

# Easy Elsie och Nordens ensamma drottning

Lancastern på myren och slagskeppet Tirpitz

Andreas Holmberg  
Niklas Korva

Luleå tekniska universitet

D- uppsats  
Historia

Institutionen för Industriell ekonomi och samhällsvetenskap  
Avdelningen för Samhällsvetenskap

## Abstrakt

Syftet med uppsatsen är att undersöka varför den engelska Lancasterbombaren *Easy Elsie* mitt under brinnande världskrig kom att nödlanda på svenskt territorium strax utanför det lilla samhället Porjus i Norrbottens län. För att kunna klargöra detta skall händelsen sättas in i ett större krigshistoriskt sammanhang, i vilket det tyska slagskeppet *Tirpitz* spelar en stor roll.

*Tirpitz* var resultatet av den s.k. Z-planen och Hitlers krigsambitioner. När slagskeppets var klart förflyttades hon till Norge för att kunna anfälla de allierade ishavskonvojerna. Därigenom band hon upp tunga brittiska örlogsfartyg som behövdes på andra fronter och blev därför ett viktigt mål för brittiska flyg- och sjöstridskrafter. Britterna försökte sänka *Tirpitz* med hjälp av miniubåtar, attackdykare och flyg. I oktober 1944 anfölls *Tirpitz* av brittiska Lancasterbombare som var utrustade 5,4 tons ”Tallboybomber”. Avro 683 Lancaster var det enda då existerande bombplan som kunde bära den tunga ”Tallboybomben”. Under anfallet blev *Easy Elsie* träffad i bl.a. bränsletankarna som började läcka och var därför tvungen att sätta kurs mot Sverige. Besättningen hade tappat orienteringen men hittade till slut bebyggt område och nödlandade där. De omhändertogs av militären och internerades i Falun innan de repatrierades, vilket var i enlighet med då gällande svenska direktiv.

# Innehållsförteckning

<b>Förord</b> .....	
<b>Ordlista</b> .....	
<b>1. Inledning</b> .....	1
1.1 Syfte och frågeställningar .....	1
1.2 Avgränsningar .....	2
1.3 Motivering .....	2
1.4 Material och materialdiskussion .....	2
1.5 Metod .....	4
<b>2. Krigsresumé</b> .....	5
<b>3. Tysk upprustning</b>	
3.1 Tyskland marina upprustning innan krigsutbrottet .....	7
3.2 Bismarckklassen.....	8
<b>4. Tirpitz – Nordens Ensamma Drottning</b>	
4.1 Provturer och ändrade förutsättningar.....	11
4.2 Den tyska strategin i Nordatlanten och Norra Ishavet .....	12
4.3 Sorti till Norge – Churchill reagerar .....	13
4.4 Operation ”Sportpalast” .....	14
4.5 Operation ”Chariot” och fortsatta flyganfall.....	15
4.6 Operation ”Rösselsprung”.....	16
4.7 Operation ”Title”.....	18
4.8 Risk för skrotning och Operation ”Sizilien” .....	18
4.9 Operation ”Source” .....	21
4.10 Operation ”Tungsten” .....	22
4.11 Operation ”Mascot” .....	24
4.12 Operation ”Goodwood” .....	24
<b>5. RAF tar över</b>	
5.1 617. skvadronen .....	25
5.2 ”Tallboy” .....	26
5.3 Landcasterbombaren .....	26
<b>6. Easy Elsie</b> .....	27
6.1 Operation ”Paravane”.....	27
6.2 Tirpitz dödligt skadad och den sista färden.....	28

6.3	Förberedelser inför operation ”Obviate” .....	29
6.3.1	<i>Easy Elsie</i> och operation ”Obviate” .....	29
<b>7.</b>	<b>Nödlandning på myren</b> .....	<b>31</b>
7.1	Utländska flygplan i Sverige under 1944.....	32
7.2	Militära föreskrifter vid nödlandningar.....	32
7.3	Besiktning och omhändertagande av <i>Easy Elsie</i> s vrak.....	33
<b>8.</b>	<b>Internering</b> .....	<b>33</b>
8.1	Internering av brittiska flygare.....	34
8.2	Interneringsförfarandet.....	35
8.3	Internering av <i>Easy Elsie</i> s besättning .....	36
<b>9.</b>	<b><i>Easy Elsie</i> idag</b> .....	<b>37</b>
<b>10.</b>	<b>Epilog</b> .....	<b>37</b>
<b>11.</b>	<b>Sammanfattning</b> .....	<b>39</b>
<b>12.</b>	<b>Käll- och litteraturförteckning</b> .....	<b>43</b>
12.1	Otryckta källor .....	43
12.2	Tryckta källor	
12.2.1	Litteratur.....	43
12.2.2	Tidningar .....	44
12.3	Elektroniska källor .....	45
12.4	Fotografier.....	45

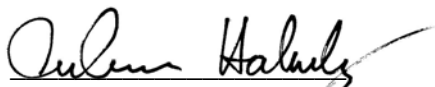
## **Bilagor 1 – 2**

# Förord

Innan läsaren börjar fördjupa sig i denna D-uppsats skulle vi vilja nämna några som hjälpt oss på vägen. Ett stort tack går till: Alf Wallbing och övrig personal på Porjus Arkivkommitté, den kunniga och hjälpsamma personalen på Kungliga Krigsarkivet i Stockholm och professor Staffan Hansson för den konstruktiva kritiken som hjälpt oss att bearbeta den här uppsatsen.

Ett extra stort och varmt tack vill vi rikta till Kristina Appelgren, vars lägenhet vi fick låna under vår vistelse i Stockholm och John Asmussen för att vi fick använda fotografier på Tirpitz från hans webbsida.

Luleå den 31/5 2006

  
Andreas Holmberg

  
Niklas Korva

## Ordlista

**Aktionsradie:** ”Den sträcka som ett flygplan eller fartyg kan tillryggalägga utan bränslepåfyllning i en riktning med bibehållen förmåga att återvända till utgångspunkten och fortfarande ha en viss bränslereserv.”<sup>1</sup>

**Blindgångare:** ”Bomb eller granat som inte detonerat vid anslaget.”<sup>2</sup>

**Bomber Command:** Styrorganet för de brittiska bombeskaderna som i sin tur styrde över bombskvadronerna.

**Displacement:** Displacement är ett storleksmått för fartyg. Det är ”lika med den undanträngda vätskevolymen multiplicerad med densiteten för havsvatten, nära 1,025 ton/m<sup>3</sup>.”<sup>3</sup>

**Efterinstallationer:** När ett fartyg byggs sjösätts det färdiga skrovet därefter monteras överbyggnader och eventuell bestyckning. Detta görs för att skrovet inte ska kantra vid sjösättningen.

**Enigma:** Chiffreringsmaskin som användes av den tyska krigsmakten under andra världskriget, främst då av ubåtsvapnet.<sup>4</sup>

**Fast torn:** Är den ”grop” som kanontornet (det rörliga tornet) ligger i. De större kanontornen på slagskepp är så pass tunga att de ligger kvar i gropen av den egna vikten. I det rörliga tornet finns pjäsernas riktnings- och siktanordningar, ammunitionshissar, motorer för vridning, o.s.v. Det rörliga tornet kan vara flera våningar djupt.<sup>5</sup>

**Home Fleet:** Från 1932 namnet på den del av brittiska flottan som skyddade hemmafartvattnen kring de brittiska öarna. Var den största avdelningen inom den brittiska flottan. 1967 när Medelhavsflottan drogs in fick Home Fleet ansvaret för hela den östra delen av Atlanten (amerikanska Atlantflottan skyddade den västra) varpå namnet ändrades till ”Western Fleet”.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Nationalencyklopedin [www]. Sökord: *Aktionsradie*.

<sup>2</sup> Ibid. Sökord: *Blindgångare*.

<sup>3</sup> Ibid. Sökord: *Displacement*.

<sup>4</sup> Ibid. Sökord: *Enigma*.

<sup>5</sup> Ibid. Sökord: *Kanontorn*.

<sup>6</sup> Wikipedia – Eng. [www]. Sökord: *Home Fleet*.

**Huvudbestyckning:** De största kanonerna ombord på ett slagskepp. Huvudbestyckningen behöver inte alltid vara kanoner, t.ex. en robotkryssares huvudbestyckning är robotar.

**Kanon/luftvärnsservis:** Manskapat som betjänar en kanon.

**Kassun:** Lådformad konstruktion, vanligen utförd i armerad betong, som tillverkas på en byggplats och därefter sjösätts och bogseras ut och sänks ned på sin slutliga plats. Används t.ex. vid pirbyggen.<sup>7</sup>

**Kölsträckning:** Den första etappen på ett skeppsbygge då kölen läggs.<sup>8</sup> Kölen är den långsgående balken på mittbotten under fartyget som ska ge styvhet åt fartygets botten.<sup>9</sup>

**MI 9:** En del av brittiska underrättelsetjänsten. Sektionen var aktiv under andra världskriget och bistod de ockuperade ländernas motståndsrörelser med material och information. De ansvarade även för att ta hem allierade soldater och flygare som landat bakom fiendens linjer eller satt internerade i utlandet.<sup>10</sup>

**Motorbarkass:** ”Den största och bärigaste av de båtar som medförs på ett större örlogsfartyg.”<sup>11</sup>

**Repatriering:** Flyktingars eller krigsfångars återvändande till hemlandet.<sup>12</sup>

**Scapa Flow:** Havsfjärd bland Orkneyöarna i norra Skottland. Brittiska Home Fleets huvudbas under de båda världskrigen, basen stängdes 1956.<sup>13</sup>

**Sekundärbestyckning:** Är de mindre kanonerna på ett slagskepp. På de flesta örlogsfartyg utgörs sekundärbestyckningen av lätta eller medeltunga kanoner.

**Svårt artilleri:** Fartygsartilleri med en kaliber på över 20,3 cm.<sup>14</sup>

**Ursprunglig vikt:** Fartygets vikt innan besättningen gått ombord och innan ammunition, drivmedel och proviant lastats ombord. Vikten på ett helt tomt fartyg med andra ord.

---

<sup>7</sup> Nationalencyklopedin [www]. Sökord: *Kassun*.

<sup>8</sup> Ibid. Sökord: *Kölsträckning*.

<sup>9</sup> Ibid. Sökord: *Köl*.

<sup>10</sup> Wikipedia – Eng. [www]. Sökord: *MI 9*.

<sup>11</sup> Nationalencyklopedin [www]. Sökord: *Barkass*.

<sup>12</sup> Ibid. Sökord: *Repatriering*.

<sup>13</sup> Ibid. Sökord: *Scapa Flow*.

<sup>14</sup> Ibid. Sökord: *Svårt artilleri*.

# 1. Inledning

Den 29 oktober 1944 bröts söndagsfriden i det lätt snötäckta samhället Porjus då den skadeskjutna Lancasterbombaren *Easy Elsie* dånade in över samhället. Planet cirklade två gånger över Porjus och Stora Lulevatten under tiden som besättningen dumpade vapen och ammunition ner i det iskalla djupet. Befolkningen i Porjusområdet blev förskräckta eftersom de trodde att det var bomber som planet fällde. Piloten styrde sedan bombaren mot den utsedda landningsplatsen som var Kainutjeggemyren som ligger sju kilometer nordväst om Porjus.

Nödlandningen kom att bli kritisk eftersom planets hydraulik var skadad. Bombluckorna gick inte att stänga och landningsställena hade fallit ut och fastnat i utfällt läge dessutom var två av fyra motorer sönderskjutna. Med de kvarvarande överhettade motorerna brakade *Easy Elsie* i hög fart ner på myren. Landningsställena och bombluckorna plöjde ner i den blöta myren och planet ställde sig på nosen och föll sedan tungt tillbaka på rätt köl igen, *Easy Elsie*s sista färd var över...

Vad gjorde då en engelsk Lancasterbombare i Porjus?

För att få svar på det måste vi förflytta oss tillbaka i tiden, närmare bestämt till strax efter första världskrigets slut och den tyska *Z-planens* utformning...

## 1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att undersöka varför den engelska Lancasterbombaren *Easy Elsie* mitt under brinnande världskrig kom att nödlanda på svenskt territorium strax utanför det lilla samhället Porjus i Norrbottens län. För att kunna klargöra detta skall händelsen sättas in i ett större krigshistoriskt sammanhang, i vilket det tyska slagskeppet *Tirpitz* spelar en stor roll.

Vårt syfte mynnar ut i följande frågeställningar:

- Varför byggdes slagskeppet *Tirpitz*?
- Vilka militära operationer utförde *Tirpitz*?
- Varför var *Tirpitz* ett viktigt mål för de allierade?
  - På vilka sätt försökte de allierade sänka *Tirpitz*?
- Varför nödlandade *Easy Elsie* i Sverige?
  - Varför användes Lancasterbombare för anfallet?
  - Hur gick anfallen till och vad blev resultatet?
- Vad hände med brittiska flygare som hamnade i Sverige?
  - Vad hände med *Easy Elsie*s besättning efter nödlandningen?



## 1.2 Avgränsningar

Uppsatsen kommer att vara avgränsad till mellankrigstiden och andra världskriget (1919-1945) med särskild fokusering på 1944, eftersom det vi har behandlat i uppsatsen utspelades under mellankrigstiden, främst den senare hälften, och krigsåren. I första hand har vi behandlat händelser som utspelades under 1944 eftersom det var då Lancasterbombare anföll *Tirpitz*, *Easy Elsie* nödlandade och slagskeppet sänktes. Vi har även gjort nedslag senare i tiden för att kunna redogöra vad som hänt med *Easy Elsie* sedan nödlandningen.

## 1.3 Motivering

Det finns få historiska objekt i Norrland som på ett sådant påtagligt sätt kan kopplas till andra världskriget. Fortfarande ligger "skelettet" efter *Easy Elsie* kvar på Kainutjeggemyren som ett monument för att påminna om krigets vansinne. Planet är en lämning efter axelmakternas och de allierades ansträngningar för att tvinga den andre till kapitulation. *Easy Elsie*'s anfall mot *Tirpitz* kan därför kopplas till så mycket mer; Den tyska och allierade strategin i Nordatlanten, ockupationen av Norge, konvojkriget, Sveriges förhållningssätt mot de krigförande länderna samt luft- och bombkriget med RAF i spetsen. Händelsen är en kugge i ett långt händelseförlopp som ägde rum i vår närhet.

Vid det sargade flygplansvraket går det verkligen att känna historiens vingslag. De flesta som har åkt förbi skylten "Lancastern 2" på väg mellan Porjus och Åloluokta har nog inte reflekterat över dess innebörd. I uppsatsen har vi använt *Easy Elsie*'s nödlandning som ett avstamp mot *Tirpitz*, som uppsatsens tonvikt ligger på. Vi har avslutat uppsatsen med *Easy Elsie*'s nödlandning och efterspel.

## 1.4 Material och materialdiskussion

Våra förstahandskällor är hämtade ur Kungliga Krigsarkivet i Stockholm och materialet består av; krigslägesorienteringsrapporter, förhörprotokoll, haveriplatsrapporter, förteckningslistor, telegram till Försvarsstaben, Statsrådet, chefen för Socialdepartementet och chefen för interneringsdetaljen. Materialet består även av förordningar rörande nödlandningar. De första telegrammen som skickades efter nödlandningen innehåller en del motsägelsefulla uppgifter eftersom all fakta inte var klarlagd vid den tidpunkten. Eftersom Krigsarkivets material inte är så omfattande utgör de inte huvudunderlaget för uppsatsen utan fungerar mer som ett komplement till böckerna vi använt.

Stommen i uppsatsen utgörs av krigshistorisk litteratur som behandlar attackerna mot *Tirpitz*, slaget om Atlanten, bombkriget, Lancasterbombplanen och nödlandningar i Sverige under andra världskriget m.m. Vi kommer härmed att redogöra för de viktigaste litterära källorna vi använt samt ge information om författarna i den mån vi hittat någon, de viktigaste källorna är:

*‘Making for Sweden...` Part 1- The RAF 1939 to 1945* (1997), som är skriven av Rolph Wegmann och Bo Widfeldt. Widfeldt och Wegmann har skrivit ett antal böcker om utländska militärflygplan som nödlandat i Sverige under andra världskriget. Rolph Wegmann har jobbat som teknisk officer inom Svenska Flygvapnet och där bl.a. varit med i utvecklingen av det svenska flygplanet JAS-39 Gripen. Efter sin pensionering 1994 har Wegmann fungerat som konsult åt Saab-Scania och JAS-39 Gripen projektet. Bo Widfeldt är en internationellt känd flyghistorisk författare med ett särskilt intresse för utländska flygplan som nödlandade i Sverige under andra världskriget. Under 30 års tid har Widfeldt publicerat ett stort antal böcker och artiklar om ovan nämnda ämne.

Alan W. Cooper har skrivit två böcker om RAF:s 617. skvadron. *The Men who Breached the Dams* (1982) och *Beyond the Dams to the Tirpitz: The later operations of 617 Squadron* (1983). Vi har använt oss av den senare av dessa böcker den handlar om den 617. skvadronen som var en av enheterna som utförde anfall mot *Tirpitz*. Boken är baserad på arkivmaterial, återberättelser och intervjuer med personer som var med i 617. skvadronen.

Vi har använt två böcker av författarna Michael Tamelander & Niklas Zetterling, *Bismarck - Kampen om Atlanten* (2004) och *Slagskeppet Tirpitz - Kampen om Norra Ishavet* (2005). Böckerna är bl.a. baserade på krigsdagböcker och stabshandlingar. Båda författarna är militärhistoriker och Zetterling jobbar även på Försvarshögskolan. De har gett ut sju böcker tillsammans och är idag Sveriges mest kända militärhistoriker på området andra världskriget.

*The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst, of the campaigns against the German battleship* (1953) som är skriven av David Woodward. Boken behandlar jakten på *Tirpitz* och förintelsen av några av de tunga tyska krigsfartygen under andra världskriget. P.g.a. bokens ålder är inte alla siffror korrekta senare forskning visar på andra siffror i några fall.

*The Tirpitz- The drama of the "Lone Queen of the North"*(1963). Den är skriven av Jochen Brennecke som anses vara den mest framstående och citerade tyska marinhistorikern med inriktning på andra världskriget. Brennecke har skrivit ett stort antal böcker om den tyska krigsmarinen och de har översatts till ett flertal språk.

*Attacken mot Tirpitz* (1971) av Thomas Gallagher. Boken behandlar varför *Tirpitz* ansågs vara ett viktigt mål för de Allierade samt *Tirpitz* förflyttningar och operationer i Norge. Huvudhandlingen i boken är miniubåtsanfallet som britterna gjorde mot slagskeppet.

Vi har använt tre böcker ur Clay Blairs serie ”Hitlers ubåtskrig”. Serien utkom 1996 men har redan blivit en klassiker inom sitt ämnesområde. Författaren tjänstgjorde på den amerikanska ubåten *Guardfish* under andra världskriget. Han har jobbat som korrespondent för Time-Life och Saturday Evening Post i Washington där han var chefredaktör. Blairs huvudämnen var krigshistoria och nationella säkerhetsfrågor. Han har publicerat hundratals artiklar och skrivit 24 böcker i ovannämnda ämnen.

Vi har också använt tidningsartiklar ur dagspressen. Från Norrländska Socialdemokratens (NSD) arkiv har vi använt oss av: Ett artikelkompendium från 20-års jubileet 1964 efter *Easy Elsie* nödlandning, attackerna mot *Tirpitz* och en artikel om de hemvärnsmän som var först på plats. Från Norrbottens-Kuriren och Svensk Flyghistorisk Tidskrift har vi hämtat artiklar om återbesök vid *Easy Elsie* vrak.

Från Porjus Arkivkommittés arkiv har vi hämtat material och foton som rör *Easy Elsie*.

## 1.5 Metod

Uppsatsen bygger på deskriptiv och källkritisk metod samt en litteraturundersökning. Dahlgren & Florén menar att den källkritiska metoden är något som ska sitta i ryggraden på alla historiker. Källkritiken eller den kritiska källundersökningen som den även kallas handlar i stort om värderandet av källmaterialets användbarhet och kan delas in i två olika kategorier. Den ena är *inre kritik* vilket är den undersökningen som görs för att avgöra en källas användbarhet för den problemformulering som det söks svar på. Den andra kategorin brukar ha benämningen *yttre kritik*, där ställs källans innehåll mot dess tillkomstförhållanden för att avgöra dess riktighet.<sup>15</sup>

Enligt Patel & Davidson är deskriptiva undersökningar beskrivande, dessa beskrivningar kan röra förhållanden som har ägt rum. När deskriptiv metod används begränsas undersökningarna till några få aspekter av de fenomen som skall avhandlas. Beskrivningarna skall vara detaljerade och grundliga.<sup>16</sup>

Denscombe säger att bra forskning vilar på den inledande litteraturundersökningen. Detta är nödvändigt för att få en god överblick av området som skall studeras.<sup>17</sup> Litteraturundersökningar kan användas som ett komplement och alternativ till andra metoder, t.ex. enkäter och intervjuer. Inom historieforskningen nyttjas skriftliga dokument som primärkällor. Dessa

---

<sup>15</sup> Dahlgren & Florén, (1996), Fråga det förflutna, s. 184-190.

