



Jaroslav Bogomolov

Masteroppgave
HI320S
Master i Historie

Sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge under den 2. verdenskrigen

Høgskolen i Bodø
Våren 2010

Innholdsfortegnelse

| | |
|--|----|
| Forord..... | 4 |
| Kapittel 1 Innledning..... | 5 |
| 1.1 Aktualitet..... | 5 |
| 1.2 Problemstillinger..... | 5 |
| 1.3 Litteratur..... | 6 |
| 1.4 Kilder..... | 9 |
| 1.5 Metode og terminologi..... | 10 |
| Kapittel 2 Oversikt over sovjetiske flyoperasjoner..... | 12 |
| 2.1 Krigen i nordområdene (1941-1944)..... | 12 |
| 2.2 Etablering av Nordflåtens flyvåpen..... | 17 |
| 2.3 Reorganiseringer i Nordflåtens flyvåpen under krigen..... | 18 |
| 2.4 Sovjetiske flyplasser..... | 21 |
| 2.5 Målene for sovjetiske angrep på norsk territorium..... | 22 |
| 2.5.1 Flyplasser..... | 22 |
| 2.5.2 Havner..... | 23 |
| 2.6 Flyvåpenets rolle i kamphandlinger..... | 25 |
| 2.7 Typer av flyoperasjoner..... | 27 |
| 2.7.1 Rekognoseringsfly..... | 27 |
| 2.7.2 Mine-torpedofly..... | 28 |
| 2.7.3 Bombefly..... | 30 |
| 2.7.4 Angrepsfly..... | 32 |
| 2.7.5 Jagerfly..... | 33 |
| 2.8 Sovjetiske, tyske og norske tap..... | 34 |
| 2.9 Oppsummering..... | 36 |
| Kapittel 3 Vurdering av sovjetiske flyoperasjoners effektivitet..... | 39 |
| 3.1 Bombeflyoperasjoner..... | 39 |
| 3.1.1 Bombeangrep mot Kirkenes 30.-31. desember 1942..... | 40 |
| 3.1.2 Bombeangrep mot Kirkenes 27. - 28. juni 1944..... | 43 |
| 3.2 Torpedoflyoperasjoner..... | 51 |
| 3.2.1 Torpedoangrep mot tysk marine i Altafjord 22. september 1942..... | 54 |
| 3.2.2 Torpedoangrep mot tysk forsyningskonvoi ved Vardø 14. januar 1943..... | 56 |
| 3.2.3 Torpedoangrep mot tysk konvoi i Varangerfjord 16. oktober 1944..... | 60 |
| 3.3 Oppsummering..... | 70 |
| Kapittel 4 Sovjetiske flyoperasjoner i sovjetisk og russisk historiografi..... | 72 |
| 4.1 Vurderinger av flyoperasjoner i sovjetisk historiografi..... | 72 |

| | | |
|-----------------------------|---|----|
| 4.2 | Sovjetiske myter..... | 75 |
| 4.3 | Vurderinger av flyoperasjoner i russisk litteratur..... | 80 |
| Kapittel 5 | Konklusjon..... | 85 |
| Litteraturliste..... | | 91 |
| Liste av brukte kilder..... | | 93 |
| Vedlegg 1 | Sovjetiske forkortelser..... | 94 |
| Vedlegg 2 | Noen av flytyper NF brukte under krigen..... | 95 |

Forord

Jeg ønsker å takke alle de som hjalp meg under arbeidet med masteroppgaven. Først og fremst er det Luftforsvarsmuseet, dens leder major Anders Utgård og oberstløytnant Ole Roger Pettersen. De hjalp meg med finansiering av min forskning og vekket interesse til dette temaet.

Rune Rautio, Erling Skjold og Ulf Larsstuvold fortjener spesiell takk. De hjalp meg å skaffe dokumenter, uten hvilke kunne jeg ikke utføre en analyse av enkelte sovjetiske flyoperasjoner og deres effektivitet. Ulf Larsstuvold ga meg mye råd og hjalp med formuleringen av selve temaet.

Jeg ønsker også å si takk til min veileder Svein Lundestad som hjalp mye med språklige vanskeligheter og leste tålmodig det jeg har skrevet.

Ikke minst enn alle de ovennevnte hjalp meg min samboer Elena som også fortjener min takknemlighet.

Kapittel 1 Innledning

1.1 Aktualitet

Emne for masteroppgaven min er sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge under den annen verdenskrigen. Den 2. verdenskrigen er et veldig populært tema i faghistorisk og populærhistorisk litteratur. Krigen i nordområdene, som er en del av historien om 2. verdenskrig, er ut fra antall av publiserte bøker et ganske populært tema. Kanskje det er ikke blant de mest populære episoder, men det finnes nok artikler og bøker om den.

De første vurderinger av sovjetiske flyoperasjoner ble gjort under krigen for å finne ut hvor effektivt flystyrker kjempet. Rett etter slutten av krigen startet militære analytikere en grundig undersøkelse av kamphandlinger for å vurdere flystyrkers deltakelse og dokumentere krigserfaringer, slik at de kunne bli brukt i framtida. Etter hvert begynte profesjonelle historikere og amatører å skrive sine studier om krigen i nordområdene. De også forsøkte å vurdere kamphandlingene.

Til tross for at mange forfattere studerte dette temaet, varierte deres vurderinger av sovjetiske flystyrkers effektivitet ikke så mye. Sovjetiske tap under operasjoner ble underdrevet, mens tyske tap ble overdrevet. Vi kan ikke påstå at det ble gjort helt forsettlig, spesielt når det gjelder militære rapporter. Årsaken til dette finnes i de kildene alle disse forfattere brukte: det var kun sovjetiske dokumenter. Det var umulig under krigen å få tak i fienders vurderinger av tap under krigen, så alle rapporter baserte seg hovedsakelig på flygernes rapporter og bilder som var tatt under kamper eller senere under rekognosering. Ganske ofte ble denne informasjon var tydet galt.

Den eneste måten å få mer presis informasjon på, er å sammenlikne informasjon fra forskjellige kilder fra begge sider. Den Kalde krigen og konfrontasjonen mellom USA og Sovjetunionen hindret dette. Bare i de siste 10 – 20 år siden Sovjetunionens oppløsning fikk forfattere mulighet til å sammenlikne sovjetiske og tyske kilder. Derfor er slike undersøkelser, hvor kilder fra begge sider er brukt, veldig populære blant historikere nå. Omvurdering av krigshandlinger er i gang nå, men er langt fra slutten. Jeg skal prøve å gjøre min innstats for dette.

1.2 Problemstillinger

I masteroppgaven min skal jeg forsøke å vurdere effektiviteten av sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge under den 2. verdenskrigen. I dette arbeid skal jeg bruke informasjon fra alle berørte sider: sovjetisk, tysk og norsk. Jeg skal også sammenlikne mine

vurderinger med disse som finnes i litteraturen. Ut fra alt dette forstår jeg hovedproblemstillingen min som:

Å vurdere hvor effektive var de sovjetiske flyoperasjonene over Nord-Norge under den andre verdenskrigen.

Andre problemstillingene er:

- 1) å gi kort beskrivelse av ulike sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge;*
- 2) å trekke ut enkelte episoder fra sovjetiske flyoperasjoner;*
- 3) å finne ut i hvilken grad skiller mine vurderinger seg ut fra tidligere litteratur.*

Jeg synes det er veldig viktig å begrense temaet med en gang, slik at det ikke oppstår noe spørsmål i forbindelse med dette senere i oppgaven. Geografisk er oppgaven begrenset til de nordligste norske fylker, nemlig Finnmark og Troms som ble mest utsatt for sovjetiske flytokter. Tidsgrenser vil være 22. juni 1941 - da Tyskland angrep Sovjet Unionen - og 29. oktober 1944 - da sluttet den sovjetiske offensiven i Nord-Norge. Av sovjetiske flyoperasjoner skal jeg studere bare disse der Nordflåtens flyvåpen (jeg skal bruke også forkortelse NF senere) tok del. Grunnen er at kopier av rapporter fra Nordflåten finnes i Norge og kan bli forholdsvis lett skaffet. Nordflåtens flyvåpen organiserte de fleste flyoperasjoner over Nord-Norge og er best beskrevet i litteraturen.

1.3 Litteratur

Som det følger fra problemstillingene, blir studiene av vurderinger som finnes i litteraturen en viktig del av oppgaven min. Jeg synes at det er nødvendig å karakterisere litteraturen om krigen i nordområdene og sovjetiske operasjoner her i innledning. All litteratur kan bli systematisert i flere grupper etter kronologi.

Rett etter krigen ble det publisert noen bøker hvor forfattere beskrev det som skjedde under krigen, ofte med basis i hvor de bodde. Et eksempel på dette er Henrik Nordhus sin bok om Kirkenes Brannvesen og Det Sivile Luftvern¹. En forskjell mellom disse bøker og memoarlitteratur (som ble publisert senere) er at i det siste er fokus på personlig liv og noe private minner. I tillegg til ble det i den første perioden, publisert fagbøker med analyse av det som skjedde fra militærfaglig side, som eksempel kan nevnes *Kroniker av Sovjetunionens Store Fedrelandskrigen (Хроники Великой Отечественной войны Советского Союза)*

¹ Nordhus H., *Kirkenes i krigsåra, 1940-1945. Kirkenes brannvesens og Det sivile luftverns beretning ved brannmester H.Nordhus*, 2.utgave. (Kirkenes: Dagfinn Hansens Trykkeri, 1980).

utgitt i 1945-1951², som er basert på forskjellig sovjetisk kildemateriale og beskriver forskjellige sovjetiske operasjoner, blant annet marine operasjoner i nordområde.

En annen periode begynte i 1960-tallet ved publisering av memoarer fra deltakere i krigen (først av tidligere øverstkommanderende, men senere også av vanlige menige). Slike memoarer skrives på slutten av livet og i 1940 – begynnelsen av 1950-tallet var de fleste av deltakerne friske og relativt unge. Slik litteratur viser krigen fra menneskelig perspektiv. Til dels er det mulig å finne noe meningsdivergens i forhold til det som står i offisielle bøker utgitt i den første perioden, men kritikken er ikke så dyp. I sovjetiske memoarer prøvde forfattere å beskrive hendelser så unnvikende som mulig. Som eksempel skal jeg benytte minner om flyulykker beskrevet av Pe-3 piloten Usenko³. Usenko skriver at årsaker til ulykkene var flyplassens dårlig belysning. I den samme artikkel skriver han at flyregiments kommando var god kvalifisert og gjorde alt mulig under krigen, og at flygerne som krasjet var erfarne. Det er altså umulig å finne ut de skyldige fra hans memoarer, hvis alle gjorde sitt beste, men det er ikke sant: ulykker skjedde ofte og fikk konsekvenser. Slike memoarer ble publisert mer for propagandistiske formål enn for historiske. Tekster framstår språklig unaturlig etter at de ble korrigert, og de ble publisert av Forsvarsdepartements forlaget (Voenizdat) eller av Forlaget for politisk litteratur (Politizdat).

I perioden fra 1960 til 1990 finner vi de første historiefaglige forsøkene på å analysere krigshandlinger i det hele tatt. I Sovjet Unionen ble *Historie om Store Fedrelandskrigen, 1941-1945* (*История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941-1945*) i 6 bind utgitt i perioden 1960 til 1965. Vedrørende nordområdene kan bøker som *Dekorert med Den røde fanes Nordflåten*⁴ eller *Marines flyvåpen i Den Stor Fedrelandskrigen* nevnes⁵. Disse bøker gir en god oversikt over krigshandlinger, men er preget av sovjetisk propaganda. Som eksempel finnes det nesten ikke omtaler om britiske og amerikanske fly brukt av NF.

Den tredje perioden startet på 1990-tallet etter Sovjetunionens oppløsning og den kalde krigens slutt. Litteraturen der er karakterisert med mindre propaganda. I Russland og andre tidligere sovjetiske republikker ble det opprettet tidsskrifter om bruk av fly under den 2. verdenskrigen, som resulterte i mange lokalhistoriske artikler. I Norge ble boken *Flyalarm*.

² *Kroniker av Sovjetunionens Store Fedrelandskrigen* (*Хроники Великой Отечественной войны Советского Союза*). (Leningrad: USSRs Forsvarsdepartements militær trykkeri, 1945-1951).

³ Usenko, K.S., *I Arktis himmel (В небе заполярья) i Arktiske konvoier. Forskninger, minner, dokumenter* (*Северные конвои. Исследования, Воспоминания, Документы*), 3. utgave. (Arkhangelsk, 2000).

