



Von Deontheim nach Narvik

Das Büffel-Unternehmen



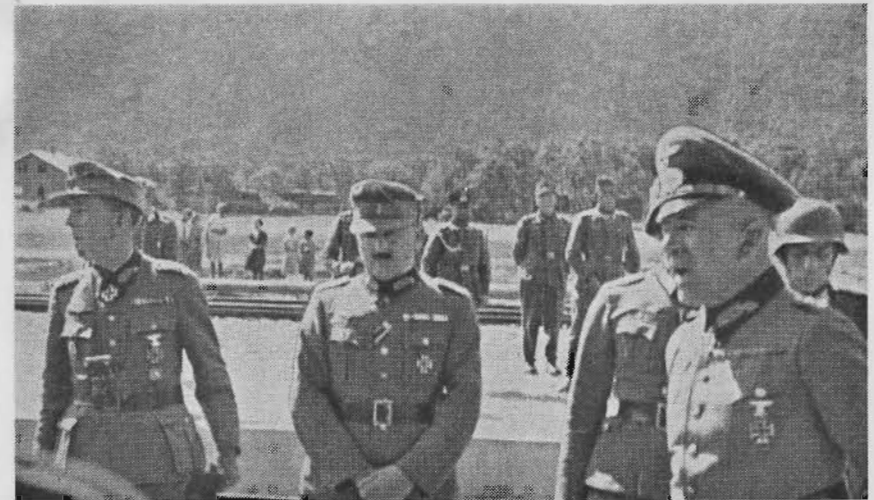
Der Held von Narvik und sein Helfer.

DAS BÜFFEL-UNTERNEHMEN

VON
DRONTHEIM
NACH
NARVIK

VON
MAJOR IM GENERALSTAB
ZORN

HERAUSGEGEBEN VOM AOK NORWEGEN



I.

Von Drontheim nach Bodö.

Am 15. 6. 1940 gab das Oberkommando der Wehrmacht bekannt:

«Eine Gruppe ausgesuchter Gebirgstruppen, die am 2. 6. aus Gegend Fauske den Marsch über unwegsames Gebiet nach Norden angetreten hatte, vollzog am 13. 6. 1940 die Vereinigung mit der Kampfgruppe Narvik.»

Damit fand ein Unternehmen seinen erfolgreichen Abschluss, das ein glänzendes Zeugnis ablegt für die Kameradschaft, die den Kämpfern der Gruppe Narvik von ihren Tiroler Kameraden entgegengebracht wurde.

1.

Wir müssen durch nach Narvik! So lautete die Parole, als sich in der kaum dämmerigen Nacht vom 4./5. Mai das Geb. Jäg. Btl. des Obstlt. S. abmühte, seine Lkw. durch die Schlammflöcher der

Strasse zu ziehen, die von Drontheim über Snaasa nach Grong führt. Unverdrossen wurden immer wieder lange Seile vorgespannt und Baumstämme als Hebel angesetzt und mit «Ho ruck» ging's wieder ein Stückchen weiter.

«Nur nicht luck lassen, Leute, wir müssen durch! Droben in Narvik stehen unsere Kameraden in schwerem Abwehrkampf!»

Die Jäger sind bester Stimmung. Waren sie doch auf schnellstem Wege von Kopenhagen über Oslo unmittelbar nach Drontheim gebracht worden, damit sie von dort aus unverzüglich den Vormarsch antreten konnten. Es durfte keine Zeit verloren werden auf dem Weg nach Narvik!

«Wie weit ham mir denn da nauf?» fragt der Moseregger seinen Gruppenführer. Der fragt seinen Zugführer, der ein kleines Kärtchen herausholt, das er in seinem letzten Quartier aus einem Schulatlas geklaut hat. Auch der Btls. Kdr. hat nur eine Auto-routen-Karte, denn die ganze Kartenausstattung der Div. ist verloren worden. Karten, Waffen, Pferde und Gerät sind zu ersetzen, aber die braven Jäger, die ums Leben kamen, liegen als erste Opfer der Division in fremder Erde. Sie starben für Deutschlands Grösse und für ihre Kameraden in Narvik.

«Auf der kleinen Karte schaut's gar net so schlimm aus!» meint der Feldwebel, «da geht sogar eine Strasse, es ist allerdings die *einzig*e, über Mosjöen — Mo — bis über Fauske hinaus. Mit dem Auto ist das schon zu schaffen, es sind ja nur 700 km bis Sörfold. Im Tag 200 km, die wer'n mir bald ham! Die Strass'n kann ja mit'm besten Willen nicht überall so miserabel sein wie hier. Also ang'schob'n, ho ruck!»

Wie dann nach 8 Stunden immer noch ein paar Lkw. im Dreck stecken, hängen sich die Jäger mit verzweifelter Kraft in die Taue: «Wir müssen durch! Wir dürfen nicht zu spät kommen da oben!»

2.

«Also, auf Wiedersehen in Narvik!» Mit diesen Worten entlässt der Oberbefehlshaber der deutschen Truppen in Norwegen,



Nordwärts!

General der Infanterie von *Falkenhorst*, den Kommandeur einer Geb.-Division: «Ich weiss,» fügt er noch hinzu, «Ihre Tiroler werden sich ebenso prächtig schlagen, wie die Kärntner und Steiermärker!»

Zusammen mit dem Ia studiert der Divisionskommandeur die Karte:

Bis Mosjöen alles klar, gute Strasse, 6—8 Brücken. Wird sie der Gegner gesprengt haben? Dann weiter nach Mo. Halt, da ist eine Unterbrechung! Bei Elsfjorden beginnt ein mindestens 10 km langer Fjord. Im Frieden verkehrt dort eine Fähre, die Elsfjord mit Hemnes verbindet. Wird der Feind sie uns überlassen? Von Elsfjord könnte man den Fjord über das Gebirge umgehen, dann kommt man bei Korgen wieder auf eine Strasse. Wird der Norweger seine Berge verteidigen und seine Täler sperren, so wie er es in Südnorwegen getan hat? Von Hemnes geht dann die Strasse wieder weiter über Mo, durch das Dunderlands- und Lönsdal, den Polarkreis überschreitend, nach Rognan

Vom Feind wussten wir, dass nach der Niederlage bei Steinkjer und Namsos Teile der Franzosen und Engländer, die ihre Schiffe nicht mehr erreicht hatten, in Richtung Mosjoen zurückgegangen waren. Wie sich das in Mosjøen liegende norwegische J.R. 14 verhalten würde, war ungewiss. Es hatte als eines der wenigen Regimenter der norwegischen Armee genügend Zeit gehabt, seine Mobilmachung ungestört zu vollenden. Nichts liess darauf schliessen, dass sich sein Kommandeur der Kapitulation des Kommandeurs der 5. norwegischen Brig. anschliessen werde.



Gerüchte, dass in Gegend Mosjøen noch weitere Kräfte der norwegischen 6. Div. zusammengezogen seien, waren unwahrscheinlich.

Befehl des Divisionskommandeurs, der seine Einheiten unter der Bezeichnung Gruppe F. zusammengefasst hatte, vom 7.5.:

«Mit allen verfügbaren Kräften und so schnell wie möglich durch nach Narvik. 1. Zwischenziel Mosjøen.

Überraschendes und schnelles Zupacken wird am besten zum Erfolg führen!»

3.

«Eisenbahn- und Strassenbrücke bei Brekvasselv gesprengt; Strassen-Brücke Hapnesbro völlig zerstört, Flussbreite über 100 m; Brücke bei Smalaasen gesprengt, ausserdem 2 Fels-sprengungen an der Strasse nördlich davon.»

«Detonationen in nördlicher Richtung deuten auf weitere Sprengungen hin!»

