

Ostatnia walka GLOWWORMA

Po wypowiedzeniu Niemcom wojny przez Wielką Brytanię i Francję 3 września 1939 roku i ogłoszeniu przez te dwa państwa blokady niemiecki przemysł hutniczy, a za nim i cała gospodarka pracująca na potrzeby wojenne znalazły się w wielce niekorzystnej sytuacji. Przemysł hutniczy sprowadzał bowiem w latach bezpośrednio poprzedzających wybuch II wojny światowej aż około 22 mln ton rudy żelaza z zagranicy. Blokada spowodowała wstrzymanie połowy tego nieodzownego importu, a i druga jego połowa – około 11 mln ton sprowadzanych ze Szwecji – napotykała, szczególnie w okresie zimowym, bardzo poważne trudności.

Latem transport rudy żelaza odbywał się z północnobałtyckich portów Szwecji, w zimie zaś, po zamarznięciu części Zatoki Botnickiej, rudę szwedzką przewożono koleją do pobliskiego i niezamarzającego norweskiego portu w Narwiku, a stamtąd dopiero transportowano ją morzem do Niemiec.

Trasa ta przebiegała fiordami i wodami terytorialnymi Norwegii na długości niemal tysiąca mil morskich i niemieckie statki przed atakami sprzymierzonych broniła jedynie neutralność Norwegii i stopień jej respektowania przez Wielką Brytanię i Francję.

Obie walczące strony zdawały sobie doskonale sprawę ze strategicznego znaczenia dostaw rudy żelaza do Niemiec i każda z nich przygotowywała się do decydującej akcji. Brytyjczycy i Francuzi mieli zamiar zaminować norweskie wody terytorialne, a nawet zająć północną część tego kraju. Niemcy natomiast szykowali się już od połowy grudnia 1939 roku do zajęcia Danii i Norwegii i tym samym do ułatwienia całorocznego transportu szwedzkiej rudy oraz stworzenia wygodnych wypadowych baz morskich w licznych głęboko wciętych w ląd fiordach.

Powodzenie ataku na Norwęgę zależało przede wszystkim od zaskoczenia przeciwnika i w tym celu desant wojsk inwazyjnych musiał nastąpić jednocześnie we wszystkich strategicznych punktach tego kraju, począwszy od Oslo, a kończąc na Narwiku. Odległość między tymi dwoma portami drogą morską wynosiła aż przeszło 1200 mil morskich, co stanowiło poważny problem techniczny.

Do wysadzenia na ląd niemieckich oddziałów desantowych miało służyć zarówno lotnictwo, jak i marynarka wojenna. Jednocześnie należało się liczyć z niezwłoczną reakcją sprzymierzonych, którzy w rejonie Morza Północnego dysponowali flotą znacznie silniejszą niż Niemcy.