Das trifft auf alles zu, was diese kämpfende Truppe benötigte.

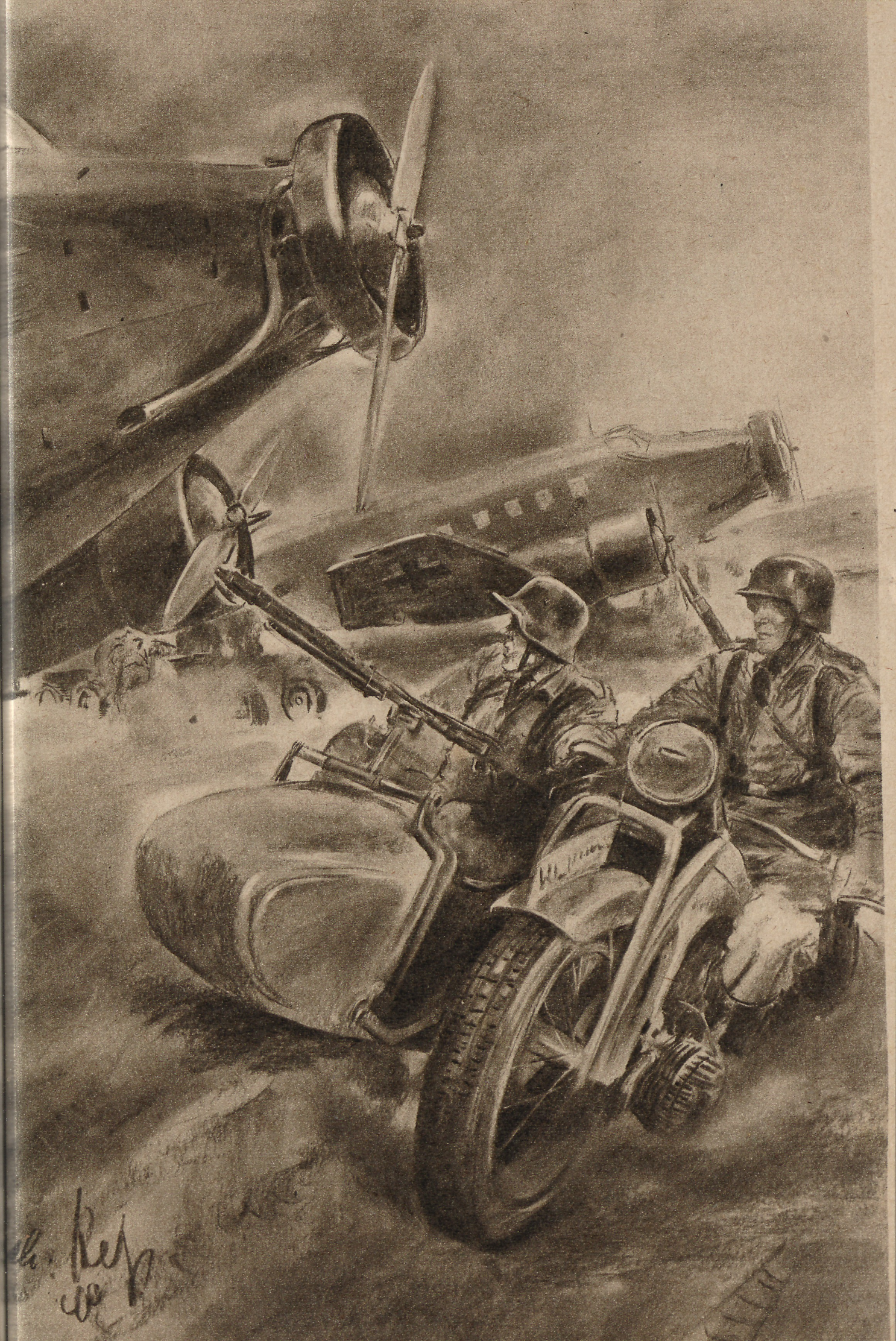
Tonne auf Tonne warfen hier die Transporter ab. Nur winzig klein war der Abwurfplatz, auf dem die Lastenfallschirme niedergehen mußten. Der Engländer wußte genau, wo dieser Platz war, und er versuchte alles, um den Nachschub zu verhindern. Flak und Jäger boten die Engländer auf, ja sogar einen Flugzeugträger beorderten sie in die Lofoten, um den verfluchten Germans die Zuführung auf dem Luftwege unmöglich zu machen. Doch alles blieb schließlich ohne nennenswerten Erfolg, denn den Anstrengungen des Gegners wußten die überlegene, geniale Führung der deutschen Armee und die Einsatzbereitschaft der Transporterbesatzungen zu begegnen.

Als die zahlenmäßige Überlegenheit des Gegners ins Phantastische stieg, wurde den Narvikkämpfern durch die Luft auch Verstärkung zugeführt. Gebirgsjäger, also keine Fallschirmtruppen, wieder Söhne der Ostmark, die hier abermals beweisen konnten, daß sie, von zähem Kampfeswillen und Mut beseelt, ihren Krieg erfolgreich zu beenden wußten, wurden von den Transportern abgesetzt. Wohl kaum einer dieser Männer dachte zuvor daran, einmal den Fallschirm benutzen zu müssen. Sie alle Kinder der Berge, gewöhnt an die Höhe, an die Gefahren des Hochgebirges, standen doch der Fliegerei fern, die ihnen nun dazu verhelfen sollte, auf einem noch vor kurzer Zeit für unmöglich gehaltenen Wege an den ihnen zugewiesenen Kampfplatz zu gelangen.

Alles, was gerade hier von unseren Lufttransportverbänden geleistet wurde, grenzt an das Wunderbare. Einer späteren Geschichtsschreibung muß es vorbehalten bleiben, über die Leistungen und das tapfere Verhalten der einzelnen Besatzungen ebenso zu berichten wie über die wirklich phantastisch anmutende Kühnheit der Idee und Durchführung seitens der Obersten Führung und des Kommandeurs der Verbände, des Obersten Freiherrn v. Gablenz. Ein äußeres Zeichen der Verdienste der Männer von den Transportgruppen waren die zahlreichen hohen und höchsten Kriegsauszeichnungen. Erinnert sei an die Tat des Hauptmanns Ingenhoven bei der Besetzung des Flughafens Oslo, die mit dem Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz die entsprechende Anerkennung des Führers und Obersten Befehlshabers fand.

Staunend blicken die gerade auf dem Flugplatz angekommenen Kradschützen auf das große Flugzeug, mit dem sie nun ihre Luftreise antreten sollen

Zeichnung von R. Heß



Stukas gegen die britische Flotte

Von Major Cranz

Am 3. Mai 1940 startete die Stukagruppe Hozzel unter der Führung ihres neunundzwanzigjährigen Kommandeurs — er flog ihr in 45 Feindflügen voraus — von ihrem norwegischen Hafen zum Einsatz gegen britische Flotteneinheiten. Wir alle, die wir die vernichtende Wirkung unserer Sturzkampfflieger im allgemeinen und der Besatzung der Gruppe Hozzel im besonderen aus dem Feldzug gegen Polen kannten, waren fest überzeugt, daß diese Sonderwaffe eine machtvolle Unterstützung der gegen England im Raume der Nordsee eingesetzten Luftwaffenverbände bedeuten würde. Die im wahren Sinne des Wortes durchschlagenden Erfolge der Stukagruppe Hozzel vom 3. Mai 1940 aber haben die kühnsten Erwartungen übertroffen. An diesem Tage versenkte der inzwischen mit dem Ritterkreuz ausgezeichnete 23 Jahre alte Leutnant Möbus inmitten des rasenden Abwehrfeuers feindlicher Schiffsgeschütze und Maschinengewehre einen größeren britischen Kreuzer mit einer einzigen Bombe.

Diese Tat ist ein kriegsgeschichtliches Ereignis erster Ordnung und stellt wesentliche Gesichtspunkte einer bis dahin gültigen Strategie in Frage. Denn die deutschen Sturzkampfflugzeuge, das Spitzenerzeugnis aus einer Unsumme von Opfern, Arbeiten, Erfahrungen und Einsätzen deutscher Soldaten, Techniker und Arbeiter, haben mit der erstmaligen Versenkung eines größeren Kreuzers durch eine einzige Bombe den schlagenden Nachweis für eine in bestimmten Fällen gegebene Überlegenheit kleinster Luftwaffeneinheiten über schwere Seestreitkräfte geliefert. Das Bewußtsein dieser Überlegenheit ist inzwischen bis in die letzten Einheiten unserer gesamten Luftwaffe gedrungen. Jeder Flieger weiß aus eigenster Anschauung und Erfahrung, daß der Sieg über England in erster Linie in der Vernichtung der britischen Flotte besteht und daß die deutsche Luftwaffe in ihrer Gesamtheit nun erst recht für das Wort des Führers und Obersten Befehlshabers steht: „Es gibt keine Inseln mehr!"

Es ist klar, daß die Erfolge des 3. Mai lange das tägliche und stündliche Gespräch aller Luftwaffenverbände in Norwegen waren.

Die Heimat und kommende Geschlechter sollen die Namen dieser Soldaten und ihre unsterblichen Taten bewahren und überliefern. Vor allem darf niemals vergessen werden, daß nur die rastlose Zusammenarbeit aller kämpfenden und arbeitenden Einheiten das große Räderwerk der mächtigen deutschen Luftwaffe in Gang halten und ihre Überlegenheit sichern.



Männer vom Bodenpersonal beim Einhängen der Bomben



Ruhepause unserer Flieger auf dem Flugplatz Stavanger — kurz vor dem Einsatz

Auch Hauptmann Hozzel unterstreicht immer wieder, daß die Erfolge seiner Gruppe nur durch das präzise Hand-in-Hand-Arbeiten vieler Einzelner möglich waren und daß er die vier Ritterkreuze seiner Gruppe gleichzeitig als Anerkennung für alle seine Besatzungen und nicht zuletzt für die unermüdlichen Männer des Bodenpersonals unter der Führung eines altbewährten Weltkriegsoffiziers betrachtet.

Einen besonderen Anteil an den Erfolgen der Gruppe in Norwegen haben wiederum die Aufklärer gehabt. Trotz gegnerischen Einheiten und Jägern bleiben sie zäh und tapfer am Ziel und lassen die Kameraden der Stukastaffeln mit ihrer Bombenlast heran. Einer dieser Lotsen, der Unteroffizier B., fliegt, obwohl schwer erkrankt, unter Schmerzen seinen wichtigen Auftrag durch. Nach seiner Landung kann er — zusammengekrümmt — sein Seeflugzeug eine Stunde lang nicht verlassen. Am Tage darauf stirbt er im norwegischen Lazarett an seinem schweren Nierenleiden. Das sind die Männer unserer Luftwaffe.

Nach allen Schilderungen der Besatzungen hat sich das Material unserer Stukaflugzeuge als über jedes Lob erhaben erwiesen. Hauptmann Hozzel und seine Offiziere und Unteroffiziere erklären immer wieder, sie könnten dieser unglaublich widerstandsfähigen Maschine die unerhörtesten Leistungen zumuten. Ihre Sturzeigenschaften und die Zerreißfestigkeit ihres Materials haben sich hervorragend bewährt. „Es raucht zwar im Karton, wenn wir auf unsere Ziele rasen, aber wir können es von unseren Maschinen glatt verlangen", erklärt Hauptmann Hozzel. Er und seine Flieger berechnen, daß sie bei ihrem Angriff von dem starken britischen Geleitzug aus rund neunhundert Rohren verschiedenster Kaliber bis zu schwerster Schiffsartillerie bei wolkenlosem Himmel pausenlos beschossen wurden. Zahlreiche britische Jäger jagten ihnen ihre Salven nach. Allerdings haben eine Reihe von Flugzeugen bei den Angriffen auch zahlreiche Treffer erhalten, einzelne schwere Flaktreffer. Bis auf eine Besatzung kurz vor dem 3. Mai sind dennoch alle Maschinen zurückgekehrt. Nach kurzen Ausbesserungen stehen sie zu neuen Einsätzen bereit.

So hat gerade der 3. Mai 1940 das Vertrauen der Besatzungen in ihre Flugzeuge, soweit dies möglich war, noch gesteigert. Ständig hören wir von den Besatzungen die Versicherung und den brennenden Wunsch: „Wenn wir nur bald wieder britische Flotteneinheiten vor unser Visier bekommen!"

Nach allen Beobachtungen und Aufklärungsergebnissen der letzten Zeit herrscht kein Zweifel, daß die britische Flotte nach den vielen schweren Schlägen sichtlich und zunehmend die Wirkungskreise unserer Sturzkampfstaffeln meidet. Man wird — dessen können die Engländer sicher sein — dennoch von ihnen und von den Besatzungen der Gruppe Hozzel weiter hören. Der 3. Mai wird fraglos überall in der Welt die Revolutionierung der Auffassungen über den

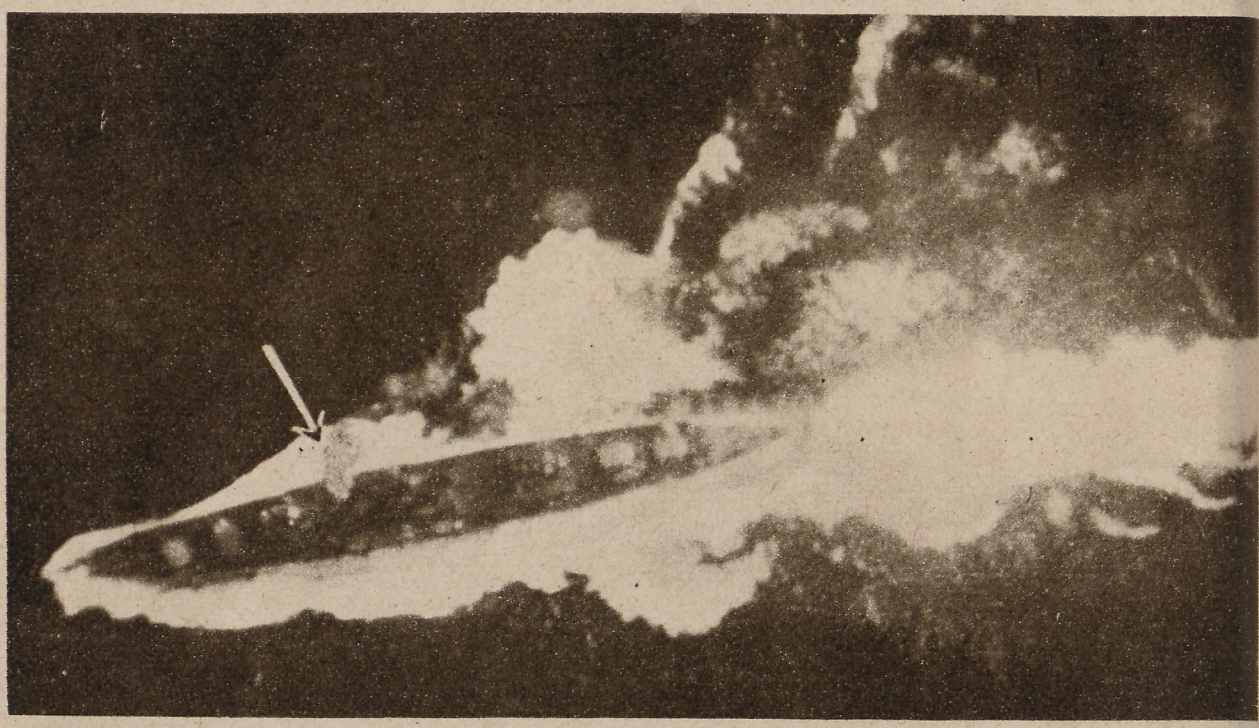
Die Stukas sind während des Anflugs auf große Höhe gegangen. Erst über dem feindlichen Ziel werden sie die Wolkendecke durchstoßen



Der Motor ist angelassen, die Luftschraube dröhnt — das Flugzeug startet gegen den Feind

neuzeitlichen Luft- und Seekrieg mit sich bringen. Er ist ein Fanal für die völlige Verschiebung des alten Begriffes „Seemacht" und für die gerade damit für England und die englische Flotte geschaffene neue Lage. Man muß sich klarmachen, was der Tatbestand des 3. Mai 1940 für die seit Jahrhunderten eingefahrene Auffassung der britischen Admiralität bedeutet: Ein deutsches Sturzkampfflugzeug trägt die zwei Männer seiner Besatzung und seine schwere Bombenlast. Das von ihm versenkte Kriegsschiff, ein wesentlicher Bestandteil der gesamten gegnerischen Flottenmacht, ist eine schwimmende Festung mit der geballten Feuerkraft neuzeitlicher schwerster, schwerer, mittlerer und leichter Schiffsartillerie. Mit den stählernen und eisernen technischen Anlagen seiner Bewaffnung und Rüstung, seiner kostspieligen und hochwertigen Maschinensysteme und dem komplizierten Apparat der Schiffsführung und Befehlsübermittlung einer derartigen modernen Seefestung stellt ein größerer Kreuzer natürlich gleichzeitig einen ungeheuren materiellen und wirtschaftlichen Wert dar. Die Vernichtung solcher Werte bedeutet also in mehrfacher Hinsicht einen neuen mächtigen Schlag für den Gegner. Dieser Schlag war um so größer, als England gleichzeitig vor Namsos wie im hohen Norden vor Narvik unter den vernichtenden Einschlägen unserer Bomben eine große Anzahl von schweren Einheiten und Transportschiffen verlor und außer Gefecht setzen mußte.

In den Baracken unseres norwegischen Horstes hausen Hunderte britischer Gefangener. Sie arbeiten emsig im deutschen Arbeitstempo am Ausbau unserer Luftwaffenstützpunkte. Freimütig erzählen sie uns, sie hätten mit diesem ziel- und sinnlosen englischen Kriege gegen Deutschland nichts im Sinne und würden es vorziehen, in England Fußball zu spielen. Ihren Ministerpräsidenten halten sie für einen Kriegstreiber und Verbrecher. Könnte er sich doch einmal an Stelle dieser gefangenen britischen Soldaten auf unserem Horst von dem Geist und der Haltung der deutschen Luftwaffe überzeugen. Er würde bei allen von Tatendrang und Draufgängertum geladenen Besatzungen eindeutig feststellen: Das Bisherige war nur der Anfang. Wir bleiben am Feind!





In der letzten Phase des Sturzfluges sind die Bomben ausgelöst. Wie abgezirkelt sausen sie in die Tiefe und werden in wenigen Sekunden vernichtend das Schiffsdeck treffen

Links: Volltreffer! Deutsches Flugzeug versenkte vor Norwegen einen schweren englischen Kreuzer. Die Aufnahme wurde unmittelbar nach dem Aufschlag auf das Vorderschiff gemacht



Norwegische Landschaft

Flieger sichern einen Geleitzug

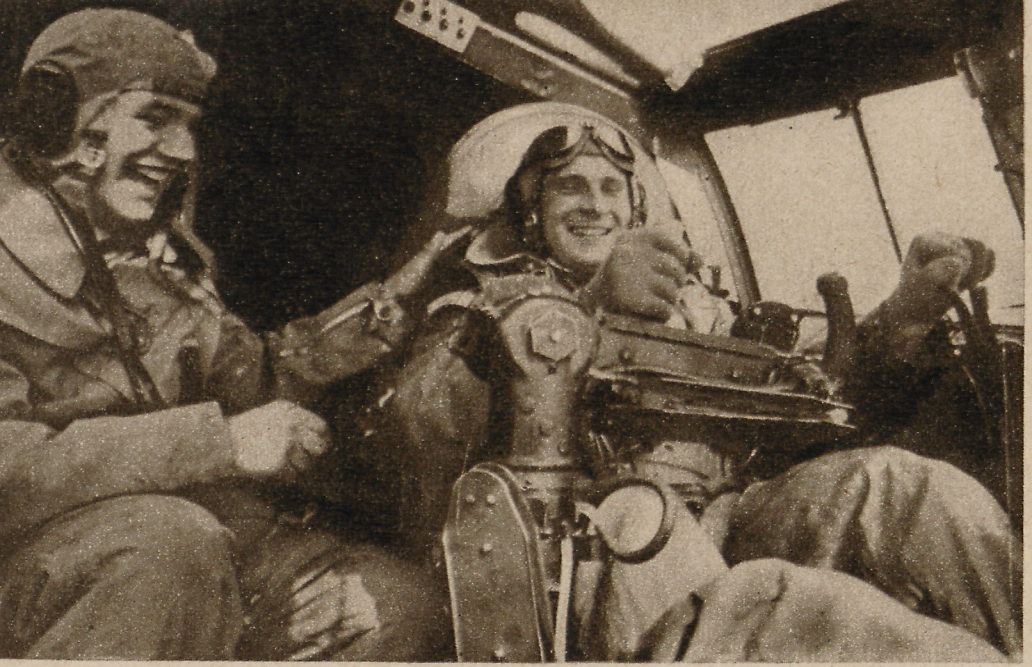
Von Hauptmann Otto Paust

Nachts noch sind wir gestartet, nun ist es eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang; wir gehen langsam herunter, immer näher heran an das dunkle Meer, dessen Schäumen und Rauschen wir hören müßten, wenn nicht der dröhnende Sang unserer mächtigen Motoren sein stählernes Dasein künden würde.

Hundert Meter hoch sind wir noch über dem ewigen Wellenschlag der See. Tiefer wollen wir nicht gehen, denn unter uns können die Schiffe noch nicht sein, auf die wir treffen sollen. Ein Rendezvous zwischen Wind und Wasser. Wir auf den Schwingen unserer schnellen Maschine wollen den Kameraden zur See, den Männern unserer Kriegsmarine, den Matrosen und Soldaten auf den Transportern Schutz und Sicherung sein.

Trotz unserer Freude an diesem Dienst spüren wir eine gewaltige Verantwortung — sie lastet auf unseren Schultern und auf unseren Herzen gleichermaßen. So geht es nun schon seit Wochen. Sobald wir erst den Geleitzug in unsere Obhut genommen haben, hat uns auch die Sorge gepackt. Und sie preßt uns so lange das Herz, und sie spannt uns so lange die Nerven, bis wir die Schiffe im Zielhafen haben: So! das wäre wieder mal geschafft. Wieder einmal. Wir stoßen einige Male im Zickzack südwärts — da heben sich die Schatten der Schiffe aus der Dunkelheit heraus.

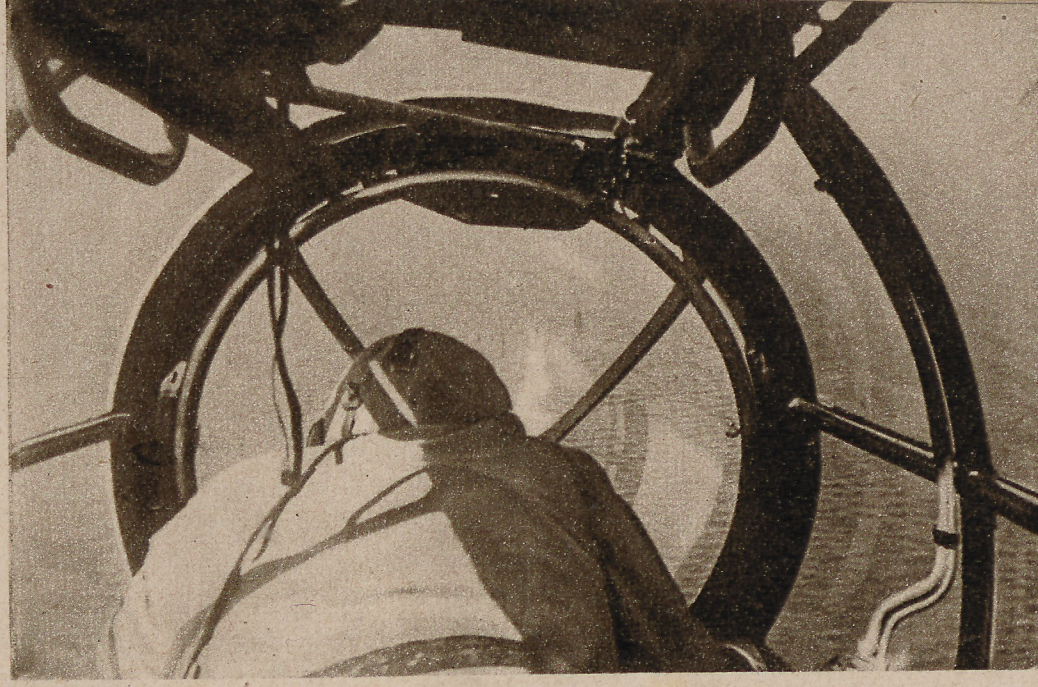
Kurze Zeit später schon: Dämmerung! Der junge Morgen steht über dem Meer. Und nun ziehen wir unsere Begrüßungsschleife. In einer Steilkurve umfliegen wir den ersten, dicken Transporter, dessen mächtiger schwarzer Leib schwerfällig die Wellen pflügt. Ein fetter Brocken für den Engländer, wenn er ihn bekommt. Um den Transporter herum schnelle kleinere und größere Fahrzeuge: Bewacher, Torpedoboote, Minenräumer und andere Schiffe. Das ist die Spitze des Geleitzuges. Von überall her winkt man uns freundlich zu. Auf dem Transporter erkennen wir die dampfenden Feldküchen, die Lastkraftwagen, schweres und mittleres Gerät aller Art. Und die Infanteristen, die in hellen safranfarbenen Schwimmwesten an Deck stehen und uns zujubeln. Sie wissen, was ein einziges Seeflugzeug für den Geleitzug bedeutet und wie der Brite diese Waffe aus der Luft fürchtet. Am liebsten möchten wir „wackeln" vor Freude als Gegengruß. Aber Tradition ist, daß erst nach einem Erfolge „gewackelt" wird. Die Maschine fliegt den ganzen Geleitzug ab, umkreist den zweiten Transporter, auch das ist Tradition, und zieht dann weg; die Sicherung hat begonnen. Sie wird viele Stunden dauern, ein Stück stärkster Arbeit und anstrengendster Beobachtung für Kommandant und Besatzung der Maschine. Ein langer Tag, der vor uns liegt und den hoffentlich die Freude krönt, wieder einen Geleitzug hinübergebracht zu haben nach Norwegens Küste. Dort stehen die Kameraden der Männer, die wir hier begleiten und geleiten. im Feuer und warten auf Verstärkung und Ablösung.



Flugzeugführer und Beobachter freuen sich über einen gelungenen Angriff



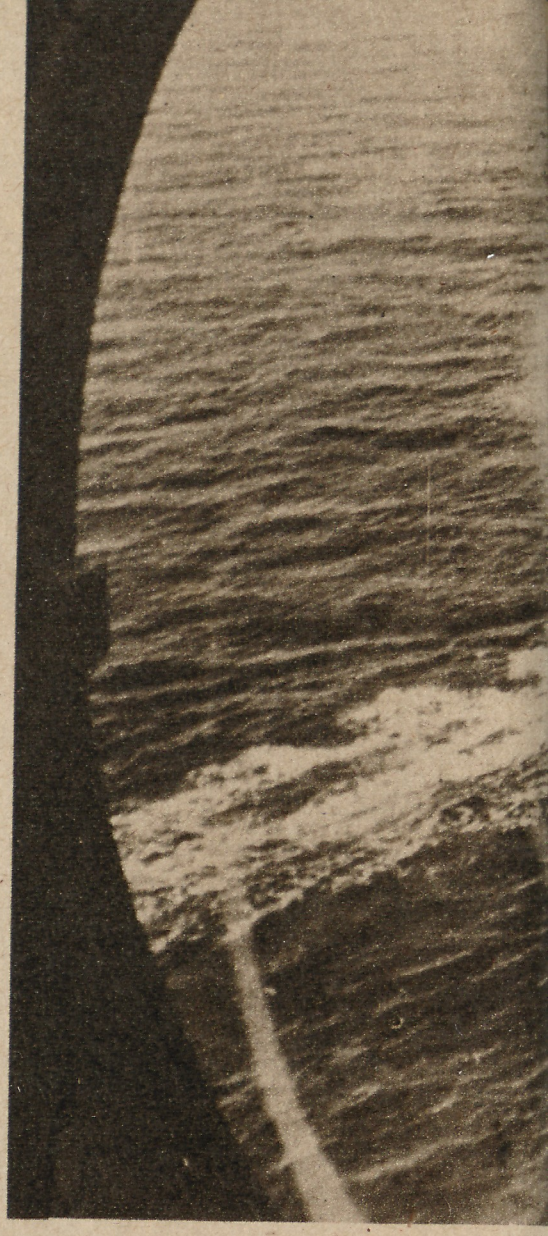
Deutsches Schiff in einem norwegischen Fjord — im Schutze unserer Luftwaffe



U-Boot-Jagd im norwegischen Seegebiet. Der Flugzeugführer hat ein feindliches U-Boot entdeckt, das sofort mit einer MG-Garbe angesprochen wird



Jeder Quadratmeter Wasser wird von den Fliegern aufmerksam abgetastet, so daß die deutschen Schiffe gegen jeden Überfall geschützt sind



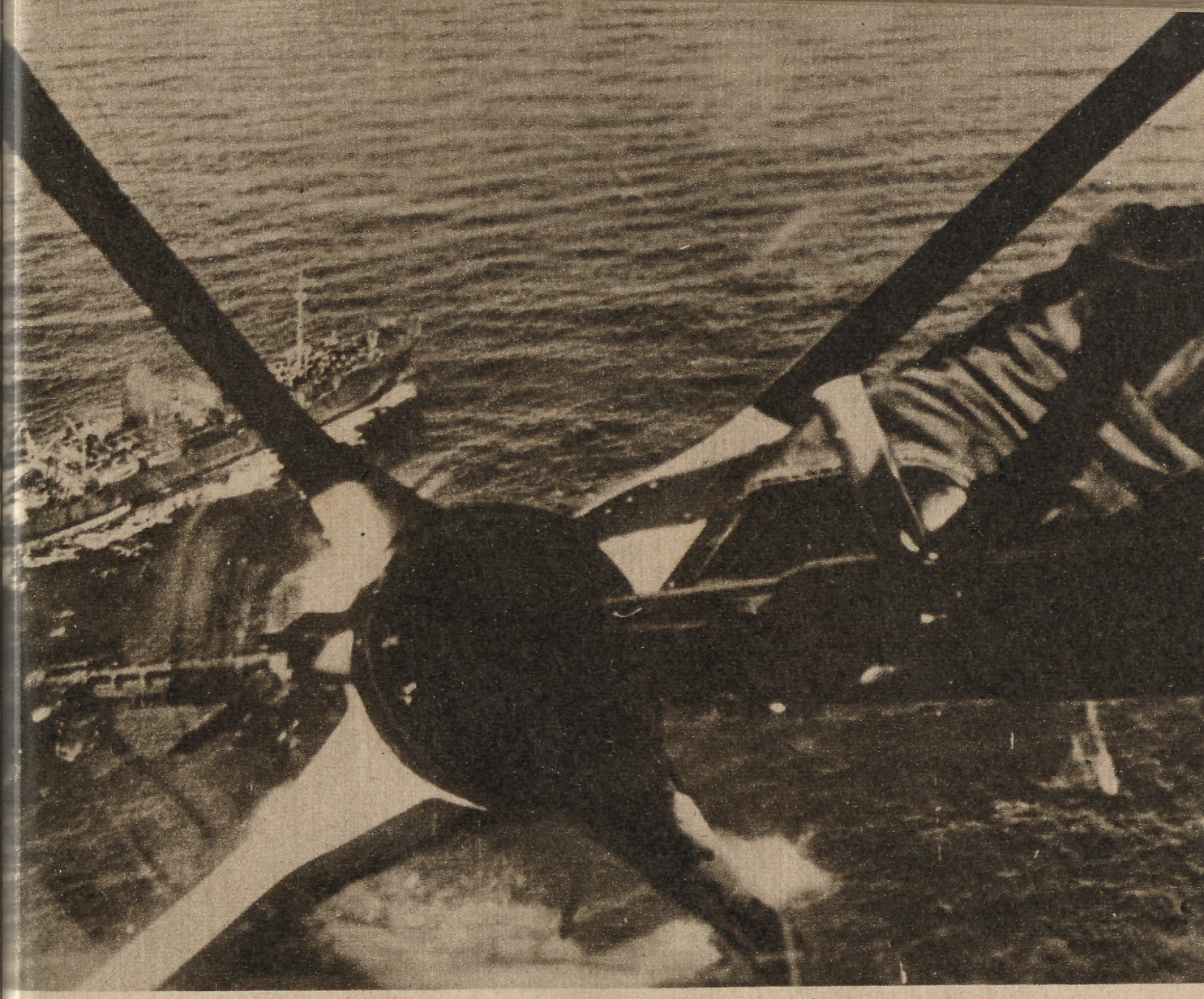
Von unseren Flugzeugen geleitet, zieht so Transportschiff auf Transportschiff sicher nach Norwegen

Die Sonne geht auf. Ein knapper Satz, den man da sagt. Was für Schönheit und für Wunder trägt aber solch ein werdender Tag! Hinter dem Horizont hervor feuert der flammende Lichtvulkan dieser Welt seine Strahlenbündel ins All. Sie treffen Wolken und Wasser, sie geben unseren Schiffen den ersten Glanz des jungen Tages und säumen Bug und Heck mit rotem Gold. Millionen von Lichtreflexen flammen aus der Tiefe zu uns herauf, ein frohes Funkeln und Fließen. Wir sind schon wieder auf Höhe gegangen, die gefährlichste Stunde unseres Dienstes ist vorüber. Solange die Nacht noch dem Morgen weicht, lauern die Feinde unserer Schiffe in aufgetauchtem Zustand, sie wollen die wenigen Minuten noch nutzen, die sie ungesehen über Wasser bleiben können. Sobald aber im Osten das erste feine Rot sich zeigt, taucht der Brite weg und fährt sein Sehrohr heraus. Angriffsbereit erwartet er seine Beute. Er kennt den Kurs unserer Geleitzüge genau. Und es sind nicht die schlechtesten Kampfflugzeuge, die Albion gegen unsere Geleitzüge ansetzt.