«Vorderste Teile Gr. S. bei Trofors erste Feindberührung, 3—4 fdl. M. G. Verluste 2 Tote, 3 Verwundete.»

«Feind in Stärke 1 Kp. mit mehreren M. G. und Gr. W., leistet in der Enge bei Eiferstraum in schwer erkennbaren Nestern Widerstand; bisher 4 Tote, 5 Verwundete, 1 Vermisster!»

«Mehrere Lkw. auf Strasse Trofors—Mosjøen, aus Mosjøen starke Flak-Abwehr.»

«Namsen-Fluss bei Hapnesbro auf dem Eis überschreitbar. Durch den zu erwartenden Eisstoss können übergegangene Teile jederzeit abgeschnitten werden!»

Diese und ähnliche Meldungen liessen beim Stab der Gruppe F. die Überzeugung aufkommen, dass man auch am 8.5. noch nicht zu dem beabsichtigten Kaffee in Mosjøen kommen würde, den General von Falkenhorst scherzweise bereits für den 7.5. angesetzt hatte.

Konnte man es bei der ungeklärten Lage verantworten, das eine bis jetzt verfügbare Bataillon über das Eis des Namsen gehen zu lassen, auch auf die Gefahr hin, dass der Eisstoss am



Wegeausbesserung.

Nordische Landschaft.

nächsten Tag die Verbindung unterbrach? Sollte man nicht abwarten, bis weitere Kräfte der Division aufgeschlossen waren? Die nächsten 2 Kompanien unter Hptm. V. waren noch 50 km zurück, und dann klaffte eine grosse Lücke bis Drontheim! Diese Überlegungen musste der Divisionskommandeur anstellen, als er den kühn gebauten Knüppeldamm über das Eis bei Hapnesbro besichtigte, unter dem die wild strömenden Wassermassen des Namsen hindurchschossen und zusehends an den Eisplatten unterhalb des Überganges nagten.

Es gab nur *eine* Antwort:

«Unser Ziel ist Narvik, also vorwärts!»

4.

Abendmeldung vom 11.5.: «Gruppe F. hat 12.30 Uhr Mosjøen erreicht. Norwegisches J.R. 14 angeblich in Auflösung,

Engländer und Franzosen in Stärke von 200—300 Mann ziehen sich auf Mo zurück. Bis jetzt 41 Gefangene, Rgts.Fahne des Norw. I. R. 14 erbeutet.

Div. Gef.Stand im Kommandogebäude des norw. I. R. 14.
Verfolgung Richtung Mo im Gange.»

*

Tagesbefehl der Gruppe F. vom 11.5.:

«Gruppe S. (1 verst. Btl.) hat die über 400 km lange Strecke von Drontheim bis Mosjøen in 7 Tagen bewältigt. Trotzdem der Feind, Franzosen, Engländer und Norweger, umfangreiche Zerstörungen an Strasse und Übergängen vorgenommen hatte und sich geschickt zur Wehr setzte, ging Euer Vormarsch unaufhaltsam vorwärts. Ihr seid bei Tag marschiert und habt gekämpft; bei Nacht habt Ihr gearbeitet an der Beseitigung der Hindernisse. Ohne Hilfe der Pioniere habt Ihr die schwierigsten Flussübergänge geschaffen.

Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften sind in schnellem Vorwärtsdrängen dem Feind an der Klinge geblieben, haben ihn zurückgedrängt, versprengt oder gefangenengenommen.

Ich spreche für diese besonderen Leistungen dem Obstlt. S. und den ihm unterstellten Einheiten meine besondere Anerkennung aus.

Es ist mir eine Freude feststellen zu können, dass auch alle anderen von Oslo und Drontheim nachkommenden Einheiten nach vorne drängen, um zum Einsatz zu kommen.

Der schwierigste Teil des Weges zu unseren Kameraden in Narvik liegt noch vor uns. Wir müssen daher dem Feind auch weiterhin scharf nachdrängen, um ihn zu stellen und an der Durchführung weiterer Zerstörungen zu hindern.»

Als Gegenstück der in Mosjøen aufgefundene Befehl des Kommandeurs der norwegischen 6. Div. an das norwegische J.R. 14:

«Erklären Sie dem Btl. Sundlo (I./J.R. 14), dass eine zähe, hinhaltende Verteidigung von Süd-Halogaland soweit südlich wie möglich, gestützt auf zerstörte Verkehrslinien, von grösster Bedeutung für die Befreiung des Gebietes um Narvik, die Beschüt-



Gesprengte Brücke.

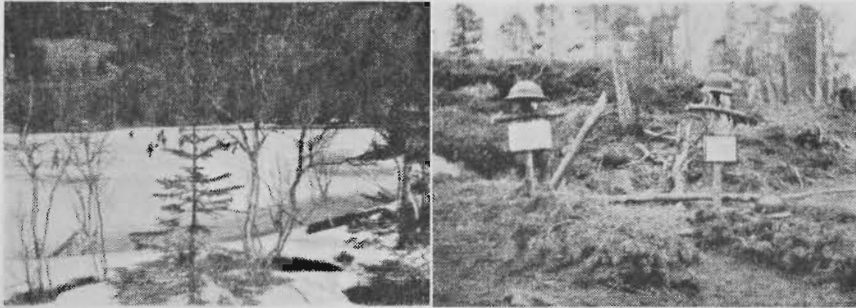
Über das Eis bei Hapnesbro.

zung Nord-Norwegens und damit die Grundlage für Norwegens Politik ist.

Niemals ist einem norwegischen Bataillon eine wichtigere Aufgabe gestellt worden!«

5.

In der nordisch hellen Nacht vom 11./12.5. liegen am Elsfjord 3 englische Zerstörer. In aller Ruhe laden sie Engländer, Franzosen und Norweger ein, die abgesetzt und geschlagen von Mosjøen geflohen waren. Die Verschiffung geht schnell, Gerät ist keines mehr zu verladen, auch keine Waffen ausser ein paar Gewehre. Alles andere hatte man unterwegs weggeworfen. Eile war nicht geboten, da zwischen Mosjøen und Elsfjorden 2 grosse Brücken gesprengt waren und die Strasse schauerlich zerfahren war. Hier würden die Deutschen bestimmt nicht durchkommen. Alle erreichbaren Fähren und Kähne werden versenkt und dann geht's hinüber auf die Halbinsel Hemnes, wo man vor dem Zu-



Im Angriff!

... im Tode liegen sie nebeneinander.

griff der Gebirgsjäger sicher ist. Kaum ist man dort ausgeladen, verschwinden die Zerstörer in westl. Richtung. In aller Ruhe richtet man sich zur Verteidigung ein, hat auch vom Zerstörer einige M.G. zurückbehalten.

Plötzlich Fliegeralarm! 7 deutsche Transport-Flugzeuge fliegen auf die Halbinsel zu, umkreist von schnellen Heinkelmaschinen. Gleichzeitig nähert sich ein Dampfer in hoher Fahrt von Westen durch den Ranafjord. Alles liegt in voller Deckung und wartet in atemloser Spannung auf den Bombensegen, der jetzt gleich herunterfallen wird. Schon krachen die ersten 500 kg-Bomben und zwingen die Besatzung der Halbinsel immer wieder in ihre notdürftigen Schützenlöcher. Da, ein Kommando, M.G.-Feuer, die Garbe zischt über die Köpfe der Engländer und Norweger, dass sie kaum sehen können, wie plötzlich aus den auf dem Wasser gelandeten Maschinen deutsche Gebirgsjäger springen und sich ans Ufer heranarbeiten. Nur wenige Engländer beobachten, wie auf der anderen Seite der Inself Spitze der Dampfer anlegt, aus dem gleichfalls deutsche Stosstrupps herausspringen und im Feuer der englischen M.G. die Uferhöhen besetzen.