<sup>16</sup> Patel & Davidson, (2003), Forskningsmetodikens grunder, s. 13.

<sup>17</sup> Denscombe M, (2000), Forskningshandboken - för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna, s. 17.

används för att ge bakgrundsinformation som utgör underlaget för forskningsprojektet eller som en källa i sig.<sup>18</sup>

Det deskriptiva metodvalet härleds till att vi bygger vår uppsats utifrån en beskrivande framställning av *Easy Elsie* och *Tirpitz* från den litteratur vi valt att använda oss av. Det källkritiska inslaget är en naturlig och nödvändig del när vi behandlar vårt källmaterial och vår litteratur. Litteraturundersökningen genomfördes för att få en överblick av ämnet och för att få fram relevant litteratur och fakta.

## 2. Krigsresumé

Under 1930-talet ökade spänningarna i Europa, fascismen och nazismen ställdes mot kommunismen och de demokratiska samhällena. Hitlers sökande efter "lebensraum", hans aggressiva utrikespolitik och nonchalerande av Versaillesfördraget ledde till sist till en ohållbar situation. I mars 1936 marscherade tyska trupper in i Rhenlandet, samma år bröt det blodiga spanska inbördeskriget ut där Francos fascistiska högerfalang stödda av Tyskland och Italien avgick med segern och tog makten i landet. Under 1937 bildades axelmaktsalliansen mellan Italien, Japan och Tyskland och 1938 anslöts Österrike till Tyskland genom Anschluss-rörelsen. I september samma år ställde Hitler krav på att få ta tillbaka Sudetlandet, tjeckerna ville försvara sig men de stod under de allierades appeasementpolitik som gick ut på att bevara freden till varje pris. Under Münchenkonferensen den 29-30 september 1938 beslöts det att Sudetområdet skulle tillfalla Nazityskland. I mars 1939 gick Tyskland in och tog resten av Tjeckoslovakien och den 14 mars var landet helt under tysk kontroll.<sup>19</sup>

När Hitler ställde krav på Polen under sommaren 1939 satte de allierade hårt mot hårt och gick in på Polens sida för att försvara landet. Trots detta anföll Hitler Polen den första september 1939 och andra världskriget var ett faktum.<sup>20</sup>

I början av kriget hade axelmakterna idel framgångar; Frankrike, Norge, Danmark, Polen och Beneluxländerna ockuperades. I Nordafrika stormade de tyska och italienska styrkorna fram mot Alexandria och i Stilla havet gick den japanska armén och flottan från seger till seger. Det första bakslaget för den tyska krigsmakten var att de under hösten 1940 inte lyckades slå RAF (det brittiska flygvapnet, Royal Air Force) under *slaget om Storbritannien* och därmed sköts invasionen av Storbritannien upp på obestämd tid. Under slaget eller *Blitzen* som det kom att kallas utförde tyska

---

<sup>18</sup> Denscombe M, (2000), Forskningshandboken - för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna, s. 188.

<sup>19</sup> Söderberg P. (huvudred.) (2004), Andra Världskriget – Nationalencyklopedin, s. 16-20.

<sup>20</sup> Ibid.

Luftwaffe omfattande bombräder mot Storbritannien och framförallt mot London som led omfattande strukturella skador.<sup>21</sup>

Den 22 juni 1941 anföll Nazityskland Sovjetunionen vilket ledde till att Sovjet och Storbritannien bildade en allians. I samband med Japans anfall på den amerikanska flottbasen Pearl Harbor den sjunde december 1941 drogs USA in i kriget på de allierades sida.<sup>22</sup> Detta blev upptakten till den egentliga vändpunkten i kriget, USA:s väldiga industriella potential ställdes nu helt om till att producera krigsmateriel och landet blev maskineriet i den allierade segermotorn. Under 1942 började pendeln svänga över till de allierades fördel. Den tyska armén körde fast utanför Moskva under operation *Tyfon* och i november samma år startade den Sovjetiska motoffensiven vid Stalingrad som fick förödande konsekvenser för Nazityskland. Japan ådrog sig ett förnedrande nederlag mot den amerikanska flottan under *slaget om Midway*. Där förlorade den kejsrerliga japanska flottan större delen av sina hangarfartyg, i och med det var den japanska krigsmakten tvingad att övergå till en defensiv hållning. I öknen vid el-Alamein startade de brittiska styrkorna under general Bernard Montgomery i oktober en motoffensiv som drev den tyska Afrikakåren tillbaka till Tripoli. I november landsteg amerikanska trupper under operation *Torch* och tyskarna motades bort från Nordafrika.<sup>23</sup>

1943 innebar fortsatta motgångar för Axelmakterna, slaget om Atlanten gick allt sämre och det tyska ubåtsvapnet började lida stora förluster. De tunga tyska örlogsfartygen var antingen redan sänkta eller förpassade till hamnarna p.g.a. de allierades herravälde på haven.<sup>24</sup> Samma år inleddes det definitiva bombkriget mot de tyska städerna av de allierade.<sup>25</sup>

1944 hade pendeln svängt över helt till de allierades fördel, på den ryska stäppen ryckte sovjetiska styrkor fram och i juni öppnades den andra fronten genom landstigningen i Normandie.<sup>26</sup> Axelmakterna hade förlorat alla utsikter till att vinna kriget, de var trängda från alla håll och slogs desperat för att försvara sig. Från september 1941 och fram till krigsslutet var Sovjet beroende av ishavskonvojerna till Murmansk som fraktade krigsmateriel, drivmedel och förnödenheter till den resursslukande östfronten.<sup>27</sup> Ishavskonvojerna var livlinan, Churchill och senare Roosevelt hade lovat Stalin hjälp.<sup>28</sup>

---

<sup>21</sup> Bauer E. (huvudred.) (1981). Andra Världskriget – Kriget i Luften, s. 9-32.

<sup>22</sup> Söderberg P. (huvudred.) (2004). Andra Världskriget – Nationalencyklopedin, s. 14.

<sup>23</sup> Ibid, s. 35-36.

<sup>24</sup> Bauer E. (huvudred.) (1980). Andra Världskriget – Slaget om Atlanten, s. 109-132.

<sup>25</sup> Bauer E. (huvudred.) (1981). Andra Världskriget – Kriget i Luften, s. 37-51, 57.

<sup>26</sup> Söderberg P. (huvudred.) (2004), Andra Världskriget – Nationalencyklopedin, s. 15.

<sup>27</sup> Bauer E. (huvudred.) (1980). Andra Världskriget – Slaget om Atlanten, s. 88-99.

<sup>28</sup> Bauer E. (huvudred.) (1981). Andra Världskriget – Spelet vid Konferensbordet, s. 36-46.

### 3. Tysk upprustning

#### 3.1 Tysklands marina upprustning innan krigsutbrottet

Innan Hitler kom till makten i Tyskland hade den tyska försvars- och marinstaben strax efter första världskriget lagt fram en upprustningsplan för den tyska flottan som fick namnet Plan Z. Enligt den skulle det byggas sex stycken slagskepp, tre slagkryssare, tolv pansarskepp/fickslagskepp, fyra hangarfartyg och sex lätta kryssare. Inga ubåtar var planerade eftersom den tyska marinledningen då fortfarande trodde att det var de stora örlogsfartygen som skulle fälla avgörandet i krig.<sup>29</sup>

När Hitler fick makten 1933 inledde han en snabb uppbyggnad av Tysklands militära krafter för att skapa arbete, få fart på ekonomin och för att förbereda landet för krig.<sup>30</sup> Redan 1930 innan Hitler kommit till makten hade byggnationen av tre s.k. fickslagskepp<sup>31</sup> inletts. De sjösattes mellan 1931-34 och var klara för tjänstgöring mellan 1933-36. Vardera skepp hade ett displacement på 11.000 ton och var bestyckad med sex stycken 28 cm kanoner. Skeppen bar namnen *Deutschland*, *Admiral Scheer* och *Admiral Graf Spee*, fartygsserien kom att kallas för Deutschlandklassen. I början av 1940 omklassificerades skeppen till tunga kryssare och *Deutschland* bytte namn till *Lützow*. Hitler var rädd för den demoraliserande effekt som kunde uppstå om ett skepp med landets namn sänktes.<sup>32</sup>

1934 gav Hitler order om att ytterligare två fickslagskepp av Deutschlandklassens modell skulle byggas. Konstruktionen ändrades och gjordes större för att förbättra pansarskyddet även bestyckningen och fartkapaciteten utökades, allt enligt Hitlers önskemål. Detta gjorde att konstruktionens displacement kom att tredubblas till ca 31.000 ton. De var bestyckade med nio stycken 28 cm kanoner som var av en modernare version med större räckvidd.<sup>33</sup> Skeppen har ibland klassats som slagkryssare vilket är helt felaktigt då deras bestyckning var alldeles för lätt, idag klassas de som extremt tunga kryssare.<sup>34</sup> 1936 sjösattes fartygen och 1938-39 var de klara för tjänstgöring de kom att bära namnen *Gneisenau* och *Scharnhorst*, klassen kom att kallas Gneisenauklassen. De senare skeppen i Bismarckklassen blev väldigt lika Gneisenauklassens skepp i både skrovform och konstruktion av överbyggnaden. Det skulle kunna sägas att Gneisenauklassen var förmodellen till Bismarckklassen.<sup>35</sup>

---

<sup>29</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the "Lone Queen of the North*, s. 21-25.

<sup>30</sup> Söderberg P. (huvudred.) (2004). *Andra Världskriget – Nationalencyklopedin*, s. 16-18.

<sup>31</sup> Skepp med tyngre bestyckning än en tung kryssare och med mindre displacement än ett slagskepp, de var även i alla avseenden mindre än slagkryssare.

<sup>32</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 36-38.

<sup>33</sup> Ibid, s. 40-41.

<sup>34</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). *Bismarck – Kampen om Atlanten*, s. 21-22.

<sup>35</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 41.

Ända sedan Hitler kommit till makten hade hans politiska mål varit att riva upp Versaillesfördraget som skrevs under fredsförhandlingarna efter första världskriget. Fördraget slog hårt mot Tyskland och Hitler hade redan brutit mot det ett antal gånger för att nå sina mål. Därför dröjde det nästan två år tills nästa större örlogsfartyg beställdes eftersom Hitler ansåg att det politiska läget inte tillät fler brott mot Versaillesavtalet. Hitlers hjärta låg inte hos den tyska marinen och han såg flottan endast som ett politiskt verktyg, han hade dock alltid varit fascinerad av slagskeppen.<sup>36</sup> Hitler ville därför i början av 1936 påbörja byggandet av två slagskepp på 64.000 ton som skulle vara bestyckade med 53,3 cm kanoner. Projektet kallades "H41" men genomfördes aldrig. Projektet följdes upp på Hitlers inrådan av "H42", där skulle konstruktionen vara större och deplacementet vara 83.000 ton. "H43" var nästa projekt som föreslogs, det var ett gigantiskt slagskepp som skulle väga 103.342 ton. "H44" var den sista tyska slagskeppsskissen under 1936 som Hitler beordrade och det var ett monsterslagskepp med ett deplacement på 122.000 ton och en längd av 345 meter. Alla dessa projekt kom att stanna på ritbordet de var helt enkelt för stora och för dyra att genomföra.<sup>37</sup> Istället arbetades det vidare på Gneisenauklassens konstruktion och grundtankar, den slutliga skissen visade på två slagskepp (slagskepp *F* och *G*<sup>38</sup>) på 42.000 ton med en huvudbestyckning av åtta 38 cm kanoner.<sup>39</sup>

När Erich Raeder blev marinchef 1938 reviderade han Z-planens mål och innehåll.<sup>40</sup> Enligt den nya planen skulle Tyskland fram till 1948 ha konstruerat: Två hangarfartyg, tre fickslagskepp (Deutschlandklassen), tre slagkryssare på 31.000 ton med 38 cm kanoner som huvudbestyckning, två extremt tunga kryssare (Gneisenauklassen), två slagskepp på 42.000 ton (Bismarckklassen), sex slagskepp på 56.000 ton, 249 ubåtar samt en mängd jagare och lätta kryssare. Ett av hangarfartygen *Graf Zeppelin* hann sjösättas 1938 men blev aldrig färdigt för tjänstgöring. Kölen hann sträckas på tre av 56.000 tons slagskeppen men vid krigsutbrottet skrotades dessa och materialet gick istället till ubåtar.<sup>41</sup> Z-planen skrotades även den vid krigsutbrottet och storamiral Raeder konstaterade att: "*The Surface forces [...] are so inferior in numbers and strength to those of the British Fleet that, even at full strength, they can do no more than show that they know how to die gallantly.*"<sup>42</sup>

### 3.2 Bismarckklassen (se bilaga 1)

Kölen på slagskepp *F* sträcktes den första juli 1936 på varvet Blohm & Voss i Hamburg och den första november samma år sträcktes även kölen på slagskepp *G* på Kriegsmarinewerft i Wilhelmshaven, den tyska örlogsflottans huvudbas. Den 14 februari 1939 sjösattes *F* och döptes till

---

<sup>36</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the "Lone Queen of the North*, s. 18-19.

<sup>37</sup> *Ibid*, s. 31-32.

<sup>38</sup> *Ibid*, s. 17.

<sup>39</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 41-43.

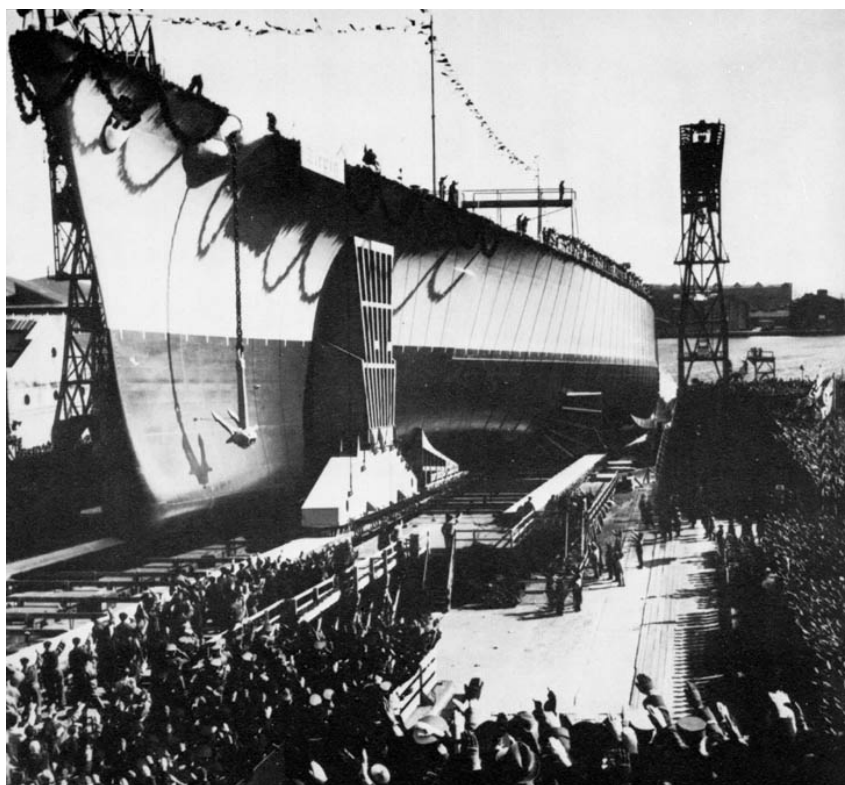
<sup>40</sup> Söderberg P. (huvudred.) (2004). *Andra Världskriget – Nationalencyklopedin*, s. 346.

<sup>41</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 43-45.

<sup>42</sup> *Ibid*, s. 46.

*Bismarck*.<sup>43</sup> Den första april gled det andra kolossala skrovet (*G*) ned i vattnet i Vilhelmshaven och fick namnet *Tirpitz* efter storamiral Alfred von Tirpitz<sup>44</sup> (1849-1930). Han hade före det första världskriget skapat den tyska Högsjöflottan som bestod av tunga örlogsfartyg då främst slagskepp och slagkryssare. Högsjöflottan blev till sist så pass stor att den nästan kunde utmana den engelska flottan. Det var även storamiral Tirpitz som propagerade för det oinskränkta ubåtskriget under första världskriget men när inte det genomfördes avgick von Tirpitz från sin post i mars 1916.<sup>45</sup> Namnen på skeppen i Bismarckklassen var högst symboliska; *Bismarck* syftade på järnkanslern Otto von Bismarck, mannen som enade Tyskland och *Tirpitz* på mannen som skapade den enda flotta som dittills kunnat utmana brittiska Home Fleet, som nu var Tysklands huvudmotståndare. Vid sjösättningen av *Bismarck* rev Hitler symboliskt sönder Versaillesfördraget.<sup>46</sup>

När alla efterinstallationer var klara hade de två fartygen kostat 200 miljoner riksmark styck vilket var en enorm summa vid den tiden. För samma summa som ett av slagskeppen kostat



*Tirpitz* sjösättning.

© John Asmussen

hade Tyskland kunnat bygga 1700 stridsvagnar.<sup>47</sup> De var vid sjösättningen de två största örlogsfartygen i världen och sett till displacementen är de fortfarande de största örlogsfartyg som något europeiskt land har producerat. De var nästan lika långa som tre fotbollsplaner, 36 m breda och var från köl till brygga lika höga som ett tiovåningshus.<sup>48</sup> *Tirpitz* fick ett utökat luftvärn och fler däcksplåtar vilket gjorde att hon vägde 1.700 ton mer än *Bismarck*. *Tirpitz* är därför det absolut största örlogsfartyg som ett europeiskt land producerat hittills. Före dem hade den brittiska slagkryssaren *HMS Hood* varit världens största örlogsfartyg.<sup>49</sup> Bismarckklassen är den tredje största slagskeppsklassen någonsin, den har endast överträffats av de fyra amerikanska slagskeppen i

<sup>43</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). *Bismarck – Kampen om Atlanten*, s. 33-34.

<sup>44</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the "Lone Queen of the North"*, s. 17-18.

<sup>45</sup> Nationalencyklopedin [www]. Sökord: *Alfred von Tirpitz*.

<sup>46</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 41.

<sup>47</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). *Bismarck – Kampen om Atlanten*, s. 32.

<sup>48</sup> Gallagher T. (1971). *Attacken mot Tirpitz*, s. 15.

<sup>49</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). *Bismarck – Kampen om Atlanten*, s. 7.



Iowaklassen och de två japanska superslagskeppen i Yamatoklassen.<sup>50</sup> De tyska fartygen var konstruerade för gerillakrigsföring mot den engelska örlogs- och handelsflottan. De skulle operera självständigt eller i grupper och angripa handelsfartyg efter konvojrutterna. Därför hade de två fartygen i Bismarckklassen konstruerats så att de hade nästan dubbelt så stor aktionsradie som de brittiska tunga örlogsfartygen, inkluderat de som byggdes senare under kriget.<sup>51</sup>

Sekundärbestyckningen var större än på de brittiska motsvarigheterna eftersom den skulle utföra huvudarbetet när handelsfartyg sänktes. Detta var för att spara på huvudbestyckning som endast skulle användas mot andra fientliga örlogsfartyg.<sup>52</sup> Metallen i de grova högpresterande kanonernas eldrör blev utslitna efter ca 185-210 skott. Ett svårt eldrör var 20 m långt, vägde 100 ton (hela kanontornet ca 2000 ton) och kunde skjuta iväg en 800 kg granat drygt 3,6 mil.<sup>53</sup> Sekundärbestyckningen kunde även användas som luftvärn.<sup>54</sup> Ombord fanns den senaste optiska utrustningen för avståndsmätning och målbedömning, den var vida överlägsen andra nationers liknande system. De två skeppen i Bismarckklassens radarsystem var dock deras akilleshäl. De var byggda på ett sådant sätt att det inte gick att uppgradera delvis utan hela systemet måste bytas ut. Detta gjorde att radarsystemet aldrig uppgraderades trots radarns stora landvinningar under denna tid.<sup>55</sup>

Det kanske mest imponerande och påkostade var fartygens pansarskydd eftersom de skulle operera ensamma ibland och långt från hemmahamnar var de tvungna att ha ett starkt pansarskydd. Bepansringen på *Bismarck* och *Tirpitz* utgjorde 41% av fartygets vikt jämförelsevis var denna siffra 32% på de modernaste brittiska slagskeppen i Nelsonklassen och King George V klassen.<sup>56</sup> Pansaret var koncentrerat till skeppets mest vitala delar (s.k. "box-protection") t.ex. runt maskinrummet, ammunitions- och drivmedelsförråd samt runt kanontornen. Dessa funktioner var i sin tur koncentrerade till de centrala delarna av skeppet, därför kom pansaret att forma en "inre låda" där alla vitala funktioner fanns. Allt pansar som Bismarckklassen bestod av var gjort av specialstål från Kruppkoncernen som försett tyska krigsmakten med materiel sedan första världskriget. Detta specialstål var det starkaste pansar som fanns vid tiden för Bismarckklassens sjösättning.<sup>57</sup> Däckpansaret var 5-12 cm tjockt medan de flesta andra slagskepps däckpansar var ca 2-3 cm tjockt. Det tillsammans med fartygens starka luftvärn gjorde att de som anföll fartygen från luften skulle få en svår uppgift.<sup>58</sup>

---

<sup>50</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 42.