Unablässig umkreisen wir schützend unsere Schiffe. Bald stoßen wir herunter und spüren Welle um Welle, Woge um Woge ab, dicht über dem Meere, dessen Pranken wild und weiß nach unseren Schwimmern schlagen. Bei der großen Geschwindigkeit, mit der wir dahinjagen, würde eine Berührung mit dem Wasser das Ende von Mann und Maschine sein. Denn der Prankenschlag der Woge wächst in seiner Wucht zur stählernen Gewalt an unserer Geschwindigkeit. Wasser ist hart wie Land, das weiß der Seemann, das weiß der Seeflieger.

Höchstes fliegerisches Können allein vermag zu ermessen, wie weit die Maschine im rasenden Tiefflug an das Wasser herangeholt werden darf. Wir suchen das Meer ab, wir versuchen mit unseren Blicken so tief wie irgend möglich in die Welt unter dem Wasser einzudringen. Wehe dem britischen U-Boot, das auf Lauer liegt und nicht tief genug getaucht! Sein Leib schimmert verräterisch aus dem Dunkel der See und wird zum sicheren Ziel unserer Bomben. Wir haben bereits Erfahrungen, Erfolge und Siege gesammelt.

Im Verlaufe von drei Wochen hat unsere Küstenfliegergruppe schon fünf britische U-Boote für immer in die Tiefe geschickt! Alles hängt von der Aufmerksamkeit unserer Besatzung ab. Wir wissen es. Seit einer vollen Woche fliegen wir Tag für Tag „vergebens". Wir sind nicht mehr damit zufrieden, daß wir immer Geleitzüge heil zum Ziel bringen, wir wollen nicht nur unsere Schiffe übers Meer geleiten und den Briten unter Wasser halten, ohne daß er anzugreifen wagt. Wir wollen ihn fassen!



Zuweilen schmerzen unsere Augen. Welle für Welle, Woge für Woge wird von unseren Blicken abgekämmt. Kräuselt oder flutet aus dem Schwarz der Wasser irgendwo ein schneeiger Streif auf, so glauben wir schon die Schaumbahn eines Sehrohres vor uns zu haben. Wir glauben, daß ein U-Boot auf Unterwasserfahrt sich an unseren Geleitzug heranpirscht. Wir halten auf die verdächtige Welle zu — aber dann ist der weiße Schaumstreifen schon als die Auswirkung einer Untiefe erkannt.

Wie oft muß der Flugzeugführer wenden oder anderen Kurs nehmen, weil wir in weiter Entfernung den schwarzen Kopf einer englischen Treibmine sahen und ihn für das Teil eines U-Bootes hielten. Nun, dieser Weg war nicht vergebens. Die Mine wird an die zuständige Stelle weitergemeldet; sie bedeutet fortab keine Gefahr mehr für die deutsche Schiffahrt. Wie oft narren uns aber auch die schnellen Schweinsfische — Tümmler und Delphine — die mit ihren schwarz glänzenden Rücken torpedo gleich durch die Wasser schießen. Wir lassen uns täuschen, machen uns angriffsbereit und erhoffen schon einen Erfolg. Und dann stößt unter dem schwarzen Rücken ein zweiter und dritter auf: Riesenfische im Spiel der Wasser! Wenn wir auf Höhe gehen, so reicht unser Blick bei klarem Wetter mehr als 20 Seemeilen in die Weite. Ringsum das Riesenrund des Horizontes, wir schweben einsam im All der Himmelskuppel. Unter uns die Ewigkeit der Wasser wie am ersten Schöpfungstage. Und dann ein wunderbarer Blick: die Ordnung und die wenigen Bewegungen unseres Geleitzuges. Die

beiden dicken Brocken schwimmen in der Mitte des Ganzen. Schnurgerade ziehen die Minenräumboote voran, die schnelle Schaumspur ihrer Unterwassergeräte glitzert zu uns herauf in symmetrischer Anordnung. Um diese Spitze des Geleitzuges aber, an seinen Längsseiten, steuerbord und backbord eines jeden Transporters und in der langen Nachhut kreisen und schweifen Kriegsschiffe und sichern so die wertvollen Transporter vor Sicht, vor Angriff und Versenkung. Zuweilen brechen die schnellen Begleitfahrzeuge aus und stoßen vom Geleitzug weg. Zuweilen flammt der Abschuß der geworfenen Wasserbomben als kleiner feuriger Fleck von Bord der Boote. Sie benutzen Abhorchinstrumente und antworten auf jedes verdächtige Unterwassergeräusch mit Bomben. Schon manches feindliche U-Boot ist von ihnen leck geschlagen worden, schon manches versenkt worden. Für uns in der Höhe aber ergibt sich aus diesem Sicherungsdienst der Boote das schöne Bild exerziermäßiger Arbeit. Wir sehen die Spuren des Kielwassers der wenigen Fahrzeuge noch lange als Ornamente auf dem Meeresspiegel. Winzige Kreise und große Bogen, scharfe Zickzacklinien und gewellte Schwingungen, dann die brodelnden Tümpel, die die Wasserbomben hervorzaubern. Harter Dienst, ständige Beobachtung, eiserne Verantwortung dirigieren die Boote, die nun das Meer mit weißen Furchen pflügen.

Nach vielen Stunden Sicherung ist uns das Kriegsglück hold. Der Kommandant ruft einen Befehl durchs Mikrophon, der die Maschine alarmiert. „Auf zehn Meter gehen!" Unsere Maschine kippt nach vorn, im Sturzflug stößt sie — ein riesiger Adler — in die Tiefe! Die Wellen wachsen uns entgegen. Pfeilschnell jagen wir hinunter. Alles was lose in der Maschine liegt, die schweren Werkzeugkästen, die stählernen Geräte, Kamera und Handscheinwerfer werden von unsichtbarer Hand emporgetragen und stehen nach oben, bleiben zauberhaft hängen an der Decke, die als Haube oder Kanzel die Maschine abschließt. Unsere Körper schweben in den Anschnallgurten.

Nun wird die Maschine abgefangen und präzise auf zehn Meter über dem Wasser gehalten. Der Kommandant hat als erster die Konturen der Turmkante des U-Bootes gesehen, daß sich gerade daranmachen will, den fetten Brocken aus unserem Geleitzug herauszuschießen. Keine Sekunde Zeit ist zu verlieren. Wir rasen über das U-Boot hinweg. Vielleicht hat es uns schon erkannt und flutet die Tanks zum Tauchen, vielleicht feuert es jetzt und jagt seine todbringenden Torpedos gegen unseren Geleitzug!

Während der Kommandant die Wendung befiehlt und dann auf Anlaufkurs geht, überzeugen sich seine tastenden Hände davon, daß alles vorbereitet ist. Entsicherung! Fertig zum Wurf, klar bei Kamera. Die Objektive von Zielgerät und Fotogerät sind genau gerichtet und eingestellt.

Der Zeigefinger der rechten Hand liegt am Auslinknopf. Wurf! Die Bombe schnellt aus der Maschine, wir wenden steil und sehen bereits die Wirkung: Rings um die schäumenden, sprudelnden Wasser liegt ein dicker Kranz von goldgelb glänzendem, frischem, schillerndem Öl. Hell wird der Kreis des Wirkungsbereichs unserer Bombe, grün und knallig leuchtend. Nun stößt ein Trümmerstück des Turmes aus der Tiefe. Und strömend wirbelt der Sog einen Trichter auf. Es ist, als ob das Meer sich öffne. Das Licht des Tages dringt in das Loch, unter dem der Brite absinkt. Wir kreisen eine Weile und warten auf Überlebende. Dann ruft die Pflicht uns wieder dicht an unseren Geleitzug heran. Wir wissen nicht, ob irgendwo ein neuer Feind in der Tiefe lauert. Unser Befehl lautet nicht „U-Boot-Jagd", sondern „Sicherung eines Geleitzuges". Ein kleines Kriegsschiff steuert der Stelle zu, die soeben dem Briten zum Grabe wurde. Es will Überlebende bergen. Nun ist der Feind nicht mehr unser Gegner, sondern kann der deutschen Hilfe gewiß sein.

Als unser Geleitzug nach vielen Stunden im Fjord einläuft und damit aus dem Gefahrenbereich britischer U-Boote heraus ist, fliegen wir unsere Abschiedsrunde. Wir grüßen aus einer Steilkurve heraus, die wir um die Masten der mächtigen Transporter fliegen. Die Kameraden da unten, sie rufen und rufen. Aber der Donner unserer Motoren brüllt seinen Abschiedsgruß lauter in den Tag hinein! Sie winken, die Gebirgsjäger und die Matrosen.

Wir grüßen zurück. Wir sind ihnen so nahe nicht, daß wir ihre und sie unsere lächelnden Gesichter erkennen. Ich habe solch fröhlichen Abschied schon oft erlebt, aber die Freude und die Rührung, das Glück und der Erfolg treiben uns immer wieder die Tränen in die Augen.

Als wir das Grab des Briten auf dem Heimflug passieren, liegen zwei deutsche Kriegsschiffe an dem großen Ölfleck, der inzwischen zum Teich gewachsen ist. Noch immer quillt das Öl aus der Tiefe. Nichts sonst gibt das Meer heraus. Die Besatzung liegt unten in ewiger Nacht.

Unser Kommandant blinkt mit einem Lichtsignal die beiden Kriegsschiffe an. Sie morsen zurück und fragen, ob er den Engländer 125 m tief auf den Grund geschickt habe.

„Jawohl!"

Mit den herzlichsten Glückwünschen unserer Kameraden von der Kriegsmarine steuern wir nach Hause. Wir singen und singen. Aber dann schweigen wir, denn der Funker bekommt den Deutschlandsender, und wir hören die Heimat, Soldatenlieder, die klar in den Äther tönen



Nach der Landung im Hafen teilen die Kameraden einander ihre Beobachtungen mit

Flakartillerie auf Wacht in Norwegen

Von Fritz Krause

Polypenarmen gleich und gefährlich recken sich die unzähligen schlanken, langen Rohre unserer Flak aller Kaliber nach Westen gegen den Himmel.

Die zwölfte Stunde ist vorüber. Die Sonne hat ihren höchsten Stand überschritten und neigt sich westwärts. Jetzt stellen wir noch einen Flugmeldeposten mehr auf, da der Engländer schon oft versuchte, aus der Sonne herauskommend uns zu überraschen. Dort unten liegt das Meer, das weite Meer im Westen, von wo aus der Engländer täglich seine vergeblichen Angriffe auf uns lenkt. Wir von der Flak, vom FlaMG über die mittleren bis zu den schwersten Waffen, schützen Sola, den Flugplatz von Stavanger. Sola ist der „Wellenbrecher" der fließenden englischen Luftangriffe auf Südwestnorwegen. Die Engländer setzen alles daran, diesen ihnen am nächsten gelegenen und die britische Insel am meisten bedrohenden neuen deutschen Luftstützpunkt zu zerstören. Es sind ja von hier gerade nur noch 500 Kilometer bis zu den Orkney- und Shetland-Inseln, der Basis für den Hauptteil der britischen Heimatflotte. Und es sind knapp 700 Kilometer nach Nordengland. Für die britischen Seestreitkräfte ist dieser Raum das Tor zur Nordsee: von Narvik bis zur Deutschen Bucht.

Außergewöhnlich prall scheint die Sonne um die Mittagszeit auf uns herab. Auf einer Anhöhe liegen wir auf unseren Wintermänteln in unseren Flakstellungen, sekundenschnell bereit, einen etwaigen Angriff abzuwehren.

Jetzt, da die Sonne noch sehr hoch steht, ist die bergig-zerrissene Landschaft fast ohne Schatten. Die im Norden sich türmenden Berge sind von gleichmäßigem Schwarzgrau an ihrem Fuß, während die schneeigen Gipfel sich im Sonnenglast mit der kristallblauen Farbe des Himmels vermischen. Wir schauen hinab auf das grüne Küstenvorland. Wie riesige bunte Blumen auf einer Wiese sehen die nur sehr vereinzelt vorhandenen hellen Häuser mit ihren roten und blauen Dächern darauf aus.

Vor uns in der Mulde liegt der Flugplatz. Die Kampfmaschinen sind fast alle unterwegs. Am Rande des Rollfeldes stehen Zerstörer.

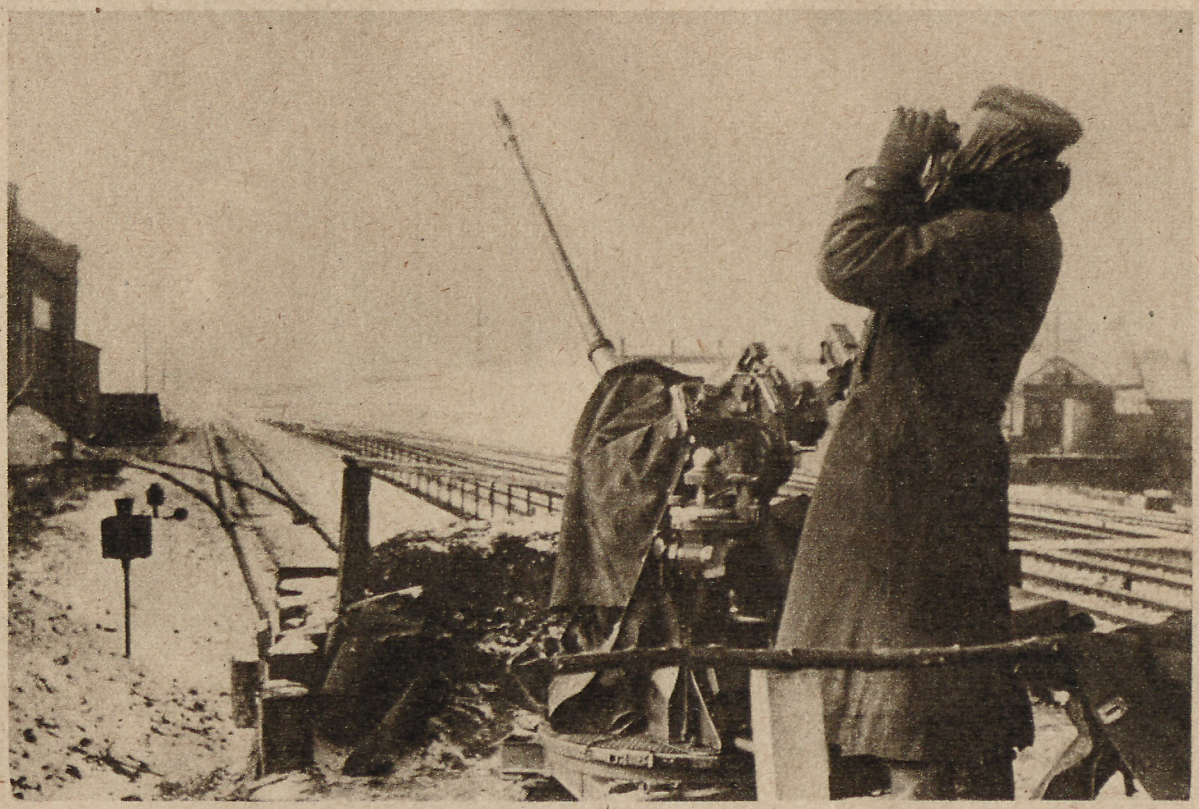
Mit einer Regelmäßigkeit wie Ebbe und Flut kommen die Engländer in bestimmten Zeitabständen, tragen ihre Angriffe gegen uns in Wellen vor. Heute morgen kamen sie, kurz vor Mittag wieder, und wie jeden vorangegangenen Tag auch müssen sie in etwa zwei Stunden erscheinen. Dann naht die „englische Stunde", wie einer von uns diese englischen Angriffsversuche bezeichnet. Wir sehen ihnen mit der Ruhe kampferprobter Soldaten entgegen. Was uns bisher gelang, und besonders an jenem weltgeschichtlichen Morgen des 9. April 1940, als wir Norwegen unter unseren Schutz nahmen, wird uns auch weiter gelingen.

Wie war es damals? — Damals! — Es sind ja nur wenige Tage seitdem vergangen. Aber die Wucht und die ungeheuer schnelle Folge der Aktionen lassen uns die Zeitrechnung fast vergessen. Das, was wir erleben, ist fast zuviel, um es jetzt schon ganz zu erfassen. Es war etwas ganz Neuartiges. Jetzt, da wir in den Intervallen der „englischen Stunden" Zeit zum Nachdenken haben, wirkt das Geschehene in uns nach.

Das eine Neue, dem wir gegenübergestellt wurden, war die Notwendigkeit, aus dem Angriff sofort in die Verteidigung überzugehen. Und das in einem fremden Land, das zu besetzen wegen seiner uns fremden landschaftlichen Zerrissenheit schwierig war! Es ist so ganz anders als unsere bisherigen Manöver-Kriegsschauplätze oder Stellungen im Osten und Westen des Reiches. Gleichgültig, ob wir mit unserer leichten 2-cm-Flak zu Luft oder mit den schwersten Kanonen zu Wasser kamen. Wer ermißt die seelische und körperliche Anstrengung! Den nur Sekunden dauernden Wechsel von der notgedrungenen Trägheit und dem Mit-sich-geschehen-lassen-Müssen während des Transports zur überhaupt nur möglichen Aktivität der Verteidigung.

Wir schafften es dennoch! Und unsere Kameraden schafften es auch:

Unsere Jus 52, denen einmal nach dem Kriege irgend jemand das ihnen zustehende Ruhmesblatt schreiben wird, saugen sich mit der Kraft ihrer Motoren durch den dunstigen Äther. Unsere Geschützbedienung — viele sind zum erstenmal im Flugzeug — hat bisher alles gut überstanden. Wir sind vor der Küste Norwegens, kurz vor unserem Ziel. In allen Gesichtern liegt gespannte Erwartung. Wir sitzen auf einzelnen Lasten, in die unser Geschütz zerlegt ist, auf Munitionskästen und Geräten. Vom langen Stillsitzenmüssen — jeder Raum ist ausgenutzt — schmerzen die Glieder.



Flakartillerie als Bahnschutz. Der Flugmeldeposten sucht unablässig den weiten Himmel ab



Soldaten der Flakartillerie lauschen am Horchgerät, das den Feind lange, bevor man ihn sehen kann, ankündigt



Sofort nach der Besetzung von Oslo hat unsere Flakartillerie die Sicherung des Hafens übernommen





Deutsche Flakartillerie sichert dicht bei Oslo die Felshöhen um den Flugplatz Fornebu, auf dem ein Teil der für den Einsatz bestimmten Verbände landete

Flakartillerie in Norwegen



Norwegische Fla-MG mit deutscher Bedienung. Schnell hatten sich unsere Kanoniere mit der fremden Waffe vertraut gemacht

Über Norwegen! Durch den Schleier des Wasserdunstes, der über dem schmalen Küstenstreifen liegt, erkennen wir jetzt im Niedergehen auch unser Ziel in Einzelheiten.

Dort ist der Flugplatz. Unsere Zerstörer und Kampfmaschinen stehen schon auf dem Rollfeld. Sie sind uns vorausgeflogen, haben den Flugplatz erobert. Wie befohlen, folgten wir ihnen nach einer bestimmten Zeit.

Wir setzen mit unseren Jus 52 zur Landung an. Immer drei Maschinen zugleich, dann in Abständen von vier Minuten wieder drei. Als die letzten der Staffel landen, sind die ersten schon ausgeladen und wieder zum Start fertig. Sie werden neue Truppen, Material und Munition holen.

Die Maschinen haben kaum den Boden berührt und sind ausgerollt, da springen wir auch schon heraus, laden die einzelnen Lasten aus, Munition und Gerät. Batterie- und Zugführer erkunden bereits das Gelände, wo wir in Stellung gehen können.

Sie geben uns das Zeichen zu folgen. Und jetzt beginnt ein fieberhaftes Arbeiten: das Rennen um den Vorsprung von Minuten. Denn es ist anzunehmen, daß der Engländer versuchen wird, weitere Landungen zu verhindern. Bevor sie kommen, müssen wir unsere Geschütze in Stellung gebracht haben.

Schweiß läuft uns von Stirn und Rücken und Beinen herab, obwohl eine frische Brise von der See herüberweht. Die Lasten sind schwer, wiegen Zentner: Untergestell, Lafette, Rohrwiege, Rohrkasten, Zubehör. Wir gehen den Weg nicht einmal . . . zweimal . . . fünfmal . . . zehnmal. Während wir, keuchend und schwitzend unter all den Anstrengungen, die Lasten zur Stellung schleppen, rennen wir dann noch im Laufschritt zurück. Wir haben nicht mit der Schwierigkeit des Geländes gerechnet. Es ist zerklüftet, zerrissen. Steinhügel sperren den Weg. Sie sind groß wie Hünengräber. An ihnen vorbei können wir nicht, da ist tiefes Wasser.

Wir schleppen weiter! Fallen buchstäblich mit der Schnauze in den Dreck, schlagen uns die Knochen blau und wund, stolpern und hasten, keuchen . . . keuchen . . . schwitzen. Wie nasse Tücher liegen die Sachen am Leibe.

Wir arbeiten, wie wir es schon tausendmal exerziert haben. Jetzt, da Not an Mann ist und es fast auf Sekunden ankommen kann, zeigen sich die Früchte der Ausbildung in unserer Wehrmacht. Die einzelnen Lasten sind schon zu einem Ganzen zusammengesetzt, drohend richtet sich unser Rohr nach Westen, von wo aus der Feind erwartet wird. Drohend richten sich auch gegen den Feind die Rohre der anderen Geschütze unserer Batterie, aller anderen auch. Gefüllte Munitionsmagazine liegen griffbereit. Der E-Messer sucht den Horizont ab.

Von Stavanger her nähert sich gleichzeitig mit unserer Landung eine schwere Flakbatterie, die dort mit dem Schiff angekommen ist. Wie Ungeheuer wälzen sich Zugmaschinen, Kanonen und Scheinwerfer und Horchgeräte auf den schmalen norwegischen Straßen rasselnd vorwärts. Sie gehen westlich des Flugplatzes in Stellung, um die Feinde aus der Hauptangriffsrichtung von vornherein abzufangen.

Im Westen erhebt sich unsanft ansteigendes Steinland. Die schweren Stahlkolosse müssen darüber. Unwegsam ist das Land, oft scheinen die Geschütze zu schwanken. Der Boden ist ebenso massiv wie von starken Unebenheiten geformt. Die Fahrer müssen hier ihre ganze Kunst beweisen.

„Stellung!"

Kanoniere springen von den Sitzen der Zugmaschinen, lösen die Geschütze! Da tritt gleich

eine neue Schwierigkeit auf. Der Boden muß erst geebnet werden, um die Geschütze und das Kommandogerät horizontieren, also waagerecht stellen und anpflocken zu können. Stein muß gehauen werden, viele Quadratmeter, und nur zentimeterweise läßt er sich herauslösen. Es muß aber gehen, die Feuerbereitschaft muß schnellstens hergestellt werden. Kabel werden ausgelegt von der Befehlsstelle zu den Geschützen, Munition wird ausgeladen.

Endlich ist der Grund für die Geschütze geschaffen. Die Kanoniere senken die Kanone, lösen sie von den Fahrgestellen. Die Batterie wird eingerichtet.

Vier Rohre schwersten Kalibers sind drohend gegen Westen gerichtet.

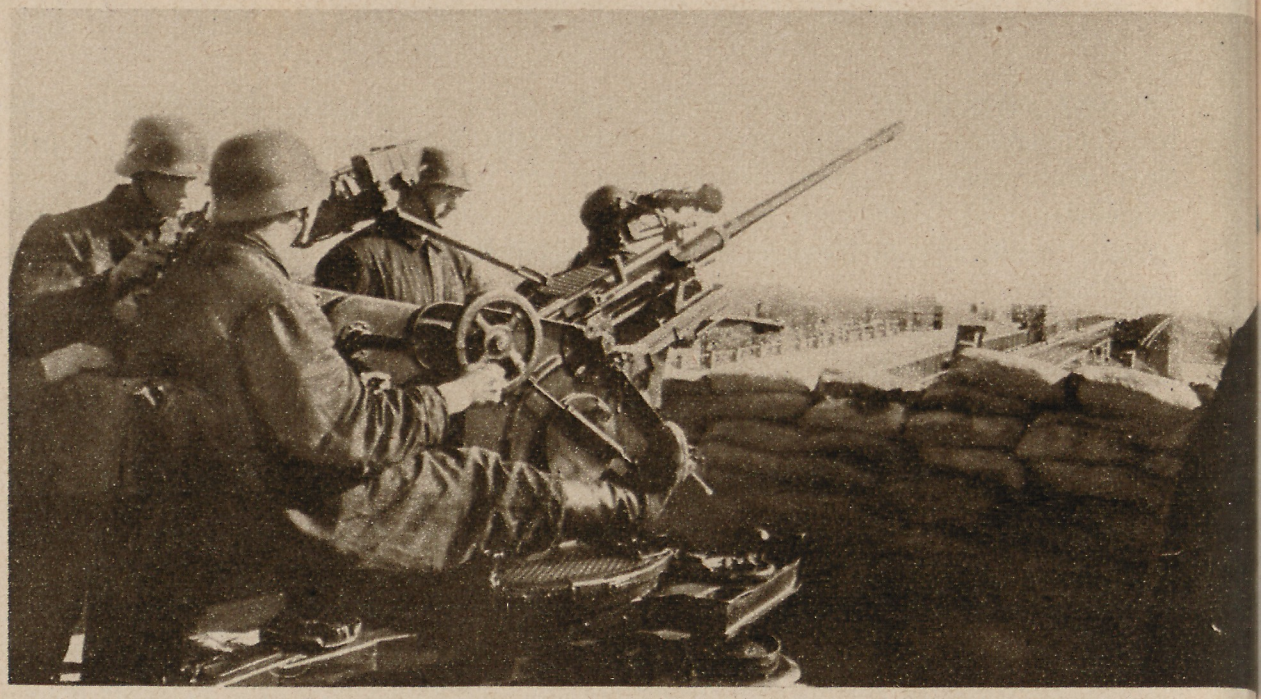
Da hängen plötzlich grüne Fäden in der Luft. Das Zeichen, daß der Feind in unmittelbarer Nähe ist. Ein Flugzeug von uns, das gerade Luftsicherung fliegt, hat das Leuchtsignal abgeschossen. Die Motoren der Zerstörer springen an, die Besatzungen rennen zu ihren Maschinen.

„Fliegeralarm!" Wie ein dutzendfaches Echo pflanzt sich der Ruf der Flugmeldeposten von Geschütz zu Geschütz, von Fla-MG. zu Fla-MG., von Batterie zu Batterie. Schon stehen die Kanoniere an den Waffen, die Bedienung am Kommandogerät. Die E-Messer suchen das Ziel.

„Ziel aufgefaßt!" — „Achtung! — Null!" ruft der Entfernungsmesser, und jetzt beginnt



Feindliche Flieger, die im Schutze der Nacht einfliegen, werden durch schwere Flakartillerie abgewehrt



An einem für den Vormarsch unserer Truppen wichtigen Flußübergang ist ein Posten der Flakartillerie aufgestellt

die Kommandogerät-Bedienung zu arbeiten. Alles ist still, nur das Surren des Mechanismus im Gerät ist zu hören. Und von unten, vom Flugplatz, angeworfene Motoren der Zerstörer.

„B 7 steht!" Das ist das Zeichen zum Feuerbefehl für den Batterieführer.

„Feuerüberfall!"

An den Kanonen stehen die Kanoniere, sie feuern, was die Rohre hergeben. Dumpf bricht sich der scharfe Knall in den nahen Bergen und dröhnt gewaltig zurück. Sekunden später sehen wir die Geschosse zerspringen, bunte Pulvertupfen hängen wie Wattebäusche am Himmel. Gedämpft gelangt der Schall der Explosionen zu uns. Rasendes Knattern der leichten Flak-Waffe hebt an, da einige englische Maschinen zum Tiefangriff ansetzen. Die Leuchtspurgeschosse, „Glühwürmchen" genannt, jagen den Feinden entgegen.

Unaufhörlich schießt die schwere Flak. Noch liegen die Schüsse weit vor dem Gegner. — Schon schießt sich die Flak immer mehr ein. Noch setzt der Engländer stur seinen Kurs geradeswegs auf den Flugplatz fort. Wir erwarten jeden Augenblick, daß er seine Bomben löst. Es wird geschossen, was die Rohre hergeben. An den Kanonen stehen die Kanoniere im Pulverdampf. Die Granaten fliegen von Hand zu Hand zum Ladekanonier. Die Scheiben der nahen Häuser klirren und zerspringen von der Wucht der Abschüsse! Jetzt liegen die Sprengpunkte dicht vor der Schnauze des Gegners. Wenn er nicht in das Feuer hineinfliegen will, muß er abdrehen.

Er will seine Bomben durchaus noch abwerfen. Da, eben platzt eine Granate so dicht vor dem Gegner, daß wir glauben, er müsse schwer getroffen sein und abstürzen.

Jetzt dreht der Engländer ab. Sekunden später hören wir zwei dumpfe Explosionen. Zweihundert Meter von uns und etwa vier- bis fünfhundert Meter vom Flugplatz entfernt spritzen in dichter Folge zwei Sand- und Steinfontänen auf.

Dicht liegen die Schüsse der Flak um die feindliche Maschine. Der Engländer nimmt Kurs westwärts und versucht mit Affenfahrt zu entkommen. In einer Wolkenwand, die im Westen aufgezogen ist, verschwindet er. Auch unsere Zerstörer, die inzwischen aufgestiegen sind, können ihn nicht mehr erwischen.

Die Stellungen werden weiter ausgebaut. In dem steinigen Boden ist das eine mühsame Arbeit. Jedes Zentimeter, das wir uns eingraben wollen, kostet einen Tropfen Schweiß. Es fließt viel davon . . .