«Über Finneid nach Mo zurückziehen!» ist das einzige, was der englische Komp.Führer noch befehlen kann, denn schon dringen die Gebirgsjäger der Kompanien H. und R. von allen Seiten vor. Sie merken kaum, wie in ihrem Rücken einer der fdl. Zerstörer wieder zurückkommt und mit seinen Geschüt-

zen in wenigen Minuten den zum Glück schon leeren Transporter in Grund schiesst. Erst als er am Ufer entlangfährt und in die angreifenden Jäger schiesst, müssen sie schleunigst Deckung nehmen, denn sie haben keine Waffen, um sich gegen ihn zu wehren. Endlich dreht er ab, um Richtung Elsfjorden zu fahren. Von dort schlägt ihm aber das wohlgezielte Feuer der mittlerweile dort eingetroffenen Gebirgs-Geschütze der Battr. K. entgegen. Nach 2 Volltreffern macht er sich aus dem Staub.

Die Jäger auf Hemnes aber lassen sich nicht mehr aufhalten, sie jagen den Feind auf Finneid zurück, in die Arme der vordersten Kompanie des Btls. S., die im mühsamen Marsch über das Gebirge nach Korgen von Süden gegen Finneid im Vorgehen war.

6.

Die weglöse Route von Elsfjorden über das Gebirge war, nachdem ein Bataillon drübergegangen war, infolge der Schneeschmelze und der dadurch entstandenen Schneesümpfe ungangbar geworden. Weitere Kräfte, Gepäck, Fahrzeuge und Pferde



Hemnes nach dem Kampf.



Die Fähre von Elsfjorden.

mussten über den Fjord nachgeschoben werden. Die Pioniere arbeiteten noch an den Brücken entlang der Vormarschstrasse; man musste sich selber helfen. Geschickte Jäger des Btls. Sch. begannen sogleich mit leeren Benzinfässern ein grosses Floss zu bauen. Andere suchten überall nach «Schinakeln», um rudern die 15 km lange Strecke zu überwinden. Nach einigen Stunden war aus den Schlupfwinkeln des Fjordes eine stolze Armada von 20 Booten zusammengesucht, mit denen im Rudel oder in Kiellinie mit dem Übersetzen begonnen wurde.

7.

Am 15.5. wurde von der Funkstelle der Gruppe F. ein Funk-
spruch der Gruppe Narvik aufgefangen, der dringend neue Kräfte
anforderte.

Fliegermeldung vom 15. 5.:

«Bei Stien und Mo starke Flak-Abwehr. Feind schantzt bei
Stien und südwestl. Mo. Felssprengung südwestl. Stien, Brücke

bei Stien gesprengt. Transporter bei Mo und Bodö bringt an-
scheinend Verstärkungen.»

Sollte es dem Feind doch noch gelingen uns aufzuhalten?
Kommen wir noch rechtzeitig nach Narvik durch?

8.

«Feind, Stärke mindestens 1 verst. Btl., sperrt bei Stien.
Komp. G. umgeht über Höhen ostw. der Strasse und stösst
zwischen Stien und Mo durch, Skizug B. holt über Mo aus.

Hptm. V. greift mit 2 Kompanien feindliche Stellung rechts
umfassend an, Rest des Bataillons stösst entlang der Strasse
vor, sobald Umfassung wirksam wird.»

Das sind in grossen Zügen die Anordnungen, die Obstlt. S.
gibt, bevor auf die bei Stien gut eingemieteten Scots Guards am
Abend des 17.5. ein wohlgezieltes Feuer aus s.M.G., Geb.Kan.
und s.Gr.W. niederprasselt.

Der Engländer bleibt die Antwort nicht schuldig. Die Gra-



MS helfen den PS.



Tommies müssen mitmarschieren.

naten seiner 10 cm Haub.Bttr., die anscheinend an der Strasse nordostw. Stien in Stellung ist, liegen gut in unserer Art.Stellung. Aus mehr als 20 M.G., die im Vergleich zu unseren wesentlich langsamer schiessen, schlägt unsern Gebirgsjägern mächtiges Feuer entgegen. Der Feuerkampf ist in vollem Gang. Obstlt. S. hat sich einen Stuhl vor das Haus stellen lassen, in dem er seinen Btts. Gef.St. eingerichtet hat. Zusammen mit dem Ia der Div. horcht er aufmerksam auf den Gefechtslärm, um an ihm zu erkennen, wie weit unsere Leute vorgekommen sind und ob die zur Umfassung angesetzten Teile schon in dem Kampf eingreifen. In dem diffusen Licht ist mit dem Auge so gut wie nichts zu erkennen.

Da endlich gegen 3.00 Uhr nachts zeigen weisse Leuchtkugeln an, dass die tapferen Jäger unter Hptm. V. in den rechten Teil der feindlichen Stellung eingebrochen sind. Alle schweren Waffen verlegen nun ihr Feuer auf die linke Hälfte der englischen Stellung. Im Licht der aufgehenden Sonne sieht man nun die Tommies einzeln und in Gruppen zurückspringen. In dem bewaldeten steilen Berghang hört man Hurra rufen.

Nest um Nest muss von unsern Jägern einzeln genommen werden. Prächtig machen sie das, wie sie's im Winter gelernt haben bei der Stosstruppausbildung! Manche Widerstandsnester lassen es auf den Nahkampf ankommen. Er wird mit der blanken Waffe und Handgranate geführt.

Über 40 engl. Gefangene, 10 l.M.G., 4 s.M.G., 3 l.u. 3 s.Gr.W., mehrere Panzerbüchsen und eine 4 cm Flak werden an der gesprengten Brücke bei Stien gesammelt.

War nun der Weg nach Mo frei?

Radfahrer bleiben dem weichenden Feind auf den Fersen. Die Spitze tritt wieder an. Kaum haben die Männer Zeit, ihren grössten Hunger zu stillen durch einen Griff in die wohlgefüllten Verpflegungslager der Engländer, die neben den in 8-tägiger Arbeit tadellos ausgebauten und getarnten Stellungen aufgefunden werden.

Ein Jäger schleift eine grosse Kartentasche herbei, die er in



Statt der Pferde werden Jäger vorgespannt . . .

einem Unterstand gefunden hat. Er gibt sie beim Ia der Div. ab, der gerade hinuntergeht zur Brücke, um die Gefangenen zu vernehmen. Eigentlich sollte sich der Ic der Div. um diese Dinge kümmern. Der muss aber noch in Jütland die Überschiffung der restlichen Teile der Div. leiten.

Aus der halboffenen englischen Kartentasche fällt ein Blatt, es ist ein Stadtplan von Narvik! Ausserdem enthält sie noch eine Karte von der Umgebung Narviks. Sollten etwa die Scots Guards von Narvik hierhergekommen sein, um uns aufzuhalten? Die Aussagen der Gefangenen und die Eintragungen in einem aufgefundenen Tagebuch bestätigen diese Vermutung. Die Gefangenen, lauter grosse, stämmige Burschen, tragen noch deutlich die Spuren des Kampfes. Einige sind verwundet.

«Warum habt Ihr den Widerstand doch schliesslich aufgegeben, obwohl Ihr Befehl hattet, die Stellung zu halten?»

Nach einigem Zögern kommt die Antwort: «Gegen Gebirgsjäger können wir nichts ausrichten!»

In Narvik oben liefern unsere Kameraden ein Beispiel, wie man Norwegen hätte verteidigen können! So haben wir wenigstens der Gruppe Narvik ein gutes englisches Bataillon vom Halse geschafft!

Am 19. 5. abends marschieren unsere Jäger in Mo ein, nachdem der Feind südwestlich davon nochmals Widerstand geleistet hatte.

9.