⁴ Kozlov, I.A., Sjlomin, V.S., *Dekorert med Den røde fanes Nordflåten*, 3. utgave. (Moskva: Voenizdat, 1983).

⁵ Lavrentjev, N.M., Demidov, R.S., Kutsjerenko, L.A., Khramov, J.V., *Marinens flyvåpen i Store Fedrelandskrig* (*Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне*). (Moskva: Voenizdat, 1983).

Luftkrigen over Norge, 1939-1945 publisert, her kan norske lesere finne informasjon om alle krigshandlingene over Norge, blant annet om sovjetiske flyoperasjoner i Finnmark og Troms.

Til tross for dette nye tilfanget av litteratur etter 1990, er det for tidlig å si at alt er skrevet om sovjetiske operasjoner over Nord-Norge. De fleste moderne publikasjoner om sovjetiske flyoperasjoner i nordområdene analyserer ikke i hvilken grad disse operasjonene var effektive og i hvilken grad målene for operasjonene ble oppnådd. Ofte konsentrerer forfattere sin oppmerksomhet om fakta fra flytokter eller på tekniske detaljer. Et annet tema er sammenlikning av tap som ble registrert av russerne, nordmenn og tyskerne. Måloppnåelse registrert på hver side (sovjetisk og tysk) er større enn det faktisk var, så det trenges sammenlikning av registrerte tap og seire fra begge sider for å finne de reelle tall. Arbeidet i denne retning er bare så vidt begynt.

Siste periode er også karakterisert med forsøk å revidere gamle oppfatninger av Nordflåtens kamphandlinger som betingelsesløs vellykket. Stadig flere forfattere skriver om overvurdering av seirene, forsøker å avsløre gamle propagandistiske myter. Selve bøkene skiller mye ikke bare fra sovjetiske bøker men også fra hverandre. Jeg skal bruke to bøker som eksempel på to forskjellige tendenser i moderne russisk historiografi: *Torpedofly i kamp. De ble kalt "dødsdomte"* av Aleksandr Sjirokorad og *Marine torpedofly styrker* av Miroslav Morozov. Den første er en sivil historiker. Som mange sivile historikere har han ikke adgang til kilder fra militære arkiver, men bruker andre kilder og analyserer dyp informasjon fra militære analytiske bøker som *Kroniker*.... Selve språket han bruker er utfordrende og hans konklusjoner er også veldig reviderende. I motsetning til ham er Morozov en militærhistoriker og har obersts rang. Sjirokorads språk og manerer byr ham imot. Han har fri adgang til militære arkiver og synes at det er lett for alle historikere å få tak i informasjon fra dem. Men i motsetning til sovjetiske militære historikere reviderer han gamle vurderinger av flyoperasjoners effektivitet, og er veldig fritenkende for militærhistoriker i sine slutninger. Vi kan finne "patriotisk" kritikk av begge. Mens "patrioter" ikke godtar Sjirokorads bøker, kritiserer de Morozov i noen konklusjoner, men godtar de fleste av hans slutninger som nok logiske og fornuftige. Jeg skal skrive litt mer om Morozovs og Sjirokorads bøker i fjerde kapittel.

Dette er de viktigste tendenser i litteraturen om krigen i Arktis og om sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge.

1.4 Kilder

Som jeg har nevnt før, skal jeg bruke sovjetiske, tyske og norske kilder i oppgaven min. Her skal jeg forsøke å karakterisere de kildene jeg skal bruke i min masteroppgave.

Sovjetiske kilder om luftkrigen er framstilt med analytiske rapporter og daglige rapporter fra Nordflåtens flyvåpen. Det ble sagt at militære analytiske studier var de første sovjetiske publikasjoner. Blant dem var utgitt 6 bind av *Kroniker...* om Nordflåtens kamphandlinger og historikere som studerte dette tema i sovjetisk tid og enda senere (bortsett fra de militære historikere som alltid hadde tilgang til rapporter fra arkiver) brukte oftest dem som kilder. Men enda disse bøker ikke var så lett å få tak i: de ble gradert, de tre første bind som "strengt hemmelig" og andre som "hemmelig"⁶.

Som følge av forandringer i Russland i tidlig 1990-tallet ble det mulig å få tak i materialer fra militære arkiver. Noen av dem kopierte historikerne og i dag finnes en del kopier også her i Norge. Det er synd at nå er russiske militære arkivene stengt på nytt for sivile historikere, så disse kopier er det eneste jeg kan regne med. Jeg fikk tak i evalueringsrapport fra Nordflåtens flyvåpen (*Характеристика оперативной обстановки на северном театре в период Великой Отечественной войны*) som jeg skal nevne senere i teksten som Rapport, et dokument på nesten 300 sider med skjemaer og detaljert beskrivelse av enkelte episoder fra sovjetiske flyoperasjoner samt med generell analyse av Nordflåtens flyvåpens rolle i kamphandlinger. Bortsett fra den bruker jeg *Kroniker...* når jeg studerer episoder som er ikke beskrevet i Rapporten.

Tyske kilder. Når det gjelder tyske kilder, er det den tyske marines dokumenter som er brukt i oppgaven. Det er en dagbok av tyske marine kommandant for sjøforsvarsavsnitt Lirkenes eller KTB Kommandant der Seeverteidigung Kirkenes på tysk, sammen med de andre tyske krigsdagbøker som inneholder beskrivelse av sovjetiske flyangrep som KTB Admiral der norwegische Polarküste og krigsdagbøker av enkelte avdelinger som deltok i hendelser mot sovjetiske flyangrep. Disse dagbøker inneholder informasjon om sovjetiske flytokter og om skader og tap i havner og blant skip i havet. I tillegg til det inneholder de beskrivelser av skip som deltok i tyske forsyningskonvoier og var mål for sovjetiske flyangrep. Bruk av disse kilder tillater meg å presisere hvilke skip var sovjetisk mål og hvor forskjellige beretninger om flyangreps mål finnes i sovjetiske og tyske kilder.

Norske kilder. Er ikke mindre viktige enn tyske rapporter. Blant norske kilder som jeg skal bruke er memoarer og dagbøker av private personer som Henrik Nordhus (se s.3) og

⁶ Sjirokorad, A. *Torpedofly i kamp. De ble kalt "dødsdømte"* (*Торпедоносцы в бою. Их называли смертниками*). (Moskva: Eksmo, 2006).

Hilmar Berg. Både Nordhus og Berg bodde i Kirkenes under krigen og opplevde sovjetiske flyangrep. Deres nedtegnelser inneholder informasjon om hvilke skader utførte sovjetiske flyangrep til byen og hvilke tap var blant sivil befolkningen.

1.5 Metode og terminologi

Det er også veldig viktig å klargjøre slik begrep som ”vurdering av militære operasjoner”. Årsaken er at ifølge russisk militær historiker Morozov misforstår mange sivile historikere selve kjernen i saken når det gjelder luftkrigen, og som resultat forstår de den ikke i det hele tatt. Mange trekker konklusjon om kampen lykkes eller mislykkes bare ved sammenlikning av tap fra begge sider, mens selve tapene er ikke det viktigste. Fordi i vurdering av militære operasjoner er den viktigste del oppnåelse av operasjonens mål, og bare etterpå hvilke tap fikk fienden og angripende styrker⁷. Med andre ord for å vurdere effektivitet av flyoperasjoner må man først finne ut hva operasjonen hadde som mål, og kun vurdering av i hvilken grad dette målet ble oppnådd kan vise om operasjonen var effektivt eller ikke. Men uten tvil har tap og skader operasjonen forårsaket også stor betydning. Jeg synes at jeg kan nevne dette som metode jeg skal bruke i min forskning.

Ikke minst viktig er å beskrive forhold mellom sovjetiske flystyrker i nordområdene og Nordflåtens flyvåpen, slik at det blir forståelig for alle. Ofte, når man snakker om sovjetiske flyoperasjoner i nordområdene og særlig over Finnmark, forstår en Nordflåtens flyvåpen som det ”sovjetisk flyvåpen”. Nordflåtens flyvåpen er Nordflåtens egne flystyrker, opprettet i midten av 1930-tallet, snart etter selve Nordflåtens opprettelse. NF var en hovedaktør i sovjetiske flyoperasjoner over norsk territorium, men det var ikke den eneste sovjetisk flyavdelingen på Kolahalvøya. Jeg ofrer min oppmerksomhet på Nordflåtens flyvåpen på grunn av det var dette som var mest engasjert i kampene og også på grunn av at det var NF som planla operasjoner mot tyske og til dels norske objekter i Nord-Norge, og ikke minst fordi kopier av Nordflåtens rapporter finnes i her Norge. Men også andre sovjetiske flyavdelinger deltok i operasjoner, som i noen perioder var plassert under Nordflåtens kommando. Det var flystyrker av 14. Armé og avdelinger av langtrekkende bombefly som stod under direkte kommando av det Sovjetiske Flyvåpens Overkommando. Årsaken til det var at nordområdene ble ikke prioritert av sovjetisk hovedkommandoen før krigen begynte. Som resultat av det ble Nordflåtens egne styrker forholdsvis små, men nordområdene ble snart veldig viktige fordi de var den raskeste vei til å bringe strategiske ressurser til

⁷ Morozov, M.E., *Er det så viktig for historikere å kjenne historie? (Должны ли историки знать историю?)* i *AviaMaster (АвиаМастер)* 2002, nr. 3: 46.

europæiske delen av Russland. I løpet av hele krigen ble styrker i Nord forsterket med forskjellige avdelinger.

Kapittel 2 Oversikt over sovjetiske flyoperasjoner

2.1 Krigen i nordområdene (1941-1944)

Et nordligste avsnitt til sovjetisk-tysk fronten under den 2. verdenskrigen lå på Kolahalvøya. Tyskerne forberedte seg godt nok før offensivens begynnelse i juni 1941. De skapte en spesiell angrepsgruppe som skulle erobre Nord-Russland. Tysk armé Norwegen (kommanderende generaloberst Nikolaus von Falkenhorst) ble deployert i området fra Varangerfjord i Øst-Finnmark til Suomussalmi i Nord-Finland. Den var under direkte kommando av tysk OKW (Vernemaktens overkommando) og inkluderte tre armékorps (XXXVI. Gebirgs-Armekorps, XXX. Armekorps og Gebirgs-Korps Norwegen) sammen med 160 batterier. Luftflotte 5 skulle støtte angrepsstyrker under offensiven. Finske hovedstyrker var deployert i sydøstlig delen av Finland og skulle rykke frem mot Karelen og Leningrad⁸.

Ifølge tyske planer skulle Armé Norwegen angripe i retning mot Murmansk og Nord-Karelen og ta under sin kontroll Nordflåtens hovedbase Poljarnoje, Fiskerhalvøya og Mellomhalvøya, byer Murmansk, Kandalaksja og Louhi sammen med Murmansk jernbane i løpet av to første uker. Senere skulle de innta Arkhangelsk slik at alle sovjetiske kommunikasjoner gjennom de nordligste havnene skulle være brutt før vinteren 1942. Dette ville føre til at europeisk delen av Russland skulle være isolert fra resten av verden. Tyske marinestyrker skulle støtte offensiven med operasjoner i Barentshavet mot Nordflåtens styrker og baser. De skulle blokkere kysten og forstyrre sovjetisk skipsfart⁹.

Første flyalarm i Murmansk skjedde tidlig i morgen 22. juni 1941, nesten på samme tid med flyalarm i mange de andre sovjetiske byer, men selve offensiven begynte noen dager senere – 29. juni 1941. Rett etter krigens utbrudd var Leningrads forsvarsdistrikt reorganisert i Den nordlige front. 14. Armé og 7. Armé var deployert på dens nordligste avsnitt. Nordflåten støttet dem med sine styrker. I løpet av offensivens første dag klarte tyske styrker å rykke fram fra 3 til 12 kilometer dyp i sovjetisk territorium, men senere ble tempoer betydelig saktere. 2. juli ble tysk offensiv stoppet ved Zapadnaja Litsa elv¹⁰.

På den 7. juli forsøkte tyskerne å forsere elven. Enkelte tyske avdelinger klarte å komme gjennom sovjetisk forsvar på elvens østlige bredde. Senere drev sovjetiske styrker tyskerne ut fra den østlige bredd etter harde kamper, og med dette stoppet tysk offensiven i

⁸ Statuk, Ivan, *Beskyttelse av Arktis, 1941. Strategisk defensiv operasjon i Arktis og Karelen (29 juni – 10 oktober 1941)* (Оборона Заполярья, 1941. Стратегическая оборонительная операция в Заполярье и Карелии (29 июня — 10 октября 1941 г.)). (Moskva: Eksprint, 2002), 3.