<sup>51</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). *Bismarck – Kampen om Atlanten*, s. 36.

<sup>52</sup> Ibid, s. 22.

<sup>53</sup> [http://www.navweaps.com/Weapons/WNGER\\_15-52\\_skc34.htm](http://www.navweaps.com/Weapons/WNGER_15-52_skc34.htm)

<sup>54</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the "Lone Queen of the North*, s. 24.

<sup>55</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 48.

<sup>56</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). *Bismarck – Kampen om Atlanten*, s. 33.

<sup>57</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the "Lone Queen of the North*, s. 24.

<sup>58</sup> Ibid, s. 24-25.

*Bismarck* och *Tirpitz* var nästan fyra meter bredare än sina brittiska motsvarigheter. Tack vare denna extra bredd hade en buffertzona mot torpedskador skapats. Torpeden skulle explodera och förstöra dessa utrymmen utan att skada de vitala delarna av fartyget som låg innanför. Det fanns även ett ljudlokaliseringssystem installerat som kunde höra ubåtar och torpeder. Fartyget var dessutom indelat i 22 huvudsektioner som i sin tur var indelade i en mängd mindre sektioner. Detta gjorde att delar av fartyget kunde vattenfyllas utan att det sjönk. Under *Bismarcks* provturer testades systemet i lugnt vatten och det visade sig att fören kunde vattenfyllas så pass att propellrarna och rodret kom upp ovan vattenytan utan att fartyget riskerades. Dessa säkerhetsåtgärder tillsammans med det 32 cm tjocka sidopansaret gjorde att de båda slagskeppen hade en extremt hög tålighet mot torpedanfall.<sup>59</sup>

## 4. *Tirpitz* – Nordens Ensamma Drottning

### 4.1 Provturer och ändrade förutsättningar

Efter *Tirpitz* sjösättning låg fartyget kvar i Wilhelmshaven för efterinstallationer. Senare samma månad anlöpte fickslagskeppen *Admiral Scheer* och *Deutschland* dit för modernisering av sina radarsystem. Även den tunga kryssaren *Prinz Eugen* fanns där eftersom hon genomgick efterinstallationer till följd av sin sjösättning två år tidigare. Detta gjorde att det nu fanns fyra högprioriterade mål för britterna inom samma område och när vädret tillät anföll brittiska Royal Air Force Wilhelmshavens dockor för att försöka sänka fartygen. Totalt flög 1.042 engelska bombplan över hamnområdet och släppte sammanlagt ca 683 ton bomber mot fartygen. Natten den första juli 1939 träffades *Prinz Eugen* av två bomber som orsakade lätta skador på skrovet och en vecka senare träffades *Deutschland* av en blindgångare. *Tirpitz* blev till RAF:s stora förtret aldrig träffad.<sup>60</sup>

Den 25 februari 1941 var alla efterinstallationer klara och *Tirpitz* togs i tjänst under kapten Friedrich Carl Topp.<sup>61</sup> Efter korrigeringar, intrimning av manskap och utrustning i Östersjön rapporterade kapten Topp att slagskeppet var klart för tjänstgöring den tionde januari 1942.<sup>62</sup> Förutsättningarna för *Tirpitz* hade förändrats sedan hennes sjösättning. Till att börja med rådde brist på brännolja till de stora örlogsfartygen och de tyska fartygen som låg i hemmahamnar riskerade att bli skadade i allierade luftanfall.<sup>63</sup> *Bismarck* hade dessutom sänkts under sitt första striduppdrag ”Operation Rheinübung” av överlägsna brittiska sjöstridskrafter, efter en seglats på endast nio dagar. Innan dess hann hon dock med att skada det brittiska slagskeppet *HMS King George V* och sänka den brittiska flottans flaggskepp slagkryssaren *HMS Hood* den 24 maj.<sup>64</sup> *HMS Hood* hade sedan sitt färdigställande

<sup>59</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). *Bismarck* – Kampen om Atlanten, s. 36-37.

<sup>60</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz*- The drama of the ”Lone Queen of the North”, s. 19-20.

<sup>61</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 19.

<sup>62</sup> <http://www.bismarck-class.dk/tirpitz/history/tirconstr.html>

<sup>63</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 49-50.

<sup>64</sup> Bauer E. (huvudred.) (1980). *Andra Världskriget – Slaget om Atlanten*, s. 62-68.

i maj 1920 varit världens största örlogsfartyg.<sup>65</sup> *Hood* symboliserade allt som den brittiska flottan stod för, i briterernas ögon var hon den engelska flottan och förlusten av henne var ett hårt slag mot den brittiska moralen.<sup>66</sup>

Efter bataljen med de brittiska fartygen hade *Bismarck* och den tunga kryssaren *Prinz Eugen*, som varit *Bismarcks* följeslagare, skilts åt och *Bismarck* fortsatt på egen hand. Britterna hade mobiliserat alla tillgängliga styrkor ur Home Fleet och en grupp från Medelhavsflottan för att förstöra *Bismarck* och hämnas *Hood*. På morgonen den 26 maj 1941 hade den ensamme *Bismarck* hittats av ett spaningsplan och senare på kvällen hade ett torpedangrepp mot slagskeppet med flygplan från det engelska hangarfartyget *HMS Victorious* genomförts. En av torpederna hade träffat sidopansaret utan att skada *Bismarck*, den andra hade träffat rodren som var slagskeppets enda svaga punkt. Rodren hade blivit låsta och slagskeppet kunde inte styras, *Bismarck* var för tung för att styras med propellrarna, och ta sig till en hemmahamn. På morgonen den 27 maj hade två engelska slagskepp, en slagkryssare samt två kryssare närmat sig och efter två timmars strid hade den immobile *Bismarck* varit ett brinnande vrak efter de brittiska slagskeppens granater och kryssarnas torpeder. Kl. 10.36 hade så slutligen *Bismarck* sjunkit och endast 110 överlevande av hennes 2.340 man starka besättning hade kunnat räddas ur vattnet.<sup>67</sup>

Britterna hade satt in åtta slagskepp och slagkryssare, elva tunga och lätta kryssare, 22 jagare och sex ubåtar i jakten på ett slagskepp.<sup>68</sup> Nu visste de vad skeppen i Bismarckklassen gick för och deras blickar riktades mot *Tirpitz*.

## 4.2 Den tyska strategin i Nordatlanten och Norra Ishavet

Den 26 och 27 december 1941 genomförde den brittiska flottan ett stort antal kommandoräder mot tyska handelsfartyg och mindre örlogsfartyg samt baser längst den norska kusten. Britterna var ute efter enigmamaterial som kunde vända ubåtskriget. I Nordfjorden förstördes en tysk sambandscentral fullständigt utan överlevande och alla kryptonycklar försvann. Den tyska marinstaben omdirigerade fem ubåtar för att vakta området. Ryktet om kommandoräderna nådde även sedan Hitler som trodde att britererna planerade en landstigning i Nordnorge. Detta var början på Hitlers ”Norgeparanoia”, han menade att en brittisk landstigning i Norge ”kunde vara av avgörande betydelse för krigets utgång”.<sup>69</sup> Hitler beordrade därför Kriegsmarine att använda alla enheter i försvaret av Norge. Resultatet av det blev att 15 båtar alltid fanns stationerade utanför den norska kusten för att slå tillbaka ett allierat

---

<sup>65</sup> Roberts J. (1997). *Battlecruisers*, s. 62.

<sup>66</sup> Farrington K. (1995). *World War II – Ground, Sea & Air Battles*, s. 127.

<sup>67</sup> Bauer E. (huvudred.) (1980). *Andra Världskriget – Slaget om Atlanten*, s. 68-72.

<sup>68</sup> *Ibid*, s. 72.

<sup>69</sup> Blair C. (1996). *Hitlers ubåtskrig – 3: Vargar på Jakt 1941-1943*, s. 31.

landstigningsförsök. Den tyska ubåtsamiralen Dönitz blev rasande, ubåtarna behövdes i konvojstriderna på Centralatlanten. Dessutom beordrades alla disponibla tunga örlogsfartyg att omgrupperas till Norge inom de närmsta tre veckorna. Det innefattade *Tirpitz*, *Gneisenau*, *Scharnhorst*, *Admiral Scheer* samt de tunga kryssarna *Prinz Eugen* och *Admiral Hipper*.<sup>70</sup>

En annan orsak till förflyttningen av *Tirpitz* var att Hitler var djupt förödmjukad över förlusten av *Bismarck*. De båda slagskeppen hade varit hans stora stolthet och han var fast besluten att inte förlora även *Tirpitz*, därför flyttades slagskeppet bort från de närliggande engelska bombplanen. Raeder satte upp tre mål för *Tirpitz* i och med hennes förflyttning till Norge:

1. Att stärka den tyska närvaron i Norge och skydda området från fientliga örlogsoperationer och anfall.
2. Att binda upp brittiska tunga örlogsfartyg och därmed hindra dem från att förstärka allierade styrkor i Medelhavet, Indiska Oceanen och Stilla Havet.
3. Att anfälla ishavskonvojerna samt slå ut de allierades baser och väderleksstationer på Svalbard.<sup>71</sup>

#### 4.3 Sorti till Norge – Churchill reagerar

Den tolfte januari 1942 lämnade *Tirpitz* Östersjön via Kielkanalen och lade till i Wilhelmshaven. Den 14:e lämnade hon hamnen och med jagareskort satte hon kurs mot Faettenfjorden, som är en del av Trondheimsfjorden, där hon ankrade den 16:e.<sup>72</sup> Dagen efter nåddes det brittiska amiralitetet av den oroväckande nyheten att *Tirpitz* hade lämnat Wilhelmshaven men inte förrän den 23:e lyckades briterna lokalisera slagskeppet.<sup>73</sup>

Den 25 januari skrev Churchill ett PM till Chiefs of Staff Committee (en samling av de ledande personerna inom varje vapenslag). ”*The destruction or even crippling of this ship is the greatest event at sea at the present time. No other target is comparable to it. She cannot have ack-ack protection [luftvärn] comparable to Brest or the German home ports. If she were even only crippled, it would be difficult to take her back to Germany. [...] The entire naval situation throughout the world would be altered, and the naval command in the Pacific would be regained*”.<sup>74</sup> Två dagar senare kom ett tillägg till det första PM:et som sa att: Krigets totala strategi rörde sig för tillfället om *Tirpitz* som höll fyra så gånger många brittiska slagskepp bundna. Churchill ansåg att förstörandet av *Tirpitz* var av största

<sup>70</sup> Blair C. (1996). Hitlers ubåtskrig – 3: Vargar på Jakt 1941-1943, s. 31-32.

<sup>71</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz*- The drama of the ”Lone Queen of the North”, s. 35-36.

<sup>72</sup> Ibid, s. 37.

<sup>73</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 53.

<sup>74</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 59.

vikt och betydelse.<sup>75</sup> Även amerikanerna var oroade över risken att *Tirpitz* tillsammans med någon av de andra tunga tyska enheterna skulle bryta sig ut på Nordatlanten därför stationerade de från den 23 mars 1942 två nya slagskepp, *USS North Carolina (BB-55)* och *USS South Dakota (BB-57)*, för att skydda USA:s östkust.<sup>76</sup>

Vid krigsutbrottet hade England fem hangarfartyg, två av dessa genomgick omfattande moderniseringar, två låg på varv för reparationer i USA och det femte hangarfartyget, *HMS Victorious*, som egentligen skulle stationeras i Fjärran Östern var nu tvungen att stanna i Nordatlanten p.g.a. *Bismarck* och framför allt *Tirpitz*. Det medförde att den fartygsgrupp som bestod av slagskeppet *HMS Prince of Wales* och slagkryssaren *HMS Repulse* fick segla utan flygskydd.<sup>77</sup> Den tionde december 1941 sänktes de båda fartygen utanför Malaysias sydspets av japanskt landbaserat flyg som en följd av att *HMS Victorious* fick stanna i Atlanten. De båda slagfartygen hade seglat utan flygunderstöd.<sup>78</sup>

Natten mellan den 29-30 januari genomförde RAF operation ”Oiled” som var ett anfall med tunga bombplan (Short Stirlings) mot *Tirpitz* som låg för ankar i Faettenfjoren. Inga träffar noterades dock på slagskeppet p.g.a. dåligt väder och därefter gjordes inga fler försök för tillfället.<sup>79</sup>

#### 4.4 Operation ”Sportpalast”

Den sjätte maj 1942 avseglade så *Tirpitz* på sitt första uppdrag som var att anfälla konvojerna PQ-12 (16 fartyg) som var på väg mot Murmansk och QP-8 (15 fartyg) som var på väg till Island. Tillsammans med sex ubåtar skulle hon angripa de båda konvojerna.<sup>80</sup> Dessa två konvojer skulle mötas vid den farozon där *Tirpitz* kunde tänkas slå till.<sup>81</sup> Britterna hade därför samlat en fjärrskyddseskader under Amiral John Tovey i detta område bestående av två slagskepp, en slagkryssare, ett hangarfartyg (*HMS Victorious*), en tung kryssare och tolv jagare.<sup>82</sup>

Den brittiska ubåten *HMS Seawolf* fick syn på *Tirpitz* stora skugga och skickade en rapport till fjärrskyddseskadern. Meddelandet blev fördröjt i ett antal timmar och när Tovey fick det kunde han inte skicka upp flygplan från *HMS Victorious* eftersom det blåst upp till storm. Den sjunde maj 1942 var den brittiska eskadern och *Tirpitz* endast 12,8 mil från varandra men p.g.a. stormen upptäckte varken engelsmännen eller tyskarna varandra. På natten den sjunde hade Tovey inte sett skymten av

<sup>75</sup> Gallagher T. (1971). *Attacken mot Tirpitz*, s. 20.

<sup>76</sup> Blair C. (1996). *Hitlers ubåtskrig – 3: Vargar på Jakt 1941-1943*, s. 124.

<sup>77</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 58.

<sup>78</sup> Willmott H. P. (1999). *The Second World War in the Far East*, s. 65.

<sup>79</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the ”Lone Queen of the North*, s. 40.

<sup>80</sup> Blair C. (1996). *Hitlers ubåtskrig – 3: Vargar på Jakt 1941-1943*, s. 154.

<sup>81</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 78.

<sup>82</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the ”Lone Queen of the North*, s. 45.

något tyskt slagskepp och satte kurs mot Lofoten. På morgonen den nionde skickade han upp torpedplan för att söka av området och klockan nio hittades *Tirpitz*. Slagskeppet hade avbrutit sökandet efter konvojerna (den dåliga radarn spelade här en avgörande roll) och var på väg mot Trondheim. När besättningen på *Tirpitz* fick syn på torpedplanen slogs kursen direkt om mot Västfjorden och Bogen (vid Narvik). Kapten Topp beordrade full fart framåt och stridsberedskap, samtidigt skickades de egna planerna upp och lyckades mota bort de brittiska torpedbombarna. I Bodö larmades det tyska flygfältet om situationen. En halvtimme senare kom det brittiska flyganfallet mot slagskeppet men trots desperata försök från piloternas sida lyckades Topp genom ett antal undanmanövrar styra *Tirpitz* fri från torpederna. De brittiska fartygen hade ingen chans att hinna ikapp *Tirpitz* som var betydligt snabbare. Strax utanför Västfjorden utsattes hon för ett torpedangrepp från en engelsk ubåt men även denna gång lyckas kapten Topp styra undan från hotet. I Bogen blev *Tirpitz* liggande fram till den 13 mars då hon ensam och i full fart begav till sin nya ankarplats Åsenfjorden, som även den är en del av Trondheimsfjorden.<sup>83</sup>

P.g.a. den akuta brännolja-bristen blev *Tirpitz* därefter liggande i Trondheimsfjorden fram till den andra juli. Tysklands och Italiens flottor hade ett behov av 200.000 ton/månad, nu fick de endast 84.000 ton/månad, vilket gjorde att de stora fartygens operationer minskades för att spara drivmedel.<sup>84</sup>

#### 4.5 Operation ”Chariot” och fortsatta flyganfall

För att förhindra att *Tirpitz* skulle bryta sig ut på Atlanten bestämde sig britterna att genom en kommandoråd förstöra den enda torrdocka på den Europiska kontinenten som kunde ta emot ett sådant enormt fartyg. Churchill ville inte använda bombflyg på den med tanke på civilbefolkningen som bodde alldeles intill dockan. Det var den s.k. ”Normandiedockan” som låg i St. Nazaire, den var ursprungligen byggd för den gigantiska franska oceanångaren *Normandie* som sjösattes 1932. Dockan var 350 m lång, 50 m bred och hade ett djup av 60 m. Dockans två portar var egentligen två kassuner som mätte 51 m i längd, 16,2 m i höjd och var drygt tio meter tjocka.<sup>85</sup> För att kunna förstöra dessa rekvirerades den gamla jagaren *HMS Campbeltown* som strippades från all bestyckning och packades med fem ton sprängämnen. Under anfallet skulle hon ramma den södra kassunen.<sup>86</sup> Den 26 mars 1942 lämnade styrkan bestående av fem jagare (inkl. *HMS Campbeltown*), en kanonbåt och 18 motorbarkasser Falmoth i södra England och satte kurs mot St. Nazaire. Den 28 mars rammade den gamla jagaren dammkassunen och kommandosoldaterna anföll och förstörde sina andra mål.<sup>87</sup> Jagaren detonerade inte förrän dagen efter då mellan 100-380 tyskar befann sig ombord på henne och

---

<sup>83</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the ”Lone Queen of the North*, s. 45-61.

<sup>84</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 80.

<sup>85</sup> Mason D. (1974). *Europa i krig del 7 – Attacken mot Saint-Nazaire*, s. 9-19.

<sup>86</sup> *Ibid*, s. 27-38.

<sup>87</sup> *Ibid*, s. 65-118.

kassunen förstördes för resten av kriget.<sup>88</sup> Under anfallet sänkte tyskarna 14 av motorbarkasserna<sup>89</sup> och av de totalt 611 brittiska sjömän/soldater som deltog dödades 169 och 215 togs tillfånga.<sup>90</sup>

Anfallet var en stor framgång för de allierade för nu kunde inga större reparationer göras på *Tirpitz*. P.g.a. av den rådande brännolja-bristen hade tyskarna ändå ingen möjlighet att göra en utbrytning med henne. Detta var endast ett led i de brittiska försöken att neutralisera *Tirpitz*, hon utgjorde fortfarande ett hot mot ishavskonvojerna.<sup>91</sup>

Den sista mars 1942 anföll brittiska Bomber Command *Tirpitz* med 43 Halifaxbombare genom att släppa bomber och minor mot fartyget. Tanken var att minorna skulle släppas mot bergssidorna runt fjorden och rulla in under fartygets köl där de skulle explodera. Tyskarna blev förvarnade av sina radaranläggningar och hann lägga ut rök i fjorden, dessutom var inte vädret på britternas sida och fem bombplan gick förlorade. Den 28 och 29 april gjordes nya försök men vädret var så dåligt att flera bombplan fick vända hemåt innan anfallet ens börjat. De som kom fram såg att fjorden var rökfylld av tyskarna och fick släppa sina bomber på måfå. Sammanlagt gick åtta bombplan förlorade och p.g.a. det svåra läget för bombfällningar ställde Bomber Command in anfällen tills vidare.<sup>92</sup>

#### 4.6 Operation ”Rösselsprung”

Den 27 juni 1942<sup>93</sup> avseglade PQ-17, den hittills största ishavskonvojen, mot Murmansk från uppsamlingsplatsen utanför Island. Den bestod av 36 handelsfartyg och ombord fanns 297 flygplan, 594 stridsvagnar, 4.246 fordon och 150.000 ton gods av annat slag.<sup>94</sup> Den andra juli kl. 17.20 lossades förtöjningarna runt *Tirpitz* och slagskeppet lämnade sin ankarplats i Åsenfjorden. För att spara på brännolja användes inte alla pannorna ombord, vilket gjorde att hennes maximala fart bara blev 24 knop.<sup>95</sup> Redan innan avfärd hade eskadern (*Tirpitz* och *Admiral Hipper*, fyra jagare och två torpedbåtar) fått order om att inte riskera någon av de tunga enheterna ifall allierade hangarfartyg fanns i konvojens fjärrskydd.<sup>96</sup> Först på kvällen den tredje juli fick britterna veta att *Tirpitz*, *Admiral Hipper* (attackeskader 1), *Admiral Scheer*, *Lützow* (attackeskader 2) och ett stort antal jagare lämnat Trondheimsfjorden. Samma natt anföll tyskt flyg och ubåtar konvojen<sup>97</sup> som hade en tung fjärrskyddeskader under Amiral Tovey. Den bestod av två slagskepp, hangarfartyget *HMS Victorious* och sju tunga kryssare. Eskadern befann sig långt från konvojen eftersom styrkan även skyddade den

<sup>88</sup> Mason D. (1974). Europa i krig del 7 – Attacken mot Saint-Nazaire, s. 134.