«1 Krad mit Beiwagen für den Herrn General, auf dem Sozius der Div.Adjutant. 1 Krad mit Beiwagen für den Ia, auf dem Sozius der O1, der Rest des Div.Stabes folgt morgen nach.» Das war der Stabsbefehl für den Start der Führungsstaffel am 25. 5. von Mo, Richtung Saltdal.

Wieder war es dem Feind gelungen, im Zuge seines hinhaltenden Widerstandes die entscheidenden Übergänge zu zerstören und nur der Tatkraft der vorne befindlichen Führer, der Findigkeit unserer Jäger und dem unermüdlichen Arbeitseinsatz unserer inzwischen herangeholten Pioniere ist es zu danken, dass die von Drontheim bis Rognan zurückzulegenden 650 km. in 20



... warum nicht!

Tagen bewältigt werden konnten. An mancher Fährstelle beweist ein schlichtes Birkenkreuz, dass auch hier Opfer gefordert wurden.

Die Jäger grinsen, wie sie ihren Divisionskommandeur auf dem Motorrad sitzen sehen. Sie freuen sich, dass er zu ihnen nach vorne kommt!

Unterwegs wird ein im Dreck steckender kleiner Opel überholt. An das schwächliche Vehikel ist das Fahrgestell einer Gebirgskanone angehängt. Ein junger Offizier, der gerade Bretter zum Unterlegen heranschleppt, meldet: «Lt. X beim Nachführen eines beim Übersetzen über den Elsfjord abgesoffenen Geschützes.» Auf die Frage, wo er denn seine Kanone habe, öffnet er den Wagen, in dessen Inneren Rohr, Rohrwiege und Munition verstaubt sind. Es ist erstaunlich, was so ein kleiner Opel alles aushält, noch dazu bei diesen Strassen! Durch die Männer einer vorbeimarschierenden Kompanie



Spähtrupp.

Am Polarkreis. — Hellemobotn.

wird der Wagen wieder flott gemacht. Nur vorwärts, weiter nach Narvik!

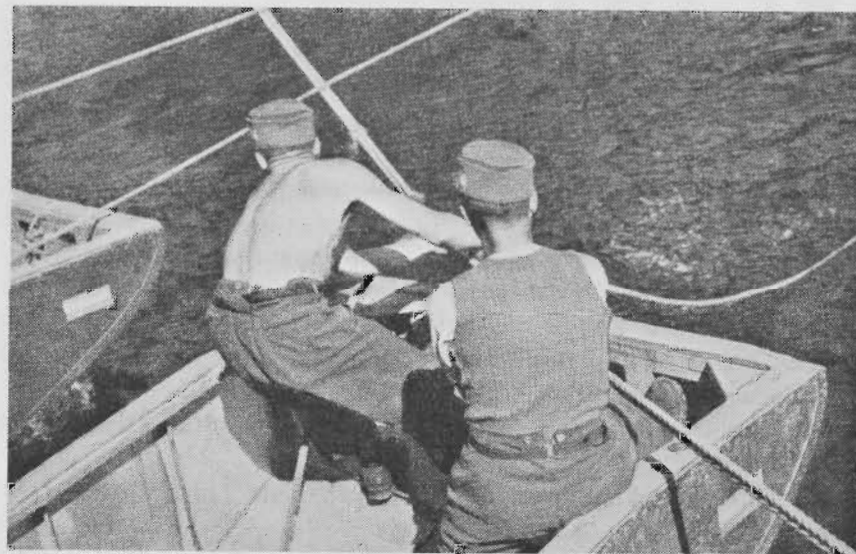
Unsere Jäger müssen alles selber schleppen. Fahrzeuge sind nicht mitgekommen, sie hängen an einer der gesprengten Brücken. Zum Glück konnten bisher manche der von Engländern und Norwegern stehengelassenen Wagen wieder fahrbar gemacht werden. Allmählich haben sie aber gelernt, die Autos restlos unbrauchbar zu machen. Dann holt man eben aus dem nächstgelegenen Bauernhaus Karetten heraus. Statt Pferden werden Jäger vorgespannt. Dort steht noch ein leerer Kinderwagen. Warum nicht? Hinein mit den M.G. Kästen. Unter dem Hallo der Kameraden geht's weiter, solange bis der Kinderwagen in einem allzutiefen Schlammloch unter seiner ungewohnten Last zusammenbricht.



Die Gegend wird immer öder, der spärliche Birkenwald dünner, allmählich hört er ganz auf. Rechts und links der endlosen Strasse hohe Schneemauern. Man nähert sich dem Polarkreis. Eine kleine Steinsäule mit einer Weltkugel obenauf zeigt die Stelle an, wo der Polarkreis die Strasse schneidet. Unser General grüsst an dieser denkwürdigen Stelle den Führer und Obersten Befehlshaber mit einem dreifachen Sieg Heil!

Die Gruppe F. nähert sich mit ihren Anfängen der letzten Etappe, deren Überwindung entscheidend ist für den Durchstoss nach Narvik. Mochten die Bergschuhe der Männer auch noch so abgelaufen, die Hosen noch so zerrissen sein, es gibt nur eines: vorwärts nach Narvik, wo unsere Kameraden im schwersten Abwehrkampf gegen 10-fache Übermacht stehen! Jetzt muss es sich entscheiden, ob der Feind bei Saltdal den letzten Versuch machen würde, sich unserem Vormarsch entgegenzustellen.

Mittlerweile waren von rückwärts weitere Kräfte eingetroffen, sodass nunmehr einige Einheiten als Spitzengruppe unter



Die unermüdlichen Pioniere.

Oberst N. zusammengefasst werden konnten. Auftrag: Gewinnung des Raumes Fauske — Sörfold — Bodö.

Es ist verdächtig, dass der Feind zwischen Mo und Saltdal alle Vorräte an Verpflegung und Betriebsstoff, die uns bisher so unendlich viel nützten, gründlich zerstört hat. Nichts ist mehr zu finden! Schon kommen von vorn dringende Rufe nach Verpflegung und Munition! Ein Nachschieben auf dem Landweg ist ober wegen der noch nicht befahrbaren Brücken unmöglich. Hier muss die Luftwaffe aushelfen!

Der Wahlspruch unserer Div.: «Dös haut uns wieder narrisch füri!» wird laut, als unsere dicken Ju's die Vormarschstrasse entlang fliegen und über den rasch ausgelegten Zeichen ihre Fallschirmlasten abwerfen.

Mit umso grösserer Wut werfen sich daraufhin unsere Jäger auf den südlich Rognan zur Verteidigung eingekesselten Feind. Wieder hatte der Engländer mehr als ein Bataillon, diesmal Irish Guards, verstärkt durch Teile der Welsh Fusiliers, von Narvik abgezogen, um noch im letzten Augenblick unseren Vormarsch aufzuhalten. Mit blutigen Köpfen werden auch diese auf die Schiffe gejagt, nachdem sie ihr ganzes Gerät und viele Waffen, darunter 4 Haubitzen, zurückgelassen hatten.

Unsere Stukas konnten den abziehenden Engländern noch starke Verluste zufügen.