⁹ Ibid., 4.

¹⁰ Ibid., 6.

retningen mot Murmansk. I september 1941 forsøkte tyskerne til å forsere elven for en gang, men dette forsøk mislyktes også. Etter dette stabiliserte fronten seg, og kamper ble ført på de samme posisjoner fram til høsten 1944¹¹.

Tysk offensiven mot Fiskerhalvøya og Mellomhalvøya var mislykkede fra dens begynnelse. Sovjetisk forsvar der var godt organisert, og det var ikke så lett å trenge sovjeterne fra sine posisjoner. I retningen mot Kandalaksja begynte tyskerne sin offensiv enda senere – på den 1. juli 1941. I løpet av sommermånedene 1941 forsøkte tyske styrker flere ganger å kutte jernbaneforbindelse med Murmansk i Kandalaksja-området. Disse forsøkene var også mislykkede. Jernbaneforbindelsen var kuttet i september 1941 i sydlig del av Karelen etter at tyske og finske styrker klarte å komme til Svir'-elve. Senere var forbindelsen gjenopprettet utenom Leningrad i bue gjennom Kvitsjøens sydlig kyst¹².

Tyske planer i nordområdene mislykket i sommeren 1941 etter aktive sovjetiske handlinger. Sovjetiske marinebaser sammen med jernbanen og store byer var beskyttet. I Syd-Karelen var fiendens handlinger mer effektive (tyske og finske styrker inntok flere byer og kuttet jernbanelinjen), men endog disse suksesser var mindre enn det var planlagt. Faktisk var nordområdenes beskyttelse den mest effektive defensiv operasjon som var gjennomført av Sovjetarmeen i 1941¹³. Likevel var nordområdene ikke så høyt prioritert av tyskerne, for dem var offensiven i sentrale deler av Russland mer viktig enn offensiven i nordområdene. Allerede i sommeren 1941 fikk tyske styrker en ordre å forsvare territorium de klarte å erobre, spesielt Petsamo-område med nikkelgruver. Dette var kanskje den viktigste årsak til at tysk offensiven var stoppet i løpet av sommer og høst 1941. Sovjetiske nordligste havner hadde ikke så stor betydning for tyskerne i begynnelse av krigen, siden de ble brukt stort sett kun til innenrikstrafikk. Derfor var det ikke kritisk for tyskerne å la til side planer å innta dem så fort.

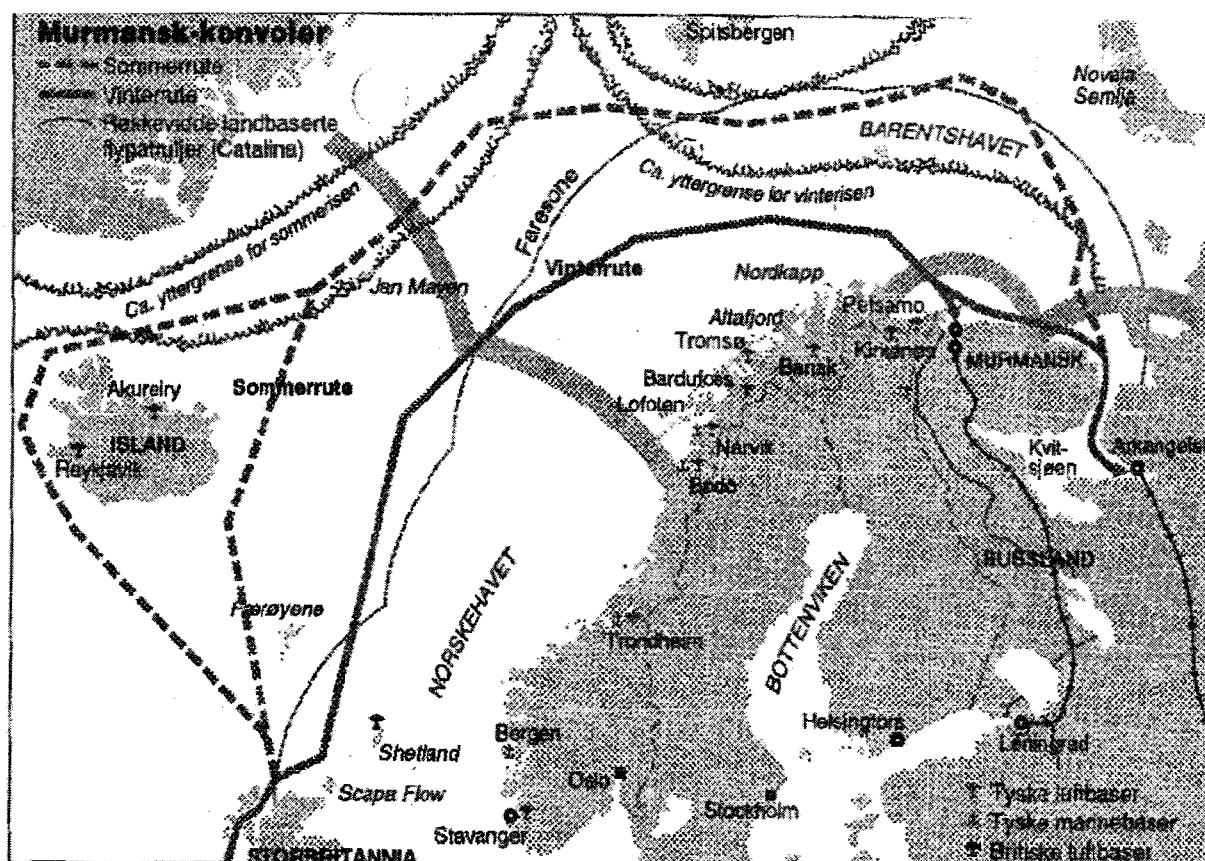
¹¹ Ivanov, P.N., *Vinger over havet (Крылья над морем)*. (Moskva: Voenizdat, 1973), 220-221.

¹² Statuk, op. cit., 7.

¹³ Ibid., 30.

Situasjonen har endret seg i forbindelse med forbedring av forhold mellom Sovjetunionen og USA og Storbritannia og med opprinnelse av allierte konvoier. Sovjetunionen var inkludert i lend-lease system i september 1941. Sovjetiske styrker fikk stor materiell hjelp fra de allierte, i alt ca. 4 000 000 laster, blant annet ca. 19 000 fly, ca. 11 500 panservogner, ca. 435 000 biler, 548 krigsskip og mye annet¹⁴. De fleste laster var transportert i tre ruter: via Iran, via Stillehavet og Fjernøsten og via Barentshavet til Arkhangelsk og Murmansk. Veien via Barentshavet var den raskest men samtidig den farligst av alle tre. Det tok 10 – 12 dager for en konvoi til å seile fra Island eller Skottland til sovjetiske havner. Det trengtes dobbel eller tre ganger så mye tid til å transportere laster på de andre rutene¹⁵. Amerikanske og britiske skip dominerte i konvoiene, men noen norske skip deltok også¹⁶.

Den første konvoien til Sovjetunion gikk fra Reykjavik i september 1941. Alle østgående konvoier hadde indeks PQ og alle vestgående konvoier – QP i årene 1941 og 1942.



Figur 1. En skisse viser konvoienes ruter i sommer og vinter perioder sammen med grenser av faresone, fra *Norsk Krigsleksikon 1940-45* (Oslo: J.W.Cappelens Forlag A.S., 1995), 279.

Senere fikk konvoier ny indeks: JW for østgående og RA for vestgående konvoier. I 1941

¹⁴ *Pomor Encyclopedia*, i 5 bind, bind 1 *Historie av Arkhangelsks nord*. (Поморская энциклопедия: в 5 т., Т.1: История Архангельского Севера). (Arkhangelsk: Pomor Universitetets trykkeri, 2001), 223-224.

¹⁵ *Historie av Sovjetunionens Store Fedrelandskrig 1941-1945*, i 6 bind (*История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945 гг., в 6 томах*). (Moskva: Voenizdat, 1960-65), bind 2, 468.

¹⁶ *Norsk Krigsleksikon 1940-45*. (Oslo: J.W.Cappelens Forlag A.S., 1995), 249.

seilte sju konvoier til Sovjetunionen og fire konvoier tilbake til Storbritannia. I alt seilte 41 østgående konvoier under krigen som inneholdte til sammen 839 transportbåter, bare 741 av dem klarte å komme i sovjetiske havner. Antall for vestgående konvoier var litt mindre: 36 konvoier seilte tilbake fra Sovjetunionen. Disse konvoiene inneholdte 738 transportbåter. Britisk marinen eskorterte de allierte konvoiene nesten hele veien til Sovjetunionen. Nordflåten beskyttet konvoiene bare i Barentshavet i området til øst fra Bjørnøya. Britiske marine mistet 22 krigsskip under eskortering av konvoiene¹⁷.

Konvoiene var under konstant trussel fra tyske fly, ubåter og skip i havområdet fra Jan-Mayen til de sovjetiske havnene. Tyske flystyrker som angrep de allierte konvoiene var stasjonert i Bardufoss, Banak og Tromsø, og tyske marine styrker var stasjonert i Altafjord, Hammerfest og andre norske havner. Tyskerne forsøkte å hindre allierte skipsfart, og allerede i våren 1942 ble flere fly- og marineavdelinger flyttet til Nord-Norge. Konvoi PQ-17 som seilte til Sovjetunionen i juni – juli 1942 var rammet størst av tyske angrepsstyrker. 24 av 36 transportbåter ble senket av tyske torpedofly og ubåter etter at britisk eskorte forlot konvoien. En så stor katastrofe førte til at de allierte nektet å sende flere konvoier i sommerperiode, fordi dette medførte fare og var forbundet med store vanskeligheter. Neste konvoi – PQ-18 seilte til Sovjetunionen i september, når mørketida begynte. 13 av 40 transportbåter fra denne konvoi sunket, men dette stanset ikke de allierte¹⁸.

Tyskerne gjennomførte ikke bare direkte handlinger mot konvoier men også angrep konvoienes destinasjoner – Arkhangelsk og Murmansk havner med fly. Tyske bombefly angrep havner før konvoienes ankomst og under deres opphold i havner. Bombinger førte til store skader i byer, men selve havner var stort sett beskyttet. I 1942 gjennomførte tyskerne flere handlinger mot sovjetiske konvoier som seilte til Arkhangelsk fra Fjernøsten og nordsibiriske havner. Disse konvoiene hadde stor strategisk betydning på linje med de allierte konvoiene. De transporterte slik ressurs til sovjetisk industri som nikkel malm. Flere tyske krigsskip blant annet krysseren *Admiral Scheer* gjennomførte raider til Karahavet for å hindre sovjetisk skipsfart. Til sovjeternes hell var disse handlinger nesten ikke effektive og hindret skipsfart ikke så mye¹⁹. Sovjetiske styrker gjennomførte bare defensive operasjoner i 1942. Deres mål var å forstyrre tyskerne å fortsette offensiven og å sikre alliert skipsfart.

¹⁷ *Pomor Encyclopedia* i 5 bind, bind 1, 195.

¹⁸ *Norsk Krigsleksikon 1940-45*, 249.

¹⁹ *Historie av Sovjetunionens Store Fedrelandskrig 1941-1945*, i 6 bind, bind 2, 469.

Situasjonen endret seg i 1943. Sovjetiske styrker i nordområdene var konstant forsterket, mens tyske styrker mistet noen av sine avdelinger i 1943²⁰. Nordområdene var ikke så viktige for tyskerne før og med tysk offensivens fiasko i sentral Russland reviderte tyskerne sin strategi fra offensiv til defensiv. Tysk overkommando flytter noen av avdelinger fra Nord-Norge til andre krigsteatre etter behov. Tyskerne forstod at deres handlinger mot alliert skipsfart nådde ikke sitt mål. Siden den nordligste ruten var ikke den eneste rute som allierte brukte for å forsyne Sovjetunionen med manglende utstyr, var det umulig for tyskerne å stoppe helt slik forsyning. Derfor prioriterte tyskerne de andre retningene hvor de hadde større sjanser til å nå sine mål og sette Sovjetunionen ut av krigen. Tysk strategien i nordområdene endres fra offensiv til defensiv, sammen med at sovjetiske styrker begynner å utføre offensive handlinger, først og fremst mot tysk skipsfart.