<sup>89</sup> Blair C. (1996). Hitlers ubåtskrig – 3: Vargar på Jakt 1941-1943, s. 167.

<sup>90</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 81.

<sup>91</sup> Ibid.

<sup>92</sup> Ibid, s. 96-97.

<sup>93</sup> Woodward D. (1953). The *Tirpitz*: The story, including the destruction of the Scharnhorst..., s. 93.

<sup>94</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 111.

<sup>95</sup> Ibid, s. 117-120.

<sup>96</sup> Blair C. (1996). Hitlers ubåtskrig – 3: Vargar på Jakt 1941-1943, s. 260.

<sup>97</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 123.

återvändande konvojen QP-13. PQ-17 skyddades av fyra lätta kryssare<sup>98</sup> och 21 jagare som dock själva inte hade någon chans mot den tyska armada som närmade sig.<sup>99</sup> *Lützow* och tre av jagarna stötte på grund strax efter avgången från Trondheimsfjorden och skadades så pass allvarligt att de fick avbryta. De övriga skeppen nådde dock Kåfjorden (en del av Altafjorden) i Nordnorge på sent på kvällen den tredje juli.<sup>100</sup>

I Kåfjorden var kapten Topp ivrig om att få komma iväg och anfälla konvojen men storamiral Raeder vägrade ge förklartecken för *Tirpitz* att lämna ankar innan *HMS Victorious* var oskadliggjord. Under tiden anfölls konvojen ideligen av tyskt flyg och ubåtar. I London var First Sea Lord Dudley Pound orolig, han trodde att *Tirpitz* var på väg mot konvojen för att anfälla och tog därför det ödesdiga beslutet att konvojen skulle skingras för att minimera förlusterna om *Tirpitz* anföll. Konvojen skingrades och sex jagare följde med de retirerande kryssarna, endast 15 jagare stannade kvar, men utspridda bland de ensamma lastfartygen kunde de inget göra. Det tyska spaningsflyget rapporterade att kryssarna drog sig tillbaka och den femte juni kl. 15.00 fick *Tirpitz* order om att avsegla för att anfälla konvojen. När styrkan nådde det öppna havet snappades ett meddelande upp av den tyska signalspaningen från den brittiska ubåten *HMS Unshaken* som rapporterade att *Tirpitz* och hennes följe var på väg ut. De tyska ubåtarna hade även tappat kontakten med *HMS Victorious*. När storamiral Raeder fick kännedom de två ovanstående händelserna avblåste han *Tirpitz* uppdrag efter bara 6,5 timmar!<sup>101</sup>

De ensamma skeppen från PQ-17 blev ett lätt byte för tyskt flyg och ubåtar. Totalt sänktes 24 av de 43 fartygen i konvojen och 430 stridsvagnar, 210 flygplan, 3.350 fordon och 99.316 ton gods hamnade på havets botten. Detta var det mest framgångsrika konvojanfallet som tyskarna genomförde i norra Ishavet. *Tirpitz* själv hade inte sänkt något fartyg men hennes blotta existens hade fått konvojen på fall, dessutom ställdes alla konvojer till Murmansk in under juli och augusti.<sup>102</sup> Efter detta för *Tirpitz* snöpliga slut på uppdraget, gick slagskeppet till Bogen utanför Narvik för översyn av sin elektriska utrustning och för övningar. Den 24 oktober var slagskeppet åter vid sin gamla ankarplats i Faettenfjorden för översyn av maskineriet.<sup>103</sup> Efter katastrofen med konvojen PQ-17 var engelsmännen mer benägna att sänka *Tirpitz* än någonsin förr.

---

<sup>98</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 95.

<sup>99</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the "Lone Queen of the North"*, s. 78.

<sup>100</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). *Slagskeppet Tirpitz – Kampen om Norra Ishavet*, s. 124.

<sup>101</sup> Blair C. (1996). *Hitlers ubåtskrig – 3: Vargar på Jakt 1941-1943*, s. 261-263.

<sup>102</sup> *Ibid*, s. 263-264.

<sup>103</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). *Slagskeppet Tirpitz – Kampen om Norra Ishavet*, s. 165.



#### 4.7 Operation ”Title”

I början av april 1942 hade britterna lagt fram en plan om att anfälla *Tirpitz* med hjälp av två undervattensfarkoster s.k. ”Chariots”. Det var en torpedliknande konstruktion med två mans besättning. Den hade en räckvidd på ca tre mil och hade en löstagbar magnetisk sprängladdning på 300 kg i fören som skulle placeras vid rodren eller propellrarna på *Tirpitz*. De två farkosterna som skulle användas transporterades ombord på fiskebåten *Arthur* och under befäl av norrmannen Leif Larsen. Innan båten kom in i Trondheimsfjorden skulle de bogseras bakom *Arthur* för att inte upptäckas vid de tyska spärrkontrollerna där alla skepp genomsöktes. Besättningen utgjordes av fyra norrmän och sex britter, det fanns även ett lönnutrymme på båten där de brittiska attackdykarna skulle gömma sig. Efter utbildning och övning i norra Skottland avseglade *Arthur* den 26 oktober 1942 mot Trondheim och *Tirpitz*.<sup>104</sup>

Efter en stormig överfart började besättningen på morgonen den 29:e att fästa de två Chariot-torpederna i sina bogservajrar efter *Arthur*. Efter motorproblem fortsattes färden genom den tyska spärrkontrollen vid Trondheimsfjordens mynning. Efter ett kort stopp vid fiskehamnen Festvika för att få tag på reservdelar och passering genom ytterligare en kontroll fortsatte färden mot *Tirpitz* ankarplats. När de på kvällen den 30:e skulle förbereda de två Chariot-torpederna för anfallet upptäckte dykarna att de slitit sig och endast ringarna som varit fastsatta i torpedernas spets fanns kvar. Det fanns inte mycket mer att göra, *Arthur* styrdes till en djup vik där hon sänktes och besättningen tog sig iland med hjälp av en gummijolle. Där delade männen in sig i två grupper om fem man i varje. Den ena gruppen stötte på problem och fick skjuta sig genom en gränspatrull och en av britterna, Evans, blev svårt träffad och fick lämnas kvar. De övriga nio klarade sig över gränsen till Sverige och fick senare återvända hem. Evans vårdades på sjukhus och förhördes sedan av Gestapo som använde tämligen omilda metoder mot engelsmannen. I början av 1943 arkebuserades Evans av tyskarna på direktorder av fältmarskalk Keitel.<sup>105</sup> Detta var ett brott mot de internationella krigslagarna och var en av huvudorsakerna till att Keitel dömdes till döden genom hängning under Nürnberggrättegångarna.<sup>106</sup>

#### 4.8 Risk för skrotning och Operation ”Sizilien”

Den sjätte januari 1943 träffades storamiral Raeder och Hitler i dennes varglya för överläggning. Flera av de stora örlogsfartygen var skadade och behövde läggas i torrdocka. När *Lützow* misslyckades med att anfälla ishavskonvojen RA-51 (trots att det tyska amiralitetet fått rapport om en stor seger) tappade Hitler fattningen. Han blev ursinnig och ville att alla stora örlogsfartyg skulle huggas upp och stålet

<sup>104</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 141-166.

<sup>105</sup> Ibid, s. 167-180.

<sup>106</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 112.

skulle användas till ubåtar istället. Hitler anklagade den tyska flottan med undantag av ubåtsvapnet för att ha kostat Tyskland segern i första världskriget och endast ha skapat problem för honom. Trots att Hitler efter utskällningen bad om ursäkt begärde Raeder avsked, hans ersättare blev amiral Karl Dönitz. I och med detta tappade Tyskland sin främste sjöstrateg och Kriegsmarinens skapare. Senare lades en plan fram för skrotandet av de större örlogsfartygen det skulle ske under 1943 och de som skulle skrotas var: *Admiral Hipper* och *Köln* (lätt kryssare) den första mars, *Schleswig-Holstein* (slagskepp från första världskriget) den första april, *Schlesien* (slagskepp från första världskriget) den första maj, *Scharnhorst* den första juli och *Tirpitz* under hösten. Dönitz insåg dock slagfartygens, då främst *Tirpitz*, värde i att binda upp allierade enheter. Han övertygade därför Hitler om att dra tillbaka sitt beslut.<sup>107</sup>

Den 21 februari tog Hans Meyer över som kapten på *Tirpitz* efter kapten Topp som istället blev konteramiral.<sup>108</sup> Efter att ha fått sina maskiner genomgångna lämnade slagskeppet Faettenfjorden tidigt på morgonen den elfte mars 1943 och satte kurs mot Kåfjorden vid Alta. *Tirpitz* höll endast 16 knops fart för att spara brännolja. Här samlades *Tirpitz*, *Scharnhorst* och den tunga kryssaren *Lützow* för att kunna anfälla ishavskonvojerna som beräknades starta igen inom en snar framtid. Nio dagar senare genomfördes en skjutövning, annars låg fartygen för ankar innanför tredubbla torpednät för att spara brännolja.<sup>109</sup>



*Tirpitz för ankar i Kåfjorden.*

© John Asmussen

Det brittiska amiralitetet hade dock fått kännedom om *Tirpitz* och de andra tyska fartygens förflyttning genom forcerade enigma-meddelanden. Dessvärre tog landstigningen på Sicilien, Operation "Husky", och andra operationer i Medelhavet upp mycket av de tyngre allierade marina

<sup>107</sup> Blair C. (1996). Hitlers ubåtskrig – 4: Vargar på Flykt 1943, s. 134-141.

<sup>108</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 192.

<sup>109</sup> Ibid, s. 204-207.

enheterna. Det beslutades därför att inga ishavskonvojer skulle avsegla inom de närmaste månaderna. Konvojerna till Sovjet skulle istället temporärt skickas den längre vägen via Persiska Golfen och Japanska Sjön till Vladivostok, tills de tyngre enheterna återvände till ishavet. Varför britterna valde den längre vägen berodde på att det fanns gott om allierade flottstyrkor, särskilt hangarfartyg, i de nämnda områdena som kunde skydda konvojerna.<sup>110</sup>

Den sjätte september 1943 lämnade *Tirpitz* och *Scharnhorst* tillsammans med nio jagare Kåfjorden och satte kurs mot Svalbard där en allierad väder- och radarstation fanns. Alla gruvor på Svalbard hade förstörts i och med den allierade evakueringen i september 1941. Därefter hade en allierad bas byggts upp som trängt bort den mindre meteorologiskt arbetande grupp av tyskar som då funnits där.<sup>111</sup> Vid tiotiden på kvällen den sjunde september närmade sig den tyska eskadern målet. *Scharnhorst* gick mot sitt mål, ön Longyearbyen med dess meteorologiska station. Radio- och radarstationen på ön Barentsburg rapporterade genast om den fientliga eskadern. *Tirpitz* störde ut signalen som aldrig kom fram men det hade ändå inte gjort någon skillnad, för från den brittiska örlogsbasen Scapa Flow var det 220 mil till Svalbard och det skulle ta en brittisk kryssarstyrka 50 timmar i full fart att nå fram.<sup>112</sup> Inga tunga enheter skulle hinna fram för att ingripa så det enda stationen kunde slå tillbaka med var två 40 mm luftvärnkanoner att jämföra med *Tirpitz* åtta 38 cm kanoner och tolv 15 cm kanoner.<sup>113</sup>

*Tirpitz* öppnade eld med babords sekundärbatterier och 30 stycken 15 cm granater utplånade radarstationen. Efter det skickades det startberedda spaningsplanet upp för att det inte skulle skadas när det svåra artilleriet trädde i aktion. När jagarna närmade sig stranden med landstigningsstyrkan öppnade de två brittiska luftvärnskanonerna eld, jagarna som då låg mitt i *Tirpitz* skottlinje flyttade sig för att ge slagskeppet fritt skottfält. Därefter trädde *Tirpitz* huvudbestyckning i aktion och med det öronbedövande dånnet från en full breddside tystnade de brittiska pjäserna. Den allierade basen förstördes men när tyskarna landsteg stötte de på hårt motstånd av norrmän och britter som grävt ned sig utanför stationen, fast med direkt eldunderstöd från ett slagskepp tog motståndet snart slut. Fångar togs ombord och kursen lades om mot Kåfjorden med en fart av 25 knop. Klockan ett på eftermiddagen den åttonde september 1943 var *Tirpitz* och de andra fartygen tillbaka i Kåfjorden. Detta kom att bli *Tirpitz* enda offensiva aktion under hennes existens och veckan därefter skulle en omfattande översyn av fartyget påbörjas som beräknades ta fyra månader.<sup>114</sup>

---

<sup>110</sup> Blair C. (1996). Hitlers ubåtskrig – 4: Vargar på Flykt 1943, s. 229-230.

<sup>111</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 141-142.

<sup>112</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). *Slagskeppet Tirpitz – Kampen om Norra Ishavet*, s. 206-209.

<sup>113</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 142-143.

<sup>114</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). *Slagskeppet Tirpitz – Kampen om Norra Ishavet*, s. 209-213.

## 4.9 Operation ”Source”

Operationen gick ut på att britterna skulle lägga ut sprängladdningar med ett antal miniubåtar under *Tirpitz* köl, den var genomförbar tack vare information som den norska motståndsrörelsen skickade. Redan i mars 1942 hade förberedelserna för operationen börjat när den första miniubåten, eller X-crafts som britterna kallade klassen, sjösattes. Dessa X-crafts var 14,4 m långa hade en skrovdiameter på 1,65 m och ett displacement på 39 ton. I fören fanns en slusskammare som gjorde att en dykare kunde ta sig ut och klippa hål i torpednät med en vattentrycksdriven sax. De hade en besättning på fyra man och var bestyckade med två fällbara sprängladdningar på vardera 1,8 ton.<sup>115</sup> Under kriget kom de att användas för olika kommandooperationer.<sup>116</sup> De sex X-ubåtarna som skulle delta i anfallet bogserades av sex konventionella ubåtar.<sup>117</sup> Det bör kanske också påpekas att besättningen var frivillig inför detta uppdrag.<sup>118</sup>

Den sjunde september 1943 gjordes spaningsflygningar över Kåfjorden men då var *Tirpitz* borta (anfallet mot Svalbard). Den elfte september avseglade styrkan mot Nordnorge, ovetande om slagskeppet låg i Kåfjorden eller ej och först den 15:e visade ett spaningsfoto att *Tirpitz* och *Scharnhorst* var tillbaka.<sup>119</sup> Två av miniubåtarna gick förlorade under bogseringen och tre man miste livet.<sup>120</sup> Natten den 20 september lösgjorde sig de återstående miniubåtarna från moderubåtarna ca 240 km från Altafjordens mynning,<sup>121</sup> en fick avbryta endast tre sjömil från målet p.g.a. maskinkrängel<sup>122</sup> och den sjönk under hemfärden.<sup>123</sup> Två av de tre kvarvarande lyckades forcera alla torpednäten och de fällde sina sprängladdningar på botten (sammanlagt 7,2 ton sprängmedel fanns under *Tirpitz* köl). En av ubåtarna skadades så pass svårt att besättningen sänkte henne under *Tirpitz* och gav upp efter att laddningarna placerats ut. Den andra var så skadad att den sjönk och två man omkom. Den sista bröt ytan utan att ha forcerat torpednäten samtidigt som det rådde larmberedskap på *Tirpitz* och sköts sönder av slagskeppets sekundärbestyckning, ingen ur den miniubåten överlevde. En av ubåtarna bärgades senare av tyskarna.<sup>124</sup>

Klockan 08.12 exploderade laddningarna under *Tirpitz* och det över 50.000 ton tunga slagskeppet lyftades två meter upp i luften av explosionen.<sup>125</sup> *Tirpitz* hade skadats svårt; kölen läckte på ett flertal ställen och stora delar av bottensektionerna var vattenfyllda. Nästan alla rör på botten av fartyget hade

---

<sup>115</sup> Blair C. (1996). Hitlers ubåtskrig – 5: Vargar på Flykt 1943-1945, s. 126.

<sup>116</sup> Gallagher T. (1971). Attacken mot *Tirpitz*, s. 24.

<sup>117</sup> Ibid, s. 54-55.

<sup>118</sup> Ibid, s. 24.

<sup>119</sup> Ibid, s. 58-67.

<sup>120</sup> Ibid, s. 65-80.

<sup>121</sup> Blair C. (1996). Hitlers ubåtskrig – 5: Vargar på Flykt 1943-1945, s. 126.

<sup>122</sup> Gallagher T. (1971). Attacken mot *Tirpitz*, s. 93.

<sup>123</sup> Blair C. (1996). Hitlers ubåtskrig – 5: Vargar på Flykt 1943-1945, s. 126.

<sup>124</sup> Gallagher T. (1971). Attacken mot *Tirpitz*, s. 103-144.

<sup>125</sup> Ibid, s. 136-137.

knäckts, elektriciteten var utslagen och en av turbinerna hade hoppat lös från sina fästen och havererat. Samtliga propelleraxlar och roder var defekta. Kanontorn Ceasar som vägde nästan 2000 ton lyftes upp av explosionen i sitt fasta torn och föll sedan ned igen och förstörde alla vridlager. Tornet kunde därför inte svängas och var ur funktion.<sup>126</sup> För att kunna reparera dessa fel (då framförallt kanontornet) måste *Tirpitz* återvända till Tyskland.<sup>127</sup> Men att långsamt bogsera ett tungt slagskepp från Nordnorge till Tyskland var ingen realistisk tanke för *Tirpitz* skulle bli ett lätt mål för allierat flyg. Samtidigt flyttades den tunga kryssaren *Lützow* tillbaka till Tyskland för att aldrig mer återvända. Det enda tyska tunga operativa örlogsfartyg i Norge var nu *Scharnhorst*.<sup>128</sup> Kranskeppet *Neumark* skickades därför upp från Tyskland tillsammans med över 1000 varvsarbetare för att reparera *Tirpitz*.<sup>129</sup>

Den 22 december 1943 avseglade åter ishavskonvojerna. *Scharnhorst* löpte ut för att anfälla dessa men föll själv offer för ett brittiskt slagskepp och flertalet kryssare och jagare.<sup>130</sup> Därmed var det endast *Tirpitz* kvar av de stora tyska enheterna i Norge. Britterna trodde inte att *Tirpitz* skulle vara operationsduglig igen förrän i april 1944.<sup>131</sup> Detta gjorde att de allierade för första gången under kriget kunde dra tillbaka de tunga örlogsfartygen från Nordatlanten och Ishavet för att sätta in dem i Medelhavet och Stilla Havet.<sup>132</sup>

### 5.10 Operation ”Tungsten”

Natten mellan den 10-11 februari gjorde det ryska flygvapnet ett anfall mot *Tirpitz* med ett tons bomber. Av de 15 plan som deltog i anfallet mot *Tirpitz* lyckades endast fyra lokalisera Kåfjorden och trots ideala förhållanden, fullmåne och vindstilla, noterades inga träffar på slagskeppet.<sup>133</sup>

Den tredje mars 1943 var *Tirpitz* redo för operationer igen<sup>134</sup> och inledde en serie övningar och tester, slagskeppet var dock inte helt reparerat men åt de fel som återstod kunde inget göras. Kanontorn C var fortfarande utslaget och det fanns läckor i skrovet men maskineriet var reparerat. Genom dekrypterade enigma-meddelanden hade det engelska amiralitetet fått veta att *Tirpitz* var klar för strid igen och ville än en gång anfälla slagskeppet, men hur?

---

<sup>126</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 152-153.

<sup>127</sup> Ibid, s. 153.

<sup>128</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). *Slagskeppet Tirpitz – Kampen om Norra Ishavet*, s. 258.

<sup>129</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the ”Lone Queen of the North*, s. 122.

<sup>130</sup> Bauer E. (huvudred.) (1980). *Andra Världskriget – Slaget om Atlanten*, s. 129-132.

<sup>131</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the ”Lone Queen of the North*, s. 124.

<sup>132</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 171.

<sup>133</sup> Ibid, s. 175.

<sup>134</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the ”Lone Queen of the North*, s. 124.