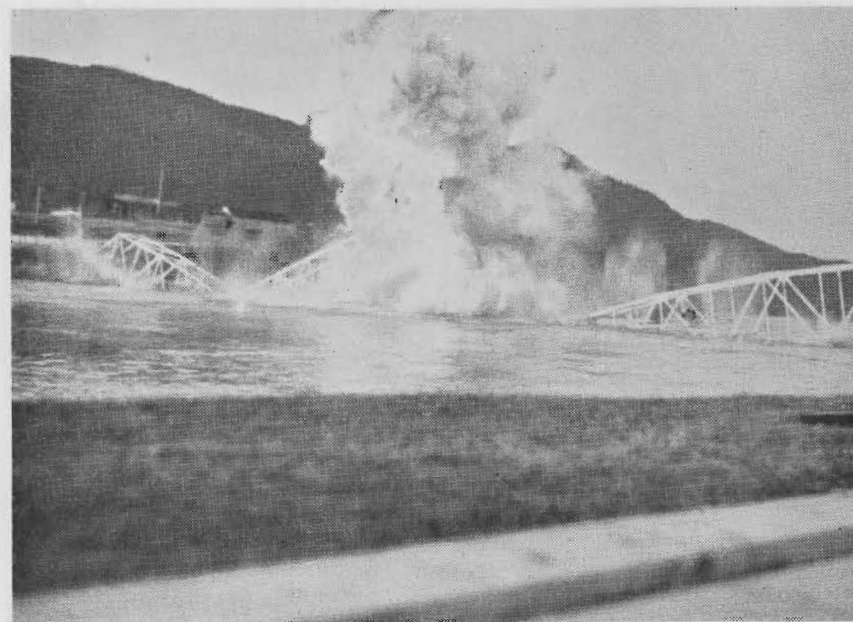
Am 2.6 wird durch Sondermeldung bekanntgegeben, dass die von Drontheim nach Norden vorstossenden Gebirgsjäger Bodö genommen haben.

«Damit war die nördliche Basis gewonnen, von der aus über völlig wegloses und hochalpines Gelände der bedrängten Gruppe Narvik auch zu Lande die notwendige Hilfe gebracht werden sollte», heisst es in dem zusammenfassenden Bericht des Führerhauptquartiers von 13.6.

Ein Funkspruch des Generals von Falkenhorst an Gruppe F. lautet:

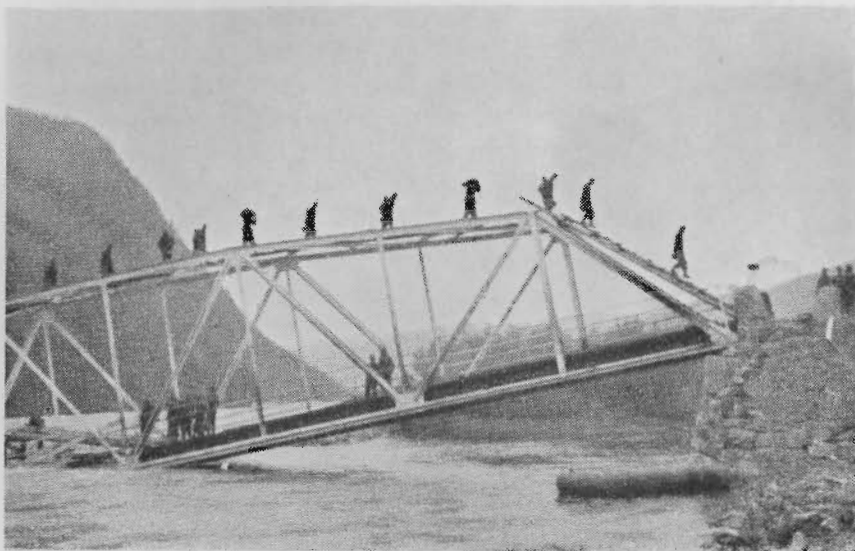
«Vollste Anerkennung für die vorzügliche Leistung der Gebirgsjäger!»

In 28 Tagen hatte die Gruppe F. in rastlosem Vormarsch



. . . Detonation in nördlicher Richtung!

eine Strecke von über 700 km zurückgelegt und dabei 2½ gute englische Bataillone, 1 norwegisches Bataillon sowie weitere schwächere englische, französische und norwegische Einheiten geworfen. Nicht weniger als 20 grosse gesprengte Brücken und 10 mächtige Fels- und Strassensprengungen waren auf diesem Vormarsch zu überwinden.



Es gibt keine Hindernisse!



Die „Seeschlange“!



„Büffel!“

II.

Unternehmen „Büffel“.

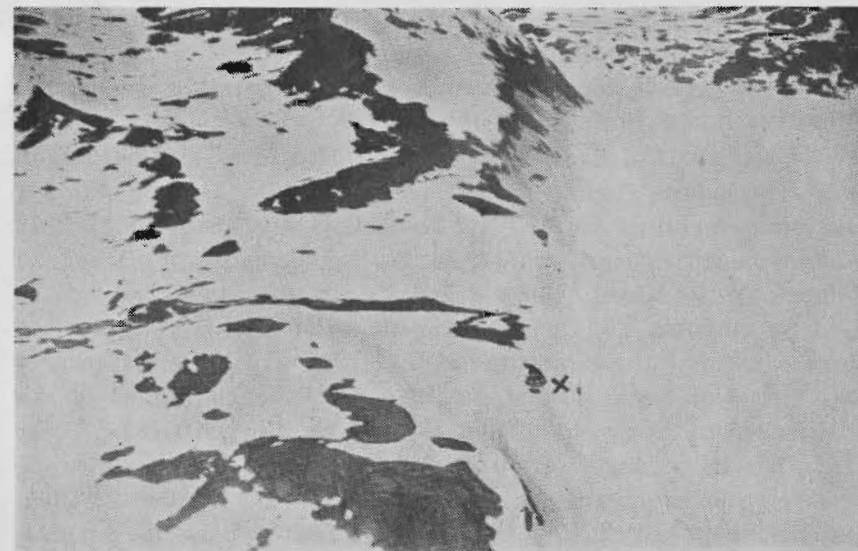
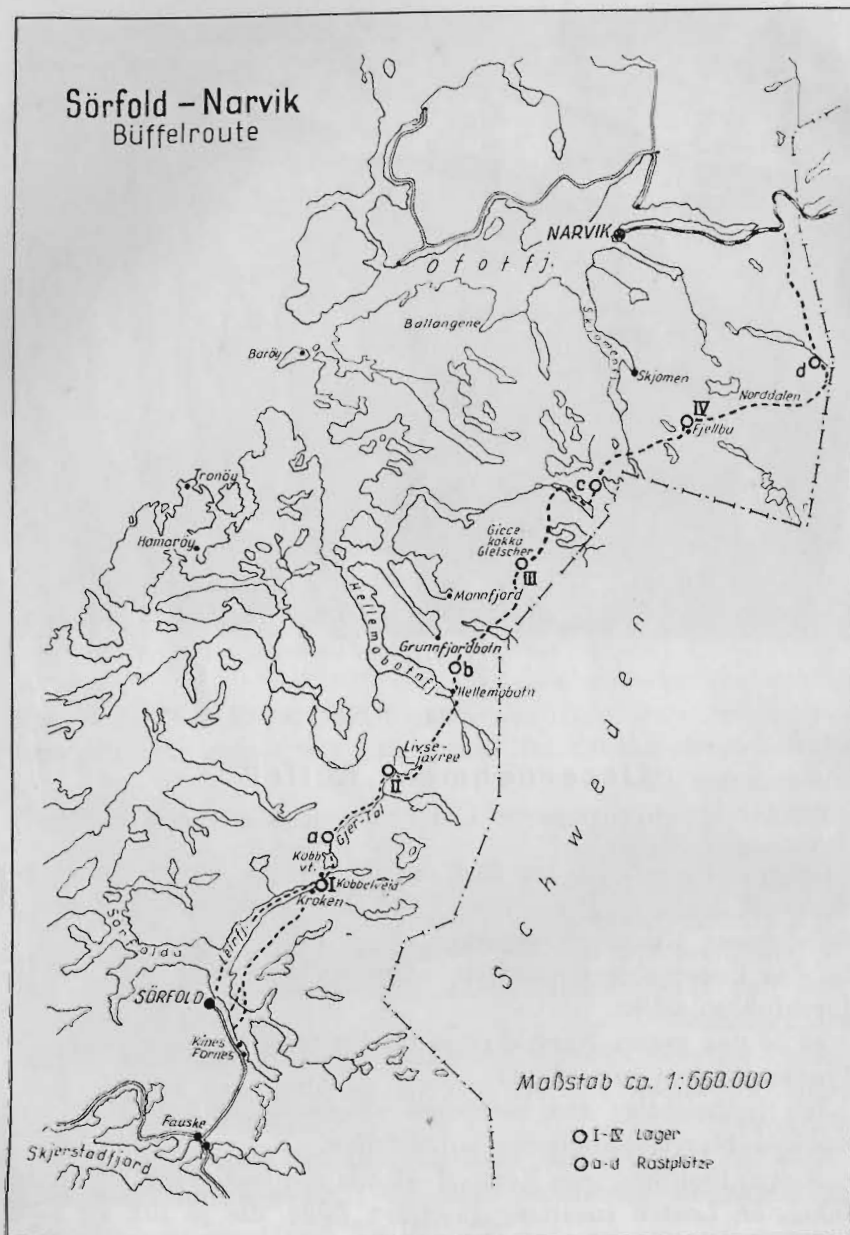
1.