Sovjetiske styrker begynte offensiven mot tyskerne i nordområdene i 1944. Først begynte sovjeterne offensiven mot finske styrker i Karelen i sommer 1944. Offensiven vellykket, og finner, som hadde ikke så stor lyst til å fortsette å kjempe mot de allierte, begynte fredsforhandlinger. Dette førte til at Sovjetunionen og Finland sluttet fred i begynnelsen av september 1944. Tilbaketrekning av tyske styrker fra Finlands territorium eller deres internering var et av sovjetiske vilkårene. Tyske styrker forsøkte å befeste seg i Nord-Finland, hvor de hadde sterke posisjoner. Som følge av det fikk sovjetiske styrker i nordområdene ordre fra overkommandoen i slutten av september 1944 å planlegge og å gjennomføre offensiven mot tyske styrker i Nord-Finland.

På den 7. oktober begynte sovjetiske styrker offensiven. Tyskerne ble trent tilbake fra sine posisjoner. Nordflåten fikk sin egen operasjon å gjennomføre. Den ble kalt operasjon Vest og forutsatt bistand til 14. Arme med offensiven sammen med forstyrning av tysk evakuering fra Varangerfjord. På den 12. oktober inntok sovjetiske styrker Luostari og på den 15. oktober inntok de Petsamo²¹. På den 25. oktober ble Kirkenes frigjort fra tyskere. Der tok offensiven slutt i begynnelsen av november. Tyskerne klarte å evakuere sine styrker sammen med en del av Finnmarks befolkningen til sydlige deler av Norge. Etter at den sovjetiske offensiven mot tyske styrker i Petsamo – Kirkenes området tok slutt, fortsatte krigen i nordområdene kun i havet mot tyske ubåter fram til mai 1945.

Det var en liten innledning til krigen i nordområdene. Nå er det på tide å finne ut hvordan Nordflåtens flyvåpen var organisert og hvilken rolle hadde det under krigshandlinger.

²⁰ *Historie av Sovjetunionens Store Fedrelandskrig 1941-1945*, i 6 bind, bind 3, 407.

²¹ *Historie av Sovjetunionens Store Fedrelandskrig 1941-1945*, i 6 bind, bind 4, 369.

2.2 Etablering av Nordflåtens flyvåpen

Den russiske marines flyvåpen har en lang historie. Stiftelsen skjedde i perioden før 1. verdenskrig²², men Nordflåtens flyvåpen (NF) ble opprettet først på 1930-tallet. Etter at selve Nordflåten var etablert i 1933, fikk den egne flystyrker med base på Kolahalvøya²³. Det var 7. selvstendig flygruppe som ble fraktet med toget fra Leningrad til Murmansk i september 1936. Flygruppen under kommando av løytnant Stepanov bestod av 3 sjøfly MBR-2. Senere etter flere forsterkninger ble flygruppen omorganisert til 29. og etterpå til 45. marine rekognoserings flyskvadron²⁴. Forresten ble de fleste NFs flyavdelinger ikke organisert på stedet men overført fra de andre regioner.

1930-tallet var en periode med aktiv utbygging av alle de sovjetiske flyvåpnene, men på den tida ble ikke nordområdene så høyt prioritert. I 1938-1940 ble sjøflygruppen deployert i flyregiment og i tillegg ble det dannet jagerflyregiment og bombeflygrupper (av landbombere). Marineflyvåpenet tok i bruk spesielle marinefly som eksempel bombeflyet DB-3 modifisert som torpedofly²⁵. På grunn av at Nordflåten ikke var så høyt prioritert, var dens flystyrke relativt liten i sammenlikning med de andre sovjetiske marineflystyrkene.

21. juni 1941 bestod Nordflåtens flyvåpen bare av to flyregimenter og en selvstendig flyskvadron (72 SMAP – blandet flyregiment -, 118 RAP – rekognoserings flyregiment -, og 49 ORAE – selvstendig rekognoserings flyskvadron). Mens det totalt var mer enn 2 500 kampfly i den sovjetiske marinens flyvåpen våren 1941, bestod NF bare av 116 fly²⁶. De fleste sovjetiske marinefly var torpedofly-bombeflyene DB-3 og DB-3F (torpedofly modifikasjon) og bombefly av typen SB, TB-3, samt jagerflyene I-15bis, I-16, I-153, Jak-1, MiG-3, og sjøflyene MBR-2 og TsJE-2 (de siste to ble brukt som rekognoseringsfly eller lette bombefly). Østersjøflåtens flyvåpen var den største marineflystyrken, og den nest største flystyrken var Svartehavsflåtens flyvåpen²⁷. Mange sovjetiske og også russiske historikere poengterer at det sovjetiske marineflyvåpenet var ganske stridsdyktig før krigen begynte: mer enn 50 % av alle flybesetninger hadde mer enn 2-års erfaring, og de fleste pilotene kunne fly om natta²⁸. Marineflyvåpenet eksisterte separat fra vanlige flystyrker, Nordflåtens flyvåpen

²² Kuz'min, A.S., Parkatsjev, V.S., *Kort historie om oppbygningen av marinens flystyrker (Краткая история развития морской авиации)*, <http://www.navy.ru/science/sma1.htm> (oppsokt 5.05.2010).

²³ Lavrentjev et. al, op. cit., 4.

²⁴ Ivanov, op. cit., 55

²⁵ Lavrentjev et. al, op cit, 4

²⁶ Rapport, s.1

²⁷ Lavrentjev et. al, op cit, 5.

²⁸ Lavrentjev et. al, op cit., 5, og i Inozemtsev, I.G., *I Arktis og Karelenes himmel: krigshistorisk omriss av flyvåpenet av 7. Luftarme kamphandlinger på Karelenes front i Den Stor Fedrelandskrig (В небе Заполярья и*

var under kommando av Nordflåten (dens kommanderende under hele krigen var kontreadmiral Golovko). NF var forsynt og styrt av marineoverkommandoen, mens vanlige flystyrker var styrt av Flyvåpenets Overkommando og organisert i distriktskommandoer.

Som vi kan se, ble ikke sovjetiske flystyrker i nordområdene prioritert framfor de andre før krigen, og som resultat av det var de ganske svake. Heldigvis var også tyske angrepsstyrker svake. Dette tillot russerne å yte relativt sterk motstand. Snart forstod den sovjetiske overkommandoen sin feil og begynte å forsterke Nordflåtens flyvåpen.

2.3 Reorganiseringer i Nordflåtens flyvåpen under krigen

Snart etter krigsutbruddet begyntes forsterkningen av Nordflåtens flyvåpen. I løpet av første krigsåret fikk NF nye fly av typene DB-3F, Pe-2, Pe-3 og Hurricane. I tillegg til forsterkning av eksisterende avdelinger ble også opprettet 27. og 78. Jagerflyregimenter og 95. flyregiment ble flyttet til NFs kommando. Ved slutten av første krigsåret hadde NF 162 kampfly, blant annet 62 bombefly²⁹. I slutten av juni 1942 fikk NF forsterkninger fra spesielt marineflygruppen (OMAG) som inneholdte 5 flyregimenter: tre av dem var bombeflyregimenter, nemlig 29., 28. og 35. flyregimenter og to – jagerflyregimenter. Samt var det 43 bombefly og 31 jagerfly. Alle nye fly var av nye typer: Pe-2, DB-3F, Jak og LaGG. Senere i august ble i tillegg til de fem regimenter overført også 13. og 121. flyregimenter med 39 fly til sammen. De allierte konvoier trengte bedre beskyttelse fra tyske ubåter og fly og OMAGs mål var å sikre seilassen til konvoiene.

Den engelske kommandoen sendte i september 1942 to skvadroner av torpedofly HP.52 Hampden (144. og 455. flyskvadroner) til Kolahalvøya for å verne konvoi PQ-18. Deres flyging fra England til Nord-Vest Russland kan ikke karakteriseres som vellykket: 144. skvadron mistet en tredjedel av sine besetninger på vei til Russland. Som resultat av dette bestemte engelskmenn å la russerne beholde flyene, når operasjonen med PQ-18 var ferdig, siden deres flyging tilbake kunne har vært også veldig farlig³⁰. Slik fikk NF 20 HP.52 Hampden fly i midten av oktober 1942. I oktober 1942 ble opprettet 24. flyregiment som hadde dem i utrustning. Inkludert fly fra 22. bombeflyregiment som ble overført til Nord i

Карелии: Военно-исторический очерк боевых действий ВВС Карельского фронта и 7-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны. (Moskva: Voennizdat, 1987), http://militera.lib.ru/h/inozemtsev_ig4/01.html (oppført 30.04.2010).

²⁹ Rapport, 4.

³⁰ Morosov, M.E., *Marine torpedofly styrker*, i 2 bind (*Морская торпедоносная авиация*). (S.Petersburg: Galea-Print, 2007), bind 2, 140.

slutten av oktober hadde NF 15 flyavdelinger med 305 kampfly. Nesten halvparten av dem (141) var bombefly, men bare 98 bombefly var i brukbar stand³¹.

I slutten av 1942 OMAG ble oppløst og dens avdelinger som opererte i nordområdene ble overlevert til NF. Det var den siste endringen i NF struktur i 1942. Etter den inneholdt NF følgende avdelinger:

- 6. IAB – jagerflybrigade: 2. GKAP, 78 IAP, 27. IAP;
- 5. BAB – bombeflybrigade: 24. flyregiment – utrustet med HP.52 Hampden og DB-3F, 121 flyregiment – utrustet med Pe-3 og 29. flyregiment – utrustet med Pe-2, samt 255. IAP – utrustet med slike jagerfly som Jak, LaGG og MiG-3;
 - Enkelte flyavdelinger: 95. flyregiment – utrustet med Pe-3, 118 RAP – utrustet med MBR-2 og 28 ORAE – utrustet med bombefly SB samt jagerfly Pe-3 og Supermarine Spitfire;
 - 3. flygruppe: 22. flyregiment – utrustet med sjøfly MBR-2 og basert ved Kvitsjøen.

Som vi kan se, ble Nordflåtens flyvåpen betraktelig forsterket i løpet av 1941 og 1942. Forsterkningene inneholdt fly av nye flytyper som sovjetiske DB-3F, Pe-2, Pe-3 og britiske HP.52 Hampden og Hawker Hurricane samt fly av gamle sovjetiske flytyper som MBR-2. På grunn av at de allierte konvoier med utrustning kom til Murmansk og Arkhangelsk hadde Nordflåtens flyvåpen flere utenlandske fly enn de andre sovjetiske marine flystyrker.

I 1943 vant sovjetiske flystyrker overlegenhet i lufta og gikk til offensiven. Alle avdelinger fortsatte å få nye fly til erstatning for tapte. I løpet av hele året fikk NF 220 bombefly av forskjellige typer. Slike fly som Douglas A-20B og Douglas A-20G også kjent som "Boston", og DB-3F som nå fikk navnet Il-4 ble brukt som torpedofly eller bombefly. Fly som Pe-2 ble brukt som stupbombefly, og Il-2 ble brukt som angreps- og bombefly. I strukturen skjedde bare den ene endringen: i midten av 1943 fikk NF 46. SjAP – angrepsflyregiment med Il-2 fly. I alt hadde NF ved slutten av året 230 kampfly, blant annet 123 bombefly, mens bare 102 bombefly var klare til bruk. Det var nok, fordi på det samme tidspunkt hadde NF bare 92 bombeflybesetninger³².

I begynnelsen av 1944 mistet Nordflåtens flyvåpen 29. flyregiment som ble overført til et annet sted. Etter denne overførsel hadde NF ikke spesielle bombeflyregimenter og så brukte de torpedofly Il-4 og A-20G, angrepsfly Il-2 og jagerfly Curtiss P-40 Kittyhawk til Nord-

³¹ Rapport, 4.

³² Ibid., 5.

Finland, i midten av 1944 fikk NF 36. MTAP – mine-torpedoflyregiment utrustet med Douglas A-20 Boston. I 1944 fikk NF 305 kampfly, de fleste av dem var sovjetiske Il-4 og Il-2, og amerikanske Douglas A-20G og Consolidated PBY Catalina. Når det gjelder antall fly, klarte den sovjetiske kommandoen å holde det på det samme nivået i løpet av de to siste år.