*Tirpitz* låg utom räckhåll för Englandsbaserat flyg och en till ubåtsattack var inte att tänka på eftersom de norska motståndsmännen rapporterat att ytterligare ett ubåtsnät lagts ut och säkerheten runt slagskeppet hade höjts. Det bestämdes därför att flottans eget hangarfartygsbaserade flygvapen, Fleet Air Arms, skulle anfalla *Tirpitz* beväpnade med en ny sorts pansarbrytande 227 och 725 kilos bomber. Minor skulle också släppas för att försöka skada fartygets skrov. Den första vågen skulle anfalla med vanliga bomber för att slå ut *Tirpitz* luftvärn.<sup>135</sup>

Maskerade som ett fjärrskydd åt ishavskonvojen JW-58<sup>136</sup> smög sig en eskader på *Tirpitz*. Eskadern bestod av två slagskepp, hangarfartygen *HMS Victorious* (*Tirpitz* gamla ärkefiende som återvänt till Nordatlanten efter ett år i Stilla Havet, enbart för att anfalla det tyska slagskeppet<sup>137</sup>) och *HMS Furious* samt fyra mindre eskorthangarfartyg, fyra kryssare och 14 jagare.<sup>138</sup> Sammanlagt skulle denna styrka skicka iväg 202 flygplan mot *Tirpitz*.<sup>139</sup> Detta kom att bli den största hangarfartygsbaserade flygplansoperationen som britterna någonsin företog under kriget.<sup>140</sup> Den tredje april 1944 flög två attackgrupper (21 störtbombare och 80 jaktplan i varje grupp) iväg från hangarfartygens däck. De anföll i korta intervaller och *Tirpitz* hann inte lägga rök i tid och de första bomberna massakrerade större delen av hennes luftvärnsserviser. Inga bomber trängde igenom pansardäcket men anfallet ledde till omfattande strukturella skador på överbyggnaden och på däck. All radar- och kommunikationsutrustning slogs ut och det uppstod flera bränder på däck. Sammanlagt hade *Tirpitz* träffats av 15 bomber, 122 besättningsmän dödades och 316 skadades, däribland Kapten Meyer som träffats av splinter i axeln. Britterna hade än en gång lamslagit *Tirpitz* nu till priset av endast fyra plan flygplan och nio piloters liv.<sup>141</sup>

Amiralitetet ville anfalla ytterligare en gång men First Sea Lord Bruce Fraser ville inte det, dels för att konvojerna till Murmansk upphört för en period (p.g.a. tyska ubåtar) och dels för att tyskarna nu skulle vara beredda på fler flyganfall. Han lät sig dock övertalas och den 21 april 1944 skulle ett likadant anfall äga rum kallad operation "Planet" men det ställdes in p.g.a. dåligt väder. Även operation "Brawn" den 15 maj och operation "Tiger Claw" den 28 maj ställdes in p.g.a. dåliga väderförhållanden. Efter det avbröts försöken och de brittiska fartygen togs istället till konvojtjänst och som skydd till operation "Overlord" (landstigningen i Normandie) som ägde rum den sjätte juni 1944.<sup>142</sup> I början av maj ersattes den skadade kapten Meyer av kapten Wolf Junge<sup>143</sup> som tidigare varit

---

<sup>135</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 272-274.

<sup>136</sup> Ibid, s. 274.

<sup>137</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 177.

<sup>138</sup> Blair C. (1996). *Hitlers ubåtskrig – 5: Vargar på Flykt 1943-1945*, s. 182.

<sup>139</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 177.

<sup>140</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 278.

<sup>141</sup> Ibid, s. 288-290.

<sup>142</sup> Ibid, s. 289-290.

<sup>143</sup> <http://www.kbismarck.com/tirpitz.html>

förste officer ombord på *Tirpitz*.<sup>144</sup> Dönitz konstaterade den tolfte april att skeppet inte längre kunde räknas som en pålitlig stridfaktor men att hon skulle repareras för att åter igen binda upp fientliga styrkor.<sup>145</sup>

#### 4.11 Operation ”Mascot”

Den tolfte juli 1944 visade spaningsfoton över området att *Tirpitz* verkade operationsduglig igen. Detta var ytterst oroande för det brittiska amiralitetet som hoppats på att skeppet skulle vara utslaget i minst ett halvår, dessutom hade fler luftvärnskanoner installerats och extra pansarplåtar hade fästs under teakdäcket. Detta gjorde att tre av de värdefulla hangarfartygen som behövdes i Stilla Havet fick öronmärkas för operationer mot det tyska slagskeppet.<sup>146</sup> Under de följande dagarna avseglade därför en specialstyrka bestående av slagskeppet *HMS Duke of York* och de tre hangarfartygen *HMS Formidable*, *HMS Furious* samt det nya hangarfartyget *HMS Indefatigable* för att anfälla *Tirpitz*. Vidare ingick även fyra kryssare och 12 jagare.<sup>147</sup>

Den 17 juli 1944 startade anfallet som bestod av 50 jaktplan och 42 störtbombare. Den här gången var tyskarna beredda, nya radarstationer på bergen runt fjorden upptäckte planen medan de fortfarande var sju mil bort. *Tirpitz* hade gott om tid att lägga ut rök och britterna fick släppa sina bomber på måfå, inga träffar på slagskeppet noterades.<sup>148</sup> Ett andra anfall startades men p.g.a. dimma avbröts det och den brittiska styrkan återvände till Scapa Flow.<sup>149</sup>

Mellan den sista juli och första augusti 1944 genomförde *Tirpitz* sin sista övning till havs tillsammans med den 4. jagarflottiljen.<sup>150</sup>

#### 4.12 Operation ”Goodwood”

Efter de misslyckade anfallen bestämde sig amiralitetet att en gång för alla göra upp med *Tirpitz*, dessutom återupptogs nu ishavskonvojerna vilket gjorde att *Tirpitz* än en gång kunde hota dem. Den 15 augusti 1944 avseglade den första konvojen JW-59 mot Murmansk. Kamouflerade som fjärrskydd skulle en anfallseskader smyga sig mot Altafjorden och *Tirpitz*. Eskadern var uppbyggd av slagskeppet *HMS Duke of York* och de tre hangarfartygen *HMS Formidable*, *HMS Furious* (världens äldsta hangarfartyg vid tiden för anfallet, detta kom att bli hennes sista uppdrag innan hon togs ur

---

<sup>144</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the ”Lone Queen of the North*, s. 132.

<sup>145</sup> Ibid, s. 127.

<sup>146</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). *Slagskeppet Tirpitz – Kampen om Norra Ishavet*, s. 291.

<sup>147</sup> Blair C. (1996). *Hitlers ubåtskrig – 5: Vargar på Flykt 1943-1945*, s. 276.

<sup>148</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 186.

<sup>149</sup> Blair C. (1996). *Hitlers ubåtskrig – 5: Vargar på Flykt 1943-1945*, s. 276.

<sup>150</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the ”Lone Queen of the North*, s. 127.

tjänst<sup>151</sup>) och *HMS Indefatigable*, två eskorthangarfartyg *HMS Nabob* och *HMS Trumpeter*, två kryssare, 14 jagare, två tankfartyg, fyra korvetter och flertalet fregatter. Den 22 augusti startade de första två anfallen kl. 12.40 och 19.10 (Goodwood I+II). Tyskarna blev liksom under operation ”Mascot” förvarnade av sin radar och Kåfjorden låg hölj i dimmor, inga träffar noterades på slagskeppet. Samma dag blev även eskorthangarfartyget *HMS Nabob* och 1. 300 tons fregatten *HMS Bickerton* torpederade av *U-354*. Fregatten sjönk med en förlust av 40 sjömän och *HMS Nabob* fick svåra skador men lyckades ta sig tillbaks till Scapa Flow, hon gick inte att reparera och tjänstgjorde inte mer som örlogsfartyg.<sup>152</sup>

Den 24:e skedde nästa anfall men tyskarna hann även denna gång lägga ut rök. Två 750-kilos bomber träffade dock *Tirpitz*, den ena träffade kanontorn B och sprängde bort en två cm luftvärnskanon med man och allt, kanontornets pansar höll dock. Den andra studsade mot överbyggnaden på slagskeppet och lyckades tränga igenom en av däckplåtarna som var skadade sedan ett tidigare anfall. Bomben föll ner genom åtta underdäck, turligt nog var det en blindgångare som inte exploderade men tyskarna hade stora problem innan de lyckades desarmera den.<sup>153</sup> Den 29:e kom det sista anfallet britterna försökte då märka ut *Tirpitz* med rökfacklor med röd rök. Även denna gång var tyskarnas rökläggning för effektiv och inga träffar noterades på *Tirpitz*. Efter det gav den brittiska flottan upp med försöken att anfälla *Tirpitz*, de bomber som de hangarfartygsbaserade planen hade var för små. RAF med Bomber Command i spetsen fick därför ta över.<sup>154</sup>

## 5. RAF tar över

### 5.1 617. skvadronen

När lotten föll på RAF och Bomber Command att försöka slå ut *Tirpitz* gick uppdraget direkt till den 5. bombeskaderns 617. skvadron. Skvadronen hade bildats den 21 mars 1943 och utrustats med Lancasterbombare för uppdraget att anfälla och slå ut dammarna i Ruhrområdet. Skvadronen bestod av frivilliga unga flygare med kravet att de skulle ha stor erfarenhet av bomboperationer, den 617. skvadronen kom därför att bli en elitstyrka.<sup>155</sup> Natten mellan den 16-17 maj 1943 anfölls dammarna i Möhne, Eder, Sorpe, Lister och Ennepe runt Ruhrområdet av 617. skvadronens modifierade Lancasterbombare. Vanliga bomber kunde inte träffa de smala och välskyddade dammarna och torpedangrepp var uteslutna för dammarna skyddades av tredubbla ubåtsnät. Bomber Command vände sig därför till uppfinnaren och flygingenjören Dr. Barnes Neville Wallis (senare adlad för sina insatser). Han uppfann den ”studsande bomben” som liknade ett oljefat (1,5 m lång, 1,4 m i diameter

<sup>151</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 177.

<sup>152</sup> Blair C. (1996). *Hitlers ubåtskrig – 5: Vargar på Flykt 1943-1945*, s. 278-280.

<sup>153</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the ”Lone Queen of the North*, s. 128-130.

<sup>154</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). *Slagskeppet Tirpitz – Kampen om Norra Ishavet*, s. 294.

<sup>155</sup> Cooper A. W. (1983). *Beyond the Dams to the Tirpitz*, s. 13.



och hade en vikt av 4,2 ton), ett mycket dödligt oljefat skulle det visa sig. Bomben sattes i rotation innan den lösgjordes och släpptes från exakt 18 m höjd och på rätt avstånd från dammen (det fick bombfällaren genom en triangelmätning med dammarnas torn som fixpunkter). Tre av dammarna förstördes till en förlust av åtta Lancasterbombare och 53 man.<sup>156</sup> Den 617. skvadronen kom därefter att kallas ”The Dam Busters”,<sup>157</sup> divisionen finns kvar än idag och är stationerad i Lossiemouth i norra Skottland.<sup>158</sup> Under kriget kom skvadronen att flyga ca 100 specialuppdrag, det rörde sig om svåra mål som likt dammanfallen krävde specialutrustning och stort mod. 617. skvadronen kom att bli den mest dekorerade flygskvadronen under hela andra världskriget.<sup>159</sup>

## 5.2 ”Tallboy”

Hur skulle *Tirpitz* kunna skadas? För tillfället fanns det bara en bomb som kunde skada henne och det var ”Tallboy-bomben”. Bomben hade ritats av Dr. Barnes Neville Wallis, samme man som hade konstruerat den ”studsande bomben”. ”Tallboy” var en tingest på 5,4 ton, den hade en längd på 6,5 m, en diameter på 9,5 dm och var en s.k. ”Deep penetration bomb”. När den släpptes från hög höjd nådde den överljudsfart och tog mark med en våldsamt kraft. Den hade använts för första gången i juni 1944 mot järnvägstunneln vid Samur i Normandie med gott resultat.<sup>160</sup>

## 5.3 Lancasterbombaren (se bilaga 2)

Avro 683 Lancaster var det sista tunga bombplanet som Storbritannien producerade under andra världskriget. Det anses vara det bästa propellerdrivna bombplanet som någonsin tillverkats.<sup>161</sup>

Planet var i princip en förstorad version av sin föregångare Avro 679 Manchester som flög för första gången den 25 juli 1939. Planet hade endast två högpresterande Rolls-Royce Vulture motorer och det var här problemet låg. Manchestern råkade ut



Avro 683 Lancaster Mk. 1 RAF:s hemsida

för mycket motorkrångel och hade ingen marginal om ena motorn gick sönder dessutom kunde den ta mindre bomblast än andra större fyrmotoriga modeller, därför påbörjades utvecklingen av Lancastern. Den nionde januari 1941 flög den första Lancastern och i september samma år började planet

<sup>156</sup> Tubbs D. B. (1972). Ballantime's Illustrated History...Book no. 30 – Lancasterbomber, s. 82-95.

<sup>157</sup> Cooper A. W. (1983). Beyond the Dams to the *Tirpitz*, s. 13.

<sup>158</sup> <http://www.raf.mod.uk/squadrons/h617.html>

<sup>159</sup> Cooper A. W. (1983). Beyond the Dams to the *Tirpitz*, s. 12.

<sup>160</sup> Ibid, s. 51-59.

<sup>161</sup> Tubbs D. B. (1972). Ballantime's Illustrated History...Book no. 30 – Lancasterbomber, s. 6-9.

serieproduceras. Det kom då att ersätta Manchestern som slutade produceras i november. I juni 1942 drogs Manchesterplanet tillbaka från fronterna och de kvarvarande planen skrotades.<sup>162</sup>

Under kriget byggdes det sammanlagt 7.377 Lancasterbombare<sup>163</sup> varav det idag finns kvar 23 stycken.<sup>164</sup> Av de återstående Lancasterbombarna är det två som än idag flyger vid uppvisningar och liknande arrangemang.<sup>165</sup> Lancasterbombarna flög sammanlagt mer än 156.000 stridsuppdrag under kriget på alla fronter och släppte sammanlagt 608.612 ton bomber.<sup>166</sup> Planet fanns i en mängd specialversioner vilket utnyttjades under bl.a. anfällen mot Möhnedammen och *Tirpitz*.<sup>167</sup> De amerikanska "Flygande fästningarna" (Boeing B-17G) med sin tyngre beväpning och sina precisionsbombsikten utförde de dagliga precisionsbombningarna medan Lancasterbombarna användes på nätterna mot städer och stora mål. De Flygande fästningarna tog dock mindre bombvikt än Lancastern<sup>168</sup> vilket gjorde att de inte kunde användas i uppdragen mot *Tirpitz*.

## 6. *Easy Elsie*

Den tolfte augusti 1944 levererades en Lancasterbombare Mk. 1 med beteckningen NF-920 till 617. skvadronen<sup>169</sup> av Austin Motor Company fabriken i Longbridge, Birmingham.<sup>170</sup> Den fick beteckningen KC-E och namnet *Easy Elsie* av sin besättning. Besättningen bestod av; flygofficer Daniel William Carey som var pilot, flygsergeant Leslie W. Franks som var flygmekaniker, pilotofficer Douglas McLennan som var bombfällare, pilotsergeant Alexander M. McKie som var navigatör, flygsergeant Arthur. E Young som var radiooperatör och till sist flygofficer Gerald. A. Witherick som var akterskytt.<sup>171</sup> William Carey var australiensare, Douglas McLennan var kanadensare alla de övriga i besättningen var briter.<sup>172</sup> Vem som bemannade ryggtornet under operation "Paravane" är dock okänt för oss, ingen av våra källor nämner något namn.

### 6.1 Operation "Paravane"

Trots sin stora räckvidd kunde inte Lancasterbombarna nå *Tirpitz* från Lossiemouth i Norra Skottland som var det enda nordliga flygfält som var stort nog för Lancasters och flyga hem igen.<sup>173</sup> Det slöts därför en överenskommelse med Sovjet om att briterna skulle få använda flygfältet i Jagodnik som

<sup>162</sup> Gunston B. (1988). The illustrated Directory of Fighting Aircraft of World War II, s. 330-332.

<sup>163</sup> Ibid, s. 330-334.

<sup>164</sup> <http://www.lancastermuseum.ca/lancs.html#DV372>

<sup>165</sup> Wikidpedia – Eng. [www]. Sökord: Avro Lancaster.

<sup>166</sup> Gunston B. (1988). The illustrated Directory of Fighting Aircraft of World War II, s. 334.

<sup>167</sup> Tubbs D. B. (1972). Ballantime's Illustrated History...Book no. 30 – Lancasterbomber, s. 112-137.

<sup>168</sup> Bauer E. (huvudred.) (1981). Andra Världskriget – Kriget i Luften, s. 35-40.

<sup>169</sup> "Data om Avro Lancaster Mk 1, NF 920 *Easy Elsie*". Porjus Arkivkommitté.

<sup>170</sup> Wikidpedia – Eng. [www]. Sökord: Longbridge plant..

<sup>171</sup> Korsnäs interneringsläger, (1944-11-25), förteckningslista över brittiska internerade, KRA.

<sup>172</sup> Wegmann & Widfeldt, (1997), `Making for Sweden...`Part 1- The RAF 1939 to 1945, s. 191.

<sup>173</sup> Cooper A. W. (1983). Beyond the Dams to the *Tirpitz*, s. 104.

låg på en ö i floden Dvina söder om Arkhangelsk. Härifrån skulle de brittiska planen anfälla *Tirpitz* för att sedan flyga tillbaka, tanka och därefter flyga hem.<sup>174</sup> För denna uppgift togs även plan från den 9. skvadronen in, de var specialiserade på att anfälla mål med ”Tallboys”. Den 9. skvadronen opererade inte som en separat enhet utan sattes in i andra enheter som behövde specialisthjälp med uppdrag där ”Tallboys” var inblandade. Den elfte september 1944 startade 38 Lancasterbombare och två Liberatorplan, med servicepersonal ombord, och satte kurs mot Jagodnik. Över Sverige och Finland blev några av planen beskjutna av småkalibrig luftvärnseld och *Easy Elsie* träffades flertalet gånger. P.g.a. dimma kraschade flera av planen när de skulle landa, dock utan förlust av människoliv. Det fanns därför bara 27 startklara plan kvar när anfallet inleddes, av dessa var sex stycken utrustade med special-minor som skulle släppas mot *Tirpitz*.<sup>175</sup>

P.g.a. dåligt väder fick britterna vänta tills det klarnade upp vid Alta. Den 15:e återkom det De Havilland Mosquito plan som spanade åt britterna och meddelade att förhållandena var perfekta. Det hade ankommit till Ryssland dagen efter bombplanen för att dagligen göra spaningsflygningar över Alta.<sup>176</sup> Det tog fyra timmar till Kåfjorden från Jagodnik<sup>177</sup> och när planen var tio minuter från målet drog de på full gas på motorerna för att komma upp i anfallshöjd. Tyvärr hade ett plan flugit för högt och tyskarna såg planet på radarn, därför var fjorden höljd i rök när bombarna kom fram och de fick släppa sina bomber på måfå. Flera av planen skadades svårt av luftvärnseld<sup>178</sup> däribland *Easy Elsie*.<sup>179</sup> Efter anfallet återvände planen till Jagodnik och mellan den 17-20:e september återvände planen sedan tillbaka till Lossiemouth.<sup>180</sup>

## 6.2 *Tirpitz* dödligt skadad och den sista färden

Vad engelsmännen inte visste var att en bomb hade träffat förskeppet på *Tirpitz*, ca 15 m från fören och brakat rakt igenom pansardäcket och ut under fartyget där den detonerat. Explosionen hade lyft upp hela förskeppet och förvärrat de skador som uppstått efter miniubåtarnas anfall (se 4.9). Kölen blev skadad och ca 2.000 ton vatten hade trängt in i förskeppet och de främre delarna av maskinrummet vattenfylldes, *Tirpitz* var inte längre sjöduglig och insatsberedd. Senare tillskrevs flygofficer Melrose från den 9. skvadronen i planet *J* träffen. Han släppte sin bomb kl. 10.55 den 15 september 1944.<sup>181</sup> Andra bomber hade fallit i närheten av fartyget (s.k. ”närmissar”) och orsakat skador på överbyggnaden.<sup>182</sup>

<sup>174</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 294.

<sup>175</sup> Cooper A. W. (1983). Beyond the Dams to the *Tirpitz*, s. 109-117.

<sup>176</sup> Ibid, s. 117-118.

<sup>177</sup> Woodward D. (1953). The *Tirpitz*: The story, including the destruction of the Scharnhorst..., s. 193.

<sup>178</sup> Cooper A. W. (1983). Beyond the Dams to the *Tirpitz*, s. 118-119.

<sup>179</sup> ”Data om Avro Lancaster Mk 1, NF 920 *Easy Elsie*”. Porjus Arkivkommitté.

<sup>180</sup> Cooper A. W. (1983). Beyond the Dams to the *Tirpitz*, s. 121-122.

<sup>181</sup> Ibid, s. 120.

<sup>182</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 305.