General F. befiehlt am 22.5. an die damals auf der Strecke Mo — Mosjøen — Oslo über 1000 km auseinandergezogenen Teile seiner Gruppe, verstärkte «Narvik-Bataillone» zu bilden, die das Unternehmen «Büffel» unter Führung des Obstl. v. H. durchführen sollen.

«Für das gegen Narvik geplante Unternehmen sind folgende Vorbereitungen zu treffen:

Ich beabsichtige aus besonders ausgewählten Leuten 3 verstärkte «Narvik-Bataillone» aufzustellen.

Hierzu bestimmt jede Komp. 1—2 aus den besten und leistungsfähigsten Leuten zusammengesetzten Züge, die je Btl. zu 1—2



Die „Büffelroute“, (x Lager II am Livse Javvre).

Narvik-Komp. unter besonders energischen, alpin geschulten Führern zusammenzufassen sind.

Jedes Rgt. stellt auf diese Weise 1 Narvik-Btl. zu 2—3 Komp. auf, das durch s.M.G., I.G. und 1 Zug Geb.Gesch. und Pioniere zu verstärken ist.

Mit der Durchführung des Unternehmens «Büffel» wird Obstl. Ritter von H. beauftragt.»

Diesem Befehl folgten am 25.5. folgende Anordnungen:

«Es kommt darauf an, alle Vorbereitungen so zu treffen, dass mit dem Erreichen von Sörfold die vordersten «Narvik-Kompagnien» den Vormarsch Richtung Hellemobotn unverzüglich antreten können.

Alle übrigen «Narvik-Einheiten» sind beschleunigt vorzuziehen, sie haben an allen Übergangsstellen und Fähren Vorfahrtsrecht!

Stab für Unternehmen «Büffel» zunächst Mo!»

Während die vordersten Teile der Gruppe F. noch den Weg nach Saltdal und Sörfold erkämpften, waren durch diese Be-

fehle die Grundlagen geschaffen, die den beschleunigten Start des Unternehmens «Büffel» sicherstellten.

Warum gerade der Decknamen «Büffel» gewählt wurde, hat seine besondere Bewandnis:

General Dietl, dem es zu helfen galt, ist nicht nur ein begeisterter, sondern auch ein unerhört zäher und leistungsfähiger Bergsteiger und Skiläufer. Als er noch in München Komp.-Chef war, vermochten nur wenige, seinen Spuren auf die Dauer zu folgen. Aus diesen Unentwegten gründete sich damals die Gruppe «Büffel». Eine verschworene Bande, die mit ihrem Chef durch dick und dünn ging und sich bei ihren rasanten Skiabfahrten mit dem Schlachtruf «Büffel» den Weg bahnte. Der damalige Hptm. Dietl erhielt den Ehrentitel «Oberbüffel».

Es ist daher nicht verwunderlich, wenn der aus der Gruppe «Büffel» hervorgegangene Ia der Gruppe F., Major Z., dem Unternehmen Narvik den Decknamen «Büffel» gab, der überall zündend einschlug.

Der Befehl zum Zusammenziehen der «Büffeleinheiten» wurde mit stürmischer Begeisterung aufgenommen, zumal nun auch die Einheiten, die zum Teil im Landmarsch von Oslo bisher nur getipelt waren, Gelegenheit hatten, wenigstens mit Teilen zum Einsatz zu kommen. Freiwillige Meldung kommt nicht in Frage, alle wollen mit! Die Chefs haben ihre liebe Not, die Leute auszuwählen, zum Schluss wird noch gelost. Hierbei soll mancher rauhe Krieger Tränen vergossen haben, wenn er zurückbleiben musste.

«Entweder Eisernes Kreuz oder Birkenkreuz», mit dieser Parole kletterten die Auserwählten auf ihre Lkw., um nach vorne zu fahren. Ein prächtiger Geist steckt in diesen Männern, gilt es doch, den gerade in diesen Tagen besonders hart bedrängten Kameraden in Narvik zu helfen!

2.

Nachdem die «Büffelstrecke» durch General F. in grossen Zügen über Hellemobotn — Giccekokkagletscher — Fjellbu festgelegt und die nötige alpine Ausrüstung in Drontheim angefor-



Im Schneesturm ohne Weg und Steg.

dert war, konnte Obstl. v. H. am 23.5. mit den Vorbereitungen im Einzelnen beginnen.

Die Strecke musste so gewählt werden, dass einerseits die von der See her gefährdeten Fjorde bei Hellemobotn und Skjomen vermieden wurden und andererseits eine Verletzung der schwedischen Neutralität ausgeschlossen war. Für die theoretische Erkundung der Strecke standen die Karte 1 : 100 000 und eine geographische Beschreibung zur Verfügung. Sie wurden eingehend ausgewertet und in einem Bericht an alle Führer und Unterführer der «Narvik-Einheiten» verteilt. Da eine Erkundung der Strecke durch Spähtrupps wegen der Feindlage und aus Zeitmangel nicht möglich war, musste sich Obstl. v. H. mit einem Flug über die Strecke begnügen, der ihm wesentliche Eindrücke vermittelte.

Wenn man, wie beabsichtigt, in 9—10 Tagesmärschen von je 15—20 km durchmarschieren wollte, musste die Verpflegung durch Abwurf aus der Luft erfolgen, da auf der 200 km langen Strecke weder Tragtiere noch Träger eingesetzt werden konnten.

Wurde das Wetter schlecht, musste auf der Stelle getreten und die Verpflegung in zeitraubendem Pendelverkehr durch die Gefechtskompanien nach vorne getragen werden. Trägerkolonnen hätten sich bei der Länge der Strecke selber aufgefressen. Die Verwendung irgendwelcher Fahrzeuge oder Karretten schied nach allen Erkundungsergebnissen aus.

Die Jahreszeit war für die Durchführung des Unternehmens besonders ungünstig, da weder der höchste Stand der Ausaperung erreicht war, noch eine zusammenhängende Schneedecke die Felsen überzog. Verwendung von Ski und Schlitten daher unmöglich. Stattdessen rauschten alle Schmelzwasser in besonders reissenden Bächen und Flüssen zu Tale, die aus dem morschen, kranken Schnee der höheren Lagen reichlich gespeist wurden.

3.