Bortsett fra de endringer som er beskrevet skjedde også endringer i kommandoen. Den første endringen som skjedde i styringsstrukturen for sovjetiske flystyrker etter krigens begynnelse, var stiftelsen i perioden 22.-25. juni 1941 av frontens flystyrker på basis av tidligere grenselands distriktskommandoer. I nord ble den nordlige frontens flyvåpen opprettet, og general A.A.Novikov ble ansatt som dets øverstkommanderende³³. Men denne endringen gjaldt bare den Røde Armés flystyrker, Nordflåtens flyvåpen fortsatte å sortere under Nordflåtens kommando. Under Novikovs kommando var flystyrker av 7. og 14. Armé, til sammen to flydivisjoner (55 SAD og 1 SAD) og 2 selvstendige flygrupper (42 KAE og 118 RAE)³⁴. Disse styrkene deltok delvis i sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge under spesielle operasjoner. Kommandoen for Den nordlige frontens flystyrker sammen med kommandoen for Nordflåtens flyvåpen og Østersjøflåtens flyvåpen utarbeidet 24. juni en plan for angrep på tyske flyplasser i Finland og Nord-Norge. I følge denne planen skulle omtrent 540 sovjetiske fly angripe tyske flyplasser i Finland og Finnmark. Det var den første offensive sovjetiske flyoperasjon under Den Store Fedrelandskrigen³⁵. Etter dette ble mange store flyoperasjoner utarbeidet etter det samme opplegget.

Den andre kritiske endringen som skjedde i styringsstrukturen for alle sovjetiske flystyrker var innføringen av politiske avdelinger i alle flydivisjoner i samsvar med forordning av Høyeste Sovjets Presidium fra 16. juli 1941. Samtidig ble det stasjonert krigskommissærer i den politiske delen av flygrupper, flyregimenter, flydivisjoner og distrikter av flystyrker³⁶. Dermed hadde kommunistpartiet opprettet direkte kontroll over styrkenes krigshandlinger. Krigskommissærer var representanter for kommunistpartiet, de stå på det samme nivået med avdelingens sjef og skulle gjennomføre politisk oppdragelse av flygere. Kommissærenes mål var først og fremst å styrke moralen. Bortsett fra det var de et instrument i partiets kontroll over flystyrker. Kommissærene som hadde høy posisjon i avdelinger kunne trykke på avdelingens sjef og i tilfelle beskyldte dem i utilstrekkelig iveren.

³³ Kosjevnikov, M.N., *Den Røde Armes flyvåpens kommando og stab under Store Fedrelandskrigen, 1941-1945* (*Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.*). (Moskva: Nauka, 1977), 41.

³⁴ Statjuk, op. cit., 35.

³⁵ Kosjevnikov, op cit., 46-47.

³⁶ Inozemtsev, 1987, http://militera.lib.ru/h/inozemtsev_ig4/02.html (oppført 29.04.2010).

Selve kommissærer hadde ikke ansvar hvis noen gikk galt i organiseringen av flyoperasjon. Med slik dobbelstyre forsøkte sovjeterne å kontrollere bedre avdelingene.

Denne delen gir oss et glimt av hvordan sovjetiske flystyrker så ut og hvordan de fungerte. Nå er det på tide å finne ut i hvilke områder de opererte og hva slags operasjoner de foretok.

2.4 Sovjetiske flyplasser

Før krigen var det ikke så mange flyplasser på Kolahalvøya. Alle bombefly ble basert på Vaenga-1 flyplass i nærheten av Murmansk (rundt 20 kilometer fra byen, på østre side av Kolafjord). Sjøflyene MBR-2, GST og Tsje-2 ble stasjonert på sjøflyplass Guba Grjaznaja i Kolafjord. Bortsett fra det eksisterte også to operative flyplasser på øy Kildin og Kol-sjø.

I 1941 ble flyplass Vaenga-2 bygget hvor angrepsfly og jagerbombefly ble stasjonert. Sammen med Vaenga-1 og Guba Grjaznaja var den en av de NFs hovedflyplasser på Kolahalvøya.



Figur 2. En skisse fra sovjetisk Rapporten (side 258) viser områder i Nord-Norge for sovjetisk flyrekognosering. Sovjetiske rekognoseringsfly fløy så langt til vest som Narvik, mens bombe- og torpedoflyvirksomhet var begrenset til Hammerfest og Altafjord områder.

I tillegg til dem ble bygget noen operative flyplasser som Pummanki, Ura-Guba, Kildin, Tsjalmpusjka, Rosta, Teriberka, Iokanga og Ponoj³⁷.

2.5 Målene for sovjetiske angrep på norsk territorium

Det som på norsk territorium var hovedmål for alle sovjetiske flystyrker var tyske militære mål, som ble plassert i Norge etter okkupasjonens begynnelse våren og sommeren 1940. Nordflåten hadde som hovedmål å beskytte Murmansk og de allierte konvoier på vei til sovjetiske havner, altså opererte dens styrker først og fremst mot disse tyske avdelinger som ble brukt til angrep mot dem. Nordflåtens styrker angrep også tyske konvoier, som gikk langs Finnmarkskysten, for å forverre tyskernes forsyning med mat og utrustning.

2.5.1 Flyplasser

Flyplasser som var aktivt brukt av Luftwaffe, spesielt i begynnelsen av kamphandlingene, var en konstant trussel. Blant disse var flyplassene Høybuktknoen ved Kirkenes og Luostari ved Petsamo hovedmålene for Nordflåtens flyvåpen, siden de var i nærheten av sovjetiske baser og ble aktivt brukt av tyskerne.

Tyskerne brukte flyplassen Høybuktknoen fra krigens begynnelse. Denne flyplass var plassert ca. 160 kilometer fra den sovjetiske hovedflyplassen Vaenga. Flyplassen passet for alle slags flytyper og kunne bli brukt av hele året. Tyske fly fra Høybuktknoen angrep Murmansk og de allierte konvoier inne i Kolafjord og ute på havet. Flyplassen var stort nok til å beholde opp til 100 fly, og for eksempel 1. desember 1943 befant 35 tyske fly seg på flyplassen.

Den tyske flyplassen Banak lå 335 kilometer fra den nærmeste sovjetiske flyplassen. Den hadde en viktig rolle i tyske operasjoner mot konvoiene i 1942. De tyske bombeflyene og torpedoflyene fra "Løve-" (KG26) og "Ørne-" (KG36) flyavdelingene var basert her. I likhet med Høybuktknoen ble Banak brukt i løpet av hele året, og den hadde enda større kapasitet enn Høybuktknoen: opp til 130 fly.

Sjøflyplassen i Tromsø og flyplassen i Bardufoss lå nesten 550 kilometer fra den nærmeste sovjetiske flyplassen. På grunn av den store avstanden til disse flyplassene opererte Nordflåtens flyvåpen sjelden mot dem.

Sensommeren 1943 begynte tyskerne å bruke flyplassene Svartnes – i nærheten av Vardø – og Berlevåg. Flyplassene ble brukt av jagerfly som eskorterte tyske

³⁷ Rapport, 11/v.

forsyningskonvoier, og de ble brukt kun i perioder når konvoier passerte langs kysten. Svartnes flyplass hadde kapasitet på opp til 12-15 fly³⁸. I begynnelsen av krigen ble tyske konvoier nesten ikke eskortert og ikke beskyttet fra luften, men etter at sovjetiske angrep ble en konstant trussel, måtte tyskerne øke konvoienes eskorte.

Det var også noen flyplasser i Nord-Finland, som av og til ble bombet av sovjetiske bombefly. Start- og landingsbaner for de fleste av tyske flyplasser hadde fast dekke, og dette garanterte at de kunne brukes av fly med maksimal belastning hele året rundt³⁹.

2.5.2 Havner

Tyske havner, kystforsvarsanlegg og krigsskip var også viktige mål for de sovjetiske marineflystyrkenes angrep. Tyskerne brukte de norske havnene som marinebaser. Resten av de tyske krigsskipene ble overført fra Østersjøen til Nord-Norge slik at de ble ikke så utsatt for de allierte angrep og kunne også bli brukt til å forstyrre de allierte konvoier. Det var også via sjøveien at den tyske hær fikk sine forsyninger og at strategisk viktige råstoffer fra Petsamo og Kirkenes ble utført. Strategisk viktige råstoffer ble ført ut fra havna Liinahamari og Kirkenes hele året. Gjennomsnittlig godsmengde per måned losset og lastet i de to havner nådde 500 000 tonn i 1942⁴⁰.

Vi kan dele alle havner i Nord-Norge i to grupper etter deres avstand fra sovjetiske baser. Varangerfjords havner som Kirkenes, Vadsø og Vardø lå ganske nær frontlinjen, og var utsatt for angrep av jager- og angrepsfly i tillegg til bombefly. Slike havner som Hammerfest, Tromsø, Narvik og den tyske marinebasen i Altafjord lå på lang avstand, og kun rekognoseringsfly og bombefly hadde mulighet til å nå dit. Altså de nærliggende havner ble mest utsatt for sovjetiske flyangrep, mens de andre ble angrepet sjelden og kun i slutten av krigen.

Kirkenes spilte en viktig rolle under krigen. Havna i Kirkenes lå på betydelig avstand fra frontlinjen og var en sikrere plass for anløp, mens Liinahamari (ei havn i Nord-Finland nær Petsamo) periodevis ble underkastet artilleribeskytninger fra sovjetisk side. Kirkenes havn var et endepunkt for tyske forsyningskonvoier, og derav følger at det alltid var noen skip i havna: lastebåt og lette krigsskip, fordi Kirkenes havn var brukt som operativ marinebase.

³⁸ Ibid., 12/v.

³⁹ Larintsev R.I., Zablotkij A.N., *Lenk fienden til jord! Krigshandlinger av sovjetisk flyvåpen mot tyske flyplasser i Norge og Finland (Приковать врага к земле! Действия ВВС Северного флота против аэродромов Люфтваффе)* i *AviaPark (АвиаПарк)* 2008, nr. 3: 2.

⁴⁰ Kozlov et. al, op cit., 98.

De viktigste målene inne i byen var skip i havna, fortøyingsplasser, forskjellige lagre og andre anlegg i havna, kraftstasjon, tyskernes lagre inn i byen og A/S Sydvaranger sine anlegg. Hus i tettbebyggelse og administrasjonsbygninger, ble også angrepet. Det faktum at lagerbyggene kunne være sivileiendom og brukes til forsyning til sivilbefolkningen ble ikke tatt med i vurderingen. Eller det er kanskje bedre å si at sivileiendom og matvarer som ble brukt til forsyning av sivilbefolkningen kunne også bli brukt av tyskerne.

Vadsø havn passet bra for mindre fartøyer som fraktet forsyninger til lokale garnisoner og ble til dels brukt til militære mål. Til forskjell fra lasteskip og passasjerskip førte fiskebåter ikke strategiske laster, men tyskerne brukte ofte norske fiskebåter som transportmiddel og som patruljebåter. Derfor var fiskebåter også viktige mål for sovjetiske flystyrker.

Vardø hadde ikke bare en god havn for fiskebåter og større skip, men var også plassert på vei mot Kirkenes og Liinahamari havner. Havna ble ofte brukt av tyske forsyningskonvoier som stoppested. Alt dette samt nærliggende flyplass Svartnes gjorde Vardø til et viktig mål for sovjetiske flyangrep. I tillegg til havneanlegg og skip angrep sovjetiske fly militære og drivstofflagre, og kraftstasjoner.

I Altafjord lå den viktigste tyske mobil marinebase. I hvert fall slik oppfattet de allierte den. De største tyske krigsskip som slagsskip *Tirpitz*, slagskrysser *Scharnhorst*, tungkryssere *Admiral Hipper* og *Lützow* og mange andre mindre skip var stasjonert der i løpet av ganske lang tid under krigen. Basen lå på 425 km avstand fra sovjetiske flyplasser og kunne har vært angrepet bare med langtrekkende bombefly. Derfor var det færre sovjetiske flyangrep mot den enn mot havnene i Varangerfjord. Faktisk skjedde det ikke så mange vellykket flyangrep mot tyske krigsskip i Altafjord, fordi tysk luftvern fungert bra og ofte rakk bare en liten del av flygruppe selve Altafjorden⁴¹.

Hammerfest havn ble også brukt som mobil base for tyske marine. Under krigen stasjonerte tyskerne MS *Black Watch* der, som på den tida var moderskip for tyskernes ubåter. Selv om det finnes masse henvisninger til at Hammerfest var et viktig mål for flyangrep i sovjetisk litteratur, skjedde bare et registrert flyangrep mot Hammerfest i februar 1944. Sovjetiske fly bombet skip på havna, havneanlegget og kraftstasjonen, men militære objekter ble stort sett ikke skadet.

Når det gjelder de andre basene (Tromsø og Narvik), lå de altfor langt fra sovjetisk territorium, og det ble gjennomført bare noen få rekognoseringsflytokter mot dem.

⁴¹ Rapport, 14.