Den fjärde september 1944 slöt Finland och Sovjet fred och de tyskar som fanns kvar i Finland jagades bort av Röda Armén som startade flera stora offensiver på Nordkalotten.<sup>183</sup> *Tirpitz* var därigenom också hotad och efter en ”radiokonferens” med marinstabens ledning beslöt kapten Junge att flytta slagskeppet till Tromsøfjorden. Det skulle ta nio månader på varv att göra *Tirpitz* sjövärdig igen men med tanke på omständigheterna var det en omöjlighet. Slagskeppet kunde endast göra tio knop när hon natten den 15 oktober 1944 påbörjade sin sista färd mot sin nya ankarplats utanför Håkøya i Tromsøfjorden.<sup>184</sup> Den 18:e var hon framme vid Tromsø.<sup>185</sup> Det fanns ett flera fördelar med den nya ankarplatsen; *Tirpitz* kanoner kunde täcka huvudvägarna till Tromsø, det fanns goda platser att placera ut luftvärn på, utmärkt säkerhet mot undervattensanfall (grunda vatten), skydd mot stormar och nära till en underhållsbas (Tromsø). Om fjordbotten planades ut (vilket gjordes) kunde *Tirpitz* ifall hon sjönk lägga sig på den och fortfarande fungera som en fästning. Det fanns dock två nackdelar och det var att det inte finns några branta bergssidor runt fjorden som skulle försvåra inflygningen för flygplan och röken från röklägningsaggregaten skulle blåsa bort lättare.<sup>186</sup>

### 6.3 Förberedelser inför operation ”Obviate”

Egil Lindberg en norsk motståndsmän rapporterade den 18 oktober 1944 till London: ”*Tirpitz* i Tromsø denna eftermiddag, stort hål i förskeppet”.<sup>187</sup> *Tirpitz* var nu inom räckhåll för Englandsbaserat flyg, fast då skulle det krävas modifieringar av Lancasterbombarna eftersom resan skulle innebära en rundtrip på ungefär 3624 kilometer.<sup>188</sup> Planen skulle även bära en 5,4 ton tung ”Tallboy”. Först togs ryggkulsprutekupolen bort (ny bestyckning: sex stycken 7,62 mm browningkulsprutor i aktertornet) och pansarplåtarna som skyddade piloten. Motorerna byttes ut mot starkare Rolls-Royce Merlin Mk. 24 på vardera 1.620 hk (nytt totalantal hk: 6.480).<sup>189</sup> Därefter monterades två 1.145 liters extratankar in i flygplanskroppen<sup>190</sup> (ny bränslekapacitet: 10.940 liter<sup>191</sup>). Bombutrymmet och bombluckorna ändrades för att kunna hysa ”Tallboy-bomben”.<sup>192</sup> Inför detta anfall hade även *Easy Elsie* modifierats och reparerats och var nu startklar för att än en gång möta *Nordens ensam drottning*.

#### 6.3.1 *Easy Elsie* och operation ”Obviate”

Klockan ett på söndagen den 29 oktober 1944 lyfte *Easy Elsie* tillsammans med 35 andra bombplan ur den 9. och 617. skvadronen från Lossiemouth i norra Skottland efter att ha mellanlandat och tankat.<sup>193</sup>

<sup>183</sup> Gyllenhal & Gebhardt, (1999). Slaget om Nordkalotten, s. 69-70, 83.

<sup>184</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 306.

<sup>185</sup> Cooper A. W. (1983). *Beyond the Dams to the Tirpitz*, s. 131.

<sup>186</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the ”Lone Queen of the North*, s. 133.

<sup>187</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 194.

<sup>188</sup> Cooper A. W. (1983). *Beyond the Dams to the Tirpitz*, s. 132.

<sup>189</sup> ”Data om Avro Lancaster Mk 1, NF 920 *Easy Elsie*”. Porjus Arkivkommitté.

<sup>190</sup> Cooper A. W. (1983). *Beyond the Dams to the Tirpitz*, s. 106.

<sup>191</sup> ”Data om Avro Lancaster Mk 1, NF 920 *Easy Elsie*”. Porjus Arkivkommitté.

<sup>192</sup> Tubbs D. B. (1972). *Ballantine’s Illustrated History...Book no. 30 – Lancasterbomber*, s. 136-137.

<sup>193</sup> Cooper A. W. (1983). *Beyond the Dams to the Tirpitz*, s. 132.

Det rådde kraftig dimma vilket gjorde att piloten Carey höll på att krocka med kontrolltornet.<sup>194</sup> Efter några timmars flygning nådde flygplanen Norge och väl där styrde de in på svenskt luftområde vid Tärna i hopp om att med fjällen som skydd kunna undvika tyskarnas radarbevakning som fanns i Tromsö. Flygningen fortsatte norrut över Suorva och Abisko och kl. 08.55 noterade en svensk spaningspluton i Kummavuopio en neutralitetskränkning och rapporterade att det passerade ca 30 stycken brittiska eller möjligen ryska flygplan över svenskt luftområde på 500-2000 meter höjd.<sup>195</sup> Därefter styrde planen nordväst över bergmassivet rakt mot Tromsöfjorden där *Tirpitz* låg för ankar.<sup>196</sup> Kraftiga molntäcken täckte skeppet fullständigt bortsett från små sken som syntes då *Tirpitz* luftvärnskanoner avfyrades mot dem.<sup>197</sup>

Under anfallet blev Easy Elsie träffad av granatsplitter från luftvärnselden som slog ut yttre styrbords motor och genomborrade en av bränsletankarna men trots detta fortsatte Carey uppdraget. När det blev Easy Elsies tur att fälla sin ”Tallboy” var *Tirpitz* fullkomligt dold av moln och rök från den kraftiga luftvärnselden. Bombfällare McLennan släppte bomben på måfå och lyckades inte träffa målet. En sista glimt av *Tirpitz* efter anfallets slut visade att hon fortfarande flöt och briterna hade ånyo misslyckats med att sänka henne.<sup>198</sup> En av *Tirpitz* propelleraxlar hade dock blivit böjd av en ”närmiss” och 800 ton vatten hade trängt in vid propelleraxelns lager.<sup>199</sup>

I en krigslägesorientering som inkom till den svenska Försvarsstaben stod det att läsa att *Tirpitz* hade överraskande attackerats på sin nya ankarplats väster om Tromsö kl. 09.00. Det uppgavs att en Tallboy hade träffat akterskeppet och slitit bort ett kanontorn (informationen stämde ej). Företaget torde ha haft anknytning med överflygningarna som skett tidigare samma dag där det bl.a. noterats att ett antal plan samlades över Suorva kl. 07.55 och därefter sedan fortsatt norrut mot Abisko.<sup>200</sup>

Direkt efter anfallet beordrades planen att dyka ner på lägre höjd då de vände tillbaka mot England. När Carey styrde över den lilla fiskebyn Andenes blev planet åter igen träffad av luftvärnseld som slog ut babords inre motor och gjorde ytterligare hål i en bränsletank. Även radion och hydraulsystemet träffades vilket gjorde att bombluckorna och landningshjulen fälldes ut. Detta medförde att det skapades ett så kraftig luftmotstånd att planet nätt och jämnt kunde hålla sig i luften. Med två kvarvarande motorer på högvarv och ett bränsleläckage konstaterade Leslie Franks, flygmekanikern ombord, att de inte hade tillräckligt med bränsle kvar för att ta sig tillbaka till England. För en stund

---

<sup>194</sup> NSD, flyg – extra, (1944-11), s. 4-5.

<sup>195</sup> Övre Norrland Försvansområde, (1944-10-29), telegram ang. neutralitetskränkningar, KRA.

<sup>196</sup> NSD, flyg – extra, (1944-11), s. 2-3.

<sup>197</sup> Cooper A. W. (1983). *Beyond the Dams to the Tirpitz*, s. 132.

<sup>198</sup> *Ibid*, s. 132.

<sup>199</sup> *Ibid*, s. 135.

<sup>200</sup> Krigslägesorientering, (1944. nr.40.). KRA, s. 2-3.

övervägde Carey att nödlända i havet men den alltför kraftiga sjögången plus utfällda bombluckor skulle sänka planet med ens till djupet. Den utslagna radion omöjliggjorde också kontaktmöjligheter med brittiska jagare. Ett annat alternativ som Carey övervägde var att fortsätta till Murmansk men bränslet skulle inte ha räckt dit heller. Carey tog ett beslut som var det egentliga enda alternativ som fanns kvar att göra, han styrde *Easy Elsie* mot Sverige.<sup>201</sup>

## 7. Nödlandning på myren

På något sätt lyckades piloten Willian Carey manövrera bomplanet igenom pass i fjällkedjan och ta sig till Sverige. Besättningen visste att så fort de kom in på svenskt territorium skulle de kunna känna sig lite tryggare för då skulle inte planet riskera att falla i tyskarna händer och de själva i tyskt krigsfångenskap. De var lite desorienterade och hade ingen aning om vart gränsen mellan Norge och Sverige gick, det enda de kunde se medan de flög över

Sverige var ödemark så långt ögat nådde. Läget var kritiskt det var bara en tidsfråga innan de överansträngda kvarvarande motorerna skulle ge upp och de såg inte allt för tilltalande ut att hoppa fallskärm ut i ödemarken. Plötsligt såg de ett samhälle som skulle visa sig vara Porjus och det avgjorde saken, där skulle de nödlända planet. Planet cirklade två gånger över samhället och Stora Lulevatten, under tiden som besättningen dumpade vapen och ammunition ner i det kalla vattnet för att lätta planet inför den stundande nödlandningen. Därefter satte Carey kurs mot en myr som han noterat sju kilometer nordväst om Porjus för att sätta ner planet.<sup>202</sup>

Carey tog beslutet att det var bäst att försöka landa på den frusna myren med nedfällda hjul. Dels med tanke på den trasiga hydrauliken som gjorde att bombluckorna inte gick att fälla in och dels för att han trodde att de skulle landa på en fast markyta.<sup>203</sup> Alla i besättningen intog därefter sina nödlandningspositioner längre bak i planet med ryggarna mot vingbalken förutom Carey och flygmekanikern Franks. Flygmekanikern assisterade alltid piloten med trimning, gasreglage osv. vid



NSD:s förstasida, måndag den 30 oktober 1944.

<sup>201</sup> F21, (1944-11-01), förhørsrapport med William Carey, KRA  
NSD, flyg – extra, (1944-11), s. 2-3.

Cooper A. W. (1983). *Beyond the Dams to the Tirpitz*, s. 132-133.

<sup>202</sup> F21, (1944-11-01), förhørsrapport med William Carey, KRA  
NSD, flyg – extra, (1944-11), s. 2-3.

Cooper A. W. (1983). *Beyond the Dams to the Tirpitz*, s. 132-133.

<sup>203</sup> F21, (1944-11-01), förhørsrapport med William Carey, KRA

landningar.<sup>204</sup> Den 29 oktober 1945 lite drygt tio timmar efter starten från Lossiemouth i norra Skottland brakade *Easy Elsie* med hög fart ner på Kainutjeggemyren. Det tunga planet med nedfällna bombluckor plöjde fram genom myren och planet ställde sig på nosen innan det tungt föll tillbaka på rätt köl igen och stannade helt.<sup>205</sup>

Alla klarade sig oskadda ur nödlandningen förutom Carey som hade kastats mot flygplanets kompassanordning och skadat sig i ena knäet. Besättningen drog ut Carey ur planet och bar honom till ett intilliggande skogsparti, därefter blötte de ner kartor med bensin och tände eld på *Easy Elsie*. En stund senare hittade några hemvärnsmän, som bevittnat nödlandningen på avstånd, besättningen sittandes i en glänta runt en tänd brasa ett litet stycke från planet.<sup>206</sup> De inväntade ett bevakningskompani från Försvarsområde 65 (Fo 65), i vilket Porjus ingår<sup>207</sup> som skulle komma och omhänderta besättningen. Efter ett tag dök militären upp och hemvärnsmännen hjälpte till att bära Carey på en bår genom den besvärliga terrängen ner till Luspebryggan. På andra sidan vattnet väntade en ambulans som tog med Carey till sjukstugan i Jokkmokk,<sup>208</sup> resten av besättningen togs till en armébarack där de bjöds på varm mat.<sup>209</sup>

## 7.1 Utländska flygplan i Sverige under 1944

Under 1944 landade det främst tyska och brittiska flygplan i Sverige, det handlade om ett tjugotal brittiska och ungefär lika många tyska flygplan. Det rörde sig om alla möjliga olika typer av flygplan, allt från spaningsplan till jaktplan och bombplan. De flesta tyska planen flögs av desertörer och flyktingar som flydde undan den sovjetiska offensiven. Större delen av planen antingen nödlandade eller störtade. Ett flertal sköts även ner av det svenska luftvärdet eftersom de inkräktade på svenskt flygterritorium och bröt mot neutralitetsföreskrifterna. De flesta brittiska planen var antingen fyrmotoriga Lancasterbombare eller två motoriga De Havilland Mosquitos jakt/bombplan med två mans besättning. De plan som inte totalhavererade övertogs i regel av det Svenska Flygvapnet eller skrotades.<sup>210</sup>

## 7.2 Militära föreskrifter vid nödlandningar

I en skrivelse som framställdes av Försvarsstabens luftförsvararavdelning 17/4-1944 stod det att läsa att neutralitetskränkning förelåg då utländska flygplan nödlandade på svenskt territorium. Till följd av

---

<sup>204</sup> Svensk Flyghistorisk Tidskrift, (2003, nr.3), s. 16.

<sup>205</sup> NSD, flyg – extra, (1944-11), s. 2-3.

Cooper A. W. (1983). Beyond the Dams to the *Tirpitz*, s. 132-133.

<sup>206</sup> NSD, flyg – extra, (1944-11), s. 6.

Cooper A. W. (1983). Beyond the Dams to the *Tirpitz*, s. 134.

<sup>207</sup> Övre Norrland Försvarsområde, (1944-10-29), telegram ang. neutralitetskränkningar, KRA.

<sup>208</sup> NSD, (1979-09-15)

<sup>209</sup> NSD, flyg – extra, (1944-11), s. 6.

<sup>210</sup> Huldt & Böhme, (2002), Vårstormar, s. 231-233.

detta skulle planet omhändertas och besättningen interneras. Främmande makt hade inte heller några rättigheter att motsätta sig detta. Om de nödlandade planen vara i ett sådant skick att det gick att reparera dem skulle de återlämnas vid krigsslutet, om inte något annat överenskommits. De stater som flygplanen tillhörde skulle då stå för kostnaderna och de var även skyldiga att betala kostnaderna för hela omhändertagningsförfarandet av flygplanen. Den neutrala makten var berättigad att tillvarata allt från flygplanen som inte ansågs vara besättningens personliga ägodelar. Kartor och handlingar räknades inte som personliga tillhörigheter.<sup>211</sup>

### 7.3 Besiktning och omhändertagande av *Easy Elsie*s vrak

*Easy Elsie* omhändertogs av F21 och en besiktning av vraket och haveriplatsen skedde. I en rapport till kårchefen den tredje november 1944 konstaterade löjtnant Å. Nettelblatt – Hollsten som lett besiktningen: att planet hade landat med landningsstället utfällt. Först studsat 75 meter och sedan kanat 175 meter varpå landningsstället hade skurit ner i myren, planet hade ställt sig på



*Easy Elsie* efter nödlandningen på myren.

Porjus Arkivkommitté

nosen och sedan fallit tillbaka med buken nedåt. Efter landningen hade planet brunnit och det troliga var att det hade antänts av besättningen själva. Flygplanskroppen var totalt utbränd framifrån och bak till stabiliseringsfenorna men motorerna och landningsstället var till synes relativt oskadade. Vingarna från de inre motorerna och utåt var också relativt oskadade. Stjärtpartiet hade mindre obetydliga skador och propellern till en av motorerna var något deformerad. Den vänstra inre motorns propeller var vriden på ett sådant sätt att det tydde på att den hade varit ur funktion vid själva landningen. All lös utrustning hade tillvaratagits och förts till förvaring. Återstoden av radioapparaterna hade tillvaratagits och sänts till flygflottiljens förråd på Linderängen i Stockholm.<sup>212</sup>

## 8. Internering

Det avsnitt av folkrätten som avser krigförande och neutrala staters beteende i krig och under ockupation går under *krigets lagar*. Neutralitetsrättens säkerhetspolitiska bestämmelser går ut på att en neutral stat inte får ta parti för en krigförande nation. I övrigt har krigslagarna en humanitär funktion

<sup>211</sup> Försvarsstabens luftförsvarsavdelning, (1944-04-17), skrivelse ang. nödlandningar, KRA

<sup>212</sup> F21, (1944-11-01), besiktningsrapport av *Easy Elsie*s haveriplats, KRA



som avspeglar sig i skyddsregler för enskilda individer.<sup>213</sup> I enlighet med neutralitetsrättens bestämmelser kan inte krigförande länders officerare, soldater eller matrosar uppehålla sig på en neutral stats territorium. Skulle detta ske är den neutrala regeringen förpliktad att enligt Haagkonventionen från 1907 internera personerna i fråga.<sup>214</sup>

Innan andra världskriget hade Sverige en av de strängaste asyl- och flyktinglagarna när det gällde invandring till landet. Lagarna förändrades dock och de som kom behandlades på ett korrekt sätt som stämde överens med de regler som Genèvekommissionen fastslagit. I Sverige var det den Kungliga Socialstyrelsen som var ytterst ansvarig för omhändertagandet av desertörer och flyktingar, eller de som på ett eller annat sätt hamnade i Sverige. Socialstyrelsen hade även ansvaret för civila flyktingar. För att praktiskt kunna ta hand om alla som kom under kriget upprättades flera interneringsläger runt om i Sverige.<sup>215</sup>

### **8.1 Internering av brittisk flygare**

När tyskarna befäste de norra delarna av Norge 1940 dök de första britterna upp som internerades i Sverige. De tillhörde den expeditionskår som sänts till Norge för att möta tyskarna men den slagkraftiga tyska framfarten hade dock medfört att de valde att fly eller desertera till Sverige. Det var ett så stort antal britter som kom att det upprättades ett interneringsläger i Främby utanför Falun enbart för dem och det lägret blev interneringsläger nr I. Allteftersom kriget fortskred anlände allt fler brittiska flygbesättningar till Sverige vilket gjorde att det krävdes större inkvarteringsmöjligheter. Fyra hotell i Falutrakten avsattes för detta syfte och användes som interneringsläger. Två av dessa avsågs enbart för det brittiska samväldets internerade. Det var Korsnäs och Humlebacken som dessutom låg nära varandra. Dessa hotell brukades för detta ändamål under hela återstoden av kriget och stundtals var de fulla med internerade flygare. För att fördriva tiden sysselsatte sig de inskrivna med alla möjliga typer av aktiviteter, det kunde röra sig om allt från idrott till hemslöjd. En del deltog även i svenska språkkurser för att kunna imponera bättre på de lokala flickorna vid danstillställningar som arrangerades. De internerade kom relativt bra överens med den lokala ortsbefolkningen och de hade tillåtelse att röra sig fritt över ett tämligen stort område. För att kunna resa lite längre bort, t.ex. till Stockholm, behövdes däremot en speciell permissionssedel som de enbart kunde få utskrivna av greve Folke Bernadotte av Wisborg som var interneringsdetaljens chef.<sup>216</sup>

---

<sup>213</sup> Nationalencyklopedin [www]. Sökord: *Krigets lagar*.

<sup>214</sup> Ibid. Sökord: *Internering*.

<sup>215</sup> Wegmann & Widfeldt, (1997), `Making for Sweden...`Part 1- The RAF 1939 to 1945, s. 282.

<sup>216</sup> Ibid, s. 281-284.

## 8.2 Interneringsförfarandet

När väl flygbesättningarna från Storbritannien eller från det brittiska samväldet hamnade i Sverige förhöordes de relativt omgående av officerare ur det Svenska Flygvapnet. Efter förhören sändes besättningsmännen som regel till Stockholm, där väntade nya förhör av den brittiska militärattachén som i sin tur skickade en rapport hem till England. Militärattachén gav även anvisningar om hur männen skulle uppföra sig samt gav en mer allmän information om vad som väntade dem på interneringslägren. När det var avklarat skickades de vidare för inskrivning vid något av interneringslägren i Falun.<sup>217</sup>

Varje person som internerades tilldelades en överrock, ett par byxor, en mössa, träningströja och träningsbyxor samt ett par gymnastikskor. Befälen och officerarna fick även två skjortor och en slips. Utöver detta tilldelades även personliga hygienartiklar. Kostnaderna för det som tilldelats beräknades vara 80 kronor per person för officerare och 65 kronor för de övriga. Betalningen för detta drogs av från det traktamente de brittiska internerade mottog från den brittiska ambassaden. All traktamentsutbetalning sköttes av lägeradministrationen och de internerade vistades vid lägren ända tills det beslutades om repatriering.<sup>218</sup>

Själva repatrieringen skedde efter ett system som byggde på att om en allierad flygare blev hemskickad så skickades även en tysk flygare hem och vice versa. Mot krigsslutet fungerade dock inte detta system fullt ut p.g.a. det fanns för få internerade tyskar kvar i Sverige. Det blev då lite mer godtyckligt om hur det beslutades att skicka hem flygare. När väl interneringen hävts för den enskilde personen och han hade avskrivits från interneringslägret skickades han vidare till Stockholm väl där fick han vänta på ett flyg som skulle ta honom hem till England. Det fanns speciella flyg som var avsatta för detta ändamål. I normala fall flögs både briter och amerikanare till Leuchers i Skottland. Därefter fick de fortsätta med tåg till London för att sedan kunna fortsätta till sina hemorter eller hemländer. Innan de reste hem förhöordes de dock av det Brittiska Flygministeriet och MI 9, de fick även genomgå en läkarundersökning.<sup>219</sup>

I början av 1940-talet tog repatrieringen lång tid och flygningarna hem till Storbritannien var inte lätta att ordna p.g.a. de begränsade transportmöjligheterna. De enda tillgängliga flygplanen var Whitley- och Hudsonflygplan och de hade väldigt låg kapacitet vad det gällde att ta med folk. Senare när även amerikaner började interneras i landet tecknades ett avtal med USA som gjorde att de stora amerikanska C-87 Liberator och C-54 Skymasterplanen blev tillgängliga. I och med detta var

---

<sup>217</sup> Wegmann & Widfeldt, (1997), `Making for Sweden...`Part 1- The RAF 1939 to 1945, s. 281-284.