Kaum ist eine Stunde vergangen, als dicht aufeinanderfolgende Salven der schweren Flak die Stille zerreißen. Detonation folgt auf Detonation. Wir spüren deutlich, wie die Luft von der Gewalt der Explosionen zittert. In das Gedröhn der schweren Kaliber mischen sich wieder das Knattern der leichten Flak und das hellere Bellen der Fla-MG. Ihre Geschoßgarben jagen den Engländern entgegen. Diesmal ist es nicht einer, sind es nicht nur zwei feindliche Maschinen. Drei . . . fünf . . . neun . . . und mehr sind im Anflug. Es ist, als wenn die es gewußt hätten, daß alle unsere Maschinen zur Zeit auf dem Flugplatz stehen und gerade getankt haben. Leider haben wir hier noch keine vorgeschobenen Flugmeldeposten. Wir sind auf eigene Sicht angewiesen. Die Wolkenwand im Westen hatte sich immer näher an uns herangeschoben, so daß es für den Feind ein leichtes war, ziemlich unbemerkt heranzukommen. Schon setzen die Engländer zum Hoch- und Tiefangriff an. Gleich einer Feuerwand liegen aber auch schon die Salven und Geschoßgarben aller Waffen vor den Angreifern. Sie müssen vom Kurs abweichen, können ihre Bomben nicht ins Ziel werfen. Wieder Hunderte von Metern vom Flugplatz entfernt fallen sie herunter, einige fallen sogar ins noch weiterab liegende Meer. Wir sehen kurz nacheinander riesige Wasserfontänen aus dem Meer herauswachsen.

Auch die Tiefangriffe sind erfolglos geblieben.

Von neuem setzen die Engländer zum Anflug an, wieder richtet sich eine Feuerwand vor ihnen auf.

Da, eine Maschine stellt sich plötzlich auf den Kopf. Eine Fläche wird abgerissen, sie flattert wie ein Fetzen Papier zur Erde. Der Rest der Maschine saust herab, fällt auf ein Haus eines nahe liegenden Dorfes. Brennstofftank und noch nicht abgeworfene Bomben explodieren, fast hundert Meter hoch schießt eine Stichflamme grell empor und weitet sich nur eine Sekunde später zu einem riesigen schwarzen Kloß aus.

Die übrigen Engländer wollen durchaus nicht von ihrem nutzlosen Vorhaben ablassen. Sie erkennen nicht, daß jetzt für alle das Verderben droht. Unsere Zerstörer sind inzwischen startklar gemacht worden. Unsere leichten Flak-Waffen schweigen, damit sie den Start und Aufstieg der eigenen Maschinen nicht gefährden. Gerade jetzt müssen auch die Feinde zum neuen Anflug in einer weiten Kurve ausholen, so daß sich unsere Zerstörer auf ihre Höhe heraufschrauben können. Auch die schwere Flak schweigt jetzt.

Jetzt müssen die Engländer gemerkt haben, daß unsere ihnen überlegenen Zerstörer hinterher sind. Sie brechen die Kurve ab und suchen das Weite. Doch bald müssen unsere Flieger ihnen im Nacken sitzen und werden sie wohl restlos abschießen.

Das war der erste Tag, an dem sich die Engländer nach dem erfolgreich durch die Flak abgewehrten Angriffe nicht mehr sehen ließen.

Am nächsten und übernächsten Tag geschieht nichts Neues. Die Engländer kommen wieder. Aber immer, wenn sie den Angriff versuchen, werden sie abgeschlagen oder vernichtet.

*

Gerade ist die „englische Stunde" gekommen. Wieder stehen wir an den Kanonen mit dem sicheren Gefühl, die beste Abwehrwaffe der Welt zu haben, und warten darauf, dem Gegner unsere Geschosse und Granaten von neuem entgegenzufeuern. Die Flak hält hier Wacht, und mit uns erfüllen die Kameraden auf den anderen neuen Luftstützpunkten Norwegens ihre Pflicht und schützen das eroberte Land.

Englische Truppentransporter gemeldet

Von Hans Schimpke

Wir waren drei Kriegsberichter bei der Kampfgruppe 1 des Geschwaders mit dem Löwenwappen.

Am Morgen des 14. April bemühen wir uns gerade wieder, das bemerkenswerte, selbstbereitete norwegische Frühstück zu vertilgen. Wohlweislich hatten wir am Rande des Flugplatzes unser Quartier in einem verlassenen Haus neben einer herrenlosen Hühnerfarm bezogen. Außerdem war es nicht weit zum Startplatz.

„Heute ist bestimmt kein Einsatz zu erwarten", meinte unser Bildberichterstatter, „ich möchte mir mal die Stadt ansehen und will auch am Hafen ein paar Aufnahmen machen!" Gerade wollte ich ihm antworten, daß er wohl hauptsächlich wegen des guten Kaffees mit Schlagsahne nach Stavanger fahren wollte, als es klopfte und eine Ordonnanz erschien.

„Der Stab bittet die Herren zur Einsatzbesprechung."

Also doch — —

Im Nu war alles andere vergessen, und wir flitzten mit unseren Kombinationen über dem Arm auf dem schnellsten Weg zum Quartier des Gruppenstabes.

„Meine Herren", richtete der Kommandeur das Wort an die versammelten Offiziere, „soeben kam die Meldung durch, daß die Engländer bei Andalsnes Truppen landen. Wir müssen das nicht nur verhindern, sondern auch rücksichtslos die Stadt angreifen, da der Tommy sich darin festgesetzt hat und von dort aus wahrscheinlich versuchen wird, südwestlich nach Lillehammer oder südöstlich nach Drontheim vorzustoßen.

Englische Jäger sind nicht gemeldet, wir brauchen uns also mit der Wolkenhöhe nicht zu befassen. Es fliegen die zweite und dritte Staffel." — Jetzt folgen die einzelnen Instruktionen der Staffelkapitäne und auch unsere Einteilung zu den verschiedenen Besatzungen.

Start 9.15 Uhr!

Heinrich + Kurfürst

Und wieder das gewohnte Bild auf dem Flugplatz. Die Besatzungen laufen zu ihren Maschinen, die Bombenwarte prüfen noch einmal die Anlagen durch, alle Motoren sind angelassen zum Warmlaufen. Einzelne Flugzeuge rollen schon zur Betonbahn, welche übrigens jede Nacht Punkt 12.30 Uhr dem „Engländer vom Dienst" als Ziel dient — er hat sie noch nicht ein einziges Mal getroffen.

Eine englische Besatzung, deren Flugzeug von der Flakartillerie heruntergeholt wurde und die sich durch Fallschirm retten konnte, äußerte großes Erstaunen darüber; sie waren fest der Ansicht, daß der Platz schon längst in Trümmern liegen müsse. Jedenfalls haben sie sehr lange Gesichter gemacht.

H + K oder, wie es zur Vermeidung von Verwechslungen heißt, Heinrich + Kurfürst, ist diesmal meine Maschine. Unbekannt ist mir der Vogel keineswegs. Vier England-Einsätze hatte ich mit ihm und seiner Besatzung gut überstanden.



Auch bei meterhohem Schnee starten unsere Kampfflugzeuge zum Feindflug
Eine Baukompanie der Luftwaffe hat die Startbahn freigelegt



Das Bodenpersonal, mit Südwester und Regenmantel bekleidet,
hat vor dem Start alle Hände voll zu tun

Bald geht es über zugefrorene Seen und schneebedeckte Bergrücken dahin — Flugzeug neben Flugzeug gegen den Feind



Im Innern eines deutschen Kampfflugzeuges





Strahlend verläßt der siegreiche Flugzeugführer nach der Rückkehr vom Feindflug seine Maschine

Oberleutnant H., der Beobachter, ist gerade dabei, in seine Kombination zu steigen, und holt ein Kartenblatt aus seiner großen Mappe, um mir den genauen Anflugweg zu erklären. Unterdessen werden die MGs eingehängt und nochmals überprüft. Der Funker ist an seinem Gerät beschäftigt, der Bordwart hört die Motoren ab.
Das Flugzeug ist startklar.

H + K fliegt als linker Kettenhund

Der erste Wart kann dem Flugzeugführer und Kommandanten melden: „Maschine vollgetankt, Motoren, Bombenlast und Maschinengewehre klar."
Dann kann's also losgehen. „Wie spät ist es?"
„9 Uhr 11 Minuten!"
Langsam rollen wir zur Startbahn. Jetzt ist unsere Maschine dran. Ein Senken der Startflagge, und schon sausen wir die glatte Bahn entlang. Im fliegenden Lauf sehe ich noch, wie immer, unseren prächtigen Gruppenarzt stehen, der es sich nie nehmen läßt, selbst bei Start und Rückkunft dabeizusein und mit der Hand an der Mütze jede Besatzung zu grüßen. Die Erde sinkt unter uns hinweg. Ein lauter Summton . . . das Fahrgestell ist eingefahren. Wir fliegen noch eine Kurve über den Platz, um Anschluß an unsere Kette zu finden. Die „Heinrich + Kurfürst" ist linker Kettenhund.

3 Tage bis zur nächsten Stadt

Der alte Vergleich mit dem runzligen Bratapfel paßt tatsächlich immer noch am besten für diesen Teil der skandinavischen Halbinsel, über die wir jetzt hinwegfliegen.
Tiefe Schluchten mit zugefrorenen Seen, schneebedeckte Bergrücken, dann wieder Täler, in denen sich inmitten grüner Matten ein kleiner Fluß schlängelt, und verstreut dazwischen an

Abhänge geklebte kleine Häuschen, deren rote Dächer bis zu uns heraufleuchten. Diese Bauern leben dort völlig abgeschlossen, mit der übrigen Welt nur durch den Antennendraht verbunden.

Auf einer Autofahrt begegnete mir einmal ein norwegischer Bauer und bat, ein Stück mitgenommen zu werden. Er erzählte, daß er mindestens drei Tage zu laufen hätte, um von seinem Gehöft die nächste Stadt zu erreichen. Man kann sich ausrechnen, wie oft diese Gebirgsbewohner eine menschliche Siedlung aufsuchen.

Halblinks voraus eine Qualmwolke

Anderthalb Stunden fliegen wir jetzt schon. Weit vorn erkennt man die Küste und als grauen Strich die Nordsee. Bald müssen wir das Ziel erreichen.

Leider ist die Sicht oft verdeckt, Wolkenfetzen gleiten unter uns hinweg, und an der Kanzel streicht die Nässe in dünnen Fäden entlang.

Kettenführer und rechter Hund gehen jetzt tiefer herunter. Unser Flugzeugführer macht jede Bewegung prompt mit. Er scheint die verschiedenen Manöver immer schon vorauszuahnen. Halblinks voraus sehen wir jetzt eine riesige Qualmwolke aufsteigen. Der Kommandant murrt durch das Mikrophon: „Da scheint doch wieder einer vor uns dagewesen zu sein, aber laßt man, wir kriegen auch noch zu tun."

Der Beobachter nimmt seinen Platz am Bombenzielgerät ein, während ich nach hinten zu meinem Maschinengewehr klettere. Der Bordwart hat inzwischen schon alle Trommeln aufgesetzt. Wir sind gefechtsklar.

Ziel erkannt!

Die Kette geht in eine Kurve, um vom Wasser aus anzugreifen. Die schwarze Qualmwolke, die wir sahen, kommt aus einem Baracken- oder Holzlager. Genau ist es wegen der Wolken nicht zu erkennen.

In den Hafenanlagen brennt es auch schon. Am Kai liegt ein ungefähr 7000-Tonnen-Dampfer, aus dem die hellen Flammen schlagen. Der scharfe Wind treibt den Rauch landeinwärts und schürt die Glut noch mehr. Weitere Transportschiffe sind nicht zu sehen.

So wirkten deutsche Bomben auf Andalsnes. Feindliche Transportschiffe wurden versenkt und Hafenanlagen vernichtet





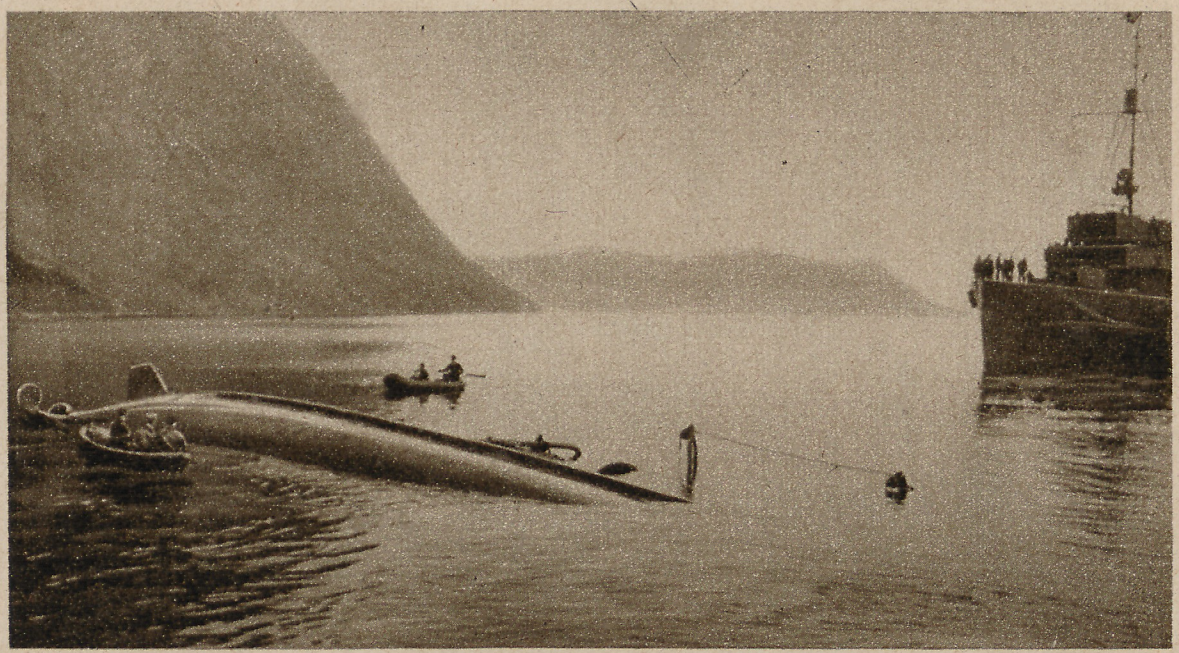
Englische Truppentransporter im Bombenhagel

Zeichnung von R. Heß

„Also los auf den großen Schuppen dort rechts, scheinbar ist da ausgeladen worden!" gibt der Kommandant seinem Beobachter durch.
„Ziel erkannt" ist die Antwort.
Er drückt die Maschine auf den Punkt hin. Aus dem Fenster unter dem Rumpf sehe ich die Bomben aus ihren Gehäusen plumpsen. Aufschlag — ein riesenhafter Pilz aus Qualm mit einem grellroten Flammenkern — Volltreffer!
Die Maschine wird mit einem Ruck wie von einer starken Bö hochgeschleudert.
Mit beneidenswerter Ruhe meint der Kommandant: „So, jetzt wollen wir uns mal die Stadt ansehen, außerdem aber möchte ich gern wissen, wer den Transporter da unten zur Sau gemacht hat."
Wir fliegen jetzt ziemlich tief und können die Häuser unter uns genau erkennen. Die Straßen sind menschenleer. Wenn nur nicht die Wolkenfetzen wären, die zeitweise alles einhüllen. Unser Beobachter hat etwas entdeckt! Er zeigt dem Piloten ein größeres Gebäude, etwas außerhalb der eigentlichen Stadt. Ein großer Wagenpark ist im Hof aufgefahren. Man sieht auch Gestalten eilig hin- und herlaufen. „Mensch, das ist bestimmt eine Unterkunft für Militär, schmeiß 'rauf, was noch drin ist!"
Beim ersten Anflug fallen wieder die schweren Brocken 'runter und machen aus dem Gebäude einen Trümmerhaufen.
„Ist jetzt alles 'raus?" fragt der Kommandant. Der Bombenschütze nickt mit dem Kopf und meint: „Ich begreife bloß nicht, daß die Burschen gar keine Flak haben. Die müssen verdammt überrascht gewesen sein."

16 Einschüsse

Auf dem Heimflug jedoch sahen wir, daß die Burschen doch Flak gehabt hatten, allerdings nur MG's. Im Leitwerk und im Rumpf stellten wir Treffer fest. Nach der Landung zählten wir 16 Einschüsse. Durch die schlechte Sicht war uns das Mündungsfeuer der Flugabwehr-MG's entgangen. Unserer Heinrich + Kurfürst machte es jedenfalls nichts aus, ebensowenig wie den anderen Flugzeugen unserer Staffel, die vollständig zurückkehrten.



Im Sogne-Fjord wurde ein norwegischer Zerstörer durch deutsche Flieger vernichtet Wrackstücke treiben ans Land

Großbomber jagt übers Nordkap!

Der nördlichste Einsatz unserer Luftwaffe

Von Dr. Werner Keller

... am 15. Mai 1940

Den Männern der Fernkampfgruppe waren die Regionen nördlich des Polarkreises kein Neuland mehr. Sie waren in den vergangenen Wochen fast täglich hinaufgeflogen in die ewigen Eisregionen Nordnorwegens und hatten den Tommy dort hart angepackt, wo immer sie ihn trafen — auf den Lofoten oder den Vesteralen, bei Narvik oder bei Tromsö. Als die Besatzung eines der Kampfflugzeuge mit ihrem Kommandanten jedoch heute im abgedunkelten Gefechtsstand zusammenhockte und aus dem Munde ihres Gruppenkommandeurs den Auftrag entgegennahm, ging ein frohes Leuchten über ihre Gesichter. Das würde eine tolle Sache geben — das stand jetzt schon fest! Diesmal ging es noch weit über die bisherigen Ziele hinaus! Über das Nordkap — bis zum entlegensten Schlupfwinkel Norwegens hart an der finnisch-russischen Grenze und Eismeerküste! „Kirkenes" hieß es im heutigen Einsatzbefehl. Über die langgestreckte Karte wanderten die Augen hinauf bis zu dem angegebenen Ziel hoch oben in der Arktis. Die Eisengruben im nördlichen Finmarken sind die bedeutendsten in ganz Norwegen. Auch diese nördlichste Quelle sollte für England verstopft werden! Durch Blockade hatte man geglaubt, Deutschland das Lebenslicht ausblasen zu können. Nun aber haben wir den Spieß umgedreht und schneiden Schritt für Schritt England von seinen Zufuhrquellen in aller Welt ab!

Flakfeuer über Oslo

Im Dunkel der Nacht hat sich das schwerbeladene Fernkampfflugzeug kurz darauf in die Lüfte erhoben und brummt seinem fernen Ziele entgegen. Kurs nordwärts! Die Männer an Bord haben schon so manchen Feindflug hinter sich, aber heute liegt in ihnen allen eine besondere Spannung. Gerade ihnen gab der Kommandeur den gewiß nicht leichten Einsatzbefehl. Sie sind stolz darauf und werden alles daransetzen, um ihn auftragsgemäß zu erfüllen. Koste es, was es wolle! Vom Führerstand gleitet der Blick in die Tiefe. Im Silberschein des Mondes spiegeln sich unten die Wasser des Skagerrak. Klar gezeichnet stehen an den Ufern die Konturen dänischer Inseln. Einzigartiges, unvergeßliches Erlebnis des



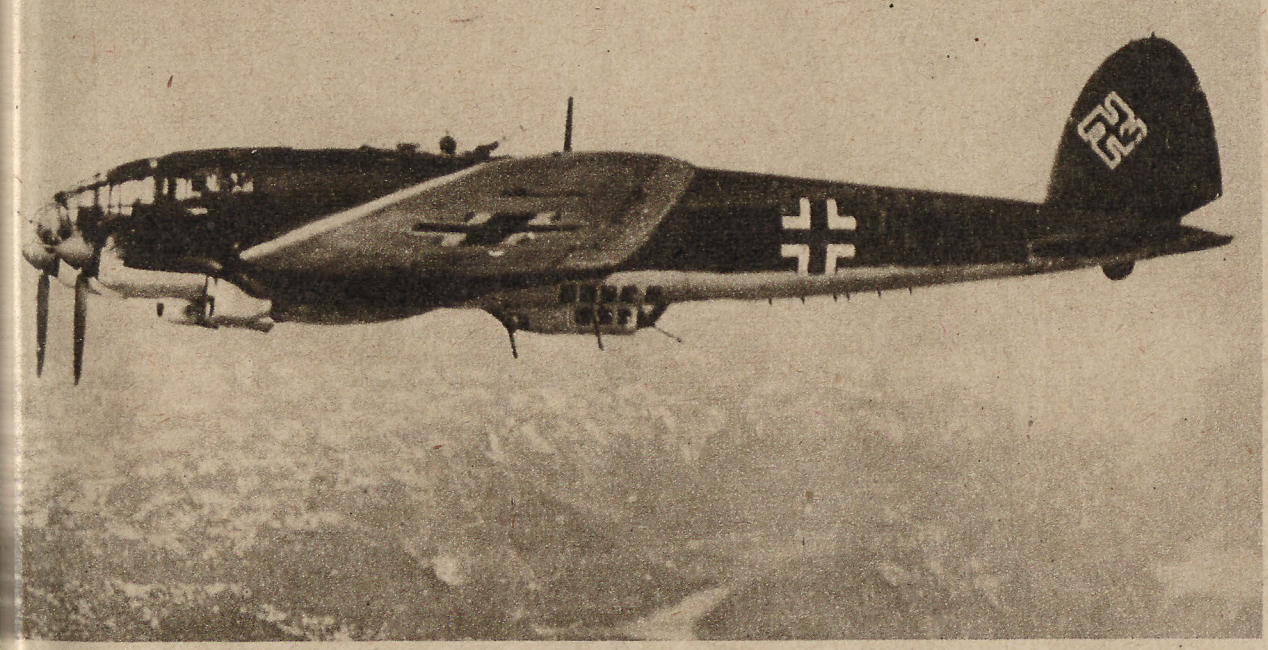
In einem deutschen Fliegerhorst in Norwegen. Mittagspause nach anstrengender Arbeit auf dem schwierigen Gelände



Bald wird der Feind die vernichtende Wirkung dieser schweren Brocken zu spüren bekommen



Flugplatz in Norwegen, der von deutschen Fliegern in Besitz genommen wurde. Im Vordergrund eine Flugzeughalle, auf dem Rollfeld stehen deutsche Flugzeuge

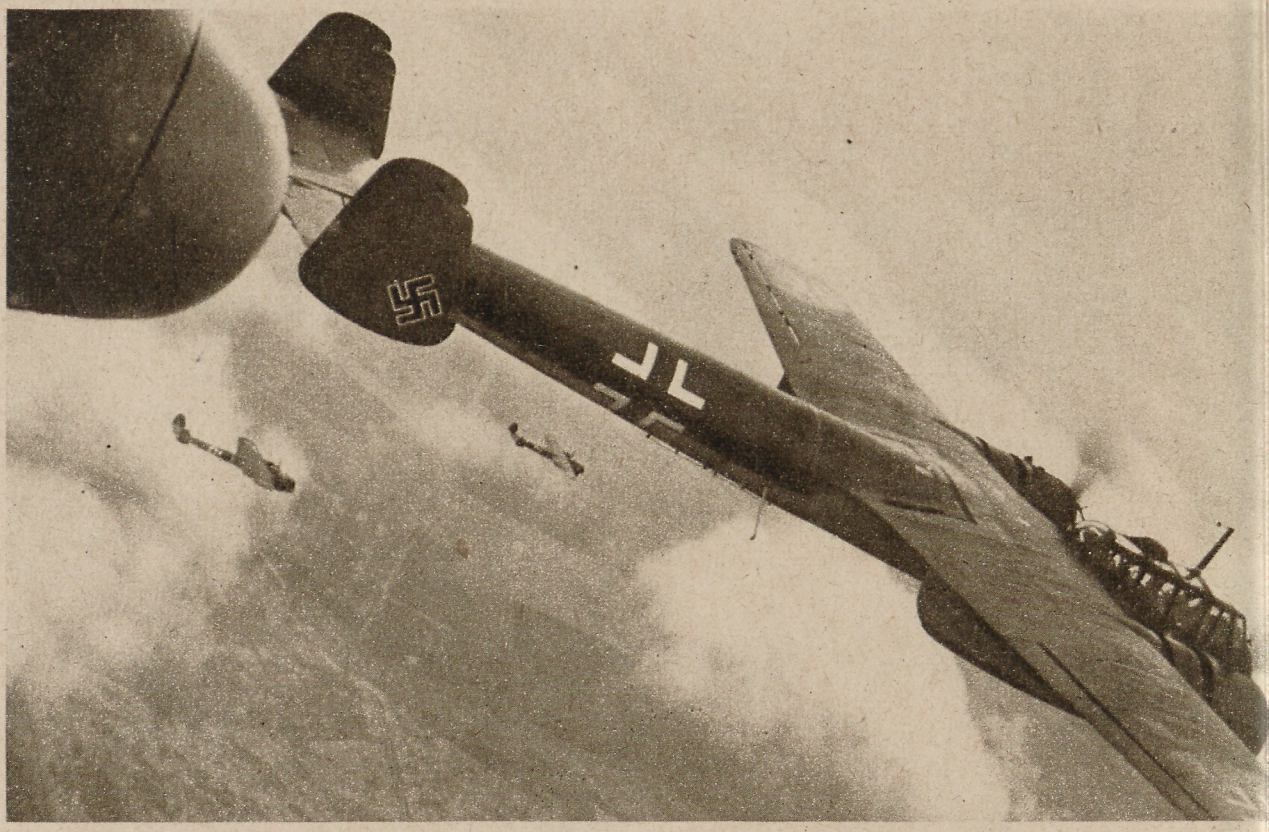


Über bewaldete Täler und verschneite Weideflächen, über Berge und Gletscher zieht das deutsche Kampfflugzeug sicher seine Bahn

Nachtflugs! Der Kommandant schaut auf die Uhr. Mitternacht ist nahegerückt. Die norwegische Küste taucht auf. Weit vorgestreckt kleine Inseln und Schären. Dunkelblau schimmern die schneebedeckten Höhen gewaltiger Bergmassive. Das Nordland weitet sich vor uns und nimmt uns in Empfang! Der zweite Flugzeugführer späht angestrengt in die bläulich schimmernde Dunkelheit. Was ist das? Voraus in der Ferne geht plötzlich ein Feuerwerk hoch! Durch das Mikrophon ruft er den Kommandanten, der gerade im Funkraum beschäftigt ist, nach vorn. Jetzt spannen beide hinaus in die Nacht. Standortsbestimmung! Hastig fahren die dicken Pelzhandschuhe über die Karte, ein kurzer Blick auf den Kompaß: Dort hinten, wo es jetzt aufblitzt, liegt Oslo! Der Tommy scheint sich im Schutze der Dunkelheit wie üblich einmal wieder angepirscht zu haben und wird von der deutschen Abwehr grimmig empfangen. Ein phantastisches Schauspiel rollt am Horizont ab. Die grelleuchtenden Arme unzähliger Scheinwerfer greifen in den Himmel. Feurig rote Bahnen nach sich ziehend jagen die Geschosse der Flak hinauf. Blinkende Sterne platzen auf, wenn sie detonieren. Die deutschen Batterien haben den Feind in konzentrisches Feuer genommen. Gebannt verfolgen wir den nächtlichen Kampf, während wir die Stadt in großem Bogen umfliegen. Noch lange Zeit später können wir in der Ferne achternaus das Leuchten und Aufblitzen erkennen.

„Schneegestöber" über dem Vogelberg

Ruhig jagt das Fernkampfflugzeug in großer Höhe weiter nordwärts. Unaufhörlich klingt das schwere Dröhnen der braven Motoren in unsere Ohren. Unterbrochen nur von Zeit zu Zeit durch das Tüt-tat-tüt des Funkers im Mikrophon und kurze Anfragen und Befehle des Kommandanten. Langsam kriecht die Dämmerung am Horizont empor. Grau violette Schatten beginnen über das weite, schneeverhüllte Land zu huschen. Im bläulichen Frühlicht wird Drontheim erreicht. Nahe am Nid auf einer Halbinsel gelegen, ragt schemenhaft der hohe gotische Bau der Domkirche auf, des großartigsten Bauwerks in Skandinavien. Auch diese Stadt steht heute unter dem sicheren Schutz deutscher Soldaten. In Frieden



Kampfflugzeuge Do 215 gehen zum Tiefangriff über

können ihre Bewohner ihrer Arbeit nachgehen. Das Stadtbild entschwindet. Wieder tastet das Auge über die einsame, weiß verhüllte Bergwelt. Ganz klar ist inzwischen die Sicht geworden, die dunklen Schatten der Nacht kauern nur noch in den tiefgefurchten Tälern. Wolkenlos steht der Himmel über dem Land. Kurz darauf steigt die Feuerröte des Sonnenballs empor. Purpurn beginnen unten die Spitzen der Berge und Gletscher zu schimmern. Weiter kreist der Zeiger der Uhr. Neue Positionsmeldung: Nördlicher Polarkreis! Nun geht es hinein in die Arktis. Narvik kommt in Sicht. Mit bloßem Auge ist eine große Brücke erkennbar. Über sie führt die Bahnlinie, die die schwedischen Eisenerze aus Kiruna nach Narvik brachte. Von hier bezog der Tommy seine Erze. Es war einmal! Die Bahn ist heute unbrauchbar gemacht, und deutsche Truppen stehen auch hier und halten Wacht! Auch diese englische Zufuhrquelle ist für immer verriegelt worden!

Über eine wild zerrissene Küstenlandschaft fliegen wir jetzt. Haben Kurs auf Tromsö genommen. Wie viele kühne Entdeckungsfahrten in die Arktis verbinden sich in der Erinnerung mit dem Namen dieser Stadt. Aber heute ist nicht Zeit, an diese Dinge zu denken. Feindflug heißt unser Auftrag! Die Inselgruppe der Lofoten steigt auf Backbord am Horizont auf. Jäh steigen die Felsengebirge aus den kaltgrauen Wassern. Es ist, als wäre hier einst ein Orkan über die Fluten gefegt und die turmhochgepeitschten Wogen seien dann plötzlich im wilden Spiel zu Stein erstarrt. Steindrama hat Björnson einmal diesen Flecken Erde genannt. Es ist eine Szenerie voller Urgewalt. Sie umschließt das Reich der uralten Sagen, in denen sich die Taten und Schicksale der Götter vollendeten.

Wir halten wieder dem Lande zu. Das Hochgebirge tritt auch hier mit mächtigen Gletschern und Felsgraten bis hart ans Meer. Weiter landeinwärts dehnen sich bewaldete Täler und verschneite Weideflächen, auf denen im Sommer Zehntausende von Renntieren sich tummeln. Während wir all das in uns aufnehmen, späht das Auge vergeblich nach dem Feind.

Auch nicht ein einziger Pott läßt sich blicken! Nur winzige Fischkutter schaukeln auf den trägen Wellen, sonst nichts! Von Minute zu Minute wechselt das Bild. Immer neue bizarre Bergformen tauchen auf. Mächtigen weißen Flächen ausgedehnter Firnfelder folgen blau leuchtende Gletscherabbrüche. Weiß gischtend stürzen hier und dort Wasserfälle über graue, glattgescheuerte Felswände in die Tiefe. Ein besonders hohes Gletschermassiv ragt bis zur Küste. Von schwindelnd hohen Graten stürzen die Eismassen an dieser Stelle unmittelbar in das brandende Meer. Es ist ein Gletscher, der „kalbt", wie man es sonst nur in Spitzbergen trifft. Der Kommandant drückt die Maschine, ganz nahe über die Kuppen geht es hinweg. Über einem Berg wirbelt plötzlich etwas wie ein Schneegestöber auf. Es ist einer der vielen von Tausenden von Sturmmöven und Alken bevölkerten Vogelberge! Erschreckt durch den großen Bruder in der Luft schwärmen die Tiere auf und flattern in einer weißen Wolke davon.