Honningsvåg havn er ikke nevnt i den sovjetiske *Analytisk rapport for NFs virksomhet under krigen*, men var ikke desto mindre oftere angrepet enn alle de slike norske havner som Hammerfest, Altafjord og Tromsø. Honningsvåg ble brukt som samlingssted for tyske forsyningskonvoier. Østgående fartøyer gikk bare under konvoi, mens Nordflåtens styrker besøkte ikke så ofte farvann vest for Honningsvåg, og vestgående fartøyer gikk ofte alene. Selve havna hadde ikke stor betydning som mål under angrep, og kanskje det derfor den ikke er nevnt i Rapporten.

2.6 Flyvåpenets rolle i kamphandlinger

Krigen brøt ut i nordområdene tidlig om morgenen 22. juni 1941. Allerede kl. 4:25 fikk Nordflåten ordre om å være i beredskap №1⁴². På den 24. juni skjedde det første tyske flyangrep mot sovjetiske baser på Kolahalvøya. Samme dagen fikk NF den første seier: løytnant Safonov fra 72. SAP skjøt ned en tysk Ju-88. Det første sovjetiske flyangrep mot fiendens objekter i Nord-Norge skjedde på den 25. juni, da sovjetiske samlede flystyrker angrep 19 tyske flyplasser i Nord-Norge og Finland. Til sammen deltok 263 bombefly og 224 jagerfly i operasjonen⁴³.

Sovjetisk flyvirksomhet under krigen er oftest delt i to perioder: den første perioden fra 1941 til 1943 da sovjetiske flystyrker var relativt fåtallige og drev aktiv forsvar, og den andre perioden fra 1943 og fram til slutten av krigen da Nordflåtens flyvåpen hadde overlegenhet i lufta og gikk over til offensiven.

I 1941-1942, da den sovjetiske strategien var defensiv, ble alle styrker brukt til å forsvare marinebaser, Murmansk, jernbanen og allierte konvoier fra tyskernes angrep. I denne periode hadde sovjetiske flyoperasjoner som mål å forstyrre tyskernes angrep, dvs. de skulle dekke sovjetiske objekter fra lufta og utførte enkelte preventive flyangrep mot tyske baser i Nord-Norge og Nord-Finland. De viktigste målene på norsk territorium i denne periode var tyske flyplasser og havn, som ble brukt til angrep mot Murmansk og mot de allierte konvoiene.

Sovjetiske flyangrep i denne periode ble oftest utført av 2-4 bombefly som angrep målene om natta. NFs mangel på langtrekkende bombefly gjorde det umulig å angripe tyske objekter på lang avstand fra sovjetiske baser. De fleste flyangrep skjedde i Varangerfjordområdet. Bombefly hadde ofte ikke jagerflyeskorte på grunn av mangelen på jagerfly: de

⁴² Ivanov, op cit., 78.

⁴³ Ibid., 79.

fleste jagerfly ble brukt til å beskytte sovjetiske objekter⁴⁴. Av og til utførte NF handlinger mot tyske forsyningskonvoier, men disse operasjoner var ganske sjeldne, siden NF ikke hadde nok styrker til å utføre dem. Flyvåpenets rolle i den første perioden var å støtte de andre sovjetiske styrker. NF utførte selvstendige handlinger sjelden.

Som nevnt tidligere skiftet sovjetisk strategien seg i den andre perioden til offensiv. Dette ble mulig pga konstant forsterkning av NF med utstyr og mannskap. Sovjetiske flystyrker hadde overlegenhet i lufta og kunne utføre offensive operasjoner. Ifølge Ivanovs bok hadde NF i alt 185 fly på den 1. juli 1943, mens tyskerne hadde 171 fly. Denne styrkeforhold endret seg enda mer ett år senere, da tyskerne hadde 56 fly på den 1. juni 1944, mens NF hadde 258 fly⁴⁵. Utenom preventive angrep mot tyske flyplasser begynte sovjetiske flystyrker aktive operasjoner mot tyske forsyningskonvoier, dvs. mot tyske forsyningskonvoier. Sovjetiske krigshandlinger mot tysk skipsfart hadde som mål å forstyrre forsyningskonvoier til tyske avdelinger i Arktis og å stoppe utførsel av nikkel- og jernmalm fra Finnmark og Petsamo-området. NF ble en av de viktigste angrepsstyrkene som Nordflåten hadde på linje med ubåter og torpedobåter.

NF begynte å utføre massive flyangrep mot fiendens konvoier og mot tyske baser i nordområdene allerede i 1943. Mens i den første periode forsøkte NF å forberede og utføre sine flyoperasjoner i Nord-Norge uventet for tyskerne, begynte NF fra 1943 å utføre flyangrep også i situasjoner da tyskerne forventet angrep⁴⁶. Dette ble mulig fordi antall av fly som deltok i operasjoner ble mye større enn det var før, derfor kunne NF ignorere denne faren. Massive flyangrep med flere grupper av bombefly sammen med angrepsfly og jagerflyeskorte ble vanlige i 1944.

Under den sovjetiske offensiven mot tyske styrker i Nord-Finland og Øst-Finnmark i høsten 1944 hadde NF flere mål. Et av dem var å støtte 14. Armé fra lufta. Omtrent 30 % av alle flyvninger NF utførte i september 1944 var rettet mot tyske landstroker⁴⁷. Et annet mål var å hindre tyskerne å evakuere sine styrker fra Øst-Finnmark, dvs. å forstyrre fiendens skipsfart på veien mellom Varangerfjord og Hammerfest. Ca. 1000 fly fra NF og 7. luftarmé deltok i sovjetisk offensiven⁴⁸. Mens bombe- og angrepsfly angrep tyske posisjoner fra lufta, skulle jagerfly forstyrre tyske flystyrker å utføre angrep mot angripende sovjetiske tropper. Alt dette betyr ikke at NF hadde bare støttende funksjon under sovjetisk offensiven, i

⁴⁴ Rapport, 32/v.

⁴⁵ Ivanov, op.cit., 231.

⁴⁶ Rapport, 32/v.

⁴⁷ Ivanov, op.cit., 254.

⁴⁸ Ibid., 255.

motsetning var NF en av de viktigste Nordflåtens angrepsstyrker. Nordflåtens kommando brukte ikke store overflateskip under offensiven, så sovjetiske torpedofly og torpedobåter var de største sovjetiske angrepsstyrker som utførte operasjoner mot fiendens skipsfart under offensiven. I alt utførte NF 8907 flyvninger under sovjetisk offensiven, blant dem 6074 mot tysk skipsfarten⁴⁹.

Etter offensivens slutt fortsatt NF å jakte på tyske ubåter fra til krigens slutt i 1945. Da var det kun torpedofly og sjøfly som deltok i sovjetiske flyoperasjoner⁵⁰. Disse handlinger hadde ikke så stor betydning for krigens gang.

Etter at vi har gitt et innblikk i hvilken rolle hadde sovjetiske flystyrker i kamphandlinger, kan vi studere sovjetiske flyoperasjoner nærmere.

2.7 Typer av flyoperasjoner

Tradisjonelt deles alle krigshandlingene av de sovjetiske flystyrker inn i handlinger av:

- Rekognoseringsfly
- Mine-torpedofly og bombefly;
- Angrepsfly
- Jagerfly

En slik fordeling hjelper å analysere operasjoner av flystyrker og finne ut hvilke vurderinger eller positive aksjoner som ble gjort av høyere kommandoer. Egentlig ble en slik systematisering tatt opp av historikere etter de militære, for analyse av krigshandlingers effektivitet har vært den mest aktuelle oppgave. Jeg skal også følge en slik fordeling i min masteroppgave.

2.7.1 Rekognoseringsfly

Flyrekognosering var en av de viktigste operasjoner til støtte for Nordflåten og dens flyvåpens krigshandlinger, og flystøtte til hæren i kystnære feltavsnitt. Ved starten av krigen var rekognoseringsflystyrker omtrent en fjerdedel av alle de sovjetiske marineflystyrker, og kvantitativt var dette den nest største etter jagerflystyrkene. Rekognoseringsflystyrker var hovedsakelig satt opp med sjøfly av typen MBR-2 (i juni 1941 var det 49 fly av denne type i Nordflåtens flyvåpen, mesteparten av dem var i 118. ORAP og 49. selvstendig flygruppe⁵¹).

⁴⁹ Ibid., 262.

⁵⁰ Ibid., 263.

⁵¹ Zablotskij, A., Sal'nikov, A., *Morskoj "ambartsjik" (Морской «амбарчик») i Aviation and Time (Авиация и время) 2004, nr.1: 12.*

Fly av denne typen rekognoserte hovedsakelig om natta, mens om dagen ble rekognosering gjort med raskere og bedre bevæpnede bombefly som DB-3 (II-4), SB-2, og forskjellige jagerfly⁵². I løpet av krigen ble rekognoseringsflystyrkene forsterket med de tomotors flyene Pe-2, Pe-3, Douglas A-20 Boston, Catalina, sammen med Jak-1, Jak-7, Jak-9, Hurricane, Spitfire, P-39 og P-40⁵³. Hovedoppgaver for rekognoseringsflystyrkene var å oppklare fiendens skip på havet, å oppklare marinebaser og havner, å oppklare andre krigsmål, og å finne og angripe fiendens ubåter i havet.

2.7.2 Mine-torpedofly

Mine-torpedofly- og bombeflystyrker var under krigen en av hovedangrepsstyrkene i Nordflåten. De hadde som oppgave å utslette fiendens krigsskip sammen med transportskip i havet og i havner og å utslette forskjellige mål på land. Ofte ble de samme flyavdelinger brukt i flyangrep mot tysk kystfart og mot forskjellige mål på land. Dette gjelder først og fremst mine-torpedofly som ble ofte brukt som vanlige bombefly. Mine-torpedoflyavdelinger ble utrustet med fly som kunne bli brukt til å bombe mål på lang avstand og hadde større bombekapasitet enn flyene i bombeflyavdelinger.

Før krigen hadde bombeflystyrkene fly av typer som MBR-2, SB-2, TB-1, TB-3. I 1940 begynte og under krigen ble det fullført en modernisering av bombeflystyrker med stupbombere Pe-2, mine-torpedoflystyrkene fikk flyene DB-3F (II-4F), Hampden, og Douglas A-20 Boston⁵⁴.

I begynnelsen av krigen var det ingen mine-torpedoflystyrker i Nordflåtens flyvåpen. Først 12. september 1941 ble en flygruppe av DB-3F torpedofly overført fra Østersjøen. I det hele tatt ble torpedovåpen ikke brukt av sovjetiske marineflystyrker i løpet av 1941, og mine-torpedoflyregimenter ble brukt som vanlige bombefly. De første operative tokt med torpedoflyene i Nordflåtens flyvåpen skjedde i juli 1942. Likevel begynte systematiske krigshandlinger mot fiendens skipsfart først etter at den Spesielle marine flygruppe (OMAG) – tidligere angrepsflygruppe av Overkommandoens hovedkvarter – ble overført til Kola i juli 1942. Nordflåtens Flyvåpen ble samtidig forsterket med 7 flyregimenter, mens et av disse var et mine-torpedoflyregiment⁵⁵.

⁵² Lavrentjev et. al, op cit., 10-11.

⁵³ Hafsten, B., Olsen, B., Larsstuvold, U., Stenersen, S., *Flyalarm. Luftkrigen over Norge 1939-1945*. (Oslo: Sem & Stenersen forlag, 2005), 202.

⁵⁴ Lavrentjev et. al, op cit., 49.

⁵⁵ Bogatyrev, V., *Sovjetisk flyvåpen over havet. Minekrigen (Советская авиация над морем. Минная война)* i *Aviation and Time (Авиация и время)* 1998, nr. 6: 31 (senere 1998b).

Når det gjelder minelegging fra fly, var dette nesten ikke i bruk i nordområdene (til dels på grunn av dårlig klima, til dels på grunn av noen miners særegenheter). I 1944 ble det lagt 91 miner (de fleste av dem i Varangerfjorden) – det var toppåret, mens det samme år i Østersjøen ble lagt ut 650 miner fra fly⁵⁶.

I perioden til 1943 ble krigshandlinger av sovjetiske flystyrker mot tysk skipsfart bare utført av små grupper av bombere og torpedofly eller med enkelte fly uten noen rekognosering på forhånd. Væpnet rekognosering skjedde ofte i lav høyde over havet og i maksimal distanse⁵⁷. Omtrent en halvdel av slike flygninger ble gjort uten resultater. Torpedoflyene angrep små konvoier med 2-3 transportskip sammen med 7-8 krigsskip når de seilte i åpent hav mellom Honningsvåg og Varangerfjord. Effektiviteten ved bruk av torpedoer var lav: sannsynligheten for treff var bare 30 %⁵⁸.