<sup>218</sup> Ibid.

<sup>219</sup> Ibid.

repatrieringen inget problem längre. 1944 förlängdes landningsbanan på Bromma flygplats för att kunna ta emot de stora flygplanen.<sup>220</sup>

### 8.3 Internering av *Easy Elsie*s besättning

Den 30 oktober 1944 dagen efter *Easy Elsie*s nödlandning eskorterades alla i besättningen, förutom Carey som skadat ena knäet, av en svensk officer från Porjus via Gällivare till Boden. Efter det tog de tåget från Boden och anlände till Storvik utanför Stockholm dagen efter.<sup>221</sup> Under ett stopp på resan bjöds männen på middag på en järnvägsrestaurang där de bl.a. blev bjudna på glass vilket ansågs vara ovanligt lyxigt,<sup>222</sup> måltiderna bekostades av Järnvägens Militärbyrå. Från Storvik fortsatte sedan färden till Falun där de lämnades över till en officer från Korsnäs interneringsläger nr IV.<sup>223</sup> Franks, McLennan, McKie, Young och Witherick skrevs in på Korsnäs interneringsläger men redan dagen efter, den första november hävdades deras internering<sup>224</sup> och de skjutsades till Brittiska ambassaden i Stockholm. De fick stanna i Stockholm ett par dagar tills det fanns ett tillgängligt flyg som förde dem till Edinburgh och därifrån vidare till London.<sup>225</sup>

Samma dag som resten av besättningen avreste från Porjus skrevs Carey in på sjukstugan i Jokkmokk för vård av sitt skadade knä.<sup>226</sup> Två dagar efter ankomsten till sjukstugan förhördes Carey av kapten E. H. Nyberg som var officer vid det Svenska Flygvapnet. I förhöret framgick att *Easy Elsie* hade deltagit i en operation i Nordnorge men där blivit skadeskjuten och tvingats nödlanda i Sverige. Nyberg förhörde sig också med läkaren på plats om Careys skada och det visade sig att såret på det vänstra knäet var infekterat men att Carey skulle vara fullt återställd inom ett par dagar.<sup>227</sup> Den åttonde november 1944 skrevs Carey in vid Korsnäs interneringsläger.<sup>228</sup> Han fick stanna där tills hans internering hävdades tre dagar senare och så småningom flögs han hem.<sup>229</sup> Vid 1944 års slut konstaterades det att det sammanlagt under året varit 102 stycken brittiska internerade som varit registrerade vid interneringsläger nr IV i Korsnäs. Samtliga var avregistrerade innan året var slut.<sup>230</sup> Totalt landade 660 brittiska besättningsmän i Sverige mellan 1940 och 1945. 222 av dessa internerades och kunde så småningom repatrieras, 232 dog när deras plan kraschade och 129 av dessa lyckades man inte identifiera de begravdes i omärkta gravar.<sup>231</sup>

---

<sup>220</sup> Wegmann & Widfeldt, (1997), `Making for Sweden...`Part 1- The RAF 1939 to 1945, s. 286.

<sup>221</sup> Försvarsstaben, (1944-10-30), Telegram betr. internering av *Easy Elsie*s besättning, KRA.

<sup>222</sup> Cooper A. W. (1983). Beyond the Dams to the *Tirpitz*, s. 134.

<sup>223</sup> Försvarsstaben, (1944-10-30), Telegram betr. internering av *Easy Elsie*s besättning, KRA.

<sup>224</sup> Korsnäs interneringsläger, (1944-11-25), förteckningslista över brittiska internerade, KRA.

<sup>225</sup> Svensk Flyghistorisk Tidskrift, (2003, nr.3), s. 17.

<sup>226</sup> Försvarsstaben, (1944-10-30), Telegram betr. internering av *Easy Elsie*s besättning, KRA.

<sup>227</sup> F21, (1944-11-01), förhørsrapport med William Carey, KRA

<sup>228</sup> Korsnäs interneringsläger, (1944-11-09), Meddelande ang. William Careys internering, KRA

<sup>229</sup> Korsnäs interneringsläger, (1944-11-25), förteckningslista över brittiska internerade, KRA.

<sup>230</sup> Ibid.

<sup>231</sup> Wegmann & Widfeldt, (1997), `Making for Sweden...`Part 1- The RAF 1939 to 1945, s. 283.

## 9. Easy Elsie idag

Förutom de delar som Flygvapnet omhändertog i samband med haveriutredningen fick flygplansvraket ligga orört på myren fram till 1985. Flygvapenmuseet i Linköping tog då hand om stjärtpartiet.<sup>232</sup>

Den 14 juni 1992 invigdes en spångad stig av Porjus Arkivkommitté från Ålloluoktavägen till flygplanet. Tanken bakom den var att göra nödlandningsplatsen mer lätt tillgänglig för intresserade



Flygbild över vraket, taget av F21.

© F21 (1992-09-29)

besökare.<sup>233</sup> Nästan precis på dagen ett år senare besökte William Careys fru Margaret vraket efter *Easy Elsie* tillsammans med sonen Tim, sonhustrun Beverli och sonsonen Matthew. Carey själv dog i en trafikolycka i Australien 1979, han blev 59 år gammal. Besöket avslutades med att de delarna av stjärtpartiet som Flygvapenmuseet i Linköping omhändertagit 1985 återgäldades till vrakplatsen med helikopter. Först hade delarna fraktats med ett Herkulesplan till Vidsel och därifrån vidare med bil till Porjus

för att sedan flygas in med helikopter den sista biten.<sup>234</sup> Onsdagen den 26 juni 2002 besökte även navigatören Alex McKie vraket. Han hade fått resan i present av sina söner på sin 80-årsdag. McKie var då den enda besättningsmedlem från *Easy Elsie* som fortfarande levde.<sup>235</sup>

## 10. Epilog

Efter operation "Obviate" hade britterna inga planer på att ge upp jakten på *Tirpitz*, de och även tyskarna visste att Churchills ord gällde. Den tolfte november kom så ett sista massivt anfall. 40 Lancasterbombare från den 9. och 617. skvadronen dånade kl. 09.38 in över Tromsøfjorden. Det tyska jaktflyget hade inte hunnit fram till platsen och *Tirpitz* var ensam men hon kunde fortfarande ge bombarna en match. Slagskeppet öppnade eld med alla kanoner som bar men det blåste och röken från röklägningsaggregaten hade ingen effekt. Bombplanen släppte sina "Tallboys" och *Tirpitz* försvann in i ett inferno av rök och eld.<sup>236</sup>

<sup>232</sup> Wegmann & Widfeldt, (1998), NÖDLANDNING - främmande flyg i Sverige under andra världskriget, s. 114.

<sup>233</sup> Porjus Arkivkommitté, (1992, nr.44), Småskrifter.

<sup>234</sup> Norrbottens-Kuriren, (1993-06-17)

<sup>235</sup> Svensk Flyghistorisk Tidskrift, (2003, nr.3), s. 15.

<sup>236</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 14 & 313-323.

När röken skingrades hade *Tirpitz* svår slagsida, ca 40° åt babord. Två bomber träffade midskepps på babordssidan och ett 14 m långt hål sprängdes upp som vattnet forsade in genom. De flesta på däckets dog direkt när tryckvågen från bomberna träffade dem. Samtidigt bröt flera bränder ut i *Tirpitz* innandöme. Sekunden därefter skakades fartyget av en våldsamt explosion, elden hade nått den näst aktere ammunitionsdurken och det 2000 ton tunga kanontornet Ceasar kastades upp i luften<sup>237</sup> tillsammans med en 150 m hög rökpelare och landade i vattnet strax om akterskeppet.<sup>238</sup> Slagsidan ökade nu snabbare och efter explosionen gavs ordern: "Överge fartyget".<sup>239</sup> Strax därefter var slagsidan nästan 100°, *Tirpitz* kantrade och rullade runt.<sup>240</sup> Det hade gått sju minuter sedan anfallet inleddes...<sup>241</sup>

När *Tirpitz* vände kölen i vädret omkom över 1.200 män.<sup>242</sup> Eftersom *Tirpitz* inte skulle gå till sjöss mer hade 600 man ur hennes maskinpersonal fått landtjänst istället,<sup>243</sup> om inte detta hade skett skulle dödstalet blivit avsevärt högre. Endast 87 man räddades ur fartygets innandöme efter att hål skurits upp i kölen.<sup>244</sup> Mellan 1949 och 1957 skrotades vraket efter *Tirpitz* på platsen där hon sjönk, skrotningen utfördes av Einar Høydings Skippuphugging för ett pris av 100.000 norska kronor.<sup>245</sup> Idag finns endast delar av överbyggnaden och annan bråte kvar på botten.<sup>246</sup>

Även under det sista anfallet fick en Lancasterbombare från den 9. skvadronen nödlanda i Sverige. Efter en brand i planet och en sönderskjuten motor bestämde piloten att sätta kurs mot Sverige. Planet nödlandade i närheten av Vännäsberget utanför Överkalix. Planet förstördes och såldes som skrot, besättningen klarade sig utan skador. Även de internerades på Korsnäs i Falun och skickades strax därefter tillbaka till England.<sup>247</sup>



Vraket efter *Tirpitz*. © John Asmussen

<sup>237</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 232.

<sup>238</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 199.

<sup>239</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the "Lone Queen of the North"*, s. 150-151.

<sup>240</sup> Ibid, s. 143-144.

<sup>241</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 14.

<sup>242</sup> Woodward D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst...*, s. 199.

<sup>243</sup> Tamelander & Zetterling, (2004). Slagskeppet *Tirpitz* – Kampen om Norra Ishavet, s. 12.

<sup>244</sup> Ibid, s. 340.

<sup>245</sup> <http://www.bismarck-class.dk/tirpitz/history/tiropercatechism.html>

<sup>246</sup> Cooper A. W. (1983). *Beyond the Dams to the Tirpitz*, s.158-159.

<sup>247</sup> Wegmann & Widfeldt, (1997), `Making for Sweden...' Part 1- The RAF 1939 to 1945, s. 201-203.

## 11. Sammanfattning

Bredvid vägen mellan Porjus och Ålloluokta står skylten "Lancaster 2", från skylten går en spångad stig upp till Kainutjeggemyren. Här ligger än idag vraket efter den engelska Lancasterbombaren *Easy Elsie* som nödlandade där den 29 oktober 1944 efter anfall mot det tyska slagskeppet *Tirpitz*. För att ta reda på varför *Easy Elsie* deltog i ett anfall mot slagskeppet och nödlandade på myren utanför Porjus måste vi förflytta oss till strax efter första världskrigets slut och den tyska Z-planen.

Det tyska slagskeppet *Tirpitz* var resultatet av den s.k. Z-planen och byggdes som en del i den tyska marina upprustningen före andra världskriget. *Tirpitz* var det andra fartyget i Bismarckklassen. Skeppen som fanns i den tyska flottan före Bismarckklassens sjösättning var inte kraftiga nog att slåss mot de tyngre brittiska örlogsfartygen. De var istället konstruerade för att anfälla brittiska lätta örlogsenheterna och handelsfartyg. *Tirpitz* var tillsammans med sitt systerfartyg *Bismarck* i första hand menade och utrustade för att föra ett gerillakrig mot den brittiska flottan. De var ämnade att operera ensamma eller i grupp med andra fartyg och attackera engelska handelsfartyg, konvojer och lätta eller tunga krigsfartyg. Slagskeppen i Bismarckklassen hade därför nästan dubbelt så stor aktionsradie som sina brittiska motsvarigheter och var vid sjösättandet de största, modernaste, bäst bepansrade och mest slagkraftiga örlogsfartyg som världen dittills skådat. *Tirpitz* kom att väga 1.700 ton mer än *Bismarck* och är därför det absolut största örlogsfartyg som ett europeiskt land någonsin byggt. Hitlers fascination för slagskepp spelade kanske också in när han bestämde att Tyskland skulle bygga dessa två giganter. Han ville också bygga monsterslagskepp på 122.000 ton men de var för stora och för dyra.

Från september 1941 och fram till andra världskrigets slut var Sovjet beroende av ishavskonvojerna som avseglade från uppsamlingsplatsen vid Island till Murmansk. Konvojerna fraktade krigsmateriel, drivmedel och förnödenheter till den resursslukande östfronten. Tack vare ishavskonvojerna kunde Sovjet återuppbygga sin styrka och vända fälttåget i öster.

*Tirpitz* kom inte att uträtta särskilt mycket under sin livstid men hon fanns där som ett hot mot de allierade ishavskonvojerna och band därmed upp brittiska tunga örlogsenheter som behövdes i Stilla havet och Medelhavet. Hon kom dock endast att göra två utfall mot ishavskonvojerna, den första gången (operation "Sportpalast") lyckades hon inte lokalisera konvojen och blev istället själv anfallen av brittiskt hangarfartygsbaserat flyg men lyckades undkomma. Den andra gången var under operation "Rösselsprung", men operationen avbröts redan efter 6,5 timmar eftersom det fanns ett brittiskt hangarfartyg i närheten. Storamiral Raeder hade direkta order av Hitler att han inte fick utsätta fartyget för någon fara.

Den enda gången som *Tirpitz* avfytrade sina kanoner mot fientliga mål, förutom flygplan, var när hon i september 1943 anföll och förstörde den allierade meteorologiska stationen på Svalbard. Kort därefter blev hon svårt skadad av ett anfall med brittiska miniubåtar. *Tirpitz* kom aldrig att göra några fler utfall än de ovan nämnda och det beror på ett flertal saker. Axelmakternas flottor led stor brist på brännolja detta gjorde att marinstaberna lät de större fartygen ligga för ankar och de mindre fartygen (t.ex. ubåtar) fick istället det lilla drivmedel som fanns. Hitler hade varit mycket stolt över de båda fartygen i Bismarckklassen och när *Bismarck* sänktes blev han fast besluten att inte förlora *Tirpitz*. Inga större allierade enheter fick därför vara i närheten av en konvoj om *Tirpitz* skulle få lov att anfalla den. Mot slutet av 1942 var det omöjligt för några större tyska fartyg att ge sig ut på Atlanten, de allierade hade herraväldet på haven.

*Tirpitz* kom nästan att uppfylla målsättningen med sin vistelse i Norge, hon stärkte den tyska närvaron i landet, band upp fientliga tunga örlogsfartyg och anföll och slog ut de allierade installationerna på Svalbard. Det enda misslyckandet var egentligen anfallen mot ishavskonvojerna, men genom sin blotta existens orsakade hon den största förlusten för Murmansktrafiken när det engelska amiralitetet gav order om att splittra konvoj PQ-17. Britterna trodde att *Tirpitz* fanns i närheten och resultatet blev att nästan hela konvojen utplånades av tyska ubåtar och flyg.

Britterna var de som var mest måna om att sänka *Tirpitz* kanske p.g.a. att *Bismarck* sänkte *HMS Hood* som var den brittiska flottans flaggskepp och stolthet. *Hood* var symbolen för den brittiska flottan och hon ansågs vara flottan personifierad. Britterna ville även röja *Tirpitz* ur vägen för att lösgöra enheter till Medelhavet och Stilla Havet.

Efter de inte så lyckade inledande flyganfallen mot *Tirpitz* försökte britterna neutralisera slagskeppet genom att slå ut den enda torrdocka på den europiska kontinenten som kunde ta emot ett sådant stort fartyg. Det var den s.k. "Normandiedockan" i St. Nazaire. Under en kommandoräd med stora förluster lyckades britterna att slå ut den. Det gjorde dock ingen större skillnad eftersom drivmedelsbristen gjorde att *Tirpitz* inte kunde göra några större operationer. Efter fortsatta resultatlösa flyganfall mot slagskeppet gjordes planer på ett våghalsigt anfall upp. Med hjälp av två torpedliknande undervattensfarkoster (kallade "Chariots") skulle brittiska attackdykare fästa minor under *Tirpitz* skrov. De lyckades bogsera in undervattensfarkosterna i Trondheimsfjorden där slagskeppet låg för ankar med hjälp av en fiskebåt. Där upptäckte besättningen att farkosterna slitit sig under bogseringen. Alla i besättningen utom en som tillfångatogs flydde över till Sverige.

I september 1943 bestämde sig britterna för att göra ett liknande anfall fast nu med miniubåtar (s.k. X-crafts) som skulle släppa 1,8 tons sprängladdningar under fartyget. Två sjönk under bogseringen till

Alta i Nordnorge, där *Tirpitz* låg för ankar. En fick avbryta p.g.a. motorproblem, en annan blev sönderskjuten av tyskarna. De två kvarvarande lyckades släppa sina sprängladdningar under *Tirpitz* som blev mycket svårt skadat av explosionerna och var utslaget i sju månader. Efter det lyckade anfallet höjdes undervattenssäkerheten runt slagskeppet och därför var inga fler liknande anfall genomförbara.

Efter det fick den brittiska flottans flygvapen (Fleet Air Arms) ta över och från den tionde februari till den 29 augusti 1944 genomfördes ett stort antal flyganfall med hangarfartygsbaserat flyg. Planen som var jaktplan och störtbombare hade dock inte tillräckligt tunga bomber för att kunna slå igenom *Tirpitz* däckspansar. Under det första anfallet lyckades dock britterna tillfoga slagskeppet omfattande strukturella skador på överbyggnaden och orsaka svåra förluster bland de tyska sjömännen.

När inte den brittiska flottan hade tillräckligt tunga bomber gick uppdraget istället till RAF och Bomber Commands 5. bombeskader. Den enda bomb som kunde skada *Tirpitz* ordentligt var "Tallboybomben" som var 6,5 m lång och vägde 5,4 ton. Avro 683 Lancaster var det enda bombplan som kunde bära dessa stora bomber. Uppdraget om att sänka *Tirpitz* gick därför till den 617. skvadronen som var en specialstyrka. De utförde svåra uppdrag och flög Lancasterbombare. Före operation "Paravane" som var RAF:s första anfall mot *Tirpitz*, levererades en Lancasterbombare med beteckningen NF-920 till den 617. skvadronen. Den fick där beteckningen KC-E och namnet *Easy Elsie* av sin besättning.

Lancasterbombarna kunde trots sin stora aktionsradie inte nå *Tirpitz* där hon låg i Kåfjorden. Det slöts därför en överenskommelse med Sovjet att britterna skulle få använda ett av deras flygfält. Den elfte september 1944 flögs Lancasterbombarna till ett ryskt flygfält utanför Arkhangelsk, när planen flög över Sverige och Finland blev de beskjutna och *Easy Elsie* blev träffad flertalet gånger. Den 15:e anfölls *Tirpitz* och under anfallet blev *Easy Elsie* svårt skadad av luftvärnseld. Britterna lyckades dock träffa slagskeppet med en "Tallboy" som skadade fartyget så pass att det inte gick att laga henne på plats och det var inte möjligt att låta henne gå till Tyskland. Hon skulle bli ett lätt mål för allierade ubåtar och flyg.

*Tirpitz* flyttades till Tromsøfjorden eftersom Finland kapitulerat och Sovjet startat ett antal offensiver på Nordkalotten i slagskeppets närhet, dessutom skulle hon ha närmare till en underhållsbas. *Tirpitz* var nu endast ett flytande batteri eftersom hon inte var sjövärdig efter bombträffen i Kåfjorden och nu var hon inom räckhåll för Englandsbaserat flyg. Genom att modifiera Lancasterbombarna kunde britterna attackera *Tirpitz* på hennes nya ankarplats. Tidigt på morgonen den 29 oktober lyfte 36 Lancasterbombare (inkl. *Easy Elsie*) från Lossiemouth i norra Skottland. De flög in över Sverige för



att undvika tysk radarspaning innan de styrde mot Tromsö och *Tirpitz*. En svensk spaningspluton i Kummavuopio kunde rapportera om den neutralitetskränkande överflygningen.