Weit voraus — das Nordkap!

Durch das Mikrophon vernehmen wir die neue Positionsmeldung. Wir haben soeben den siebzigsten Breitengrad überflogen. Dort in der Tiefe die Ansammlung kleiner rotbrauner Holzhütten ist Hammerfest mit seinen Transiedereien. Die nördlichste Stadt der Erde zieht vorbei. Schon Kartenstudium, neue Kursbestimmung. Der Funker peilt in seiner Kabine. Der Bordmechaniker kontrolliert die Motoren, den Stand des Benzins, das Öl. Alles ist in vorschriftsmäßiger Ordnung! Schon hat unser braver Vogel eine gewaltige Strecke — rund 2000 km — zurückgelegt, aber noch immer sind wir nicht am Ziel. Dröhnend in gleichmäßigem Takt singen die Motoren ihr Lied. Weiter geht es — nordwärts! Nun hat auch die letzte spärliche Vegetation aufgehört! Karg und trostlos ist es hier

Hoch hinauf in das Land der Mitternachtsonne, über den Nördlichen Polarkreis hinweg, führte der Weg unsere deutschen Kampfflieger. Unter ihnen die majestätischen Bergrücken, die sich in endloser Kette an der Küste Norwegens hinziehen



oben. Nur ab und an taucht eine öde Fischersiedlung auf. Der Charakter der Landschaft ist rein arktisch. Neue Positionsmeldung: 71° 11' 8" nördlicher Breite. Der letzte Zipfel Europas ist erreicht! Weit voraus liegt das berühmte Nordkap. Schneebedeckte Schieferfelsen stehen dort in stummer und einsamer Majestät. Riesige düstergraue Recken, die mit ihrem faltigen Gestein wie versteinerte Mammute wirken. Umbrandet von den kalt schäumenden Wogen, umheult von den Stürmen einer in ewigem Eis erstarrten Welt. Hinter ihnen dehnen sich die riesigen tiefblauen Wassermassen des Eismeeres. Hauchdünne Nebelschleier schweben streckenweit über ihnen. Bis in die Unendlichkeit scheint die gewaltige wellende Wüste zu gehen. Eine erschütternde Einsamkeit atmet das Bild. Für Minuten sind wir alle gefangen von der Größe des Anblicks. Dann aber klingt in das stumme Versunkensein durch das Mikrophon fast hart der Befehl des Kommandanten. „Kurs auf Kirkenes!" Vergessen sind die vergangenen Sekunden — klar und gebieterisch steht unser Auftrag wieder vor uns. Die Maschine legt sich auf die Fläche — es geht ostwärts! Alle Posten sind wieder gefechtsklar besetzt. Da blitzen auch schon die Wasser des Varangerfjordes auf. Der Flugzeugführer drückt den Bomber herab. Noch ein mächtiger Bogen, und unter uns liegt das ersehnte Ziel: Kirkenes, der Hauptort von Südvaranger! Deutlich erkennbar mit bloßem Auge steht der Name in dicken weißen Lettern an einer Rampe.

Fabrik fliegt in die Luft

Zwischen kleinen, reihenförmig ausgerichteten Holzhäusern ragen Schornsteine auf. Sie gehören zu dem Werk, das die Erze aufbereitet, die von Südvaranger aus den Gruben nach hier geleitet werden. Einige Runden über der Ortschaft im Tiefflug. Die Luftbildkamera knackt. Es werden Aufnahmen gemacht. Sind die Tommies hier? Die Augen der Besatzung spähen hinab. Zu Gesicht bekommen wir jedenfalls keinen. Mitten in unsere Aufklärungstätigkeit geht plötzlich ein prickelndes, prasselndes Geräusch in den Flächen. Wir vernehmen es trotz des Motorenlärms deutlich. MG-Feuer!! Von unten werden die Feindseligkeiten eröffnet! „Bombenklappen auf!" schrillt darauf die energische Stimme des Kommandanten durchs Mikrophon! Wurf auf das Werk, aus dem die Schüsse kommen! Noch eine enge Kurve, dann jagt der mächtige Vogel im ersten Anflug auf sein Ziel zu. Der Kommandant liegt in der Bodenwanne. Er zielt haarscharf. Wurf!! Die Bomben wirbeln in die Tiefe. „Getroffen!" schreit der Heckschütze ins Mikrophon. Sie liegen drin, gleich beim erstenmal! Dort, wo eben noch die Hallen des Werkes zu sehen waren, schlagen Sekunden später tiefrote Flammen empor. Eine dicke schwarze Rauchsäule steigt schwelend auf. Wir kurven. Zweiter Anflug. Wieder spucken unten die MGs, wieder zischen die Bomben in die Tiefe. Sie fallen auf die Gleisanlagen der elektrischen Industriebahn und auf den Verladekai. In Reihe gehen Erdfontänen hoch. Auch der Wurf hat gesessen! Noch ist der Bombenschacht nicht leer. Der Kommandant späht nach einem weiteren Ziel. Dort ist schon eins! Gegenüber der Stadt liegt ein riesiger gelber Stapel neben einem Sägewerk: Grubenhölzer. Auch dieser Bestand war wohl mal für England bestimmt. Wir werden dafür sorgen, daß er nie seinen Bestimmungsort erreicht! Das Flugzeug rast auf die Stapelplätze zu — Wurf! Nochmal gehen Bomben hinab. Wohlgezielt! Wie Kartenhäuser fallen und spritzen die haushohen Stapel auseinander. Die Holzmassen beginnen zu brennen. Grauschwarz beginnt es gleichzeitig auch aus dem Sägewerk zu schwelen. Auch dies ist getroffen! Eine dicke Rauchfahne steigt bis hoch in den Himmel. Es ist ein Bild, wie man es sonst nur in der Nähe eines tätigen Vulkans erleben kann.



Landschaft am Nordkap



Der Flugzeugführer hinter dem Steuerknüppel

Der Beobachter setzt auf der Karte den Kurs während des Flugs genau ab, so daß der Flugzeugführer nach seinen Bordinstrumenten sicher das Ziel ansteuern kann



Getroffener Motor fällt aus!

Unser Auftrag ist erfüllt! Der Rückflug wird angetreten. Unser Funker sitzt schon wieder an der Taste und meldet der Heimat unseren Erfolg. Inzwischen untersuchen die anderen die Maschine auf Beschuß. Ein Motor fängt mit einem Male an unruhig zu laufen — er kotzt. „Rauchentwicklung achternaus!" meldet der Heckschütze. Ein Motor hat Treffer erhalten und muß ausgesetzt werden. Macht nichts — dann geht es eben mit den restlichen Motoren heimwärts! Kurz darauf wieder das gleiche Geräusch. Ein zweiter Motor fängt an zu spucken! Das fehlte noch! Fieberhaft arbeitet der Bordmechaniker. Er versteht sein Fach ausgezeichnet! Wenige Minuten später kann er dem Kommandanten melden, daß er ihn wieder klarbekommen hat. Noch bei der Reparatur entdeckt er in den Flächen zahlreiche Einschüsse. Eine kurze Besprechung zwischen Kommandant, zweitem Flugzeugführer und Bordmechaniker. Berechnungen, Benzinkalkulation. Der Bleistift huscht über das Papier. Werden die restlichen Motoren das Schiff bis zum Heimathafen zurückbringen können? Oder ist eine Zwischenlandung erforderlich? Berechnungen. Der Bleistift fährt über das Papier. Dann entscheidet der Kommandant: „Jawohl! Rückflug nach Z.!"

Landung mit zerschossenen Bremsen

Mit gedrosselten Motoren geht es südwärts! Schnell wird aus der Freßkiste etwas verdrückt! Der mitgenommene Kaffee ist — nach über zehn Stunden in zum Teil bitterböser Kälte! — noch immer warm. Endlos erscheinen die Stunden jetzt — endlos wie die Schnee- und Eisfelder, die sich tief unten dehnen. Langsam schleicht sich eine bleierne Müdigkeit ein. Ein halber Tag — zwölf Stunden ist die Besatzung nun schon unterwegs. Da heißt es sich zusammenreißen. Niemand darf einnicken. Stets müssen die Männer gefechtsbereit sein. Jeden Augenblick kann blitzschnell ein Feind auftauchen.

Bei Narvik machen wir ein britisches Schlachtschiff aus, das auf einer Breitseite aus allen Rohren auf ein unbekanntes Ziel feuert. Schade! Unser Bombenschacht ist leer! Dann wird nichts mehr gesichtet, bis der Heimathafen wieder unter uns liegt. Voller Freude erkennen wir den vertrauten Platz, auf dem die Maschinen der Kameraden stehen. Wir setzen zur Landung an. Zum Schluß sollte es allerdings noch eine Überraschung geben, die beinahe bös ausgelaufen wäre. Mit gewohnter Sicherheit setzt der Flugzeugführer die Maschine auf. Aber was ist das? Verdammt! Die Bremsen lassen sich nicht betätigen. Unmöglich, die hohe Fahrt des ausrollenden Kampfflugzeuges wie üblich zu hemmen. Gleich muß das Ende des Rollfeldes erreicht sein — wir rollen noch immer. Ein geschicktes Manöver — uff! Der große Vogel steht. Bremsen zerschossen — stellt der Bordmechaniker fest, als wir herausgeklettert sind. Das hätte gut werden können, da nur wenige Schritte weiter ein Abhang gähnt. Aber auch das ist vergessen, als kurz darauf die Besatzung vor ihrem Gruppenkommandeur steht, der ihnen fest die Hand drückt! Auftrag erfüllt, Feindflug über 4500 km, zum Teil sogar mit ausgefallenem Motor — konnte in das Tagebuch der Gruppe eingetragen werden.

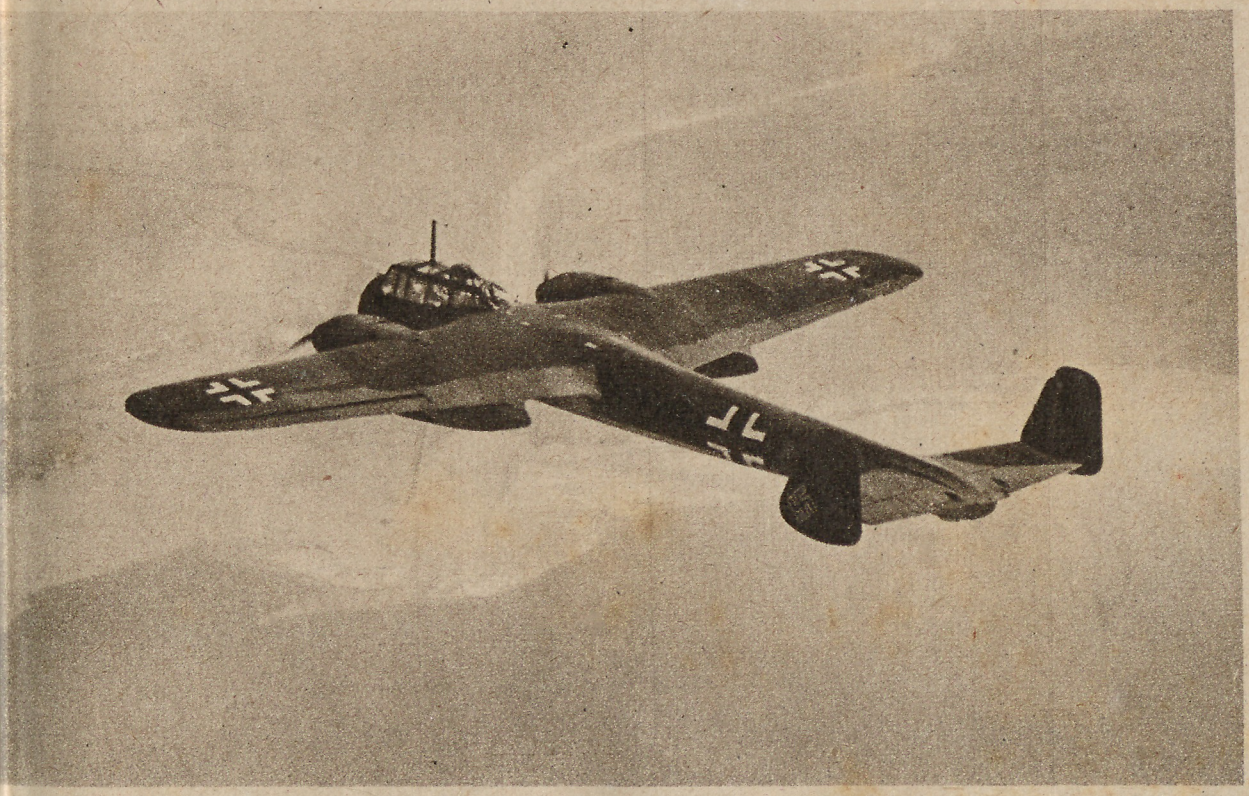
Luftaufklärung über Norwegen

Von Hans Heinrich Dienstbach

Blitzartig ist die deutsche Luftwaffe in den nordischen Raum vorgestoßen. Im letzten Augenblick konnte dem Engländer hier das Wasser abgegraben werden, nachdem er schon festen Fuß zu fassen glaubte. Die Aufgabe, die sich dem deutschen Flieger in der Überwachung und im Schutz des norwegischen Frontgebietes gegen England bot, war schon deshalb schwierig, weil sie unter ungewohnten klimatischen Bedingungen erfolgte. Ein Küstengebiet von fast 2000 km Länge zu schützen, ist für den Außenstehenden nicht recht vorstellbar. Das norwegische Land stößt bis weit in die Arktis vor, und dort ergeben sich fliegerische Bedingungen, die allerhärteste Beanspruchung nicht nur für Motoren und Zellen, sondern vor allem auch für die Besatzungen bedeuten.

Der Kampf der deutschen Flieger im nordischen Luftraum war und ist ein dreifacher. Für den Engländer wurde dieses Kampfgebiet zu einer Prestigefrage. Rücksichtslos warf er seine Flotteneinheiten zur See und zur Luft in die Waagschale. Zu Anfang geschah dies mit einer gewaltigen Überlegenheit, die von den deutschen Stoßtrupps auf dem Wasser, am Himmel und auf dem Erdboden das Allerletzte an Einsatzbereitschaft abverlangte. Nachdem wir Fuß gefaßt hatten, galt es weiterhin, den im härtesten Kampfe errungenen Vorteil zu behaupten. Alle deutschen Waffengattungen haben daran gleichmäßigen Anteil. Mit am schwersten aber hatten es die Flieger. Zum Kampf gegen feindliche Abwehr und Angriff kam als Zweites der Kampf mit der unberechenbaren Witterung und als Drittes die im nordischen Raum zumeist noch wenig erforschte Abirrung in der Kompaß- und Funkpeilung. Gewaltige Erzadern im Gestein beeinflussen die Magnetnadel in einer Weise, wie es beispielsweise im mitteleuropäischen Raum niemals der Fall ist. Die langen erzhaltigen Bergrücken wirken gleichzeitig auch für den Funkverkehr häufig als kaum zu überspringende Abschirmung, die zumindest immer eine Abschwächung und Störung des Funkverkehrs verursacht und immer wieder durch die Abirrungen gefahrvolle Irrtümer für die einsam fliegende Maschine oder für die Kette verursachen kann. Festliegende Normen gibt es hier nicht, alles ist im Fluß. Unaufhörlich wird die Besatzung vor schwerwiegende Entschlüsse gestellt, um die Durchführung der gestellten Aufgabe zu sichern. Während das mitteleuropäische Kampfgebiet von einem Netz von Wetterdienststellen überzogen ist, die entscheidend zur Flugsicherung beitragen, sind die kleinen Trüpplein der „Wettermacher" oben im Norden auf engste Zusammenarbeit mit jeder einzelnen Flugzeugbesatzung angewiesen.

Im Kriegsfalle kann die Besatzung die Durchführung eines Auftrages nicht vom Wetter abhängig machen. Es muß geflogen werden, auch wenn die Bedingungen denkbar ungünstig sind, selbst wenn man bestimmt annehmen kann, daß feindliche Luftstreitkräfte zu dieser Stunde nicht um den Weg sind. Drunten auf See ziehen Tag und Nacht die Truppentransporte, pflügen die englischen Seestreitkräfte im Nebel und schwersten Seegang die



Fernaufklärungs- und Kampfflugzeug Dornier Do 215

endlose Wasserfläche, stets bereit zum Vorstoß und Angriff auf das wild zerklüftete westliche Küstengebiet Norwegens. Nur wenige Flugplätze stehen zur Verfügung, und solch ein Aufklärungsflug erstreckt sich meist auf weit über 1000 km. Eine Tonnenlast an Brennstoff muß mitgeführt werden, eine weitere Tonnenlast an Bomben und Munition. Gewaltig sind auch die Frachten an Lebensmitteln und Kriegsmaterial, die von der Luftwaffe den auf der Erde eingesetzten Truppen immer wieder zugebracht werden müssen. Tag für Tag erfüllt die deutsche Luftwaffe hier eine gewaltige und gefahrvolle Aufgabe, wie sie ähnlich auf kaum einem anderen Kriegsschauplatz zu leisten ist.

Da startet eine Maschine in Oslo. Die gestellten Aufgaben sind so vielseitig, daß der Kommandant fast nicht weiß, wo er anfangen soll. Strahlender Sonnenschein liegt über der fast südländisch anmutenden Bucht des Oslo-Fjordes, würde nicht gelegentlich das kahle, nackte Gestein, das durch die dunkle Decke der Wälder schimmert, daran erinnern, daß der deutsche Vogel im nordischen Luftmeer schwimmt. Fernher grüßen die Berge des Oplandes. Langsam wachsen sie näher und näher, bauen sich vor unseren Motoren auf, und gemächlich beginnt der Horizont seine Stirn zu runzeln. Es scheint ihm nicht zu behagen, daß da schon wieder das Grollen der Maschinen die scheinbare Stille seiner Bergriesen stören will. In langen weißen Schwaden schickt er Geschwader von Wolkenbänken, noch blendend hell im Sonnenlicht, weiterhin aber schon griesgrämig und düster werdend. Durch den Raum springt der Funke zurück zum Feldflughafen und meldet die Wetterentwicklung. Die Besatzung hat diesen Kurs schon öfters eflogen. Sie weiß, was ihr bevorstehen kann. Die Gesichter der Männer werden hart. Langsam versinkt hinter dem Leitwerk das dunkle Auge des Mjösasees, der uns viele, viele Kilometer lang auf der rechten Seite begleitet hat. Immer karger wird der Pflanzenwuchs unter uns. Längst sind die endlosen Wälder ärmlichem Pflanzenwuchs gewichen, und immer seltener werden die Inseln des blanken Gesteins, auf



Flug über Gebirgskämme im südlichen Norwegen

dem allmählich die Decke des in der Nacht gefallenen Neuschnees immer zusammenhängender wird, um schließlich in ein eintöniges Leintuch überzufließen, das die Orientierung mit Erdsicht immer schwieriger macht.

Neben uns, fast greifbar nahe, in seinen höchsten Kuppen noch höher als unser Vogel fliegt, breitet sich das Rondanemassiv, das bis über 2100 m in die Haufenwolken greift. Noch müssen wir nicht in die weißen Wolkenbänke, noch sind sie hoch genug, daß wir zwischen Bergrücken und Wattebäuschen hindurchkriechen können. Aber weiter nördlich scheint die Berglandschaft von Trollheimen ihrem Namen alle Ehre machen zu wollen. Mächtige Tromben bauen sich ringsum auf und künden das Herannahen des schweren Geschützes, das diese Bergwelt drohend und abwehrbereit vor uns auffährt. Längst ist die Funkverbindung mit dem Feldflughafen abgerissen. Einsam wie ein winziges Staubkorn fliegt der deutsche Vogel in diesen Urgewalten, und ein Gefühl der Beklommenheit mag im Herzen aufkeimen vor dieser Finsternis, die unheildrohend vor den Luftschrauben liegt. Aber hier spricht nur eines: die Pflicht! Der Befehl lautet: Durch! Und es gibt nichts, was die Männer aufhalten könnte. Das Dröhnen der Motoren steigt und fällt im Wechselspiel der Böen, die sich entgegenwuchten. Bald müßte das erste Tagesziel erreicht sein. Und schon kann der Funker melden, daß er mit Drontheim in Verbindung ist. Wenn wir uns beeilen, kommen wir noch vor den nächsten Schneeschauern in den Platz. Schon aber sind die weißen Gitterstäbe heran und drohen uns auch die letzte Erdsicht zu nehmen. Jäh drückt der Pilot den Schnabel des Vogels hinunter. Ein Flußlauf blitzt auf, und gerade noch setzt die Maschine, meisterhaft geführt, auf dem Rollfeld auf. Dann braust auch schon das Unwetter über uns hin. Es ist grimmig kalt geworden, und der Frost beißt durch die Kombination, als wir den Leib des



Ein dicker Eis- und Schneepanzer bedeckt die Bergriesen und Grate, die ein Labyrinth von Fjordseen umschließen. Auch hier führte die deutsche Luftwaffe die gestellte Aufgabe ohne die geringste Verzögerung durch

Vogels verlassen. Der Führer erstattet Meldung und nimmt den neuerlichen Befehl entgegen. Hinüber müssen wir nun an die Küste zur Erkundung. Ein soeben von dort kommender Kamerad meldet, daß er noch gutes Wetter und genügende Sicht gehabt habe. Der Wind soll ungefähr in Ostwestrichtung stehen, also für uns „schiebend" wirken. Wenig später schrauben wir uns zwischen den Tromben hoch, die jetzt ferner zu stehen scheinen. In drei Viertelstunden könnten wir drüben sein. Aber wieder einmal werden alle Berechnungen über den Haufen geworfen. Lange Nebelschwaden ziehen von Trollheimen herüber, das nun wieder seitlich nach uns greift. Der Wind springt um und stellt sich steif gegen uns. Nichts ist zu sichten, keine Maschine von Freund oder Feind. Wieder sind wir ganz allein mit den Gewalten des unberechenbaren Wetters. Kaum vermag das Auge eine Trennlinie zwischen dem Weiß der Schneeberge und dem milchigen Grau des wie Waschküchendampf wallenden Nebels zu erspähen. Hier ist kein Durchkommen, und steil kurvt die Maschine in Südrichtung ein. Dort wird es etwas heller und wieder geht der Flugzeugführer auf Westkurs. Dann findet er das Surnatal und fliegt in Erdsicht über dem Talboden zwischen endlos hoch erscheinenden Bergwänden, die sich über uns in den Nebelschwaden verlieren. Immer wieder müssen wir den Wettertromben ausweichen, und als die Maschine schließlich über dem Romsdalfjord schwebt, sind bereits anderthalb Stunden vergangen. Dort nun harrt unser der schwerste Teil der Aufgabe. Wir sollen zu landen versuchen. Irgendwo soll es einen Landeplatz geben. Der Fjordarm aber, an dem er liegt, ist völlig zu. Manchmal ist es, als wollte sich der Nebel verziehen. Dann stößt der Führer vor zwischen die immer enger heran-

rückenden schrundigen Felswände, bis das Nebelgrau sich wieder um die Maschine legt und eine neuerliche Steilkurve erzwingt, um wieder Sicht zu bekommen. So dicht huscht der brave Vogel an den Wänden entlang, das auch kleine Risse im Gestein deutlich erkennbar sind. Es geht nicht, noch nicht . . .!

Draußen aber blitzt im strahlenden Sonnenschein unter weißen freundlichen Wolken die Nordsee. Wir fliegen hinaus, um vielleicht von draußen her eine Lücke ausfindig machen zu können, die uns ans Ziel bringt. Die See hat weiße Schaumkronen. Ein Schiff unten stampft und rollt. Seine Nationalität ist nicht auszumachen. Wir können mit dieser Entdeckung nichts anfangen, denn im Augenblick haben wir keinerlei Funkverbindung. Irgendwie wollen wir zur befohlenen Stelle, um dort unsere Beobachtung mitteilen zu können. Also wieder hinein in den Fjord. Fast scheint es diesmal glücken zu wollen. Das anfänglich noch dunkle Grau beginnt hell zu werden, und wir kreisen nochmals im vorderen Kessel, blicken nochmals auf die dort am Ufer halb aus dem Wasser ragenden Schiffe, die dem Kampf zum Opfer fielen, dann setzen wir zum letzten Vorstoß an. Aber Sekunden später ziehen neue Schwaden von den Bergen hernieder, und dann sind wir mitten drin in der „Waschküche". Das geht nicht gut! Keiner von uns kennt hier die Berge, und der Pilot weiß nicht, ob der Fjordeinschnitt hinten noch breit genug ist, um uns eine Kurve zu ermöglichen. Wieder kurvt der Vogel zurück, dorthin, wo es heller ist. Werden unsere Flügelspitzen noch einmal von den lauernden Felswänden freikommen? Es glückt, und aufatmend begrüßen wir wieder das offene Wasser. Unsre Aufgabe aber müssen wir jetzt abbrechen. Der Brennstoffvorrat beginnt knapp zu werden, denn der hier vorgesehene Tankaufenthalt fällt ja nun aus. Der Entschluß ist bitter, aber von unabänderlicher Notwendigkeit diktiert. Schon jetzt müssen wir, wenn wir unsern Heimathafen noch erreichen wollen, geradesten Kurs fliegen, und dieser Kurs heißt Jostedalsbreen und Jötunheimen! Das sind die höchsten Berge Norwegens, stets von Schnee und Eis bedeckt, heute von einer undurchdringlichen Wolken- und Nebelmütze überzogen, die uns zwingt, auf mindestens 3000 m zu gehen, um nicht in Berührung mit den Bergriesen zu geraten, die für unseren Vogel das Ende wäre.

Jetzt versinken die Flächenenden im grauen Dampf, und der Höhenmesser beginnt zu klettern. Plötzlich gehen dumpfe Schläge durch die Maschine. Es knallt ringsum wie von Geschoßeinschlägen. Eis . . .! Eine der ständigen und größten Gefahren, die in dieser Gegend den Flieger bedrohen. An den Kanten der Luftschrauben setzt es sich an. Wenig später beginnen sie, „unrund" zu laufen. Das Eis ändert die Gewichte der normalerweise genau ausgewuchteten Schraubenblätter. Wild rütteln die Flächen, und stöhnend schütteln sich die Motoren unter der ungleichen Belastung. Träge nur steigt der Vogel, immer müder werden seine Bewegungen, und immer schlechter gehorcht er dem Ruder. Die Fenster beginnen sich mit einer undurchdringlichen Eisschicht zu überziehen. Ein letzter Blick hinaus zeigt dicken Eisansatz an den Vorderkanten der Ruder und Verwindungsflächen. 3900 m schon sind wir hoch, und noch immer ist der Nebel um uns, der uns ununterbrochen neue Eislasten aufpackt. Wir sind in Niflheim, dem Nebelheim der Edda, und es scheint so, als wollten uns die Geister nicht mehr freigeben, als wollten sie den verwegenen winzigen Vogel, der sich in ihr Reich gewagt hat, niemals wieder loslassen. Es geht ums Letzte. Jeder an Bord weiß das, und dennoch tut jeder schweigend und selbstverständlich seine Pflicht. Es knistert um uns, und immer wieder knallen mit dumpfem Schlag die Eisbrocken gegen die Bordwand. Da wird es über uns hell, und was wir kaum mehr zu hoffen wagten, wird Wirklichkeit. In 4100 m sind wir durch. Sonnenglanz spielt über unsre beeisten Flügel, und unter uns dehnt sich endlos das Wolkenmeer. Wir wissen wenigstens, daß kein neues Eis hinzukommt, solange wir uns über dem Nebel halten können. Auch beruhigen sich die Motoren allmählich, wieder



Messerschmitt-Zerstörer Me 110

so, daß die Gashebel nunmehr auf gleicher Höhe stehenbleiben können. Aber dieser Durchstoß mit der eisbepackten Maschine hat uns viel Brennstoff gekostet. Die Zeiger der Brennstoffuhren sind beängstigend weit gesunken, und wir haben keine Ahnung, wo wir stehen und wie weit der heimatliche Horst noch entfernt ist. Wenn uns die unruhig tanzende Kompaßnadel nicht getäuscht hat, müßten wir etwa über der Provinz Buskerud sein.

Auf einmal schimmert durch das Nebelgrau unter uns der Erdboden. Vor uns in Flugrichtung haben die Wolken festere Form angenommen. Wir hoffen, daß sie nicht mehr auf den Bergen aufliegen, und jäh stößt die Maschine raubvogelartig hinunter, blitzschnell die gefährliche, eisdrohende Nebelgrenze durchbrechend, um Sekunden später in einem Tal zu schweben. Dann entdecken wir größeres Gewässer; wir befinden uns über dem Randsfjord. Und nun rechnet der Führer nach, wie schnell unsere Maschine über Grund wirklich ist. Denn auf dem Staudruckmesser, der ja nur die Geschwindigkeit der Maschine zur umgebenden Luft angibt, steht die Nadel hartnäckig bei 190 km Geschwindigkeit in der Stunde. Entspräche das den Tatsachen, so würde unser Brennstoff nicht mehr reichen. Bald aber können wir feststellen, daß uns die Berge freigeben wollen, denn ein gütiger Wind treibt uns mit 265 km Geschwindigkeit vorwärts. Da ist auch der Trifjord, und in der Ferne sind schon die Funktürme Oslos auszumachen. Klar und deutlich kommt nun der Funkspruch, daß wir dort günstigstes Wetter vorfinden werden. Jetzt wird auch der Gedanke endgültig verabschiedet, vielleicht einen winzigen Notlandungsplatz aussuchen zu müssen, wenn der Brennstoff zu Ende geht. Das ist in dem schwierigen Gelände Norwegens fast immer eine recht zweifelhafte Angelegenheit und wird mindestens mit dem Verlust des Fahrgestells, wenn nicht mit Schlimmerem bezahlt. Schon stehen zwar die Zeiger der Uhren auf Null, aber noch laufen die Motoren, und wenig später gehen sie, den Gashebeln gehorchend, auf Leerlauf zurück. In weitem Bogen schwebt der brave Vogel über dem Oslofjord aus, berührt sacht den Boden des Flugplatzes und rollt aus. Wieder einmal ist die Arbeit geschafft. Es hat gerade noch gereicht, und die Besatzung freut sich ehrlich, daß nach diesen langen, harten Stunden doch wieder alles gut gegangen ist. Unter den Flächen und dem Leitwerk des Vogels bilden sich allmählich große Pfützen. In der warmen Abendsonne taut langsam das Eis endgültig ab, das wir aus dem Nebelheim mitgebracht haben.

Muntere Scherzworte fliegen von anderen Besatzungen soeben heimkommender Maschinen herüber. Die den Kurs draußen über See zu fliegen hatten, haben es heute besser gehabt als wir. Auch sie haben draußen Schiffsverkehr beobachtet und konnten noch vor uns ihre Meldungen weitergeben. Einen Tommy hatte aber auch von ihnen niemand an diesem Tage gesichtet, obwohl draußen auf See das Wetter für die Begriffe des deutschen Fliegers immer noch erträglich war. Keine Maschine fehlt, und mit einem Stückchen befriedigten Stolzes quittieren wir die Anerkennung der Kameraden für unsern heutigen Flug, denn wir hatten wirklich den schwierigsten „Törn" für diesmal erwischt.

Tag für Tag erfüllt die deutsche Luftwaffe in Norwegen ihre Pflicht, Tag für Tag schlägt sie sich mit dem Wetter herum, allstündlich kreisen die deutschen Vögel vor der norwegischen Küste, wachen für die Sicherheit dieser Front. Tag und Nacht bereit, anzugreifen und zu zerstören, wenn sich auf dem Wasser unten oder oben in der Luft etwas zeigt. Kampf und Erkundung heißt ihre Aufgabe, und die Verbindung zwischen den kämpfenden Truppen auf dem Erdboden aufrechtzuerhalten, ist ihre unablässige Arbeit. Ohne die Luftwaffe wäre dieser Sieg im Norden, die Beherrschung des norwegischen Raumes undenkbar. Im harmonischen Zusammenspiel der deutschen Streitkräfte zu Lande, zur See und in der Luft liegt die Tatsache verankert, daß die nordische Front gegen die Engländer gehalten wird.