Etter at frontlinjen ble stabilisert, ble flystyrkenes krigshandlinger i 1943 konsentrert mot tysk skipsfart, men etter de første sovjetiske angrepene i 1942 begynte tyskerne å forsterke konvoieskorten vesentlig og dekke dem bedre med jagerfly.

Tyskerne introduserte sommeren 1943 endringer som fikk store konsekvenser for de sovjetiske flyoperasjonene over Nord-Norge. Da tok tyskerne i bruk to nye operative flyplasser – Svartnes og Berlevåg. Det tillot dem å dekke konvoier hele veien fra Honningsvåg til Varangerfjorden med en-motors jagerfly. I tillegg til det ble det opprettet et system med radiolytting slik at de kunne peile, dechiffre og oversette sovjetiske radiosamtaler – informasjon fra rekognoseringsfly, fra kommandoen osv. Det var lettere for tyskerne fordi sovjetisk radiokommunikasjon ble primitivt utført: ved avtalte tegn og med åpen tale. Det ble også etablert radarstasjoner av typen "Würzburg" på flere steder på Varangerhalvøya. Disse radarstasjonene gjorde det mulig for tyskerne å følge sovjetiske angrepsgrupper fra de startet fra Vaenga flyplassene fram til konvoien.

På samme måte fikk tyskerne mulighet å følge med sovjetiske flystyrkers operasjoner og raskt konsentrere jagerflystyrker (basert på flyplassene Luostari og Høybuktnoen) i konvoiområdet⁵⁹. Det i sin tur krevde større angrepsstyrker fra sovjetisk side. Som resultat av disse endringene i det tyske forsvaret mislyktes mange sovjetiske angrep med mine-torpedoflystyrker mot de tyske konvoiene. Til tross for mange flytokt, harde kamper og

⁵⁶ Kotel'nikov, V., Artem'ev, A., *Mine- og torpedofly: spesiell luftflåte (Минно-торпедная: авиация особого рода)*, i *Luft- og Romfart (Авиация и космонавтика)* 1996, nr. 4: 13.

⁵⁷ Lavrentjev et. al., op cit., 50.

⁵⁸ Kotel'nikov et. al., op cit., 17.

⁵⁹ Morozov, M.E., *Tragisk debut. Nordflåtens torpedofly i 1943. Kronike fra krigen og analyse av fiaskoens årsaker (Трагический дебют. Торпедоносцы Северного флота в 1943 году. Хроника их боевого применения и анализ причин неудач)*, i *AviaMaster (АвиаМастер)* 2003, nr. 8: 9-10.

mange tap i den andre halvdel av 1943 klarte ikke sovjetiske flystyrker å senke noen skip med torpedoer⁶⁰.

I 1944 økte den tyske skipsfarten betraktelig, tyske forsyningskonvoier inneholdt 30-35 skip, og sovjetiske flystyrker begynte endelig med massive angrep med torpedofly, angrepsfly og jagerfly, slik at nesten ingen tyske konvoier kunne seile fra Honningsvåg til Varangerfjord uten tap. Fra september 1944, da den sovjetiske offensiven i nordområde begynte, økte sovjetiske angrep mot tyskerne voldsomt. Nordflåtens og Nordflåtens flyvåpens mål i denne operasjonen var å forstyrre og forhindre tyskerne fra å evakuere sine styrker fra Øst-Finnmark⁶¹. I slutten av oktober var flystyrkene nesten uavbrutt opptatt med krigshandlinger på dagtid, i perioden fra 22. til 27. oktober ble det senket eller betraktelig skadet 9 tyske krigsskip⁶². Men det var ikke nok til å stanse den tyske evakueringen, til tross for sovjetiske angrep ble de fleste tyske avdelinger evakuert fra Øst-Finnmark til andre krigsteatre.

2.7.3 Bombe-fly

Hovedområdet for bombestyrkenes operasjoner var Varangerdistriktet, særlig byene Kirkenes og Petsamo. I 1941 brukte Nordflåtens flyvåpen bombe-flyene SB og MBR-2, og siden 1942 – Pe-2 og Il-4 mot tyske og til dels norske mål på land⁶³. Utenom selve Nordflåtens flyvåpen deltok også flyavdelinger av 14. Armé og avdelinger av langtrekkende bombe-fly som for noen perioder (når det trengtes å beskytte de allierte konvoier på vei til Sovjetunionen) ble overført til Nordflåtens kommando. Ofte var effektiviteten ved bruk av disse avdelingene bedre enn ved bruk av marineflystyrker. Et eksempel er en midlertidig overføring 14. Armés flystyrker til Nordflåtens kommando i perioden fra 1. september til 7. oktober 1942. Da gjorde flystyrker fra 14. Armé 11 bombetokt mot tyske flyplasser i Nord-Norge og Nord-Finland (mesteparten av dem om natta) og ødela 18 tyske fly på flyplasser og 13 i kamp (men denne informasjon er ikke bekreftet fra tyske kilder)⁶⁴.

Larintsev og Zablotskij beregnet i sin artikkel om sovjetiske operasjoner mot tyske flyplasser i Nord-Norge og Finland 19 angrep mot Kirkenes i 1941 (minst 68 flygninger); et

⁶⁰ Ibid., 16.

⁶¹ Gorter, A.A., Gorter, W.T., Suprun, M.N., *Frigjøringen av Øst-Finnmark 1944-1945.* (Arkhangelsk-Vadso: «Arkhangelsk Pomor», 2005), 101-103.

⁶² Ibid., 119.

⁶³ Kozlov et. al, op cit., 108.

⁶⁴ Inozemtsev, 1987, http://militera.lib.ru/h/inozemtsev_ig4/09.html (oppsøkt 27.04.2010).

typisk sovjetisk angrep inneholdt 3-6 SB bombere og etter 20. juli 1941 1-3 Pe-2 (og bare en- to ganger skjedde angrep med 4 og 5 Pe-2 fly i hvert)⁶⁵.

I 1942 gjorde sovjetiske flystyrker 24 angrep mot den tyske flyplassen Høybuktknoen (140 flygninger), men det ble funnet at bare i fire angrep gikk tyske fly tapt. Intensiteten i sovjetiske angrep mot selve Kirkenes i 1942 var mindre enn mot Høybuktknoen, særlig i den andre halvdel av året. Som resultat av det var gevinsten ikke så stor. Ganske ofte ble forskjellige mål i byen bombet oftere enn skip i havna. For eksempel brente forsyningslager og lokaler for Luftwaffes varemottak ned under bombingene 28. januar, og under bombingene 4. februar brant et sanitærutstyrlager. I slutten av året gjorde Nordflåtens flyvåpen angrep med britiske Hampden-bombere⁶⁶.

I 1943 var tallet på angrep litt mindre enn i 1942, mens antall av deltakende fly ble enda større (86 i første halvdel av året og 131 - i den andre halvdel), men det viser ikke den reelle situasjonen. De fleste angrep i første halvåret ble gjort med MBR-2 bombere som var utstyrt med små bomber. Disse angrepene var vellykkede og forårsaket store tap for tyskerne, men denne suksessen var i stor grad tilfeldig. For det annet skjedde økningen i tallet på flygninger til dels på grunn av økning av jagerflyeskorten.

Oppmerksomheten som Kirkenes fikk fra Nordflåtens kommando, svarte kanskje ikke til stedets betydning. Sannsynligvis var dette knyttet til Nordflåtenkommandos taktikk med å angripe tyske konvoier i åpen hav. Men i dag kan vi konstatere at denne måte å stanse tyske konvoier ikke var så effektiv. Det største tap som tyskerne fikk, ikke bare i nordområdene, men i alle krigsteatre fra sovjetiske marineflystyrker, var skader på D/S *Rotenfels* under angrep 24. januar, da det oppstod brann og tyskerne måtte senke skipet.

I 1943 hadde ikke sovjetiske flyoperasjoner mot Kirkenes som mål å skade industrien, angrep mot Høybuktknoen var også episodiske. I første halvdel av året gjorde Nordflåtens flyvåpen bare to angrep mot flyplassen (15 flytokt), i den andre halvdel av året ble det gjort 50 flygninger, mens Pe-2, Il-4 og 22- jagerfly gjorde 15, men det er hvis vi tar i beregning virksomheten til 36. langtrevkende bombeflydivisjon. Ifølge tyske dokumenter var bare angrepene 2. desember vellykkede. I de første tre måneder av 1944 (før de massive angrepene begynte) hadde flyangrepene en særegenhet: i denne perioden ble angrepene mot Høybuktknoen og Kirkenes bare gjort av fly fra 36. langtrevkende bombeflydivisjon⁶⁷.

⁶⁵ Larintsev et. al, op. cit., (2007), 38.

⁶⁶ Ibid., 39.

⁶⁷ Ibid., 40.

Effektiviteten av disse angrepene var større enn den hadde vært før, det kan bli forklart med det faktum at langtrekkende bombefly slapp flere bomber og fløy i større grupper. Alt i alt ble det bare i disse tre måneder sluppet mot Kirkenes 352 sprengbomber og 208 brannbomber, og mot Høybukta – ikke mindre enn 1200 bomber. Det vil si at det i hvert angrep ble sluppet omtrent 100 bomber på mer enn 100 kilogram hver⁶⁸.

Etter at den sovjetiske offensiven i Nord-Finland og Nord-Norge begynte, økte også antall angrep mot byene i Øst-Finnmark. I 1944 gjorde sovjetiske flystyrker 994 flygninger mot havnene i Liinahamari, Kirkenes, Vardø og Vadsø, mot bare 172 flygninger i 1941 og 207 flygninger i 1942 og 1943⁶⁹. 23. august 1944 skjedde de største angrepene mot Vardø og Vadsø (omtrent 200 sovjetiske fly tok del i dem). Under angrepene led også sivilbefolkningen. Fremdeles er målene for angrepene noe vanskelig å forklare. Sannsynligvis var det sovjetiske avledende manøvrer, fordi samtidig var konvoi JW-59 på vei til Murmansk og også en gruppe av krigsskip med slagskipet *Arkhangelsk* på vei til en sovjetisk base på Kolahalvøya. Kanskje var angrepene en måte å gjøre preg på Finland⁷⁰.

2.7.4 Angrepsfly

Støtte funksjon er en viktigste funksjon av angrepsfly. Angrepsfly ble brukt til å utføre bombeangrep oftest fra lav høyde mot tyske festninger, materiell og skip på frontlinje og i nærheten av den. Angrepsfly støttet sovjetiske tropper, skip og bombe- og torpedofly under flyangrep. Angrepsfly var panserkledd og så var mer effektiv i bombeangrep fra lav høyde enn de vanlige bombefly. Angrepsfly hadde betydelig mindre aksjonsradius enn de bombefly og handlet bare i Varangerfjord-området.

I løpet av krigsåra gjorde Nordflåtens flyvåpens angrepsflystyrker omtrent 1500 flygninger mot fiendens mål i havet og på land. I perioden før krigen hadde lavangrepsflystyrker bare vært bevæpnet med maskingevær, spesielt angrepsflyet – Il-2 som ble konstruert rett før krigen, men i 1941 var det ikke så mange av dem i sovjetiske flyvåpenet. Først etter 1943, etter at det ble produsert nok fly, begynte massive og systematiske angrep med lavangrepsfly⁷¹.

NF hadde bare en angrepsflyavdeling – 46. SjAP. Avdelingen var stiftet i 1943 og begynte å ta del i flyoperasjoner fra juni 1943. Først ble angrepsfly brukt kun i operasjoner

⁶⁸ Ibid., 41.

⁶⁹ Gorter et. al, op cit., 133.

⁷⁰ Ibid., 133-135.

⁷¹ Lavrentjev et. al, op cit., 91-92.

mot bakkemål men ganske snart begynte de å utføre også bombeoperasjoner mot tysk skipsfart. Først var 46. SjøAP basert på Vaenga-2 flyplass men etter de første effektive bombeangrep mot fiendens skip bestemte NFs kommanderende å overføre den nærmere til Varangerfjord-området, slik var flere fly fra avdelingen overført til Pummanki operativ flyplassen på Srednij-halvøya⁷². Det var ikke mulig å bruke Pummanki flyplassen hele tiden, siden den var for nær til frontlinje og ofte angrepet av tyske fly.

Angrepsfly utførte ganske sjelden særskilte flyoperasjoner, oftest ble de brukt under massive flyangrep til å støtte bombe- og torpedofly.