Under anfallet skadades slagskeppet av en s.k. närmiss och en av hennes propelleraxlar böjdes av tryckvågen från en exploderande bomb. *Easy Elsie* träffades flertalet gånger av det tyska luftväret, hennes landningsställ och bomblucka hade fällts ut och gick inte att stänga eftersom hydrauliken var träffad. Radion och två av motorerna blev sönderskjutna, bränsletankarna träffades av granatsplitter och började läcka bensin. Detta tillsammans med det ökade luftmotståndet från landningsstället och bombluckorna gjorde att *Easy Elsie* inte skulle kunna ta sig tillbaka England. Att nödlanda i havet var uteslutet p.g.a. den öppna bombluckan och den utslagna radion. Att flyga till Murmansk var också uteslutet p.g.a. de läckande bränsletankarna. Istället tog piloten Carey beslutet att göra det enda alternativet som fanns och det var att sätta kurs med det skadade bombplanet mot Sverige...

Enligt neutralitetsrättens bestämmelser kan inte soldater, officerare eller matrosar ur en krigförande nation uppehålla sig på en neutral stats territorium. Skulle det ske är den neutrala staten förpliktigad att internera personerna i fråga. I takt med att kriget pågick så dök det upp ett stort antal desertörer, flyktingar, nödlandade flygare osv. i Sverige. För dessa upprättades flera interneringsläger runt om i landet. I Falutrakten användes fyra hotell som interneringsläger. Två av dessa var Korsnäs och Humlebacken, de avsågs speciellt för flygare från det brittiska samväldet.

Efter nödlandningen på Kainutjeggemyren utanför Porjus hittades besättningen av hemvärnsmän som bevittnat nödlandningen på avstånd. Efter ett tag anlände militärpersonal som omhändertog dem. Alla i besättningen inkvarterades i en armébarack över natten förutom piloten William Carey som fördes till Jokkmokks sjukstuga för ett skadat knä. Dagen efter skickades de med tåg till Korsnäs interneringsläger i Falun under överinseende av en arméofficer. De internerades den första november 1944 men skrevs ut redan dagen därpå och repatrierades efter ett par dagars vistelse i Stockholm. Även Carey internerades vid Korsnäs efter sin vistelse på Jokkmokks sjukstuga, han var internerad från den åttonde till den elfte november 1944 innan även han repatrierades. Den 26 juni 2002 besökte navigatören Alex McKie *Easy Elsies* vrak han var då den enda ur besättningen som fortfarande var i livet.



*Alex McKie vid resterna av Easy Elsie.*

*Porjus Arkivkommitté*

## 12. Käll- och litteraturförteckning

Källor i fotnoterna som är förkortade med KRA är hämtade från Krigsarkivet i Stockholm.

### 12.1 Otryckta källor

Besiktningssrapport av Easy Elsie Haveriplats till kårchefen för Norrbotten Kungliga Flygbaskår från löjtnant Å. Nettelblatt - Hollsten. (1944-11-03). Krigsarkivet. Kungliga Norrbottens Flygflottilj (F21) – Stabsavdelningen. Inkomna skrivelser 1944-1945. Seriesignum: E1. Volym 5. nr: 414.

Data om Avro Lancaster Mk 1, NF 920 "EASY ELSIE", Porjus Arkivkommitté.

Förhørsrapport med William Carey till Försvarsstaben sekt. 2 av kapten E. H Nyberg. (1944-11-01). Krigsarkivet. Kungliga Norrbottens Flygflottilj (F21) – Stabsavdelningen. Inkomna skrivelser 1944-1945. Seriesignum: E1. Volym 5. nr: 409.

Förteckningslista till chefen för interneringsdetaljen betr. brittiska internerade av kommandant C. A. Liholm från Korsnäs interneringsläger. (1944-11-25). Krigsarkivet. Försvarsstabens interneringsdetalj – Första avdelningen. Utgående och inkomna skrivelser ordnade tillsammans. 1944. Seriesignum: F1. Volym 7. nr: 2151.

Krigslägesorienteringsrapport till Försvarsstaben. (1944. nr.40.). Krigsarkivet. Högkvarteret Försvarsstaben – Underrättelseavdelningen: Krigsexpeditionen/E sektionen. Utgående och inkomna skrivelser 1944. Seriesignum F. Volym 20. nr: 3368. s. 2-3.

Meddelande till chefen för interneringsdetaljen ang. William Careys internering av kommandant C. Rosenblad från Korsnäs interneringsläger. (1944-11-09). Krigsarkivet. Försvarsstabens interneringsdetalj – Första avdelningen. Utgående och inkomna skrivelser ordnade tillsammans 1944. Seriesignum: F1. Volym 7. nr: 1979.

Skriftlig framställning om folkrättslig innebörd betr. nödlandningar av Försvarsstabens luftförsvarsavdelning till Flygvapnet. (1944-04-17). Krigsarkivet. Försvarsstaben – Luftförsvarsavdelningen. Inkomna handlingar 1944. Seriesignum: E1. volym 47. nr: 1175.

Småskrifter. (1992. nr.44.). Porjus Arkivkommitté.

Telegram till Försvarsstaben betr. neutralitetskränkningar från Övre Norrlands Försvarsområde. (1944-10-29). Krigsarkivet. Högkvarteret Försvarsstaben – Underrättelseavdelningen: Krigsexpeditionen/E sektionen. Utgående och inkomna skrivelser 1944. Seriesignum F. volym 20. nr: 3307.

Telegram till Försvarsstaben betr. neutralitetskränkningar från Övre Norrlands Försvarsområde. (1944-10-29). Krigsarkivet. Högkvarteret Försvarsstaben – Underrättelseavdelningen: Krigsexpeditionen/E – sektionen. Utgående och inkomna skrivelser 1944. Seriesignum F. volym 20. nr: 3311.

Telegram till Statsrådet och chefen för Kungliga Socialdepartementet betr. transport och internering av *Easy Elsie* besättning från Försvarsstabschefen. (1944-10-30). Krigsarkivet. Försvarsstaben – Luftförsvarsavdelningen. Koncept till utgående skrivelser 1944. Seriesignum: B1. Volym 16.

### 12.2 Tryckta källor

#### 12.2.1 Litteratur

Bauer, E. (huvudred.). (1981). *Kriget i Luften*. Höganäs: Bokorama/Förlags AB Wiken. Andra Världskrigetserien. ISBN: 91-7024-027-2.

Bauer, E. (huvudred.). (1979). *Slaget om Atlanten*. Höganäs: Bokorama/Förlags AB Wiken. Andra Världskrigetserien. ISBN: 91-7024-010-8.

Bauer, E. (huvudred.). (1981). *Spelet vid konferensbordet*. Höganäs: Bokorama/Förlags AB Wiken. Andra Världskrigetserien. ISBN: 91-7024-017-5.

Blair, C. (1996). *Hitlers ubåtskrig: 3: Vargar på jakt 1941- 1943*. Stockholm: Hjalmarson & Högberg Bokförlag. ISBN: 91-89660-38-2.

- Blair, C. (1996). *Hitlers ubåtskrig: 4: Vargar på flykt 1943*. Stockholm: Hjalmarson & Högberg Bokförlag ISBN: 91-89660-39-0.
- Blair, C. (1996). *Hitlers ubåtskrig: 5: Vargar på flykt 1943- 1945*. Stockholm: Hjalmarson & Högberg Bokförlag. ISBN: 91-89660-40-4.
- Brennecke, J. (1963). *The Tirpitz – The Drama of the “Lone Queen of the North”*. London: Robert Hale Ltd.
- Cooper, A. W. (1983). *Beyond the Damns to the Tirpitz*. London: William Kimber & Co. Ltd. ISBN: 0-7183-0359-8.
- Dahlgren, S., & Florén, A. (1996). *Fråga det förflutna*. (4:e uppl.).Lund: Studentlitteratur. ISBN: 91-44-60701-6.
- Denscombe, M. (2000). *Forskningshandboken – för små och storskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur. ISBN: 91-44-01280-2.
- Farrington, K. (1995). *World War II – Ground, Sea & Air*. (2:a uppl.). Leicester: Abbeydale Press. ISBN: 1-86147-115-7.
- Gallagher, T. (1971). *Attacken mot Tirpitz*. (4:e uppl.). Stockholm: Forum. ISBN: 91-37-09675-3.
- Gunston, B. (2001). *The illustrated Directory of Fighting Aircraft of World War II*. (2.a uppl.). London: Salamander Books Ltd. ISBN: 1-84065-092-3.
- Gyllenhaal, L., & Gebhardt J. F. (1999). *Slaget om Nordkalotten*. Lund: Historiska Media. ISBN: 91-88930-68-8.
- Huldt, B., & Böhme, K. R. (red.). (2002). *Vårstormar: 1944 - Krigsslutet skönjes*. (1:a uppl.). Stockholm: Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek. ISBN: 91-974056-9-8.
- Mason, D. (1974). *Attack mot Saint- Nazaire*. Stockholm: Svenskt militärhistoriskt bibliotek. ISBN: 91-0-010663-1.
- Patel, R., & Davidson, B. (1991). *Forskningsmetodiskens grunder*. (3.e uppl.). Lund: Studentlitteratur. ISBN: 91-44-02288-3.
- Roberts, J. (1997). *Battlecruisers*. (2:a uppl.). London: Caxton Editions. ISBN: 1-80467-530-6.
- Söderberg; P. (huvudred.). (2004). *Andra Världskriget – Nationalencyklopedin*. Malmö: Nationalencyklopedin AB. ISBN: 91-974661-9-0.
- Tamelander, M., & Zetterling, N. (2004). *Bismarck - Kampen om Atlanten*. Stockholm: Nordstedts förlag. ISBN: 91-1301288-6.
- Tamelander, M., & Zetterling, N. (2005). *Slagskeppet Tirpitz - Kampen om Norra Ishavet*. Stockholm: Nordstedts förlag. ISBN: 91-1-301554-0.
- Tubbs, D. B. (1972). *Lancaster bomber*. New York: Ballantine Books Inc. Ballantine´s illustrated History of the Violent Century. Band 30.
- Wegmann, R., & Widfeldt, B. (1998). *NÖDLANDNING – främmande flyg i Sverige under andra världskriget*. Nässjö: Air Historic Research AB. ISBN: 91-971605-6-3.
- Wegmann, R., & Widfeldt, B. (1997). *Making for Sweden... ’: Part 1- The RAF 1939 to 1945*. Nässjö: Air Research AB. ISBN: 1-871187-33-8.
- Willmott, H. P. (1999). *The Second World War in the Far East*. (2:a uppl.). London: Casell & Co. ISBN: 0-304-35247-0.
- Woodward, D. (1953). *The Tirpitz: The story, including the destruction of the Scharnhorst, of the campaigns against the German battleship*. (3.e uppl.). London: Willam Kimber and Co. Ltd.

### 12.2.2 Tidningar

- Bengtsson, P. Y. (1979-09-15). Hemvärnet kom först fram till bombaren. *NSD*.
- Bryggman, J. (2002. nr.3.). Tillbaka till *Easy Elsie*- en navigatörs berättelse. *Svensk Flyghistorisk Tidskrift*, s. 15-17.
- Engelskt flygplan nödlandade i Porjus. (1944-10-30). *NSD*, s. 1.
- Höök, W. (1964-11). Attack under granatregn. *Sänk slagskeppet. NSD: Flyg–Extra*, s. 4-5.
- Höök, W. (1964-11). Sänk slagskeppet. *NSD: Flyg–Extra*, s. 2-3.
- Höök, W. (1964-11). Trodde hemvärnsmän i Porjus var fiender. *NSD: Flyg–Extra*, s. 6.

Pehrsson, L. G. (1993-06-17). Gripande möte på myren. *Norrbottens-Kuriren*,

### 12.3 Elektroniska källor

Nationalencyklopedin [www]. <http://www.ne.se>. Sökord:

- Aktionsradie. 2006-05-22. [http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=110198](http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=110198)
- Alfred von Tirpitz. 2006-05-10. [http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=328153](http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=328153)
- Barkass. 2006-05-22. [http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=124005](http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=124005)
- Blindgångare. 2006-05-22. [http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=130834](http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=130834)
- Displacement. 2006-05-22. [http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=152357](http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=152357)
- Enigma. 2006-05-22. [http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=162818](http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=162818)
- Internering. 2006-05-10. [http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=231437](http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=231437)
- Kanontorn. 2006-05-22. [http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=220774](http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=220774)
- Kassun. 2006-05-28. [http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=222748](http://www.ne.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=222748)
- Krigets lagar. 2006-05-10. [http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=212593](http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=212593)
- Köl. 2006-05-22. [http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=235697](http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=235697)
- Kölsträckning. 2006-05-22. [http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=O224149](http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=O224149)
- Repatriering. 2006-05-22. [http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=292447](http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=292447)
- Scapa Flow. 2006-05-22. [http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=301641](http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=301641)
- Svårt artilleri. 2006-05-22. [http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i\\_art\\_id=321301](http://80-www.ne.se.proxy.lib.ltu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=321301)

Wikipedia – Eng. [www]. [http://en.wikipedia.org/wiki/Main\\_Page](http://en.wikipedia.org/wiki/Main_Page). Sökord:

- Avro Lancaster. 2006-05-14. [http://en.wikipedia.org/wiki/Avro\\_Lancaster](http://en.wikipedia.org/wiki/Avro_Lancaster)
- Home Fleet. 2006-05-22. [http://en.wikipedia.org/wiki/Home\\_Fleet#Pre-WWI](http://en.wikipedia.org/wiki/Home_Fleet#Pre-WWI)
- Londonbridge plant. 2006-05-14. [http://en.wikipedia.org/wiki/Longbridge\\_plant](http://en.wikipedia.org/wiki/Longbridge_plant)
- MI 9. 2006-05-22. <http://en.wikipedia.org/wiki/MI9>

- 2006-05-03. [http://www.navweaps.com/Weapons/WNGER\\_15-52\\_skc34.htm](http://www.navweaps.com/Weapons/WNGER_15-52_skc34.htm)
- 2006-05-03. [http://www.bismarck-class.dk/technicallayout/bismarck\\_vs\\_tirpitz/bismarck\\_vs\\_tirpitz.html](http://www.bismarck-class.dk/technicallayout/bismarck_vs_tirpitz/bismarck_vs_tirpitz.html)
- 2006-05-03. <http://www.bismarck-class.dk/technicallayout/armour/armour.html>
- 2006-05-05. <http://www.bismarck-class.dk/tirpitz/history/tirconst.html>
- 2006-05-06. <http://www.kbismarck.com/tirpitz.html>
- 2006-05-13. <http://www.raf.mod.uk/squadrons/h617.html>
- 2006-05-13. <http://www.lancastermuseum.ca/lancs.html#DV372>
- 2006-05-30. <http://www.bismarck-class.dk/tirpitz/history/tiropercatechism.html>

### 12.4 Fotografier

Alla bilder på *Tirpitz* (sid. 9,19 och 38) har använts med tillstånd av John Asmussen (2006-05-29), webbmaster för <http://www.bismarck-class.dk>

*Avro 683 Lancaster Mk.1*.RAF:s hemsida, (2005-05-29) offentliga bilder. <http://www.raf.mod.uk/downloads/gallery/lancaster1640.jpg>

Bilderna på *Easy Elsie* (sid. 33 och 42) har använts med tillstånd av Porjus Arkivkommitté.

*Flygbild över vraket, taget av F21*.1992-09-29. Akktu Stalki. Tillstånd medgivits av Sara Burlage (2006-05-30), informatör på Norrbottens Flygflottilj.

# Bilaga 1

## Bismarckklassen – fartygsspecifikationer.

Längd:	Största längd: 252 m, i vattenlinjen 242 m.
Största bredd:	36 m.
Djupgående:	Normalt: 9,9 m. Fullastad: 10,6 m. <sup>248</sup>
Deplacement:	1940-1941; Ursprunglig vikt: 41.700 ton. Fullastad: 50.900 ton. 1942-1944; Ursprunglig vikt: 42.900 ton. Fullastad: 52.600 ton (Endast <i>Tirpitz</i> , ökningen berodde på installation av mer luftvärn och däckpansar). <sup>249</sup>
Maskineri:	Tolv stycken Wagner högtryckspannor med 55 atmosfärers tryck (arb. Temp 450° C). Nio stycken växlingsbara Curtisturbiner monterade i set, tre till varje propelleraxel. <sup>250</sup>
Antal hästkrafter:	163.026 hk vid fullt tryck i pannorna.
Antal propellrar:	Tre stycken trebladiga bronspropellrar (4,7 meter i diameter). <sup>251</sup>
Högsta fart:	30,8 knop. <sup>252</sup>
Generatorer:	Fem turbogeneratorer (ångmatade) och åtta stycken dieseldrivna generatorer som tillsammans alstrade 7.910 kilowatt med 220 volts volts spänning. <sup>253</sup>
Drivmedelskapacitet:	8700 ton brännolja.
Aktionsradie:	1670 mil vid en fart av 19 knop. <sup>254</sup>
Pansar:	Skrovet: 15-32 cm. Däcket: åtta cm. Kanontorn för huvudbestyckning: 13-36 cm. Kanontorn för sekundärbestyckning: åtta cm. Bryggan: 35 cm. <sup>255</sup>
Huvudbestyckning:	Åtta 38 cm kanoner monterade i fyra dubbeltorn, två föröver och två akteröver.
Sekundärbestyckning:	Tolv 15 cm kanoner monterade i sex dubbeltorn, tre på vardera sida fartyget. Dessa kunde även skjuta mot luften.
Luftvärn:	16 stycken 10,5 cm luftvärnkanoner. Åtta tvåpipiga 3,7 cm automatkanoner. Tre två cm automatkanoner med fyra eldrör

<sup>248</sup> Gallagher T. (1971). *Attacken mot Tirpitz*, s. 9.

<sup>249</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the "Lone Queen of the North*, s. 22.

<sup>250</sup> *Ibid.*, s. 27.

<sup>251</sup> [http://www.bismarck-class.dk/technicallayout/bismarck\\_vs\\_tirpitz/bismarck\\_vs\\_tirpitz.html](http://www.bismarck-class.dk/technicallayout/bismarck_vs_tirpitz/bismarck_vs_tirpitz.html)

<sup>252</sup> Brennecke J. (1963). *The Tirpitz- The drama of the "Lone Queen of the North*, s. 28.

<sup>253</sup> *Ibid.*, s. 27.

<sup>254</sup> Gallagher T. (1971). *Attacken mot Tirpitz*, s. 9.

<sup>255</sup> <http://www.bismarck-class.dk/technicallayout/armour/armour.html>

(detta antal ökade successivt, 1944 fanns det 16 två cm kanoner ombord).<sup>256</sup>

- Flygplan: Sex stycken Arado Ar 196 sjöspaningsplan (med pontoner). Samt en katapult för avfyrning av dessa.<sup>257</sup>
- Torpeder: Två kvadrupelställ med 53,3 cm torpeder, placerade midskepps en riktad åt styrbord, en åt babord. (Ej installerade på *Bismarck*).
- Besättning: 60 officerare, 80 flaggunderofficerare, 500 övriga underbefäl. 1700 andra klass sjömän. Totalt: 2.340 man.<sup>258</sup>

---

<sup>256</sup> Gallagher T. (1971). *Attacken mot Tirpitz*, s. 9.

<sup>257</sup> Bauer E. (huvudred.) (1980). *Andra Världskriget – Slaget om Atlanten*, s. 60.

<sup>258</sup> Gallagher T. (1971). *Attacken mot Tirpitz*, s. 9.

## Bilaga 2

### Avro 683 Lancaster – specifikationer

Längd:	21,18 m.
Vingspann:	31,09 m.
Höjd:	5,97 m.
Vikt:	Tom: 16.705 kg. Fullastad: 30.800 kg.
Motorer:	Fyra Rolls-Royce Merlin Mk. 20 radmotorer.
Antal hästkrafter:	1.280 hk/motor, totalt: 5.120 hk.
Topphöjd:	7.467 m.
Fart:	Högsta fart: 462 km/h (på en höjd av 3.500 m). Marschfart: 338 km/h (på en höjd av 3.500 m).
Drivmedelskapacitet:	8.650 liter 100 oktanigt flygbränsle.
Aktionsradie:	Med lätt bomblast (ca 3.000 kg) ca 4.000 km. Med standardbomblast (6.350 kg) 2.675 km.
Bestyckning:	Åtta stycken 7,62 mm Browningkulsprutor (två i nosen , två i ryggtornet och fyra i aktern). En maximal bomblast på 8.700 kg (med modifikationer 9.979 kg).
Besättning:	Sju man; pilot, flygmekaniker, navigatör, radiooperatör, bombfällare, ryggskytt och akterskytt. <sup>259</sup>

---

<sup>259</sup> Gunston B. (1988). The illustrated Directory of Fighting Aircraft of World War II, s. 332.