Deutsche Jagdflieger am Polarkreis Nord

Von Albert Klapprott

Das an- und abschwellende Heulsignal des Luftalarms tönt über den von unserer Luftwaffe besetzten Flugplatz an der Westküste Norwegens, von dem aus es nur ein verhältnismäßig kurzer Sprung ist bis hinüber nach Schottland. Immer und immer wieder hat sich hier und an anderen Plätzen Norwegens der Tommy blutige Köpfe geholt, hat nie etwas ausrichten können, sondern stets nur Verluste gehabt.

In das Heulsignal hinein dröhnt schon der Start einiger Jagdflugzeugketten, die wie Pfeile über die schnurgerade Betonbahn rasen und im Steigflug seewärts davonziehen. Alles ist bereit, den Gegner zurückzuschlagen, sollte er sich blicken lassen. Die auf dem Rollfeld beschäftigten Mannschaften sind weisungsgemäß in Deckung gegangen. Gespannt blickt alles in Richtung nach der nahen Bucht zu. Im Schutz der Wolken kommen die Angreifer heran. Da setzt unweit des Platzes auch schon das Rummsen der schweren Flak ein, die einen fast schnurgeraden Sperrgürtel krepierender Granaten weit vor den Platz legt. Vor der einen Wolke wird ein Flugzeug sichtbar, dicht dahinter ein zweites und etwas seitlich noch eine dritte Maschine. Sie halten stur auf den Platz zu. Jetzt stehen ihnen die dunklen Sprengwolken der Flak direkt vor der Nase; da merken sie, was los ist und drehen fast augenblicklich seitlich ab und wollen anscheinend zu den schützenden Wolken zurück. Vereinzelt krachen Richtungsschüsse der Batterie hinauf, und da



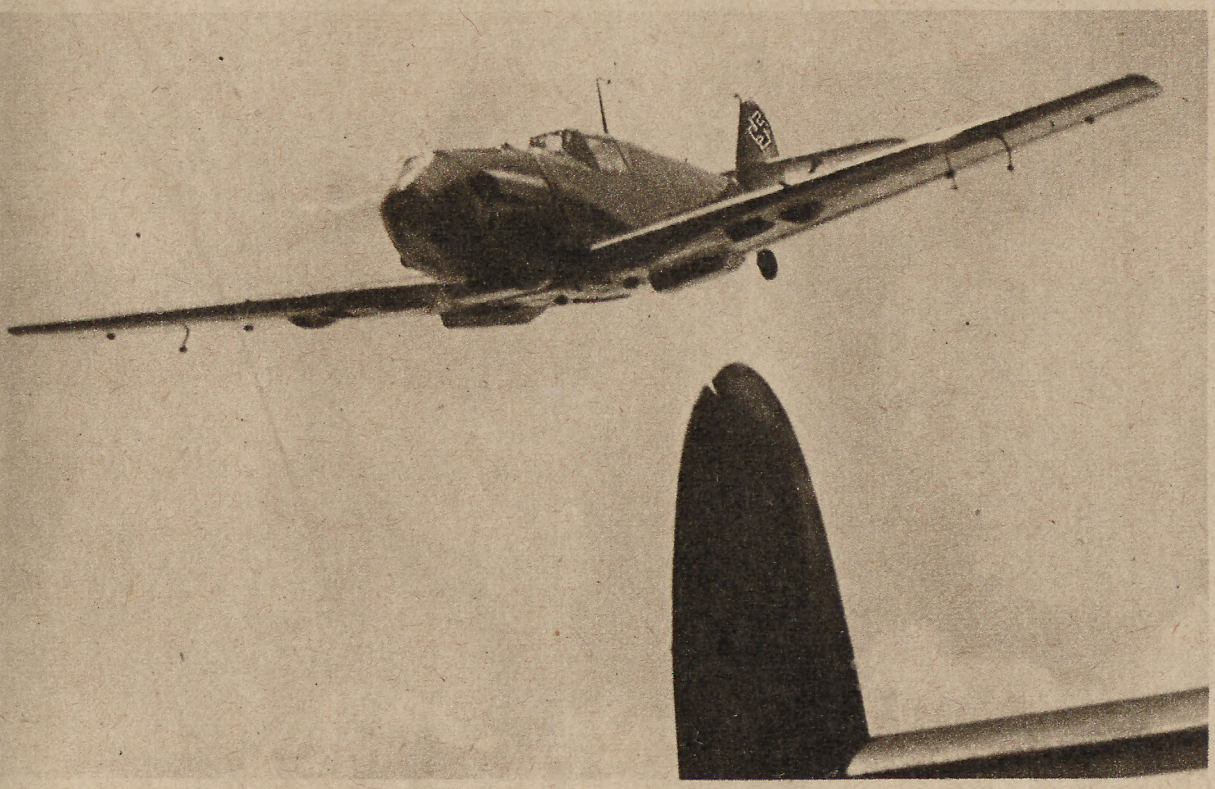
Deutscher Jäger vor dem Start. Die Kameraden vom Bodenpersonal wünschen ihm Halsundbeinbruch

sehen wir, wie sich zwischen Wolken und Angreifer einige sich schnell bewegende schwarze Pünktchen geschoben haben. Unsere Jäger sind heran! Alles springt fast gleichzeitig aus der Deckung und starrt hinauf zu den drei Engländern, die aufgeregt auseinanderkurven und nach verschiedenen Richtungen zu entkommen suchen. Aber hinter jedem Angreifer hängt mindestens ein schwarzer Punkt. Draußen von der Bucht her werden einige dumpfe Detonationen vernehmbar, zweifellos hat da einer der Tommies Notabwurf gemacht. Ein paar Wassersäulen steigen empor und fallen dann rasch in sich zusammen wie gerade abgestellte Springbrunnen.

Minuten vergehen, dann sieht man einen Engländer, einen breiten Rauchschwanz wie ein Himmelsschreiber hinter sich, steil aufwärts rasen. Eine zweite Maschine schießt genau so in die Höhe. Dann kippen beide ab und stürzen dicht nebeneinander wie funkensprühende Kometen abwärts. Man sieht einen aufgeblähten Fallschirm, dann noch zwei oder drei andere. Dazwischen torkelt ein breitflächiges Etwas nach unten, anscheinend eine abmontierte Tragfläche. Hinter dem kleinen Hügel, der zwischen Flugplatz und der offenen See liegt, verschwindet der ganze Spuk im Handumdrehen. Das Duell mit dem dritten Tommy hat sich weit nach Süden zu verschoben. Man erkennt aber, wie ein kleineres Flugzeug über einem größeren herumkurvt, das, stark seitlich hängend, in steiler Bahn sich dem Boden nähert. Nach einiger Zeit heult die Sirene die Entwarnung, und fast gleichzeitig kehren einige der flinken Jäger zurück. Eins der Jagdflugzeuge zischt wenige Meter hoch über das weite Feld und „wackelt", also einer der Sieger in diesem atemraubenden Luftkampf, den wir eben beobachten konnten. Wenig später jagt über die zu ihren Standplätzen rollenden Messerschmitts noch ein Nachzügler und „wackelt" ebenfalls, fliegt eine Runde, kommt zurück und „wackelt" erneut. Donnerwetter — sollte er etwa . . .?
Tatsächlich, unsere Vermutung bestätigt sich nach der Landung. Ein junger Feldwebel klettert aus dem Sitz, er meldet den Abschuß von zwei feindlichen Flugzeugen, der vor ihm gelandete Kamerad hat den dritten Gegner erledigt. Die Jäger besprechen den Kampf.

Das Jagdflugzeug wird mit vereinten Kräften an den Start geschoben





Wacht über Norwegen. Messerschmitt-Jäger greifen an

Der Feldwebel berichtet: „Es waren drei zweimotorige Lockheeds, die wir da erwischt haben. Als ich an ihnen hing und schoß, sah ich regelrechte Fetzen aus Rumpf und Tragflächen herausfliegen. Donnerwetter, das hat wirklich hingehauen!" Drei Gegner angeflogen, drei Gegner abgeschossen. Auf dem englischen Flugplatz wird man vergeblich auf diese Männer warten.

Draußen vor der Küste schwabbern die mit dem Fallschirm abgesprungenen Tommys im „Bach". Vom Bereitschaftsraum der Jagdgruppe ist inzwischen rasch der nahe Seeflughafen angerufen worden, und wenig später sehen wir ein Flugzeug der Seenotstaffel hinausfliegen, um — wenn möglich — noch Rettung zu bringen. Was hätten die Engländer wohl im umgekehrten Fall gemacht? Hilfe ist jedoch nicht mehr möglich, das Seeflugzeug findet nichts mehr von den Abgeschossenen, nur Ölflecke und einige wenige Trümmer kennzeichnen die Absturzstellen.

Tags zuvor kam bei einem Einflugversuch ein abgeschossener Tommy mit dem Leben davon und wurde gefangengenommen. Bei diesem Angriffsversuch gab es auch für die Stadt selbst Luftalarm. Bei der norwegischen Bevölkerung sah man manch ängstliches Gesicht, vielleicht, weil man den einstigen englischen Freunden jetzt zutraute, daß sie auch Bomben in die Hafenstadt werfen würden. Aber aus verschiedenen Gesprächen hörte man doch die Zuversicht heraus, daß die deutsche Luftabwehr durchaus Herr der Lage sei, und das Dröhnen der Flak und das Surren der den Himmel absuchenden Jäger bestärkte diese Annahme.

Die Tommies, die seit der deutschen Besetzung an den Küsten Norwegens in ihren Maschinen verbrannten oder in den Wogen der weiten See den Tod fanden, sie gehen auf das Konto der verantwortungslosen Regierung in London, die nun endlich gemerkt haben dürfte, daß Großdeutschlands Wehrmacht die strategisch wichtige Flankenstellung gegenüber Englands Ostküste wirksam zu schützen vermag.

Als am 9. April 1940 die deutsche Wehrmacht schlagartig den bewaffneten Schutz Norwegens übernahm, da waren auch sofort Jäger und Zerstörerflugzeuge zur Stelle zum Schutz der

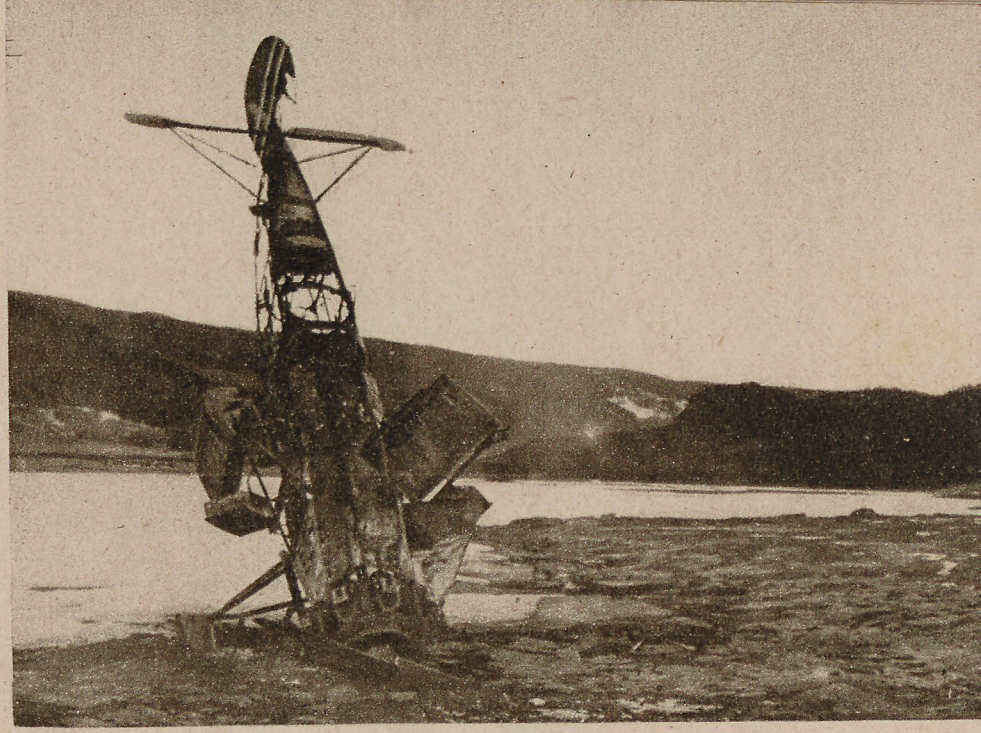
deutschen Truppenbewegungen und der Sicherung des Einsatzes der Kampf- und Transportfliegerverbände. Als die Engländer, wutschnaubend wahrscheinlich, feststellen mußten, daß die deutsche Wehrmacht rund zehn Stunden früher zum Gegenschlag im Norden ausgeholt hatte, da glaubten sie, durch den Einsatz von Bombern die deutsche Aktion stören, wenn nicht gar vereiteln zu können. Die Herren von der Royal Air Force werden einen gehörigen Schreck bekommen haben, als ihnen fast überall an den wichtigsten Plätzen Norwegens beim Anflug schon die „Nazi-Jäger" gehörig in die Parade fuhren.

Diese wirksame Abwehr war eine einzigartige Leistung. Denn das Verlegen von Jagd- und Zerstörergruppen ist — wie auch bei den anderen fliegenden Verbänden — nicht einfach so durchzuführen, daß die Flugzeuge losfliegen und auf dem befohlenen Zielhafen landen. Die nun einmal unbedingt erforderliche Bodenorganisation muß notgedrungen mit umziehen, und zwar so schnell wir nur irgend möglich, denn ohne das Bodenpersonal wird auch der beste Jäger nicht einsatzbereit. Daß es bei der Norwegenaktion bestens geklappt hat, geht aus der Tatsache hervor, daß die Versuche der britischen Luftwaffe, den deutschen Vormarsch zu stören, prompt ins Wasser fielen. Als deutsche Truppentransporter in norwegischen Häfen landeten, waren auch bereits die Jäger da und sicherten das Ausladen. Kaum hatten sie sich auf den besetzten norwegischen Flugplätzen niedergelassen, begannen sie auch schon mit dem Abschießen der Gegner.

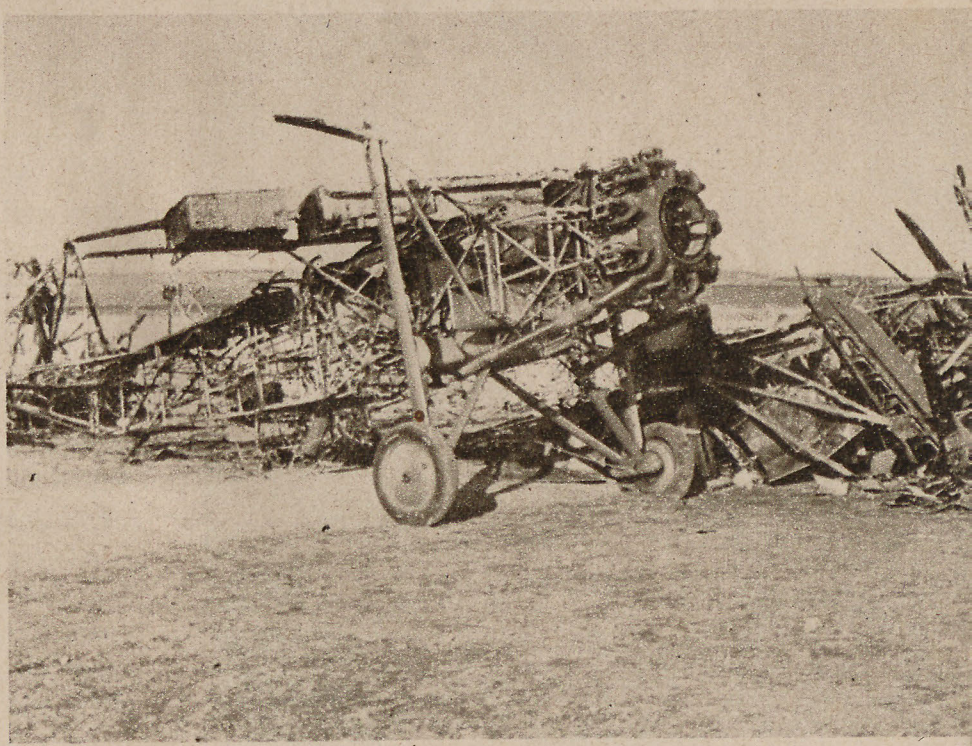
Auf dem Osloer Flughafen sichtete man an einem der ersten Tage der deutschen Besetzung eine große Maschine, die man zunächst als deutsches Flugzeug ansprach. Bis dann einer von den Jägern rief: „Donnerwetter, das ist ja ein viermotoriges Sunderland-Flugboot!" Hinein in die Jagdflugzeuge! Und dann aus dem von ankommenden und abfliegenden Transportflugzeugen mehr als reichlich belebten Platz heraus gestartet und dem Flugboot nach, das sich inzwischen schon wieder verziehen wollte! Es war ebenso ein zäher wie großer Bursche, den sich die Jäger da vorgeknöpft hatten. Die Engländer meinten von diesem Typ, daß es „unüberwindliche fliegende Schlachtschiffe" seien, mit ihrer enormen Spannweite von 34 m, mehreren MG und 6 bis 8 Mann Besatzung. Die Messerschmitts beharkten in mehreren Angriffen den zu Aufklärungszwecken herübergekommenen „Wundervogel" derart, daß er in der Luft abmontierte und im Wasser verschwand. Es taten dies Jäger, die wenige Tage zuvor noch auf deutschen Rollfeldern gestartet und gelandet waren.

Der Flugplatz Sola bei Stavanger war in den ersten Besetzungstagen mit das Hauptziel britischer Bombenangriffe. Jedoch standen von Anfang an schon Jäger, Zerstörer und natürlich auch Flak in genügender Stärke bereit, um die bei Tag und Nacht erfolgenden Angriffe abzuschlagen. Die Abwehrfront am norwegischen Himmel wurde täglich stärker, und sehr bald wurden die britischen Luftangriffe, vornehmlich auf den genannten Flugplatz, wie aber auch auf andere Stützpunkte, weitaus seltener. Jäger und auch Flak waren in diesen ersten Tagen besonders bei Stavanger und Oslo außerordentlich rührig: allein innerhalb von 24 Stunden gelang, es, 14 englische Kampfflugzeuge abzuschießen. Wir haben es miterlebt, wie die Überwachung des Luftraums durch Jäger und Zerstörer jedes Vordringen feindlicher Kampfmaschinen, z. B. nach dem für uns sehr wichtigen Flugplatz in der Nähe von Drontheim, so gut wie unmöglich machte. Bis hinauf in die Regionen des nördlichen Polarkreises reicht die Sicherung unserer Jäger und Zerstörer, die auch in Norwegen dem Engländer zu einem furchtbaren und im Zweikampf unüberwindlichen Gegner wurden.

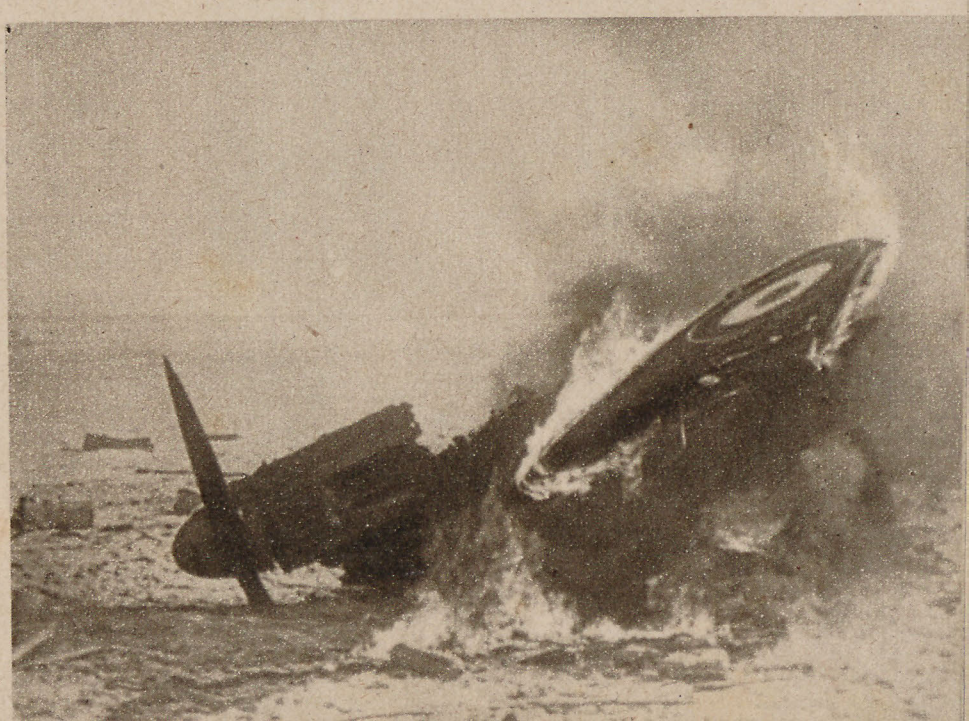
Im Gudbrandtal wurde dieses feindliche Flugzeug abgeschossen



Überreste norwegischer Flugzeuge, die durch deutsche Bomben vernichtet wurden



Britisches Kampfflugzeug, das von der deutschen Flakartillerie heruntergeholt wurde





Bomben über dem Eismeer

Von Leutnant M. J. Tidick

Masten und Schornsteine ragen aus dem Meer, Schiffsbrücken und Kanonen ruhen dicht unter dem Wasserspiegel, Kiele verschlicken im mahlenden Sande der Nordsee. Das ist der erste große Friedhof britischer Seemacht, den die deutsche Luftwaffe entlang der Ostküste Englands anlegte. Hunderttausende Tonnen Schiffsraum versanken, und die Begräbnismusik machten die Wogen der Nordsee und die Motoren deutscher Kampfflugzeuge.

Dann flogen wir nordwärts, und der zweite Friedhof entstand vor und in den tiefen Fjorden Norwegens. Er war verschwiegener. Tief sind die blauen Fjorde, und von den Schiffen, die dort von deutschen Bomben hinuntergeschickt wurden, reicht keine Mastspitze mehr nach oben. Der Schiffsraum Großbritanniens begann knapp zu werden. Aber das stolze England besitzt viele Schiffe, und daher reichten sie auch noch, um versinkend die Ufer der Kanalküste zur dritten großen Wrackversammlung zu machen, die schnell an Bedeutung gewann und sich mit jedem der heulenden Angriffe deutscher Stukas um eine Reihe von Teilnehmern vermehrte.

Immer wieder hat der Feind geglaubt, Punkte ausfindig zu machen, die dem Zugriff der deutschen Luftwaffe unerreichbar und zu entfernt sind. Immer wieder aber machten unsere Flugzeuge und unsere

Über 1000 m sind diese vier Bomben bereits gefallen und werden in den nächsten Sekunden ihr Ziel vernichten

Besatzungen unmöglich Scheinendes möglich. Sie berechneten ihren Spritverbrauch genau bis zum letzten Liter, sie flogen, griffen an und kamen zurück.

Es gibt kaum eine militärische Aktion, bei der die Luftwaffe nicht in irgendeiner Form eingeschaltet würde, es gibt kaum ein Ziel, das man unseren Kampfflugzeugen nicht als Auftrag geben könnte. Sehr vielfältig sind unsere Aufgaben in diesem Krieg. Er spannt alles ein. Er zieht alles in seinen Dienst, der moderne Krieg, und immer mannigfacher werden die Spezialeinsätze.

Englische Rundfunksender strahlen das Gift ihrer Hetz- und Greuelpropaganda nach Skandinavien, versuchen Haß und Widerstand zu schaffen und zu schüren mit entstellten und erlogenen Meldungen von den Kämpfen um Narvik. Es lag die Vermutung nahe, daß der englische Rundfunk von in Norwegen stehenden Sendern mit solchen Nachrichten versehen würde und daß man dazu Sender benutzte, die zu weit von den Deutschen entfernt stehen, um ihnen noch erreichbar zu sein. Sender, die somit zahlreiche Aufgaben militärischer Art für den Tommy erfüllen konnten.

Dieser Vermutung verdankt ein Kampfverband den Auftrag, den norwegischen Rundfunksender Vadsö, dem Rundfunkhörer als Sender Finnmark bekannt, zu zerstören. Gewiß, er liegt hoch oben im äußersten Nordosten des Landes, dort, wo Norwegen, Finnland und Rußland zusammenstoßen, am Varangerfjord, noch nördlich des 70. Breitengrades. Aber unerreichbar ist er für uns nicht.

Auf einem Platz in Südnorwegen stehen wie riesige Fabeltiere einer neuen Zeit die Fernkampfflugzeuge unseres Verbandes. Rings um den Kessel, in dem das Rollfeld liegt, erheben sich in blauem Dunst die Berge, und wenn man gestartet ist, sieht man auch die Bergseen in der Nähe, die wir in Pausen des Einsatzes zum Baden besuchen.

Wenn die schnellen Jäger abspringen von diesem Platz, um Geleitschutz zu fliegen, dann wirken sie doppelt winzig vor den dicken mehrmotorigen Flugzeugen, die hier regieren, und vor den Kuppen und Steinwänden der Berge, an denen sie hinaufjagen. Und wenn der Bomber startet, dann ist alles ringsum erfüllt von dem Klang seiner Motoren.

Fast 4000 Kilometer fliegt die Maschine, um ihr Ziel zu erreichen und wieder heimzukehren, und wenn sie heute abend startet, kehrt sie vielleicht vom ununterbrochenen Flug morgen am Vormittag zurück. Die Besatzung aber kennt nicht Abend und Morgen, es sei denn, sie machte es sich am Zeiger der Uhr immer wieder gegenwärtig. Zwar geht der Start nach unseren Begriffen am späten Abend gegen 23 Uhr vor sich. Doch da ist es noch nicht dunkel, der Flug geht nordwärts, und kurz nach Mitternacht wird es im Flugzeug noch heller. Vor den Fenstern der Kabine steht in glutrotem Farbenspiel das Leuchten der Mitternachtssonne. Die Motoren reißen die gewaltige Maschine über ein Land hinweg, in dem es jetzt immer Tag ist, in dem die Begriffe für die Zweiteilung der vierundzwanzig Stunden in Tag und Nacht verlorengehen, in dem man nicht von selbst weiß, wann man schlafengehen oder aufstehen soll. Wer eine Arbeit zu tun hat, verrichtet sie, und sei es nachts um ein Uhr, wer müde ist und meint, er sollte mal schlafen, der legt sich hin, und sei es 12 Uhr mittags — nach der Meinung der übrigen Europäer. So kommt es, daß die Besatzung aus dem tiefffliegenden Flugzeug eine Frau entdeckt, die Wäsche aufhängt — die Uhr zeigt auf zwei des Nachts.

Flug in Polnähe bedeutet häufig Kampf mit schwierigen Witterungsverhältnissen. Die Gegend der Kämpfe um Narvik wird überflogen, ohne daß man etwas von der wild zerklüfteten Erde, die den Truppen tausendfache Schwierigkeiten entgegenstellt, zu sehen bekommt. Wolken trennen Flugzeug und Erde. Dort unten, wo nun die Küste, ohne daß wir

es im Augenblick sehen können, langsam nach Osten umbiegt, dort wird das Land immer zerrissener, dort löst es sich immer mehr auf in Zungen und Inseln, in Felsen und Wasser, Erde gibt es nicht mehr, die man bebauen und bewirtschaften könnte.

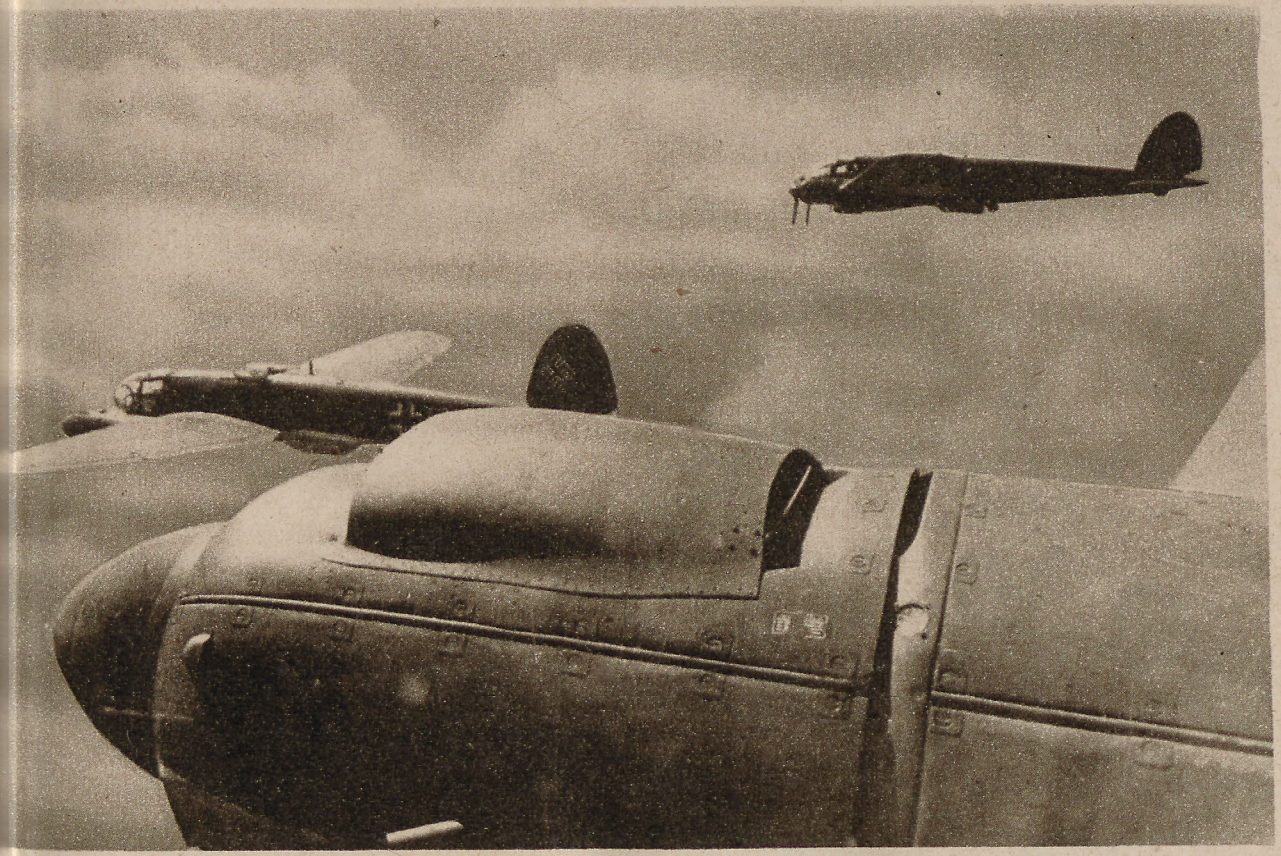
Im Blindflug muß geflogen werden. Schneesturm peitscht gegen die Scheiben. Aber der Schnee hier hat eine verteufelte Eigenart. Er ist so pulverfein, daß er durch die kleinsten Ritzen dringt, daß er die Scheiben verklebt, daß er in die Kabine dringt, sich ablagert, daß sich an den feinen Spalten der Kabine, durch die er eindringen kann, Eiszapfen bilden. Ein tolles Zeug, dieser Polarschnee!

Nach Kurs und Flugzeit muß die Maschine nunmehr in der Nähe des Ziels sein. Sie stößt durch die Wolken nach unten. Doch was nützt es schon, wenn man die Wolken hinter sich hat und man trotzdem nicht genug sehen kann, weil die Vereisung vor den Scheiben sitzt. Tiefer 'runter, noch tiefer. Bis dicht übers Wasser drückt der Flugzeugführer die Maschine, so tief, daß Plustemperaturen erreicht werden und das Zeug endlich wegschmilzt, das der Vogel noch immer mit sich schleppt.