Im schummerigen Zwielight der Nacht vom 2./3. Juni schlängelt sich in einer geschützten Bucht südlich Sörfold ein merkwürdiges Ungeheuer, das von weitem wie eine riesige Seeschlange aussieht. Bei näherer Betrachtung stellt es sich heraus, dass sein Kopf aus einer kleinen Fähre besteht, während sich sein Leib aus etwa 25 grösseren und kleineren Ruderbooten zusammensetzt, die aneinandergehängt sind. Die Kähne liegen tief im Wasser, denn drinnen sitzen Gebirgspioniere mit Sack und Pack. «Narvik-Komp. O. fertig zum Übersetzen!» meldet der baumlange Komp.-Chef dem Kommandeur des Pi.Btls., Major D. Hinter dem vorgespannten Motorboot fängt sich der Lindwurm langsam an zu bewegen, um in den 20 km langen Leirfjord einzufahren. Die technische Vorhut, die 24 Stunden Vorsprung hat, ist schon unterwegs zum Lager I am Kobvatnet.

Kaum haben die Boote die schützende Bucht verlassen, wird der Seegang stärker. Auf den Wellen tanzen weisse Kämme. Die Soldaten hängen die Zeltbahnen um, denn es spritzt gehörig über die Bordwand. Ausserdem kommt noch Wasser von oben, in Gestalt eines eiskalten Regenschauers.

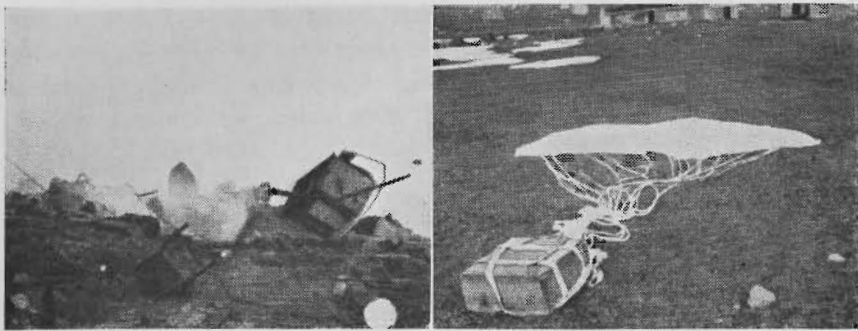
Macht nichts, nur weiter! Wir müssen hinüber! Aus Leibeskräften müssen jetzt die Leute schaufeln, mit den Händen, mit



Schon schmilzt der Schnee . . .

Kochgeschirren, Mützen, Konservenbüchsen und was sie gerade erwischen, um das Wasser aus den Booten zu schöpfen. Doch immer wieder schlagen die Wellen über Bord. «2 Boote abgesoffen!» kommt die Meldung von rückwärts, «3 weitere voll Wasser!» Man hat noch kaum einige Kilometer des Weges. Weiter draussen sind die Wellen aber noch viel stärker. Schweren Herzens befiehlt der Komp.Chef umzukehren. Völlig durchnässt erreicht die Kompanie wieder die alte Bucht.

Sofort werden Spähtrupps ausgeschildt, um grössere, seetüchtigere Boote zu beschaffen. Nach 6 Stunden sind soviel zusammen, dass erneut mit dem Übersetzen begonnen werden kann. Endlich gelingt es am Abend des 3.6. erneut zu starten. Am 4.6. ist die ganze Komp. drüben, das Fährboot fährt mit den leeren Schinakeln wieder zurück. Nebel, Regenschauer und Seegang verwehren die Sicht. Plötzlich steht vor ihm ein riesiger Dampfer, der sofort aus drei 4 cm Bofors das Feuer auf den wehrlosen «Geleitzug» eröffnet. Den Pionieren gelingt es gerade



„Der Rest ist nicht mehr zu gebrauchen“. . . . und der Segen kam von oben.

noch, das Tau zu den Booten zu kappen und abzdrehen und hinter der nächsten Klippe zu verschwinden. Leider hat aber das für uns so kostbare Motorboot schon einige Treffer weg, so dass es rasch absackt, und sich die Besatzung gerade noch schwimmend retten kann. Das nun folgende Duell zwischen der Geb.-Bttr. G. und dem englischen Hilfskreuzer auf der Höhe von Sörfold endet unentschieden. Hauptsache, er dreht ab und lässt sich nur noch einmal am nächsten Tag sehen. Von da ab wird Kompanie um Kompanie ungestört durch den Leirfjord übergesetzt.

4.

Auf den Land- und Wasserflugplätzen bei Drontheim liegen startbereite Maschinen. Die Propeller laufen. Die Maschinen haben nicht wie üblich Bomben geladen, sondern Skigerät und Lebensmittel sind darin verstaut. Die Piloten wissen, dass sich Gebirgsjäger auf dem Marsch von Kobvatnet durch das unwegsame und unwirtliche Gebirge befinden, um ihren Kameraden in Narvik zu helfen. Sie wissen auch, dass diese Leute nur unzureichend mit Gebirgs-Ausrüstung versehen auf die 200 km lange Strecke geschickt werden mussten, weil keine Zeit zu verlieren war.

Der Brückenkopf, in dem die Gruppe des Generals Dietl durch den Grossangriff der Alliierten am 28. Mai zusammengedrückt war, konnte jeden Tag einbrechen.

Regenböen um Regenböen ziehen schon seit 5 Tagen über die Flugplätze. Die Wettermeldungen aus Fauske sind ungünstig. Nur ganz vorübergehend bilden sich Löcher in der Wolkendecke.

Oberst R., der für den Lufttransport verantwortlich ist, steht vor der schweren Frage: Soll er Maschinen und Besatzungen riskieren, oder soll er die Kompanien des Büffel-Unternehmens hungern lassen, denn für mehr als 4 Tage konnten sie nicht Verpflegung mitnehmen? Fällt die Versorgung auf dem Luftwege aus, muss die Vorwärtsbewegung stocken und erst von rückwärts durch Jäger Verpflegung und Ausrüstung nachgeschafft werden. Das kostet Tage!

Der Start wird befohlen. Durch Wolken und Regen fliegen die Maschinen die klippenreiche Westküste entlang Richtung Bodö. Sie haben Glück! Über Fauske ist das Wetter besser. Dort wird ein Teil der Skiausrüstung und Verpflegung abgeworfen und abgesetzt. 4 Ju's fliegen weiter in das Gebirge. Der Kobvatnet ist leicht zu finden. Das Gjer-Tal entlang geht's auch noch. An dessen Ende aber ballen sich dicke Wolken. Als Abwurfplatz ist



Im „Storch“ über die Büffelroute westlich des Giccekokkagletschers.

das Lager II am Livse Javrre befohlen. Die Maschinen kreisen in dem engen Tal. Eine wagt den Durchbruch. Sie verschwindet in den Wolken und kommt nicht mehr zurück. Zerschellt findet man sie am nächsten Tag auf einem Berg ostwärts des Sees. Die Gebirgsjäger danken der glücklicherweise heil gebliebenen Besatzung für ihren tapferen Einsatz.

2 weitere Maschinen versuchen gleichfalls durchzubrechen. Sie finden den noch völlig zugefroren See, können aber nichts von den Jägern erkennen, deren Lager ausgerechnet in Nebel gehüllt ist. Sie werfen über dem See ab, die Jäger werden's schon finden. Die 4. Maschine wirft im hinteren Gjertal ab.

Durchnässt und frierend hocken die Jäger an ihren Rastplätzen, ohne Zelte, ohne Verpflegung. Das Benzin der Kocher ist verbraucht. Nach altbewährtem Muster versucht man auf einer Handgranate Tee zu kochen. Man ist hundemüde nach 14-stündigem Marsch durch Sumpf, morschen Schnee, über plattigen Fels. Dazu das schwere Gepäck. Dicht aneinandergedrängt versuchen die Jäger etwas zu schlafen. Plötzlich horchen sie auf: Flieger kommen! Bei dem Wetter! Schnell werden die Sichtzeichen ausgelegt, man winkt, brüllt; die Flieger, immer nur für Sekunden sichtbar, suchen, kreisen, $\frac{1}{4}$ Stunde, $\frac{1}{2}$ Stunde — werden sie uns finden?