Jetzt erst kann Ernst gemacht werden. Hier, der tiefe Einschnitt ins Land, von Osten nach Westen verlaufend, ist der Varangerfjord. Wo ist Vadsö? Da, wo das Nordufer des Fjords sich am weitesten südwärts biegt, da liegt das Nest! Und der Sender? Finden wir, finden wir! Zwei hohe Funkmasten — kein Zweifel, das ist er. Dazwischen das Sende- und Maschinen-



An Hand wichtiger Aufklärungsergebnisse starten deutsche Kampfflugzeuge zum Angriff. Die Besatzung einer Kampfstaffel bei einer kurzen Beratung über ihren Auftrag



Nach längerem Anflug ist das Ziel erreicht. Im nächsten Augenblick gehen die Flugzeuge noch tiefer, und dann heißt es: Bombenklappen auf!

haus. Jetzt ist's zu Ende mit der Funkerei. Anflug in Richtung der beiden Masten! Tief, so tief wie möglich ist der Riesenvogel hinunter gegangen. Klein ist das Ziel nur, das getroffen werden soll. Drei Bomben gleiten als Probeschuß heraus, schlagen zwischen einem Mast und Sendehaus ein. Gut — abdrehen, neuer Anflug, Ernst.

Unten greift die Panik um sich. Unten sitzen Männer an den Funktasten, und sie glaubten sich sicher vor den Bomben der Deutschen. Glaubten es bis jetzt. Bis plötzlich das Donnern von Motoren unter die Muscheln der Kopfhörer drang, bis sie zum Fenster hinaussahen, um das Flugzeug zu erkennen, bis sie in aller Hast ihren Funkverkehr mit ein paar zitternden Zeichen abbrachen und aus der Bude hinausstürzten — vier Männer. Da krepierten auch schon die ersten drei Bomben, da zog der mächtige Vogel mit den leuchtenden schwarzweißen Balkenkreuzen wieder davon. Dann kehrte er wieder. Und ob ihm auch nun von unten Maschinengewehrfeuer entgegenschlug — unbeirrbar flog das deutsche Fernkampfflugzeug von neuem an.

Nur wenig höher als die Spitze der Funktürme ist die Maschine. Ruhig werden die Korrekturen gegeben. Der Beobachter hat auf „Reihe" geschaltet. — Jetzt! —

Nur kurz ist die Zeit, die unsere Bomben hier fallen müssen. Sie sind gleich unten. Der Beobachter hat leider nicht den Genuß, sie bis ins Ziel verfolgen zu können. Aber von hinten kommt umgehend die Meldung. Eine bessere kann man sich nicht denken. Alle neun Bomben der mit kürzestem Zwischenraum geworfenen Reihe sind in dem zweistöckigen Sendehaus verschwunden. Jetzt dauert es einige Sekunden. Noch steht das Haus, als sei ihm nichts geschehen, aber es steht über einem Vulkan. Die Bomben schlugen hindurch bis in den Boden. Dann folgt die Detonation, dann reißt sie eine ganze Hälfte des Hauses weg, dann



Zerstörter norwegischer Funkturm

sieht man Rauch und Dreck und Feuer. Das Haus ist, wie die meisten norwegischen Häuser, aus Holz gebaut. Es brennt in Sekundenschnelle, ist nur noch ein lohender Scheiterhaufen, der bald zu einem bißchen Asche zusammensinken wird, samt den Maschinen, samt dem Kabel, das man brennen sah, samt der ganzen Einrichtung.

Das deutsche Flugzeug fliegt nach der Durchführung seines Auftrags heimwärts. Wieder mehr als 1800 lange Kilometer über norwegische Küste und Berge zu dem Platz im Süden, von dem es startete. Zwei Motoren haben Treffer bekommen. Dem einen ist eine Garnitur Zündkabel glatt weggeschossen. Aber sie



Einsatzpause bei unseren Fliegern in Norwegen

laufen noch. Und — man sollte es kaum glauben — sie laufen auch noch, als der Flugzeugführer das Gas wegnimmt, um zu landen. Sie haben durchgehalten bis zur Heimkehr. — Brave Motoren!

Am nächsten Tage fliegt eine andere Maschine los, um sich von dem Erfolg der Unternehmung zu überzeugen. Sie findet nur noch einen schwarzen verkohlten Haufen und einige Stümpfe, die aus dem Boden ragen. Wenige Tage später startet wieder ein Fernkampfflugzeug nach der gleichen Gegend und vernichtet in gleicher Weise den ein wenig nordöstlicher gelegenen Sender Vardö. Mit Treffern in der Maschine und mit einem Verletzten kommt die Besatzung zurück. Vor allem aber mit Erfolg. Mit den Treffern rechnet man, schließlich ist es nicht so furchtbar schwer, nach solch großem Vogel zu schießen, wenn er in geringster Höhe ruhig anfliegt. Und noch ein paar Tage später meldet der Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht die Zerstörung des Senders Inoy in der Gegend von Hammerfest. Die Hörer am Funk und die Leser der Zeitungen nehmen es zur Kenntnis. Inoy ist zerstört. So, so. Na ja, das sind ja kleine Fische für unsere Flieger. Das ist ein Klacks für die.

Aber einer hat auf die Karte geguckt, hat Inoy gesucht und Vadsö und Vardö. Und hat mit Kulleraugen den Zirkel genommen und die Kilometer ausgemessen. Fein außen herum um Schweden.

Und hat nicht mehr gemeint, daß die Erledigung der Sender zu den „ganz kleinen Fischen" gehört.



Hilfe vom Himmel

Der Heldenkampf von Narvik

Von Hauptmann Dr. Weinschenk

Seit Tagen hat der für unsere Kampfstaffel bestimmte Einsatzbefehl fast den gleichen Inhalt: „Angriff auf Erdziele bei Narvik!" Es ist um die Zeit, da der Engländer im hohen Norden mit aller Macht einen Prestigeerfolg erstrebt, um die Welt von den katastrophalen Rückzügen an den anderen Fronten abzulenken. Ja, selbst in Norwegen hat er bereits eine Schlappe nach der anderen einstecken müssen. Andalsnes und Dombaas sind traurige Zeugen der überstürzten Flucht eines Heeres, das von Churchill ausgesandt worden war, um die „Barbaren" aus dem englandhörigen Land zu „verjagen". Es ist anders gekommen! Bei Nacht und Nebel mußten die Tommies auf ihre Schiffe, um wenigstens das nackte Leben zu retten. Sie hatten einen recht nachhaltigen „Eindruck" von der Schärfe des deutschen Schwertes am eigenen Leibe verspürt!

Ungeheuer sind daher die Mittel, die der Feind jetzt jenseits des Polarkreises einsetzt. Er will die schwedische Erzbahn und den Erzhafen Narvik in seine Hand bekommen, koste es was es wolle. Britische Kriegsschiffe aller Größen liegen in den norwegischen Fjorden und in den Lofoten, Truppentransporter aller Art schleppen Tag für Tag Soldaten, Waffen und Munition über das Nordmeer hierher. Eine vielfache Übermacht versucht immer wieder, das Häuflein Gebirgsjäger und Marinesoldaten zu überrennen, das unter der genialen Führung des Generalleutnants Dietl eisern und zäh seine Stellungen behauptet. Sie haben es, weiß Gott, nicht leicht, unsere Ostmärker! Seitdem sie an jenem denkwürdigen Apriltage unter dem heldenhaften Einsatz der von Bonte geführten Zerstörerflottille in und bei Narvik landen konnten, hielten sie allen Schwierigkeiten zum Trotz in Eis und Schnee aus, bewundert von der ganzen Welt — einsame Wächter und Kämpfer für Deutschlands Größe! Was sie, abgeschnitten von der Heimat, an Entbehrungen auf sich nahmen, was sie, eingekesselt von feindlichen Truppen, an Heldenmut aufbrachten, ist inzwischen als leuchtendes Beispiel deutschen Soldatentums in die Geschichte eingegangen.

Nur die Luftwaffe konnte ihre Lage erleichtern, konnte Nachschub heranbringen und sie mit Lebensmitteln und Munition versorgen. Dutzende von Transportmaschinen starten um



Der Hafen von Narvik



Hochgebirge im Raume von Narvik. Hier war es unmöglich, Landeplätze für unsere Flieger ausfindig zu machen

jene Zeit täglich, vollbeladen mit dem, was der Soldat zum Widerstand benötigt. Bei jedem Wetter sind unsere Maschinen unterwegs. Sie haben ihren redlichen Anteil an der Behauptung bzw. an der endgültigen Wiedereroberung Narviks. Aber auch unsere Kampfgruppen sind, weiß Gott, nicht untätig. Ihre großen Erfahrungen aus dem Polenfeldzug kommen ihnen hierbei gut zustatten. Erd- und Nahangriffe auf die vorderen feindlichen Stellungen wie auf die rückwärtigen Verbindungswege gehören zum Tagesprogramm. So einfach wie im Polenfeldzug ist es allerdings nicht in dem zerklüfteten Gelände an der norwegischen Front. Der Kampf im Gebirge und in den Schluchten stellt an das fliegerische Können der Besatzungen ungeheure Anforderungen. Überall und nirgends kann der Feind sein. In den Tälern und auf den Höhen drohen, gut versteckt und getarnt, zahlreiche Flakbatterien; feindliche Kriegsschiffe lauern im dunklen Schatten der Schluchten auf ihre Beute! Aber die Einsatzbereitschaft unserer Besatzungen ist nicht geringer als die der unten kämpfenden Kameraden. Täglich nimmt Kette auf Kette Kurs nach Norden. Über Hügel und Täler geht erst der Flug, dann über die weithin leuchtenden Eiskronen der Bergriesen. Knapp über Schneefelder brausen unsere Maschinen, springen über hochragende Felsen, stürzen sich auf blauschimmernde Gletscher. Oft begleitet glutrot die Sonne ihren Weg, oft stellen sich schwarze Wetterwolken, in denen die Bergkuppen untertauchen, ihrem Vorwärtsstürmen entgegen. Doch was sind Wettersorgen, wenn es gilt, die Narvikfront zu behaupten,



Gebirgsjäger fliegen nach Narvik. Kurz vor dem Start wird der Fallschirm mit der Reißleine verschnürt



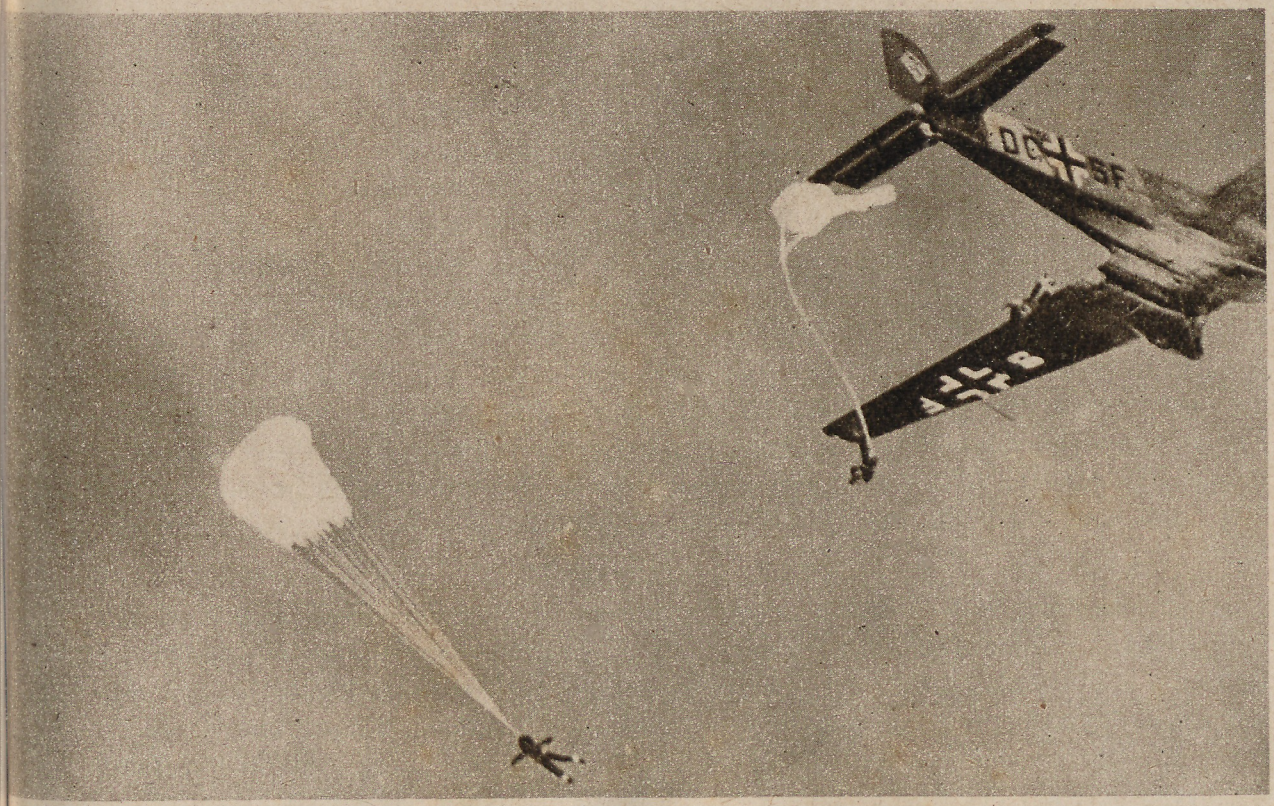
Der Absprung über Narvik beginnt. Die Tür ist ausgehängt. Die Fußspitze steht im „Startloch", und dann springt der Gebirgsjäger im Kopfsprung in die Tiefe



Die Erde rast dem Springer entgegen. Noch hat sich der Schirm nicht geöffnet. Unter dem Jäger ein zweiter Springer, der am geöffneten Schirm der Erde entgegenschwebt



Schon löst sich der Fallschirmsack. In wenigen Sekunden wird sich der Schirm öffnen und der Sturz in ein ruhiges Schweben übergehen



Der Jäger pendelt durch die Luft und sinkt am völlig entfalteten Schirm in die Tiefe



Zwischen Felsblöcken und Schnee landen unsere Gebirgsjäger. Sie werden von den mutigen Verteidigern Narviks freudig erwartet

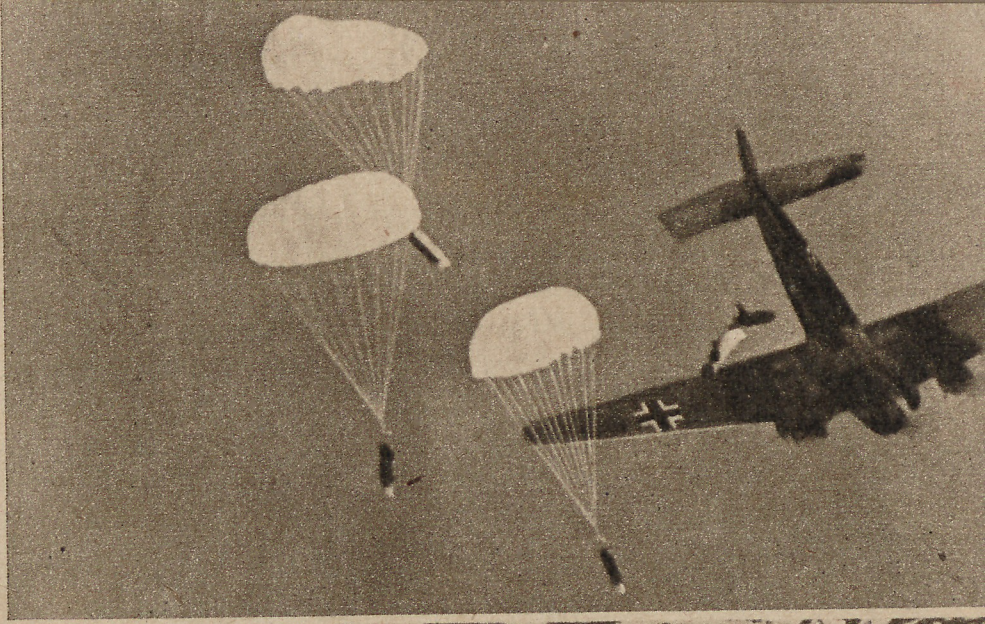
Kameraden zu entlasten und zu unterstützen, die in einem erbitterten Abwehrkampf stehen. Nach oft stundenlangem Anflug ist das Ziel erreicht, und mit mächtigem Schwung stürzen sich unsere Kampfflugzeuge in das ungewisse Dunkel der von steilen Felsen eingefaßten Täler. Eben schien vielleicht noch die Sonne in voller Pracht; nun decken uns die Schatten eines tiefen Talkessels, in dessen Grund das schwarzgraue Wasser der Fjords die Ufer bespült. In steilen Kurven winden wir uns durch die Schluchten, pirschen uns um vorspringende Felsmauern, während unsere Augen an den Bergwänden haften. Dort sitzt irgendwo der Feind; doch wir sehen ihn noch nicht, die Augen müssen sich erst an den ständigen Wechsel von Licht und Schatten gewöhnen. Wir rasen über das Wasser, das jetzt in allen Farben zu schimmern beginnt. Wir ziehen hoch über unwirtliche Höhen, auf denen es nur von Wind und Wetter zerfressene Felsen und Höhen gibt. Tausendmal stöhnen und dröhnen die Motore, wenn die sichere Hand des Piloten sie zu Kurve oder Sturz zwingt. Tausendmal fühlen wir uns unsagbar klein gegenüber der Macht der Natur. Und doch beherrschen wir sie in jeder Minute. Wie ein Adler zieht unser Flugzeug seine Kreise, späht nach der Beute aus.

Wir haben reichlich MG-Munition an Bord und eine füllige Menge an Bomben. Wir kommen durch manches jetzt schon bekannte Tal. „Da ist das Materiallager, das wir neulich in Brand schossen", schmunzelt der Pilot, „hier aus dieser Felsenecke schossen sie mit Maschinengewehren auf uns, dort zog die Transportkolonne entlang, die vor uns die Flucht ergriff." Überall wachen Erinnerungen auf an die letzten Kampftage. Punkt um Punkt vergleichen wir auf der Karte, fahnden nach Batteriestellungen, die noch vor kurzem aus allen Rohren feuerten, jetzt aber verstummt sind, um sich uns nicht zu verraten. Aber dem geübten Auge unserer Besatzungen entgeht so leicht nichts.

Plötzlich erkennen wir in einiger Entfernung einen englischen Zerstörer, dicht an eine Felswand angeschmiegt. Nicht weit von ihm entfernt wird ein größerer Dampfer ausgeladen. Ein riesiger Lagerplatz im Hintergrund! Unsere Besatzung faßt einen freudig-schnellen Entschluß: Der Dampfer muß in den Grund! In geringer Höhe fliegen wir an, steuern geradewegs auf unser Ziel zu. Jetzt gilt es, die Nerven zu behalten und hart zu bleiben. Der Kommandant hat sich in der Bugkanzel ans MG geworfen, den Abzuggriff für die Bomben in der Hand. „Noch tiefer, noch tiefer!" brüllt er seinem Piloten zu. Er drückt die Maschine, daß sie pfeift und stöhnt. Nun sind wir da, nun fallen die Bomben. Aber auch der Zerstörer ist munter geworden! Seine Feuersalven liegen nicht schlecht. Vor uns links und rechts platzen die Geschosse. In steiler Kurve drehen wir ab und blicken zurück. Wir schreien vor Freude auf. Der Dampfer steht in hellen Flammen!

Doch, der Erfolg genügt unserer Besatzung nicht. Da ist ja noch das Lager. Auch das soll dran glauben! Uns alle hat das Jagdfieber erfaßt. Wohl wissen wir, daß der Zerstörer jetzt aus allen Rohren feuern wird. Trotzdem brausen wir noch einmal heran, kaum 20 Meter hoch. Plötzlich bricht der vorhin getroffene Dampfer in zwei Teile auseinander und versinkt in den Fluten. Wie müssen unsere Bomben gesessen haben! Schon sind wir über dem Lager, schon fallen erneut unsere Bomben und gleich darauf künden hohe Stichflammen, daß die Engländer um ein großes Depot ärmer geworden sind. Unsere MGs knattern rasch und gut in das Gewühl da unten. Die Engländer packt panischer Schrecken, sie rennen und flüchten und wissen kaum wohin. Dann entziehen wir uns dem Abwehrfeuer des englischen Zerstörers, der uns wutentbrannt nachknallt. Rasch entspannen sich unsere Nerven, ein frohes Leuchten geht über das Gesicht des wettergebräunten Kommandanten, während der Pilot still vor sich hin lächelt. Ganze Kerle, die nichts erschüttert!

Mit den Gebirgsjägern wurden auch Waffen und Munition abgeworfen





Das abgeworfene Material wird umgehend geborgen



Bald nach dem Absprung rücken die Soldaten vollbeladen mit Waffen und Munition in die neuen Stellungen ab

Doch unser Kampf hat damit erst begonnen. Jetzt jagen wir die Bergstraßen entlang und greifen Truppen und Kolonnen an. Gegen die Wucht unserer knapp über Sträucher und Bäume dahinrasenden Maschine ist jede Gegenwehr vergeblich. Vorne und hinten heraus speien unsere MGs Feuer und richten eine chaotische Verwirrung da unten an, während der Heckschütze links und rechts die Bergwände vornimmt. Es ist ein großes Aufräumen! Umgestürzte Autos am Straßenrand, durcheinandergewirbelt geplatzte Säcke, Kanister, Bekleidungsstücke, Munition! Von irrsinniger Angst getrieben suchen Pferde und Menschen nichts als Deckung. So ziehen wir die Schluchten lang, kreisen um die Kuppeln der Berge, verschwinden in den Wolken und tauchen wieder auf.

„Da, was ist dies?" Fast gleichzeitig brüllen wir es uns zu. Schwarze Pünktchen auf einer schneeweißen Fläche. Schon sind wir dort. Eine feindliche Skitruppe strebt am Hang eines Schneefeldes der Höhe zu. Steilkurve zurück! Alles zum Angriff bereit! Sekunden später rattern die Geschosse im Tiefangriff auf die englischen Soldaten. Sie springen und werfen sich in den Schnee. Schon sind wir über sie hinweg. Unsere MGs haben ihre Schuldigkeit getan. Von jetzt an ist uns, als seien unsere Augen schärfer geworden. Mit einem Male entdecken wir überall unter Felsvorsprüngen gut getarnte, kleine Zelte, weit verstreut auf den riesigen Berghöhen: die feindliche Stellung! Es gibt nun kein Halten mehr; links und rechts herum schnellt die Maschine wie von einer Feder getrieben. Oft scheint sie fast den Boden zu berühren. Jedes Zelt, jeder sich bewegende Punkt bekommt einen Feuerstoß. Dann springen wir die Felswände an, senden den Tod in ihre Nischen und Vorsprünge, auf denen sich Leben zeigt.

In unserem Flugzeug häufen sich die leeren Patronenhülsen. Schwarzgeräuchert ist das Gesicht des Kommandeurs, die Bugkanzel ist zersplittert. Noch haben wir Munition! Mit eiserner Ruhe dreht unser Pilot seine Spiralen. Bis weit hinter Narvik geht unser Revier; wir können uns nicht beklagen. Wir sind froh und wohlgemut, weil wir wissen, daß unser Angriff auf die feindlichen Kolonnen und Batteriestellungen unsere deutschen Gebirgsjäger entlastet. In den Felsen haben sich die braungebrannten zähen Burschen eingenistet. Wir brausen über sie hinweg. Dort oben stehen sie und winken uns zu. Wir winken zurück, wir brüllen ihnen einen Gruß der Heimat zu. Unsere Aufgabe ist für heute erfüllt. Glutrot geht die Sonne nieder, Nebel brauen um uns, die Bergspitzen sind verschwunden. Da ziehen wir hoch über das Wolkenmeer und nehmen Kurs auf unseren Einsatzhafen.

Gleich uns haben an diesem Tage ebenso wie an den vorhergehenden und an den nachfolgenden Dutzende anderer Kampfflugzeuge den Tod in die Reihen des Gegners gebracht, haben ihm gezeigt, daß die modernste Waffe unserer Wehrmacht auch unter den schwierigsten Verhältnissen kampfbereit und schlagfertig ist. Tag für Tag und Nacht um Nacht standen unsere prächtigen Besatzungen bereit. Schlafen und Essen wurden unwichtig. Nur fliegen, fliegen! Denn vorne waren Kameraden in Not und Gefahr. Quollen auch die Augen über und wurden die Glieder vor Kälte starr — für unsere Flieger gab es nur den Einsatz.

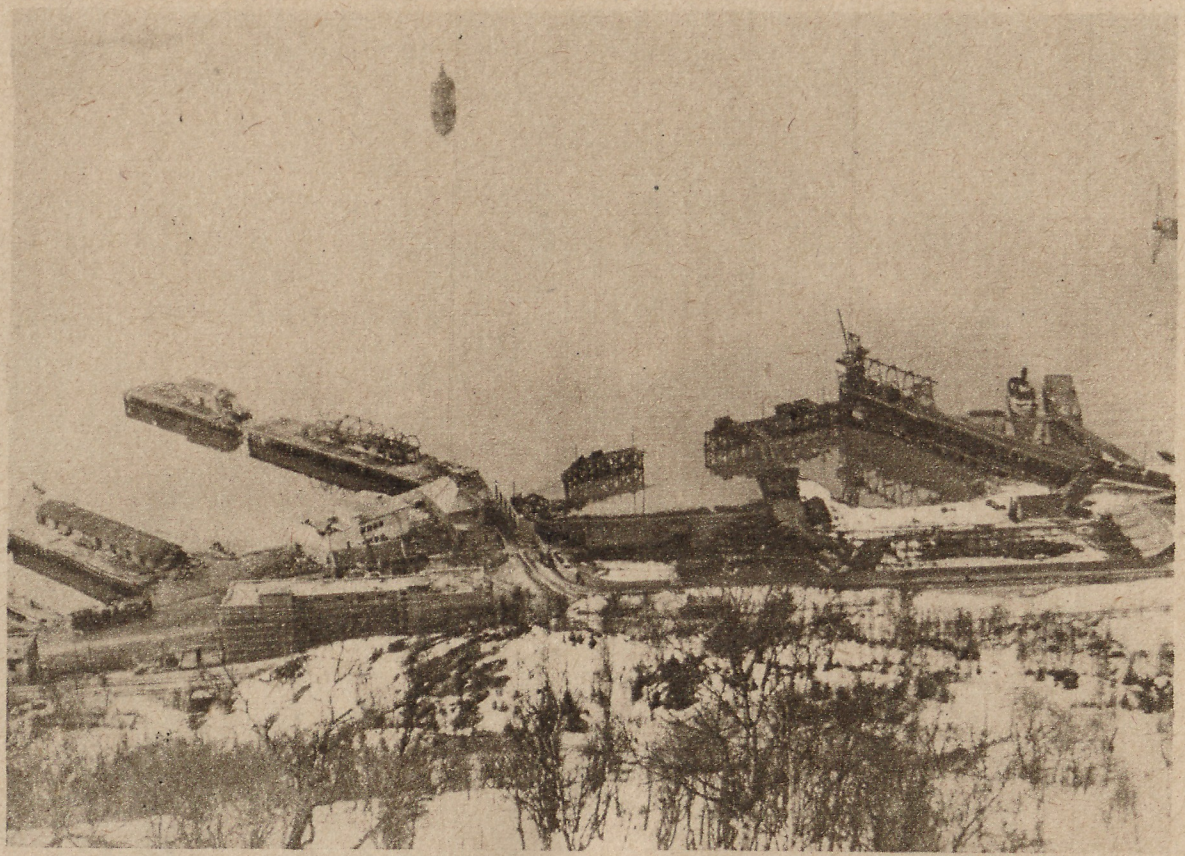
Fast täglich waren die Kameraden der Luft wieder zur Stelle, warfen Verpflegung und Munition ab, stürzten sich in Ketten und Staffeln auf den Feind, zertrümmerten seine Stellungen, verjagten seine Kolonnen. Von welchem Jubel wurden gar die harten Kämpfer da unten erfaßt, wenn sich plötzlich über ihnen Hunderte von Fallschirmen entfalteten und ihnen die ersehnte Verstärkung brachten: junge Freiwillige aus den Reihen der Gebirgsjäger selbst, schneidige Draufgänger, wie sie dort unten gebraucht wurden. Und nicht minder groß war die Freude, wenn ganze Staffeln mit den eigentlichen altbewährten Fallschirm-



Nach siegreicher Beendigung des Kampfes um Narvik brachte das Lazarettschiff „Wilhelm Gustloff" verwundete Narvik-Kämpfer in die Heimat



Verleihung des EK I an tapfere Fallschirmjäger in Norwegen



Der von Luftwaffe, Heer und Marine gemeinsam verteidigte Hafen von Narvik



So sah es nach der Beendigung des Norwegen-Feldzuges in Narvik aus. Ohne einen Unterschied zwischen militärischem Ziel und Wohnvierteln zu machen, schossen die Engländer mit ihren schweren Schiffsgeschützen den größten Teil der Stadt in Trümmer

jägern ankamen, die mit ihrer Spezialausbildung in den verschiedensten Arten der Waffenführung besonders erwünscht waren. So kam Woche für Woche buchstäblich die Hilfe vom Himmel!

Selbstverständlich bedurfte der Einsatz der Luftwaffe gerade in dem schwierigen Gebiet von Narvik einer besonders eingehenden Vorbereitung. Nur der intensiven Zusammenarbeit zwischen Luftwaffe und kämpfender Truppe konnte es gelingen, die vielfache Übermacht des Feindes, die aus englischen, norwegischen, polnischen und tschechischen Verbänden bestand, schließlich zu bezwingen. Eine der Voraussetzungen war die ständige Aufklärung über die Bewegungen des Gegners, dessen Kriegsschiffe jeden Tag einen anderen Standort hatten. Bald steckten sie in diesem, bald in jenem Fjord und vielfach waren die Wege, auf denen die Truppentransporter der Engländer ihrem Ziel zustrebten. Was in diesen Wochen unsere Küstenflieger und Fernaufklärer geleistet haben, ist nicht mit wenigen Worten zu schildern. Zehn- und mehrstündige Flüge weit in das Nordmeer hinaus und bis über die höchsten Spitzen Norwegens stellten höchste Anforderungen an die Nerven der Besatzungen. Schlachtschiffe, schwere und leichte Kreuzer, Flakkreuzer, Flugzeugträger und über Land auch zahllose Flakbatterien erschwerten ihnen die Erfüllung ihrer Aufgabe. Manch harten Strauß fochten sie mit den feindlichen Jägern aus, und oft kehrten ihre Maschinen, mit vielen Treffern gespickt, nach Hause. Aber der Auftrag war ausgeführt! Trotz Schneestürmen, Regengüssen und Nebelwänden, trotz stärkster feindlicher Abwehr! Es war für sie selbstverständlich, am Feind zu bleiben, bis unsere Kampfflieger herangeholt wurden.

Wir erinnern uns da besonders jenes Tages, der den Schlußstrich unter die Kampfhandlungen in Norwegen zog. Die englische Schlachtflotte hatte heimlich den Rückzug angetreten, in ihrer Mitte eine Reihe von Transportern, auf denen Albions Soldaten in die Heimat flüchteten. Es war am 9. Juni, genau zwei Monate, nachdem deutsche Truppen auf Befehl des Führers den Schutz Norwegens übernommen hatten. Das Wetter war für eine Flucht über das Nordmeer wie geschaffen. Aber unsere Aufklärer und Küstenflieger hatten die Absicht des Feindes rechtzeitig gemerkt und waren ihm ins Meer hinausgefolgt. Soweit das Auge blicken konnte, tiefhängende Wolken über dem Wasser. „Wir bleiben am Feind!" Das war die Parole für unsere Aufklärer auch an diesem Tage und sie schafften es. Wenige Meter über die See hinweg brausten sie, verschwanden in den Wolken, stürzten erneut herab, umkreisten die feindlichen Schiffe wie der Schäferhund seine Herde und funkten die jeweilige Position, lösten sich, wenn der Sprit ausging, ab und ließen nicht locker. Inzwischen waren die Kampfverbände gestartet. Hoch über den Wolken flogen sie den vereinbarten Punkt an, durchbrachen die dicken Nebelwände und Wolkenbänke und fanden dank des hervorragenden Lotsendienstes unserer Aufklärer den Feind. Der spuckte aus allen Geschützen Feuer, während vom Flugzeugträger feindliche Jäger hochstiegen, um die gefährlichen deutschen Kampfflugzeuge anzugreifen. Es war ein Versteckspiel in den Wolken zwischen Himmel und Wasser; aber die Mühe des Gegners war vergebens. Bald brannte der erste Transporter, dann der zweite, der dritte und vierte. Unter Verhältnissen, wie sie für den Angreifer nicht schlechter und für den Angegriffenen nicht günstger sein konnten, vollbrachten die kampferprobten Besatzungen eine Leistung, wie man sie früher nie für möglich gehalten hätte. Dies nur ein Beispiel von vielen.

Das vorbildliche Zusammenspiel aller Verbände der Luftwaffe ermöglichte es ihrer Führung, jederzeit Herr der Lage zu sein und auch in schwierigen Augenblicken die richtige Disposition zu treffen. Die Führung konnte sich auf die Opferfreudigkeit und den Kampfesmut der eingesetzten Verbände in jedem Augenblick verlassen. Jäger, Stukas, Kampfflieger, Küsten-

und Fernaufklärer und nicht zuletzt die Transporter haben den soldatischen Geist, der sie beseelte, unter Beweis gestellt. Auf die Minute genau starteten die Flugzeuge gegen den Feind, auf die Minute genau trafen sie am Zielort ein und von der Präzision, mit der die Bomben ihr Ziel erreichten, kann sich jeder überzeugen, der eine Fahrt durch das norwegische Kampfgebiet unternimmt.

Dem heroischen Heldenkampf der Gebirgsjäger steht würdig die zum letzten bereite Luftwaffe zur Seite. Manch einer der wackeren Besatzungen opferte sein Leben, manch einer sah die Heimat schwer verwundet wieder. Aber Narvik wurde behauptet und endgültig wiedererobert. Keine Macht der Welt vermochte dem zähen Draufgängertum des deutschen Soldaten zu trotzen. Der Gegner ist auf seine Insel zurückgeschlagen! Norwegen hat den Schutz des Deutschen Reiches ebensowenig zu bereuen wie Dänemark, Holland und Belgien. Deutschen Heldenmut verdanken sie es, daß der von England entfachte Krieg nicht schwerere Wunden schlug. Wenn jetzt nördlich des Polarkreises das deutsche Hakenkreuzbanner im Winde weht, dann ist dies auch für den Norweger das Symbol eines langen Friedens, erkämpft durch deutsches Blut zu Wasser, zu Lande und in der Luft.



General der Infanterie Dietl, der Verteidiger von Narvik

Nordische Skizzen

Von Hauptmann v. Stuckrad

I.

April des Kriegsjahres 1940.

Noch nie hat der Hafen von Oslo solch kriegerische Bilder erlebt, wie er sie nun schon seit Tagen erleben muß. Was bisher auf den Fluten seines Fjordes zu ihm herankam oder von ihm fortfuhr, waren zwar auch solche „dicken" Schiffe gewesen, wie sie jetzt hier immer zu mehreren zusammen bei ihm einlaufen. Aber die Ladung war doch ganz anders. Das waren Kisten, Ballen, Tonnen und ähnliches Handelsgut. —

Was aber nun auf den Dampfern ankommt, sind Soldaten und Waffen. —

Bei Schneesturm, Regen und schwerem Seegang kommen die Schiffe aus dem Grau des tiefverhangenen Himmels über die stürmenden Schaumkronen wildgepeitschter Wellen den Fjord herauf. Einige wenige Neugierige am Ufer halten für Augenblicke im eiligen Lauf inne, um zu sehen, wer es wagt, sich bei dem Hundewetter auf See herumzutreiben. — An Deck wimmelt es von Menschen. Alles grau in grau. Die deutschen Posten an den Lagerschuppen treten aus ihren triefenden Schilderhäusern heraus, mißvergnügt, frierend und ärgerlich über das Wetter und sehen den Schiffen entgegen. — Und da hellen sich plötzlich ihre Mienen auf. Durch das Brausen des Sturmes und das Donnern der See dringt eine Melodie zu ihnen von den deutschen Soldaten, die sich an Bord des Truppentransporters befinden — ein Lied, nicht heldisch und kühn, aber ein Beweis für den unbeugsamen Humor unserer Soldaten. Mitten in dieses Unwetter hinein schmettern die an Bord:

„Das kann ja einen Seemann nicht erschüttern."

II.

Und dann ging es los. Das war ein Kampf, wie ihn keiner vorher geahnt oder jemals erlebt hatte. Die größten Schwierigkeiten machte fast das Gelände. An steilen Felshängen, durch tiefe Schluchten und Engpässe führten die Straßen. Mußte man den Weg verlassen, sank man bis zum Bauch in den tauenden Schnee ein. Die Artillerie ging mit einzelnen Geschützen mitten auf den Vormarschstraßen in Stellung. Sie schoß über die Köpfe der Infanterie hinweg, nur wenige Schuß am Tag, denn der Nachschub hielt das Tempo des Vormarsches nicht mit.

Und dann immer wieder der Kampf gegen den unsichtbaren Gegner, der mit dem Gelände vertraut war, in den Felsen gute Deckung fand und beim scharfen Zupacken ungesehen verschwand. Auf Schneeschuhen tauchte er dann an den verschiedensten Stellen der Vormarschwege zu kurzen Überfällen unerwartet auf. Das Gelände begünstigte derart, daß man Pistolenabschüsse neben sich hörte, ohne den Schützen zu erkennen. In ihren graugrünen Uniformen setzten sich die Norweger gut getarnt in die hohen Tannen der riesigen Waldungen, banden sich an den Stämmen fest und schossen so lange, bis sie endlich von den deutschen Truppen heruntergeholt wurden.

Auch in diesem schwierigen Kampf bewährte sich erneut die Zusammenarbeit zwischen Heer und Luftwaffe. Wo der Angriff einem zähen Gegner gegenüber festgelaufen war, da rief die Infanterie die Flieger zur Unterstützung heran. Nur wenig Flugzeuge standen zur Verfügung. Aber in diesen wenigen saßen kampferprobte Besatzungen. Sie stürzten sich mit ihren schnellen Vögeln in die steilen Täler hinein, warfen ihre Bomben ab oder stöberten mit ihren Maschinengewehren den Gegner aus seinen Schlupfwinkeln auf und jagten seine

Wie seinerzeit die angebliche Zerstörung des Muttergottesbildes von Tschenstochau, so hatte der feindliche Lügenfunk auch jetzt wieder gemeldet, daß die norwegische Weihestätte in Eidsvoll-Bygningen durch unsere Flieger bombardiert worden sei. Wie das Bild beweist, ist der Ort, an dem 1814 die norwegische Verfassung proklamiert wurde, völlig unversehrt



Deutsche Stukas werden für den nächsten Angriff startklar gemacht. Norwegische Skiläuferinnen verfolgen mit Interesse das Einhängen der Bomben



Nachschubkolonnen auseinander. Manches Flugzeug kam schwer zerschossen nach Hause, weil der Norweger oft von den höher liegenden Bergen auf die im Tal angreifenden Flugzeuge schießen konnte. Und er schoß nicht schlecht.

Als dann bei Drontheim die deutschen Truppen durch einen übermächtigen Gegner bedrängt wurden und der Engländer, der hier im Norden gelandet war, zum Gegenschlag ausholte, waren es die Transportverbände der Luftwaffe, die sofort Hilfe brachten. Bei schlechtestem Wetter flogen die Ju 52 mit Infanteristen an Bord über die Schneewüsten Mittelnorwegens hinauf nach Drontheim. Es war gesagt worden, daß auf einem zugefrorenem See dicht bei Drontheim gelandet werden müsse. Und so mogelten sich die Flugzeugführer unter den tief herabhängenden Wolken heran. Sie fanden den See. Aber als die erste Maschine landete, blieb sie im Schnee stecken und stellte sich auf den Kopf; doch die Männer sprangen heil heraus. Und da wußten die anderen, die noch in der Luft warteten, daß es ihnen ähnlich ergehen würde. Die Aufgabe aber war größer als alle Bedenken. Die Kommandanten der Flugzeuge befahlen den Infanteristen, sich festzuschnallen, und dann ging es auf den See hinunter. Maschine hinter Maschine in langsamem Gleitflug. Sie gingen alle zu Bruch, als sie in dem tiefen Schnee aufsetzten. Aber die Mannschaft war gelandet, und 150 Gewehre und Maschinengewehre verstärkten die Front und hielten sie.

III.

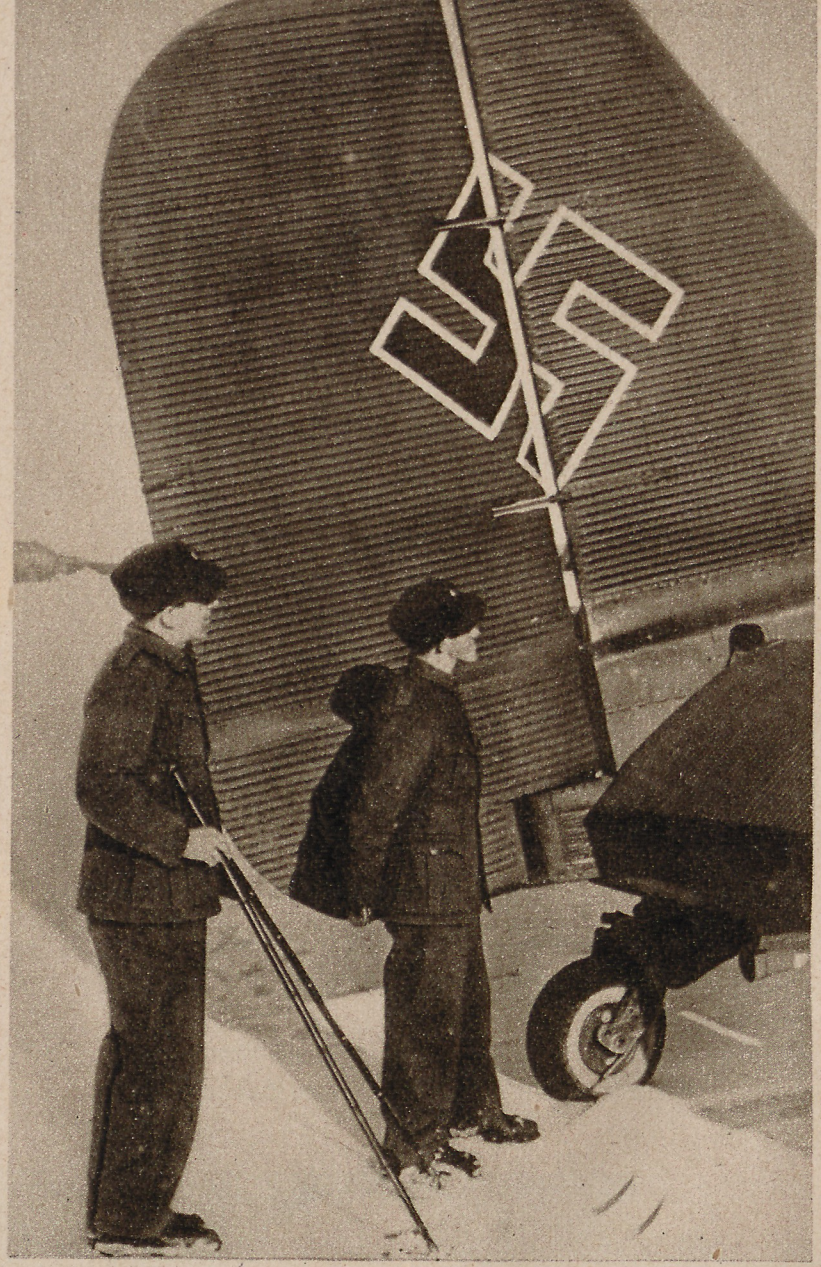
Auch der Tommy stellte sich ein und bewarf mit seinen Bomben die norwegischen Flugplätze, von denen unsere Flieger ihm seiner Meinung nach am gefährlichsten wurden — und das sah dann so aus:

In dem Anbau der einzigen Halle eines Flugplatzes saßen der Kommandeur eines Kampfverbandes und ein Hauptmann zusammen. Es war das einzige Zimmer in dem ganzen Gebäude, in dem noch die Fenster heil waren. Der Hauptmann war als Kurier von Oslo herübergekommen. Der Kommandeur hatte eine kleine „Gefechtspause" eingelegt, um die schon kalt gewordenen Spiegeleier in der Schüssel auf dem Stahlrohrsessel mit dem Hauptmann zu teilen.

Auf dem Platz unter ihnen war Hochbetrieb. In Schwärmen flogen von Süden her die Transportmaschinen heran, landeten, warfen aus ihren Leibern Fässer mit Betriebsstoff heraus, rollten zum Start und verschwanden wieder in die Luft, zurück in die Heimat zu neuem Einsatz. Es war ein unaufhörliches Kommen und Gehen. — Verteilt um den Platz standen die Heinkel-Bomber, die nun schon so manchen Tanz auf dem englischen Festland und



Gegen Schnee und Sturm hat sich dieser Posten selbst ein Schilderhaus geschaufelt



Norwegische Soldaten betrachten aufmerksam das Leitwerk eines deutschen Flugzeuges

mit der englischen Flotte bestanden hatten. Dazwischen schnittige Zerstörer in ständiger Alarmbereitschaft. „Haben Herr Oberst hier schon Bombenangriffe der Engländer erlebt?" fragt der Hauptmann.

„Warten Sie nur ab, vielleicht erleben Sie heute noch die ‚Blenheim vom Dienst' — sehen Sie, da geht der Zauber schon los!"

Aus allen Rohren der Flakartillerie haut es in den Himmel hinein. In 400 m Höhe kommt eine „Blenheim" direkt auf die Halle zu. Fortlaufen hat keinen Zweck mehr, bis man die Treppen hinunter ist, hat der Engländer den Flugplatz längst erreicht. Also in Ruhe abwarten, was geschieht. Der Kommandeur scheint den „Kummer" schon gewöhnt zu sein, er ißt sein Spiegelei ruhig weiter, während der Hauptmann doch mit etwas gemischten Gefühlen dem rasch näherkommenden Engländer entgegensieht. — Und jetzt lösen sich plötzlich unter dem Rumpf fünf dünne Striche. Der Engländer wirft seine Bomben viel zu früh ab. „Die werden nicht viel Schaden anrichten", sagt der Kommandeur trocken, die fallen alle in den Bach."

Mitten im tollsten Flakfeuer dreht der Engländer jetzt nach See zu. — Da donnert es über unsere Köpfe hinweg. — Zwei Zerstörer sind aufgestiegen und jagen hinter dem Engländer her. Und schon ist der erste heran. Man sieht, wie aus seinen Maschinengewehren die Leuchtspurmunition heraus funkt. Jetzt hat es den Engländer erwischt. Er bäumt sich noch einmal auf. Dann stürzt er mit langer Rauchfahne in die See hinab. Wackelnd kommt der Zerstörer zurück. Der vierte Abschuß an diesem Tage.

IV.

An allen Stützpunkten Norwegens wachten Jäger und Zerstörer und brachten noch manchen Engländer zur Strecke.

Nach der Versenkung des englischen Flugzeugträgers „Glorious" durch Teile der deutschen Flotte waren die beteiligten Seestreitkräfte im Hafen von Drontheim eingelaufen. Der Engländer hatte das erkannt, und schon in der ersten Nacht jagte der Fliegeralarm die Bewohner Drontheims in die Keller. Mitternacht war gerade vorüber, als der Engländer mit etwa zwanzig Flugzeugen seinen Angriff durchführte. Ein toller Feuerwirbel aller Kaliber der deutschen Flak sprühte den englischen Flugzeugen entgegen, so daß die Bomben



Auf dem Fluge von Oslo nach Narvik. Schneewüsten und Gletscher — immer das gleiche Bild



Zwischen Oslo und Aalborg schneiden die Fjorde tief in das waldreiche Land ein

ungezielt in das Gelände fielen. Mitten in das eigene Flakfeuer hinein stießen unsere Jäger und Zerstörer. Mit langen Rauchfahnen sah man englische Flugzeuge abstürzen. Einige Besatzungen retteten sich durch Fallschirmabsprung. Sie wurden von herbeieilenden deutschen Soldaten zum Teil aus den Bäumen des nahegelegenen Waldes herausgeholt und dem Vernehmungsoffizier vorgeführt. Der hatte fest geschlafen und von dem Angriff nichts gehört. Er mußte erst geweckt werden und erschien nun im Schlafanzug mit darübergeworfenem Mantel. Er entschuldigte sich vor den etwas verdutzten Engländern mit den Worten: „Meine Herren, wir waren auf Ihr Erscheinen nicht vorbereitet!" Worauf einer der Engländer erwiderte: „Wir hatten aber im Gegenteil einen ganz anderen Eindruck!"

Am nächsten Tage wurde noch ein zu Tode erschöpfter englischer Major gefunden, der, mehrere Stunden schwimmend, sich mit letzter Kraft ans Ufer gerettet hatte. Er wurde zu einem höheren Stab nach Oslo zur Vernehmung gebracht und anschließend von den deutschen Offizieren in ihr kleines Kasino zum Abendessen mitgenommen. Anfänglich schleppte die Unterhaltung etwas. Der Engländer verhielt sich reserviert.

Als er dann aber merkte, daß er durchaus kameradschaftlich aufgenommen wurde, taute er allmählich auf.

Es stellte sich heraus, daß ein guter Fang geglückt war. Der Major war einer von den wenigen Engländern, die schon den ersten so mißglückten Angriff auf Wilhelmshaven zu Beginn des Krieges mitgeflogen hatten.

Er bedauerte sehr, daß er nun zehn Jahre in Deutschland leben müsse. Auf die erstaunte Frage, wie er zu dieser Meinung käme, antwortete er, daß England für seine Blockade zehn Jahre brauchte, um zu siegen. Er geriet allmählich in Stimmung und versprach, daß er die deutschen Kameraden nach dem Krieg zu sich nach England einladen würde, damit sie sich einmal wieder richtig sattessen könnten. Helles Lachen war die Antwort. Dann ging man zu Bett. Zwei Offiziere brachten den Engländer in sein Zimmer, das er bis zu seinem Abtransport bewohnen sollte. Sie ließen ihn noch einen Augenblick allein, um etwas Waschzeug zu holen. Als sie zurückkamen, fanden sie das Zimmer leer. Donnerwetter, sollte der Engländer aus dem Fenster gesprungen sein? Sie begannen, das Zimmer systematisch zu durchsuchen, als plötzlich der Engländer schallend lachend hinter einem Schrank hervorkam und sich diebisch über die verblüfften Gesichter freute. — Englisch!

V.

Zum Schluß noch etwas über die Norweger. Sie sind ein merkwürdiges Völkchen, eigenartig, wie die Landschaft mit ihren endlosen Felsgebirgen, Hochmooren und riesigen Waldungen. Sie haben ein glückliches Leben, müssen aber, um je wieder als Volk eine Rolle zu spielen, manche überflüssige Bequemlichkeit aufgeben. Durch den Weltkrieg und den jetzigen großdeutschen Krieg ist der Norweger reich geworden, besonders natürlich in der kapitalistischen „Oberschicht". Die Bevölkerung ist bäuerlich oder lebt vom Fischfang und der Seefahrt, soweit sie nicht in den wenigen größeren Städten lebt. Aber auch hier merkt man stark die Naturverbundenheit des Norwegers. Jeder Städter, der es irgend ermöglichen kann, hat in den Bergen sein eigenes kleines Haus, in das er sich während des Wochenendes zurückzieht.

Das Arbeitstempo kann nicht mit dem unsrigen verglichen werden. Morgens zwischen 8.30 und 9.30 Uhr füllen sich die Geschäfte und Büros, und allmählich beginnt die Arbeit. Bereits um 15 Uhr verlassen die ersten ihre Arbeitsstätte, und um 16.30 Uhr sind sämtliche Geschäfte geschlossen. Und dann gehört die Straße der Norwegerin, die sich nun im schicken Kostüm oder Sportkleid neuester Mode auf dem Bummel zwischen Theater und Storting bewundern



Deutsches Soldatengrab in Narvik

läßt. Oder sie fährt auf irgendeinem schwimmenden „Untersatz" auf den Fjord hinaus, um dann von einer Schäre in die blauen Fluten zu tauchen.

Währenddessen sitzen die etwas älteren Generationen auf den langen Bänken der Parkanlagen, reihenweise dicht gedrängt, und betrachten das bunte Bild, das vor ihren Augen vorüberzieht. Dazwischen hochragende Polizisten, die mit ihrem langsamen, würdevollen Schritt das beruhigende Element in diesem bunten Durcheinander bilden.

Erst gegen Ende der Operationen wurde von einer Versammlung der Aktionäre des Hotels ein Tanzverbot erlassen. Als dann nach dem Fall von Narvik die Kampfhandlungen in Norwegen beendet waren, wurde dieses die Dividende schädigende Verbot beschleunigt aufgehoben.

Von den Norwegern werden die deutschen Truppen immer wieder viel bestaunt. Sie interessieren sich für das militärische Schauspiel, das sich täglich in immer neuen Formen vor ihnen abrollt. Ob es ein Platzkonzert ist oder Ausladungen am Hafen, ob es Panzerwagen oder marschierende Kolonnen und vorbeirollende Geschütze sind, immer säumen Einheimische den Weg der deutschen Truppen. Sie erkennen die Schlagartigkeit unserer Besetzung an, damit die Auswirkung einer gewaltigen Organisation und eines überlegenen Geistes. Jahrzehnte der systematischen Bearbeitung durch die englische Propaganda haben aber erreicht, daß der Norweger auch jetzt noch in manchen Kreisen seines Volkes dem Sinn und der Kraft der deutschen Volksgemeinschaft verständnislos gegenübersteht. — Auch hier wird sich noch vieles ändern.

Der norwegische Feldzug abgeschlossen

Führerhauptquartier, 13. Juni 1940

Das Oberkommando der Wehrmacht gab zusammenfassend folgendes bekannt:

Die Pläne der Alliierten, auf dem Wege über Skandinavien dem Kriege eine für sie günstige Wendung zu geben, waren dem Oberkommando der Wehrmacht seit langem bekannt und zwangen dazu, einen blitzschnellen Gegenschlag vorzubereiten.

Teile des Heeres und der Luftwaffe sowie die gesamte Flotte wurden daher zur Vorbereitung einer einheitlichen Aktion unter persönlicher Leitung des Führers zusammengefaßt. Nach wiederholten flagranten Verletzungen der Neutralität Norwegens durch britische Seestreitkräfte löste ein unmittelbar drohender Handstreich der englischen Flotte die Operationen am 9. April bei Morgengrauen aus. Sie begannen mit dem Einmarsch über die deutsch-dänische Grenze sowie mit der Landung in zahlreichen Häfen und Flughäfen Dänemarks und Norwegens. Ihr Ziel war, diese beiden Länder dem Zugriff unserer Feinde als Basis für eine strategische Umfassung von Norden her und für die wirtschaftliche Erdrosselung Deutschlands ein für allemal zu entziehen. Die Sicherung Dänemarks ließ sich noch am 9. April infolge der verständnisvollen Haltung des Königs und seiner Regierung nach kürzeren Gefechten an der Grenze reibungslos durchführen. In Norwegen landeten am 9. April, und zwar sowohl durch Schiffe als auch in Flugzeugen - zum Teil an den englischen Seestreitkräften in nächster Nähe vorbeistoßend - deutsche Truppen.

Narvik, Drontheim, Bergen, Stavanger, Egersund, Kristiansand, Arendal und Oslo wurden besetzt. In Narvik mußte der Widerstand norwegischer Seestreitkräfte, in Drontheim, Kristiansand und vor allem in Oslo die Küstenverteidigung durch die Kriegsmarine, die Luftwaffe und gelandete Stoßtrupps des Heeres niedergekämpft werden. Die Heldentaten, die dabei von deutschen Führern und ihren Einheiten sowie von einzelnen Soldaten vollbracht wurden, bleiben einer späteren Berichterstattung vorbehalten. An ihrer Spitze wird für immer der heroische Kampf und Untergang des Kreuzers »Blücher« stehen.



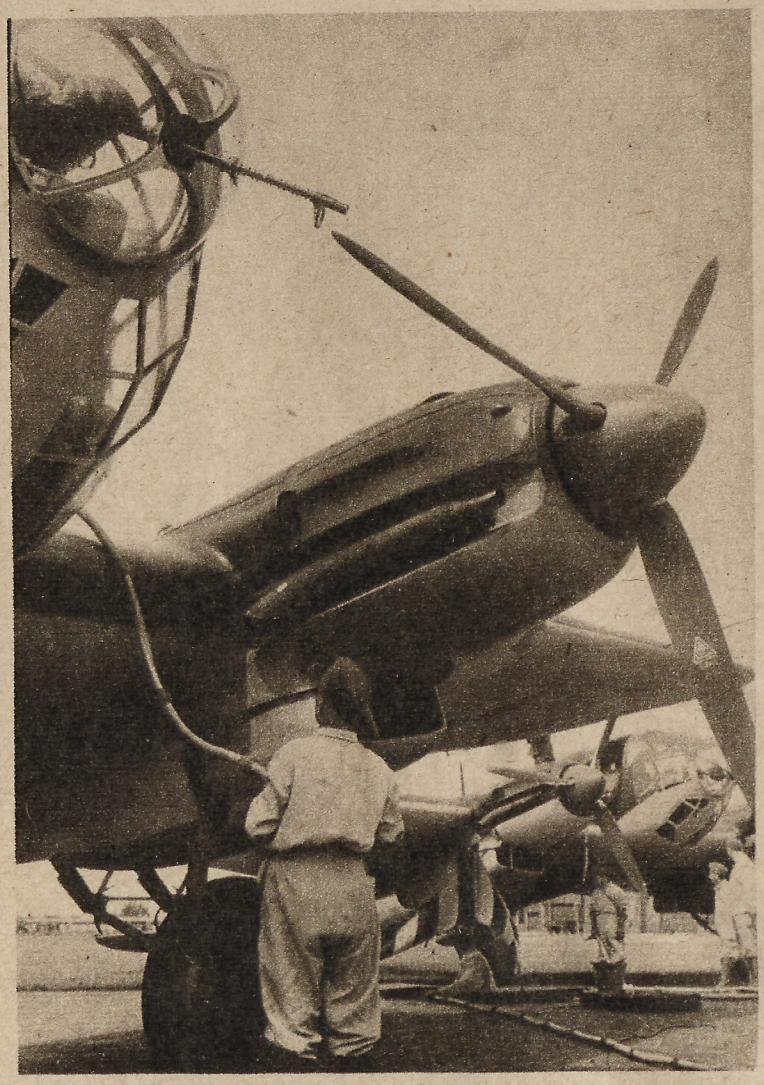
Ein deutscher Jagdflieger macht sich startfertig



Stukas werden zu neuem Feindflug mit Bomben beladen

Am 21. April waren die gewonnenen Stützpunkte ausgebaut, gesichert und nach allen Seiten erweitert, der Raum um Oslo befriedet, die befestigte Zone Fredrikstad-Askim in deutscher Hand, Kongsvinger genommen und die Landverbindung von Oslo über Kristiansand nach Stavanger hergestellt. Weiter nördlich befand sich die Bahn von Drontheim bis zur schwedischen Grenze und ostwärts Narvik der größte Teil der Erzbahn in deutscher Hand. Nachdem es den Engländern gelungen war, die zum Schutz des Hafens von Narvik herangefahrenen Küstenbatterien zu versenken, konnte der Einbruch überlegener britischer Seestreitkräfte in den Ofoten-Fjord nicht verhindert werden. Ihnen fielen unsere Zerstörer nach tapferem Widerstand, nachdem sie erst ihre letzte Granate verschossen und dem Gegner schwere Verluste zugefügt hatten, zum Opfer. Die Besatzungen reihten sich dann als willkommene Verstärkung in die kleine Schar unserer Gebirgsjäger ein, die sich an der schneebedeckten felsigen Küste festkrallten und in den folgenden Wochen dem schweren Feuer feindlicher Schiffsgeschütze und allen Landungsversuchen trotzten.

Noch waren die Kämpfe mit Teilen verschiedener norwegischer Divisionen in den Hochgebirgstälern zwischen Oslo und Bergen im Gange und die notwendigen deutschen Verstärkungen zum Angriff aus dem Raum um Oslo in Richtung Dront-



Tanken — ein verantwortungsvoller Dienst des Bodenpersonals

heim erst im Anmarsch, als die Alliierten zum Gegenschlag ausholten; unter stärkstem Einsatz von Seestreitkräften und Handelsschiffen warfen sie in Andalsnes, Namsos und Harstad Truppen an Land. Ihre Absicht war, den erlahmenden norwegischen Widerstand neu zu beleben, Drontheim durch konzentrischen Angriff von Norden und Süden her wieder zu nehmen, die schwache deutsche Kampfgruppe im Raum von Narvik zu vernichten und, wie aus vorgefundenen englischen Befehlen einwandfrei hervorgeht, bei günstiger Gelegenheit gegen das schwedische Erzgebiet von Gällivare vorzustoßen. Dieser Versuch fand überall ein klägliches Ende.

Zunächst scheiterten unter schweren Verlusten alle Anstrengungen des Gegners, der deutschen Luftwaffe die Herrschaft über den norwegischen Raum streitig zu machen, an der deutschen Jagd- und Flakabwehr. Dann warfen sich junge deutsche Regimenter - von der Luftwaffe hervorragend unterstützt - auf die norwegischen und englischen Kräfte, die versuchten, die Vereinigung der von Oslo nach Norden und von Drontheim nach Süden angreifenden deutschen Kampfgruppen zu verhindern. Unter schwersten Geländeverhältnissen, alle Sprengungen und Brückenzerstörungen überwindend, wurde der Feind in den Gebirgstälern von Enge zu Enge geworfen, und schon am 30. April reichten sich die in Oslo und in Drontheim gelandeten deutschen Truppen bei Stoeren, 50 Kilometer südlich Drontheim, die Hand.

Damit waren die britischen Operationspläne gescheitert. Fluchtartig zogen sich die Engländer auf Andalsnes zurück, um sich dort unter den verlustbringenden Angriffen der deutschen Luftwaffe, große Mengen an Material und Vorräten im Stich lassend, wieder einzuschiffen. Am 2. Mai hißten unsere Truppen in Andalsnes die deutsche Flagge.