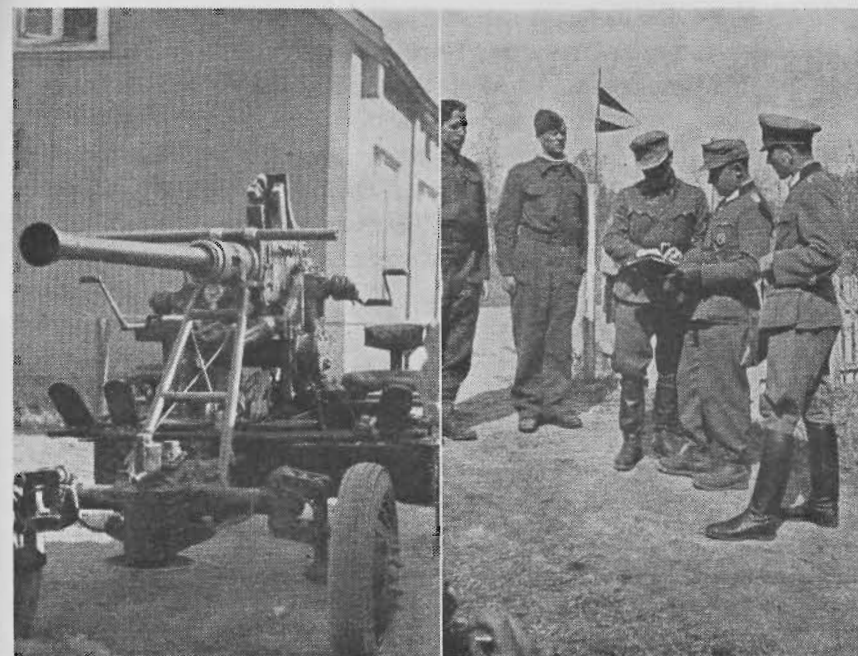
Beinahe haben die Jäger die Hoffnung aufgegeben, da sehen sie, wie aus einer der Maschinen Lasten abgeworfen werden und an ihren Fallschirmen zu Tale schweben. Über 6 Stunden muss gesucht werden bis alles einigermaßen gefunden und zusammengetragen ist. Köstliche Dinge, Schokolade, Dörrobst, Konserven, Zigaretten, Dauerbrot, Zelte, Schlafsäcke, Skier, Schneereifen.

«Dös haut uns wieder narrisch füri!»

5.

«Fertigmachen zum Abmarsch!»

Trotz Nässe und Kälte haben die Jäger doch etwas geschlafen. Die Müdigkeit ist zu gross, nachdem sie seit 6 Tagen 12—15 Stunden unterwegs gewesen sind. In Zelten zu 5—10 Mann hatten



Erbeutetes englisches Flakgeschütz.

Gefangenenernehmung.

sie sich in ihre Decken gewickelt und waren in die praktischen Überzüge der englischen Schlafsäcke gekrochen. Die Schlafsäcke selbst konnte man nicht mitschleppen, sie waren zu schwer und gegen Nässe zu empfindlich. Der Engländer geht nicht gern ins Gebirge abseits der Strassen. Er trennt sich nicht gern von seinen Versorgungseinrichtungen. Im Gebirge wird der Krieg unkavalierrmässig, da lässt er lieber Norweger und Franzosen kämpfen.

Schnell werden die Zelte abgebrochen, der inzwischen gebrauchte Tee getrunken und dazu einige Stullen des guten Wittler Dauerbrotes gegessen. Der Kompanieführer prüft die Kompassrichtung. Man darf mit dem Instrument nicht zu nah an den Boden kommen, sonst gibt's Fehler, hier oben im hohen Norden mit seinem vielen eisenhaltigen Gestein. Die Karten sind schlecht. Es ist sehr schwer, sich zurechtzufinden!

20.30 Uhr: die Kolonne schultert die dicken, 30 Pfd. schweren Rucksäcke, nimmt Waffen und Gerät auf und setzt sich langsam in Bewegung. Der Schnee ist noch weich, zieht aber allmählich an. Das ist auch der Grund, warum in der Nacht marschiert wird. Tagsüber schläft man in der Wärme auch besser. Licht spielt keine Rolle. Es ist bei Nacht genau so hell wie beim Tag, denn es geht bereits auf die Zeit der Mitternachtssonne zu.

«Haalt!» Die Kolonne steht vor einem etwa 40 m breiten Flusshindernis. Soweit man sehen kann keine Übergangsmöglichkeit. «Schlauchboot fertigmachen!»

Einer der Pioniere hatte 1 kleines Flieger-Schlauchboot auf dem Buckel, das in wenigen Minuten aufgepumpt ist. Mit der 1. Fahrt wird ein Seil hinübergespannt, an dem sich die Leute dann mit ihrem Schlauchboot in rascher Folge hinüberhangeln. Drüben geht's wieder weiter.

Nach Überschreiten eines Sattels geht's, immer ohne Weg und Steg, ziemlich abwärts bis zu einem der vielen Hochmoore. Es ist furchtbar anstrengend, mit dem schweren Gepäck durchzuwaten. Beinahe zieht es den Männern die Stiefel von den Füßen. Dann geht's wieder stundenlang bergauf. Man kommt an eine grosse ebene weisse Fläche: ein See. Da wird's wohl gut drübergehen und der Schnee auf dem Eis fest sein. Leider ein Trugschluss! Zwischen Eis und Schneedecke stehen 20—30 cm Wasser! Am besten ging's noch über den Gletscher, der war für alle eine Erholung. Die wenigen Spalten wurden umgangen.

Schlapp machen gibt's nicht! Es sind lauter ausgesuchte Leute und jeder weiss: Es geht nach Narvik!

Als man gegen 7.00 Uhr morgens das nächste Lager erreicht, gibt das mitgeschleppte F.T.-Gerät: «m s d = mir san do!»

6.

Kaum ist ein Befehl, gemeldete Feindkräfte in der Gegend von Fjellbu anzugreifen, an Obstlt. v. H. durchgegeben, trifft bei Gruppe F. die Nachricht ein, dass der Feind vor Gruppe Dietl abbaut. Das ist doch nicht möglich! Jetzt, wo er anscheinend

dicht vor dem Erfolg steht und wo wir doch gerade Schon trifft ein weiterer Befehl von General von Falkenhorst ein: «Unternehmen Büffel ist abzubrechen. Nur eine kampfkraftige Abteilung setzt den Vormarsch bis Narvik fort.»

Die Enttäuschung über diese Anordnungen wird nur durch die wahnsinnige Freude übertönt, die wir alle empfinden über den klaren Sieg der Gruppe Dietl!

Am 14.6. meldeten sich bei General Dietl ein junger Leutnant mit 31 braungebrannten vollbärtigen Jägern.

Sie hatten die 75 km lange schwierige Strecke von Hellemobotn über den Gicecocca-Gletscher nach Fjellbu bewältigt und sich dort mit den Sicherungen der Gruppe Narvik vereinigt.

«Es besteht kein Zweifel, dass das Narvik-Regiment auf der vorgespurten Strecke voll einsatzfähig den Raum um Narvik erreicht hätte», heisst es im Abschlussbericht des Obstlt. v. H.

7.

Der Auftrag der Gruppe F., die Gruppe Dietl zu entlasten und die Landverbindung herzustellen, war erfüllt.

In treuer Kameradschaft hatte die Gruppe alles, was in ihren Kräften lag, getan, um sich möglichst schnell den Weg zu bahnen nach Narvik. Kein Tag wurde versäumt.

Damit verbindet die beteiligten ostmärkischen Gebirgsdivisionen ein unlösliches Band der Treue und der Kameradschaft zum Schutze unseres Grossdeutschen Reiches und zum Heil unseres Führers und Obersten Befehlshabers Adolf Hitler!