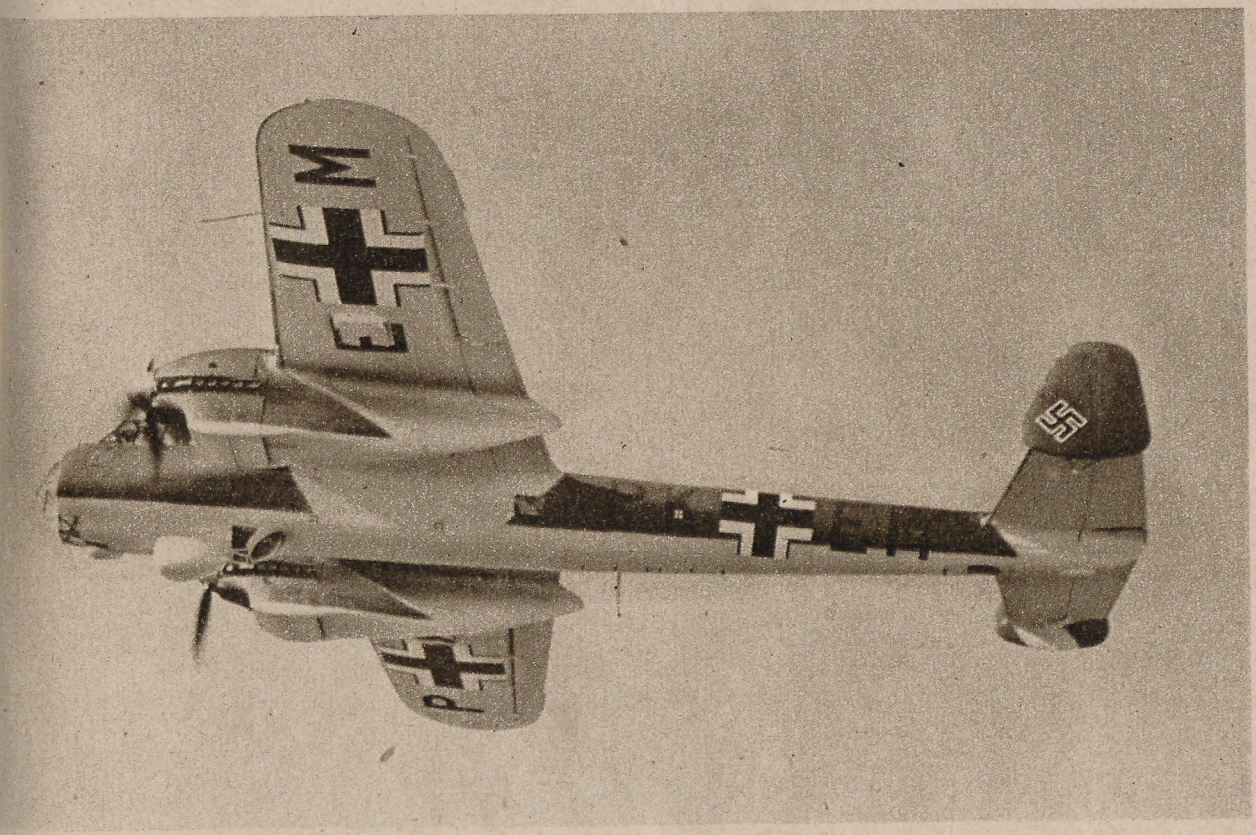
Von Drontheim aus hatte schon am 25. April eine deutsche Abteilung mit Unterstützung leichter Seestreitkräfte die Enge von Steinkjer genommen und dort dem von Namsos ausgehenden feindlichen Vorstoß Halt geboten. Mit den inzwischen eingetroffenen Verstärkungen wurde der Vormarsch nach Norden unverzüglich weiter fortgesetzt. Aber die in Namsos gelandeten britischen und französischen Kräfte nahmen den Kampf nicht mehr an. Unter schmählichen Umständen ließen sie die Norweger in Stich und schifften sich ein. Erst daraufhin streckten auch diese verbittert die Waffen. Am 6. Mai wurden Grong, Namsos und Mosjoen von unseren Truppen genommen. Von dort aus bahnten sich nunmehr Gebirgstruppen im Kampf mit norwegischen und englischen Bataillonen und dem außerordentlich schwierigen Gelände den Weg bis nach Fauske und Bodö, das, über 500 Kilometer von Drontheim entfernt, am 1. Juni erreicht wurde.

Damit war die nördliche Basis gewonnen, von der aus über völlig wegelose und hochalpines Gelände der bedrängten Gruppe Narvik auch zu Lande die notwendige Hilfe gebracht werden sollte. Diese war inzwischen von einer fast sechsfachen Überlegenheit, von See aus, in den beiden Flanken und im Rücken angegriffen worden.

Engländer, französische Alpenjäger, polnische Gebirgsschützen und starke Teile der norwegischen sechsten Division versuchten die schwachen deutschen Kräfte einzukesseln und zu vernichten. Wohl mußten die Küstenstellungen – und am 28. Mai auch die Stadt Narvik – aufgegeben werden, aber in den Bergen beiderseits des Rombakken-Fjords und an der Erzbahn konnte der Feind den Widerstand dieser stahlharten Truppen und den unbeugsamen Willen ihres vorbildlichen Führers nicht brechen.

So hielten sie stand, einzig und allein durch die Luftwaffe unterstützt, mit allem Notwendigen nur spärlich versorgt und durch abgesetzte Gebirgs- und Fallschirmjäger ergänzt und verstärkt, immer wieder durch Gegenangriffe sich Luft schaffend, bis die deutschen Kampfverbände von ihren weit nach Norden vorgetriebenen Flugplätzen aus die Verluste der feindlichen Kriegs- und Handelsschiffe bis ins Unerträgliche steigerten. Da erst gab der Feind auch dieses letzte Stück norwegischen Bodens auf.

In seinen Rückmarsch stießen am 8. Juni deutsche Seestreitkräfte und vernichteten den Flugzeugträger »Glorious« mit seinen beiden Begleitzerstörern und Transport- und Handelsschiffe mit einem Tonnengehalt von fast 30 000 BRT. Zu Lande wurden Narvik und Elvegardsmoen wieder besetzt und am 10. Juni die Kapitulationsverhandlungen zwischen dem deutschen Oberkommando in Norwegen und dem norwegischen Oberkommando unterzeichnet. Die gesamten noch vorhandenen norwegischen Streitkräfte legten die Waffen nieder. Der Feldzug in Norwegen ist seitdem zu Ende.



Kampfflugzeug Dornier Do 215



Der Beobachter einer He 111 in der Bugkanzel, die ihm während des Fluges einen weiten Überblick und ein großes Schußfeld bietet

So zog der Tommy in den Krieg. Ein Zweifel an der schnellen und siegreichen Beendigung des Norwegenfeldzuges schien ihm ausgeschlossen



Für diese englischen Soldaten war der Krieg im hohen Norden tatsächlich schnell beendet. In langen Reihen zogen sie in die deutsche Gefangenschaft





Anfangs mißtrauisch, fanden sich die gefangenen Tommies schnell mit ihrem Schicksal ab. Ihre Führung hatte ihnen eingeredet, die Deutschen brächten alle Gefangenen um

Sein besonderes Gepräge erhält er als eine Wehrmachtsoperation, die in bisher unbekanntem Ausmaße Teile des Heeres- und der Luftwaffe mit der Kriegsmarine unter einheitlicher Führung zum taktischen Einsatz brachte.

Die Kriegsmarine hat eine bisher unmöglich erscheinende Aufgabe gelöst. Sie hat unter verwegenem Einsatz von Schiffen und Besatzungen, weit entfernt von den eigenen Stützpunkten und fast unter den Augen der stark überlegenen britischen Flotte, eine Landungsoperation in den durch zahlreiche schwere Küstenbatterien geschützten Häfen teils erzwungen, teils überraschend durchgeführt.

Sie hat in einer unerhört kurzen Zeit eine riesige Entfernung zurückgelegt und Truppen und Material an die befohlenen Ziele gebracht. Das geschah trotz andauernder Flankenbedrohung durch die weit überlegene britische Flotte und des Einsatzes zahlreicher feindlicher Unterseeboote. An dem Gelingen dieses Massentransportes waren - gestützt auf die größeren Einheiten - besonders unsere Torpedo-, Minensuch- und Minenräumboote, Unterseebootjäger und Schnellboote, Geleitfahrzeuge und Vorpostenboote in Tagundnachtdienst und im engen Zusammenwirken mit Küstenfliegerverbänden beteiligt. Der Erfolg ist um so höher zu bewerten, als die zum Teil der englischen Küste gegenüberliegenden Zielhäfen dem Gegner bekannt und die engen Gewässer des Kattegatts und des Skagerraks

passiert werden mußten. Handelsschiffsbesatzungen haben in wochenlangen Fahrten mit der gleichen freudigen Opferbereitschaft wie die Soldaten der Kriegsmarine ihre Pflicht erfüllt.

Bei Drontheim und Bergen beteiligten sich leichte Seestreitkräfte, an verschiedenen Stellen, besonders aber bei Narvik, an Land gesetzte Marineabteilungen, in hervorragender Waffenbrüderschaft an den Operationen und Kämpfen des Heeres. Die Küste in ihrer weiten Ausdehnung wurde durch übernommene und neu zugefügte Batterien stark gesichert.

Die deutsche Kriegsmarine fügte den britischen und französischen Flotten folgende Verluste bei:

1 Flugzeugträger,
1 Kreuzer,
10 Zerstörer,
1 Unterseebootjäger,
19 Unterseeboote, zusammen rund 65 000 Tonnen, ferner
1 Transportschiff und
1 Tanker mit insgesamt 29 100 BRT.

Weiter wurden

11 norwegische Kriegsschiffe vernichtet,
2 Küstenpanzerschiffe,
3 Zerstörer,
7 Minenleger,
2 Minensuchboote,
14 Torpedoboote und einige Unterseeboote sowie viele kleinere Fahrzeuge sichergestellt.

Die Luftwaffe erwies sich in Norwegen als der ausschlaggebende Faktor für das Gelingen der Operation. Sie hat die Hauptlast des Kampfes gegen die unsere Kriegsmarine zahlenmäßig weit überlegene feindliche Flotte getragen, und sie allein vermochte bis zum 10. Juni der vereinsamt ohne jede Land- und Seeverbindung kämpfenden Gruppe Narvik Nachschub, Verstärkung und Entlastung zu bringen. Sie hat den für die zukünftige Entwicklung entscheidenden Beweis erbracht, daß keine noch so starke Flotte im nahen Wirkungsbereich einer überlegenen feindlichen Luftwaffe auf die Dauer operieren kann. So ist es der deutschen Luftwaffe gelungen, die in der Nähe der norwegischen Küste nach unserer Landung operierenden feindlichen Seestreitkräfte zu vertreiben. Den feindlichen Schiffsbewegungen, sei es zur Landung bei Namsos oder Andalsnes oder beim Abtransport von dort, fügte sie unheure Verluste zu. Ihr stolzester Erfolg war dabei die Vernichtung eines englischen Kriegsschiffes am 3. Mai im Seegebiet von Namsos.



Nach dem glorreichen Rückzug der Engländer suchen sich die Norweger aus dem wüsten Durcheinander der hinterlassenen Bekleidungsgegenstände brauchbare Sachen heraus



Gefangene Norweger erfahren aus deutschen Zeitungen zum erstenmal die Wahrheit über die Ereignisse in Skandinavien



Generalfeldmarschall Milch spricht tapferen Flugzeugbesatzungen auf einem norwegischen Feldflughafen Dank und Anerkennung aus

Die rasche Besitznahme von Oslo und Stavanger schon am 9. April war nur durch den Einsatz von Fallschirmjägern und Luftlandetruppen möglich. Kampf- und Sturzkampfflieger erschütterten die Besatzungen der feindlichen Küstenbatterien im Oslo-Fjord und in Kristiansand und beschleunigten deren Übergabe. Wie immer griff die Luftwaffe auch in die Erdkämpfe wirksam ein, so zwischen Oslo und Bergen, und vor allem zwischen Oslo und Drontheim, unterbrach die rückwärtigen Verbindungen und störte den Nachschub. Bevor die Landverbindung zwischen Oslo und Drontheim hergestellt war, hat sie viele tausend Mann an Verstärkungen nach Drontheim übergeführt. Sie hat mit ihren Jägern und Zerstörern vom ersten Tage an den Luftraum beherrscht und vor keinen noch so großen Schwierigkeiten bei der Neuanlage von Flugplätzen zurückgeschreckt.

Daß der heldenmütige Widerstand der Gruppe Narvik mit einem vollen Sieg endete, ist neben den großen Erfolgen auf dem westlichen Kriegsschauplatz dem Einsatz der Luftwaffe zu danken.

Der Erfolg ihrer Kampfhandlungen spiegelt sich auch in den Verlusten des Gegners wider. Es wurden vernichtet:

87 feindliche Flugzeuge, ohne die auf den britischen Flugzeugträgern befindlichen, die am 25. Mai im Ofoten-Fjord und am 8. Juni im Nordmeer versenkt wurden,

28 Kriegs- und Hilfskriegsschiffe mit etwa 90 000 Tonnen,

71 Handelsschiffe mit etwa 280 000 Tonnen.

Außerdem wurden 80 Kriegs- und Hilfskriegsschiffe sowie 39 Handelsschiffe durch Bombentreffer beschädigt.

Die Divisionen des Heeres haben, abgesehen von den französischen und englischen Kräften, sechs norwegische Divisionen zerschlagen, gefangengenommen, zur Kapitulation gezwungen oder über die schwedische Grenze geworfen.

Die eigenen Verluste der Wehrmacht betragen an Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften:

Gefallen: 1317

Verwundet: 1604

Auf Seetransport oder sonst
vermißt: 2375.

Die Kriegsmarine hat 3 Kreuzer, 10 Zerstörer, 1 Torpedoboot, 6 Unterseeboote und etwa 15 kleinere Kriegs- und Hilfsfahrzeuge verloren.

Die Luftwaffe büßte 90 Flugzeuge beim Einsatz gegen den Feind und durch Notlandung in See ein; 27 Flugzeuge wurden durch Notlandung über Land und durch feindliche Einwirkung am Boden beschädigt.

Der Feldzug in Norwegen hat die englische Blockadefront zerbrochen. Großdeutschland ist im Besitz der strategisch wichtigen Flankenstellung gegenüber Englands Ostküste.

Höchstes Soldatentum

Führerhauptquartier, 13. Juni 1940

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat an die in Norwegen zum Einsatz gekommenen Soldaten der drei Wehrmachtteile folgenden Tagesbefehl gerichtet:

Soldaten!

Der Feldzug in Norwegen ist beendet. Der britische Versuch, sich dieses für Deutschland lebenswichtigen Raumes zu bemächtigen, ist dank Eurem Todesmut, Eurer Opferbereitschaft und Eurer zähen Beharrlichkeit gescheitert.

Ich habe die höchsten Anforderungen an Euch stellen müssen. Ihr habt sie mehr als erfüllt.

Ich spreche meine Anerkennung und meinen Dank der Führung aus:

Dem General der Infanterie von Falkenhorst für die Organisation und Leitung der gesamten Landoperationen,

dem Generaladmiral Saalwaechter,

dem Admiral Carls und

dem Vizeadmiral Luetjens für die Vorbereitung und den Einsatz der Kriegsmarine sowie

dem Admiral Boehm für den Ausbau der Küstenverteidigung,

dem Generaloberst Milch,

dem Generalleutnant Geißler für den Einsatz und die Führung der Luftwaffe.

Ich spreche meinen Dank und meine Anerkennung aus all den Soldaten des Heeres, der Marine und der Luftwaffe, die durch ihre Tapferkeit und ihren Opfermut von dem Deutschen Reich eine große Gefahr abwenden halfen.

Ich sage diesen Dank besonders jenen namenlosen Soldaten, deren Heldentum der Mitwelt leider so oft verborgen bleibt.

Ich übermittle den Ausdruck der stolzen Bewunderung des deutschen Volkes den Kämpfern von Narvik.

Sie alle, die dort im hohen Norden zusammenstanden, Soldaten der ostmärkischen Berge, Besatzungen unserer Kriegsschiffe, Fallschirmtruppen, Kampfflieger und Transporterpiloten, werden in die Geschichte eingehen als beste Repräsentanten höchsten deutschen Soldatentums.

Dem Generalleutnant Dietl spreche ich für das ehrenvolle Blatt, das er dem Buch der deutschen Geschichte eingefügt hat, den Dank des deutschen Volkes aus.

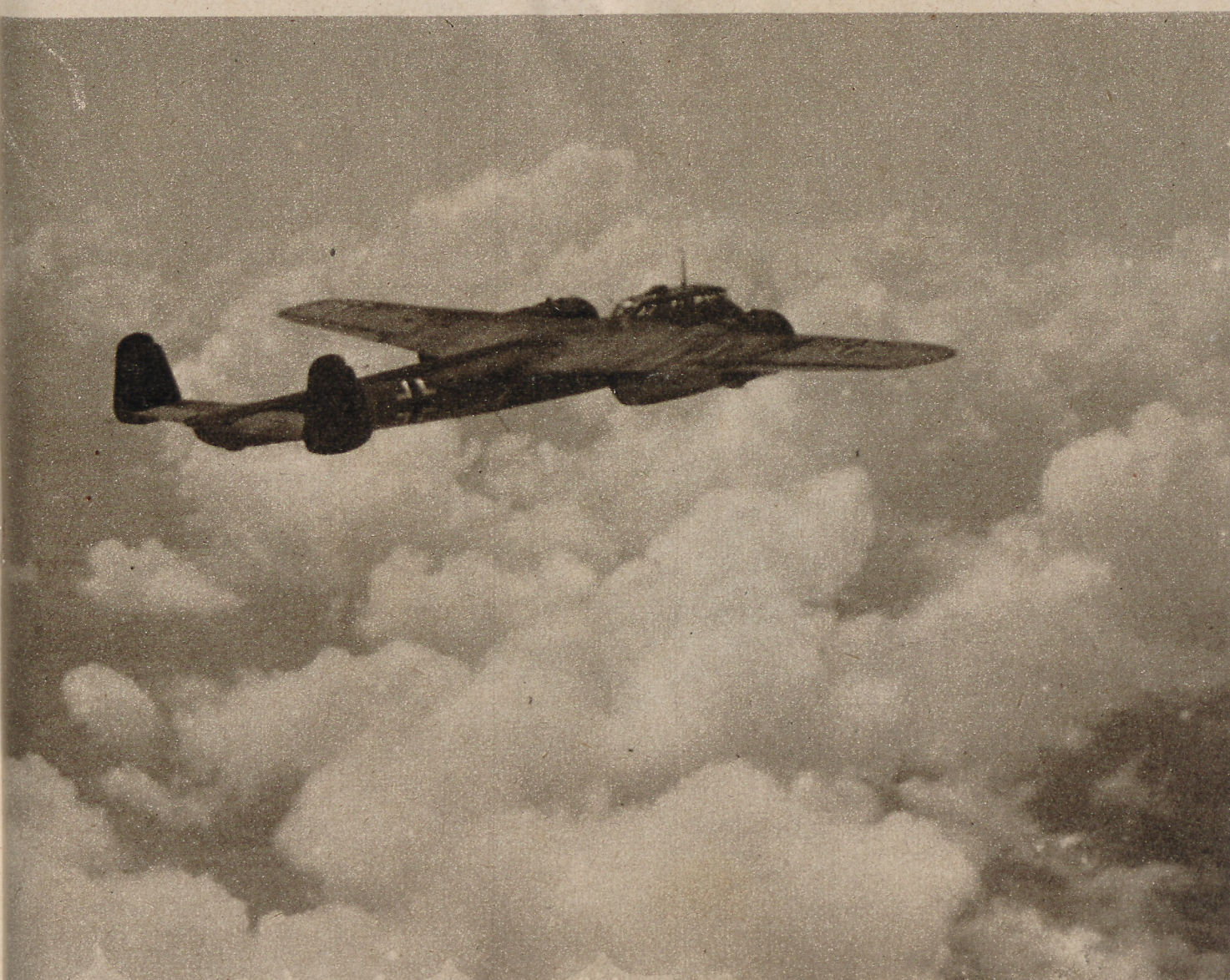
gez. Adolf Hitler

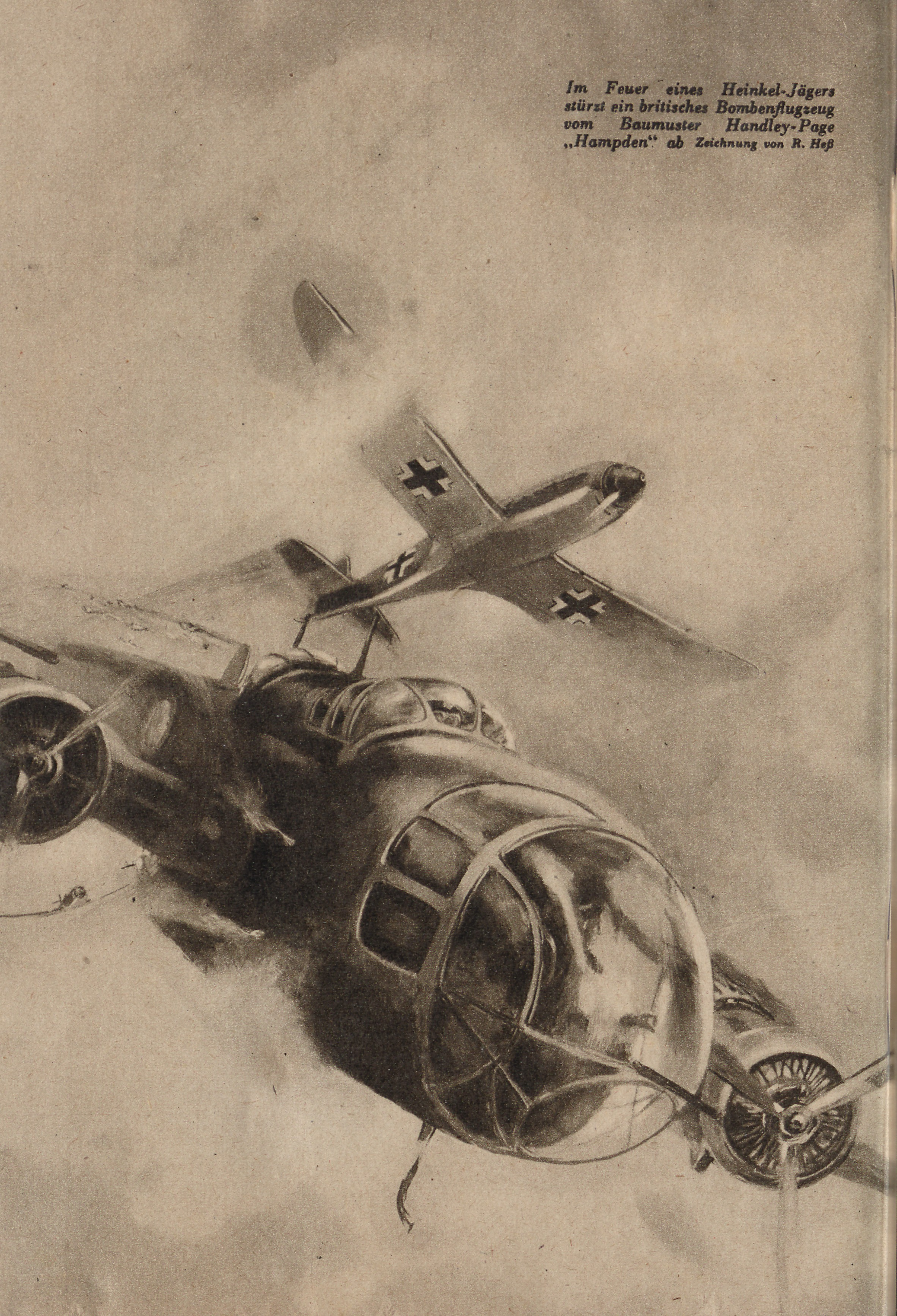
Führerhauptquartier, den 13. Juni 1940.

Deutscher Flugzeugführer startbereit



Deutsches Kampfflugzeug nach erfolgreicher Bombardierung des Feindes auf dem Heimflug





Im Feuer eines Heinkel-Jägers stürzt ein britisches Bombenflugzeug vom Baumuster Handley-Page „Hampden" ab Zeichnung von R. Heß

An die Soldaten der Luftwaffe

Oslo, 15. Juni 1940

General der Flieger Stumpff erließ nach dem Abschluß der Operationen in Norwegen folgenden Tagesbefehl an die Soldaten der Luftwaffe:

„Der Rückzug der Engländer aus Narvik und die Kapitulation der letzten norwegischen Regimenter beenden die Kampfhandlungen auf dem norwegischen Kriegsschauplatz. Die krafterprobte Gruppe Dietl hat, unterstützt von Matrosen und Fallschirmjägern, in wochenlangem schwerem Ringen erfolgreich durchgehalten. Ein weiterer entscheidender Abschnitt im Kampf gegen England ist siegreich beendet. Erstmalig in der Kriegsgeschichte ist damit ein Unternehmen, das in engster Zusammenarbeit aller drei Wehrmachtteile durchgeführt wurde, erfolgreich abgeschlossen. Wie im Polenfeldzug hat auch diesmal die Luftwaffe ihre kriegsentscheidende Bedeutung unter Beweis gestellt. In wagemutigem Einsatz haben Kampf- und Transportverbände bei Tag und Nacht feindlichen Widerstand zerschlagen, die englische Flotte und das Expeditionsheer der Alliierten schwer getroffen und die Schwierigkeiten des norwegischen Raumes erfolgreich überwunden.

In höchster soldatischer Pflichterfüllung haben sich Fallschirmjäger und Teile des Regiments General Göring oft bis zum letzten Mann in vorgeschobenen Stellungen gehalten. Namen wie Dombaas und Narvik bleiben Marksteine in der Geschichte der Fallschirmtruppen. Die Treffsicherheit und ständige Wachsamkeit der Flakartillerie hat den Luftraum über den Stützpunkten der deutschen Wehrmacht in Norwegen von gegnerischen Luftangriffen frei gehalten oder ihre Wirkung ausgeschaltet. Ebenso haben Luftnachrichtenverbände dem Gelände und Wetterschwierigkeiten zum Trotz in selbstlosem Einsatz die Verbindung zwischen den kämpfenden Truppen und der Führung hergestellt und erhalten und damit die Voraussetzung für die Schnelligkeit und Beweglichkeit der Kampfführung erbracht. Die Erfolge der fliegenden Verbände wären jedoch nicht denkbar, wenn nicht jeder einzelne Mann der Bodenorganisation einsatzbereit auf dem Posten gestanden hätte. Ohne die soldatische Erfüllung im Kampf gegen den Gegner zu erleben, haben sie alle in schweigender Pflichterfüllung schwere Strapazen und Entbehrungen ertragen.

In stolzer Trauer gedenken wir unserer Kameraden, die durch das Opfer ihres Lebens den Sieg ermöglichten. Ihr Sterben ist uns Mahnung zum Einsatz unserer ganzen Persönlichkeit in Krieg und Frieden für den Neubau des deutschen Lebensraumes. Im Augenblick des Sieges gilt unser Dank und unser Stolz der Opferfreudigkeit und geeinten Kraft unseres Volkes. Wir Soldaten der Luftwaffe in Norwegen zeigen diesen Dank und beweisen unsere innere Haltung durch soldatische Pflichterfüllung bis zum letzten Atemzug.

Jeder an seinem Platze für Führer und Volk.“

Der Feldzug in Norwegen

1940

9. April Um dem britischen Angriff auf die Neutralität Dänemarks und Norwegens zuvorzukommen, übernimmt die deutsche Wehrmacht den bewaffneten Schutz dieser Staaten. Besetzung der wichtigen Stützpunkte Narvik, Drontheim, Bergen, Stavanger, Kristiansand und Oslo durch die deutsche Luftwaffe. Vernichtende Bombenangriffe gegen Teile der englischen Flotte.

11. April Schwerer englischer Kreuzer »York« nach Angriff deutscher Kampfflugzeuge nordwestlich Drontheim gesunken.

13. April Deutsche Zerstörer unter Kommodore Bonte in heldenhaftem Abwehrkampf bei Narvik.

19. April Die deutsche Luftwaffe bekämpft britische Landungsversuche bei Namsos und Andalsnes.

20. April Bei britischen Landungsversuchen wurden vier Kreuzer und sechs Transporter durch deutsche Kampfflugzeuge vernichtet.

26. April Schwere Verluste der englischen Transportflotte im Molde-Fjord durch deutsche Bombenangriffe.

30. April Der entscheidende strategische Erfolg der deutschen Wehrmacht in Norwegen: Landverbindung Oslo-Drontheim.

1. Mai Erfolgreiche Bombardierung englischer Flugzeugträger an der norwegischen Westküste. Der »siegreiche« britische Rückzug aus Norwegen in vollem Gange.

2. Mai Andalsnes in deutscher Hand.

3. Mai Größerer britischer Kreuzer durch Bombentreffer eines Stuka im Seegebiet westlich Namsos versenkt.

4. Mai Namsos in deutscher Hand.

5. Mai Einbringung eines britischen U-Bootes durch zwei deutsche Flugzeuge im norwegischen Küstengebiet.

12. Mai Die Gruppe Narvik, der durch deutsche Transportflugzeuge regelmäßig Truppenverstärkungen, Munition und Verpflegung zugeführt werden, steht im Abwehrkampf gegen einen weit überlegenen Feind.

20. Mai Mehrere vor Narvik operierende englische Kriegsschiffe durch Bomben schwer getroffen.

10. Juni Siegreicher Abschluß des Kampfes um Narvik.

Bisher erschienen im Rahmen der

Adler-Bücherei

Schlag auf Schlag

Herausgegeben von Major Dr. Eichelbaum. Die spannenden Tatsachenberichte dieses Buches schildern in Wort und Bild die kühnen Taten und vorbildlichen Leistungen der deutschen Luftwaffe im Polenfeldzug. Aus dem Inhalt: Der Feldzug der 18 Tage / Wir greifen Krakau an / Stukas vor / Zerstörer auf freier Jagd / Meldereiter der Luft und vieles andere. Viele Fotos und Karten, 128 Seiten, kartoniert RM 1,–

Schwert am Himmel

Herausgegeben von Ministerialrat Dr. Orlovius. Dieses Buch begleitet die deutsche Luftwaffe aus schwerer Nachkriegszeit durch Jahre harter Aufbauarbeit bis zu den einzigartigen Leistungen in den Kämpfen gegen Polen, Frankreich und England. Mit vielen Fotos, Zeichnungen und Karten, 256 Seiten, kartoniert RM 2,–

Luftsieg über Polen

Herausgegeben von Major Dr. Frhr. von Siegler mit einer Einführung von General der Flieger Löhr. Dieses Buch ist den hervorragenden Leistungen der deutschen Luftwaffe im Polenfeldzug gewidmet. Heldenmütiger Einsatz und vorbildliches Können haben zu einem glorreichen Siege geführt, der in den spannenden Berichten dieses Buches eine bleibende Würdigung findet. Viele Fotos und Karten, 128 Seiten, kartoniert RM 1,–

Breschen in Albions Bollwerk

Herausgegeben von Dr. von Kries. Dieses Buch der Dokumente und Tatsachenberichte, an dem Offiziere, Wissenschaftler und Männer der Presse mitgearbeitet haben, enthüllt in Wort und Bild die tieferen Gründe für den Verfall des britischen Weltreiches. Wertvolles Bild- und Kartenmaterial, 128 Seiten, kartoniert RM 1,–

Immer am Feind

Herausgegeben von Major Dr. Eichelbaum. Ein Buch, in dem deutsche Flieger, Mitkämpfer in harten, erbitterten Luftschlachten, Männer, die Tag für Tag zu verantwortungsvoller Erkundung über Feindesland fliegen, von ihren Erlebnissen bei den Einsätzen gegen England berichten. Viele Fotos, Zeichnungen und Karten, 128 Seiten, kartoniert RM 1,–

Sturmsieg im Westen

Von Gotthart Meyer. Ein Tatsachenbericht, der in packenden Text- und Bilddokumenten den Feldzug der drei Kapitulationen zusammenfaßt. Soldatisch knapp und klar wurde in diesem Buch die Geschichte des einzigartigen Sturmsieges über Holland, Belgien und Frankreich niedergeschrieben. Mit Fotos, Zeichnungen und Karten, 128 Seiten, kartoniert RM 1,—

Wo unsere Flieger sind, ist auch

Der Adler

deshalb kann jedes Heft in Wort und Bild vom neuesten Geschehen berichten, von Kampf und Sieg, von Männern und Maschinen, von Ausbau und Fortschritt, von ernsten und heiteren Stunden. Wer den ADLER regelmäßig liest, steht in engster Verbindung mit unseren Fliegern. Wer die Hefte der großen Luftwaffen-Illustrierten sammelt, besitzt Dokumente von bleibendem Wert. Überall für 20 Pfennig zu haben