2.7.5 Jagerfly

Nordflåtens flyvåpens jagerflystyrker forsvarte sovjetiske marinebaser og havner mot tyske angrep, jaktet på fiendens rekognoseringsfly, eskorterte sovjetiske og allierte skip på havet, og støttet bombefly og torpedofly under angrep. Jagerfly bidro også med rekognosering, bombet skip, flyplasser og andre fiendtlige mål. Sovjetiske marineflystyrker hadde mer enn 760 jagerfly før krigen, men bare 49 av dem var i Nordflåtens flyvåpen. Det var fly av typer som I-15bis, I-16, I-153 og også Jak-1, LaGG-3 og MiG-3. Etter 1942 var de fleste jagerfly av nye typer: Jak-1, Jak-7, Jak-9; LaGG-3, La-5, La-7, og fly som Sovjet Unionen fikk ved lend-lease hjelpen: Hurricane, P-39 Airacobra og P-40 Kittyhawk.

Sikring av angrepsflystyrker og rekognoseringsflystyrkers operasjoner var det mest aktuelle målet for jagerflystyrkene, særlig for dem som var i mine-torpedofly-, bombefly- og angrepsflyregimenter og i blandete flydivisjoner. Jagerflystyrkene brukte forskjellig taktikk for å gjennomføre dette. Hovedtaktikken var eskortering av disse flygruppene til målområde og tilbake. Jagerflystyrker blokkerte også fiendens flyplasser når sovjetiske styrker skulle angripe; de møtte sovjetiske angrepsgrupper i et konkret område, og gjorde avledende angrep.

Men jagerflystyrker ble også i tillegg brukt i rekognoseringshandlinger og som angrepsstyrke mot tyske konvoier. Som jagerbombefly under krigen ble brukt slike fly som P-40 Kittyhawk, Hurricane, sammen med sovjetiske I-153 og I-16. Men massive handlinger av sovjetiske jagerbombefly begynte først i 1944, etter at metoden med av bombing i mastehøyde ble introdusert. Sovjetiske jagerbombefly angrep ofte små skip (fiskerbåter) i Varangerfjorden.

Det var ikke så mange store skip som fikk skader etter angrep fra jagerbombefly: det var D/S *Patagonia* (5898 bruttotonn) og D/S *Pernambukto* (4121 bruttotonn), som ble skadet

⁷² Rapport, 154/v.

under angrep mot Kirkenes 13. mai 1944, D/S *Florianoopolis* (7019 bruttotonn), som ble skadet under seilas fra Kirkenes til Petsamo 17. juni, og det var også noen andre mindre skip. Ingen av disse store skipene som ble skadet av sovjetiske jagerbombefly ble senket, slik som det kunne skje med mindre kystfartsskip og båter.

I alt i 1944 senket sovjetiske jagerbombefly eller skadet alvorlig mer enn 30 skip og krigsskip, mens torpedofly i den samme perioden skadet bare 8 skip, bombeflyene Il-4 og A-20 Boston – 6 skip, angrepsflyet Il-2 – 12 skip. Så vi kan si at jagerbombeflyene var ganske effektive mot tyske og norske fartøyer, enda mer effektive enn det spesialiserte angrepsflyet Il-2. Årsaken til det er det faktum at P-40 hadde større aksjonsradius Il-2, så de kunne bli bruk til væpnet rekognosering⁷³.

2.8 Sovjetiske, tyske og norske tap

Nå er det på tide å se hvilke tap fikk alle sider under sovjetiske flyangrep. Disse tallene som jeg bruker i denne delen er tatt fra forskjellige kilder, først og fremst fra litteratur om krigen. Mange av dem er upresise og det trenges klargjøring og sammenlikning med tallene fra andre kilder. Dette kan være en veldig stor oppgave i seg selv. Jeg bruker disse tallene kun til å gi leseren et innblikk i hvilke tap hadde alle sider som resultat av sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge.

Alt i alt gjorde NFs torpedoflyene under krigen 1559 flygninger, de brukte ca. 400 torpedoer og tapte 71 fly i krigshandlinger⁷⁴. I det hele tatt klarte sovjetiske marine flystyrker å treffe 138 tyske og norske fartøyer. Av dem utførte Il-2 flyene 39 treff, A-20 Boston flyene 21 treff, Pe-2 og Pe-3 fikk 16 treff, DB-3 og Il-4 – 14, SB – 3, P-40 Kittyhawk – 39, Hampden – 3 og P-39 Aerocobra – 3 treff⁷⁵.

De fleste av de senkede skipene var småbåter, sivile fiskebåter, som i enkelte tilfeller ble også brukt av tyskerne som transportmidler. Alle båter i nærheten av Finnmarkskyst var likeverdige mål for sovjeterne. Det betyr ikke at sovjetisk kommando visste ikke at små motorkuttere ble brukt stort sett kun av norsk befolkningen. Norske fiskebåter var et mål for sovjetiske fly først og fremst fordi de ble brukt til å skaffe mat, dvs. til å forsyne befolkningen

⁷³ Larintsev, R.I., Zablotskij, A.N., "Kittyhawk" mot Krigsmarine. Krigshandlinger av sovjetiske jagerflybombere over Barentshavet i 1944 («Киттихауки» против Кригсмарине. Действия советских истребителей-бомбардировщиков над Баренцевым морем в 1944 году), i *AviaMaster (АвиаМастер)* 2002, nr. 1: 2-7.

⁷⁴ Bogatyrev, 1998b, 31.

⁷⁵ Bogatyrev, V., *Sovjetisk flyvåpen over havet. Seire – meninger fra begge sider. (Советская авиация над морем. Победы – взгляд с двух сторон)*, i *Aviation and Time (Авиация и время)* 1998, nr. 4: 41 (senere 1998a).

og tyske tropper. Angrep mot norske fiskebåter var en del av sovjetiske handlinger mot fiendens skipsfart som skulle bryte forsyningen av tyske styrker med utstyr og mat.

Det var mye lettere for sovjetiske fly å angripe små fiskebåter enn store tyske forsyningskonvoier. I motsetning til transportbåter var fiskebåter ubeskyttet mot sovjetiske fly, dvs. de var lett mål for dem. De fleste sovjetiske flyangrep mot fiendens skipsfart ble utført i små grupper av 2 torpedofly uten eskorte. Det var rett og slett et selvmord for slike grupper å angripe tyske konvoier, som hadde god beskyttelse, derfor de angrep dem ganske sjelden, endog hvis de oppdaget dem. Senkninger av små båter påvirket derimot godt sovjetisk statistikken.

Ifølge sovjetisk Rapporten ble 51 fartøy, blant annet 26 transportbåter, senket i Kirkenes under bombeangrep mot Varangerfjordhavner i 1944. Under flyangrep i høsten 1944 ble A/s Sydvaranger, kraftstasjon og havneanlegg alvorlig skadet, og transportbåter ble lastet uten å bruke kraner⁷⁶.

Når det gjelder bekreftede tap av Luftwaffe fra sovjetiske flyoperasjoner mot tyske flyplasser, ble bare 33 tyske fly skadet i løpet av hele krigen, blant annet 17 av dem på flyplassene Høybuktnoen og Banak. Det største antallet var 21 fly skadet i 1942, mens 7 av dem ble skadet på den 30. juli under bombingene av Banak og Luostari flyplasser⁷⁷. I tillegg til tap av fly fikk tyskerne også mye større tap av mannskaper og forskjellige tekniske leire.

NF gjennomførte 172 flyvninger mot norske og finske havner i 1941, 207 flyvninger i 1942, 365 flyvninger i 1943 og 994 flyvninger i 1944. Disse tall viser betydelig vekst av flyvninger i 1944. Kirkenes var mest besøkt by for sovjetiske flystyrker. NF utførte 953 flyvninger mot byen i løpet av hele krigen, en tredje del av dem skjedde om natta⁷⁸. Hilmar Berg registrerte i sin dagbok 868 flyalarmer i Kirkenes, av dem 238 skjedde i 1944⁷⁹. I alt skjedde det 328 flyangrep mot Kirkenes under krigen⁸⁰, dette gjør Kirkenes en av de mest bombede steder under den 2. verdenskrig. Selvsagt var sovjetiske flyangrep mot Kirkenes betydelig mindre enn, for eksempel, allierte bombingene av tyske byer. Oftest var det ikke så mange bombefly som deltok i angrep, men hvis vi tar hensyn til Kirkenes størrelse⁸¹, var det mye nok.

Sovjetiske flyangrep mot havner i Varangerfjord-området førte til store skader i byer, men antall av omkomne fra lokal befolkningen var overraskende ikke så stor. For eksempel

⁷⁶ Rapport, 60.

⁷⁷ Larintsev et. al, op cit. (2008), 13.

⁷⁸ Rapport, 43.

⁷⁹ Hilmar Bergs dagbok, <http://himmelstigen.no/flyalarmer.htm> (3.05.2010).

⁸⁰ Nordhus, op.cit., 65.

⁸¹ Kirkenes var et ladested med ca. 4500 innbyggere og et areal på ca. 1,7 kvkm. (Nordhus, op.cit., 7).

ble 14 nordmenn drept under største flyangrep mot Vadsø 23. august 1944, mens antall av omkomne tyskerne var betydelig større. I Vardø ble over 40 sivile nordmenn drept under 78 sovjetiske flyangrep og antall av skadete var dobbelt så mange⁸².

Under sovjetisk offensiven i 1944 fastslo NF følgende resultater: 138 biler, 42 hus, 14 lagre ble ødelagt av sovjetiske flystyrker, ca. 2100 tyske soldater og offiserer drept⁸³. Det er vanskelig å finne ut om disse tallene er korrekt, men resultater var store nok hvis vi tar hensyn til at selve offensiven tok omtrent en måned.

Når det gjelder sovjetiske tap, mistet sovjetiske mine-torpedoflystyrker kun i juli-september 1943 14 Douglas A-20 Boston fly, to HP.52 Hampden fly og ett Il-4 fly⁸⁴. Dette var en av de verste perioder for sovjetiske torpedoflystyrker. For eksempel ble 19 sovjetiske torpedofly mistet i hele året 1942 under flyangrep, bare to av dem ble skutt ned av tysk luftvern under angrep⁸⁵. Sovjetiske torpedoflyoperasjoner medførte store tap blant angrepsstyrker, NF mistet 35 torpedofly i 1943 og ca. 60 fly i 1944⁸⁶. Mange av dem var mistet på grunn av tekniske feil eller uerfarne flygere.

Ifølge sovjetiske kilder mistet NF 163 bombefly i løpet av de to første krigsårene på grunn av forskjellige årsaker⁸⁷. I to neste årene mistet NF henholdsvis 114 og 125 fly⁸⁸. Det er bekreftet at minst 26 sovjetiske torpedofly, 31 jagerfly, 24 angrepsfly og 9 bombefly var mistet over norsk territorium.

Vi kan se at sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge førte til betydelige resultater og forårsaket store tap fra alle sider. Norsk befolkning var kanskje den mest berørt side, siden de mistet mye under flyangrep: sine liv, hus, saker og midler til å skaffe seg levebrød. I neste kapittel skal jeg forsøke å vurdere hvor effektive var sovjetiske flyoperasjoner i virkeligheten og om de tap, som NF fikk, forrentet seg.

2.9 Oppsummering

I dette kapittelet forsøkte jeg å gi leseren et innblikk i hvordan Nordflåtens flyvåpen var organisert, hvilke endringene skjedde i dets struktur, vise dets rolle i krigshandlinger i nordområdene, hvilke flyoperasjoner ble gjennomført sammen med å sette hendelsene i større sammenheng.

⁸² *Norsk Krigsleksikon 1940-45*, 438.

⁸³ Rapport, 49/v.

⁸⁴ Morozov, op.cit. (2003), 15.

⁸⁵ Morozov, op.cit. (2007), 145.

⁸⁶ *Ibid.*, 276.

⁸⁷ Rapport, 4/v.

⁸⁸ *Ibid.*, 5.

I konklusjonen til dette kapittelet kan jeg si at Nordflåtens rolle har endret seg veldig mye i løpet av krigen. Hvis før krigen var Nordflåten en av de minst viktige sovjetiske marinestyrker, vokste dens betydning veldig mye med begynnelsen av krigen. Nordrussiske havner Arkhangelsk og Murmansk var de eneste havner i europeiske delen av Sovjetunionen som kunne bli brukt under krigen og kunne motta laster fra Storbritannia og resten av verden. Det var den korteste vei å transportere laster gjennom dem til europeiske delen av Sovjetunionen og til sovjetisk-tysk fronten. Derfor var det så viktig for Sovjetunionen å beholde disse havner sammen med jernbanen som bindet Murmansk med andre byer.

Nordflåten fikk store forsterkninger under krigen og vokste mye. Nordflåtens flyvåpenet vokste endog mer, siden det var en av Nordflåtens hovedangrepsstyrker på linje med ubåter og torpedobåter. Nordflåtens kommando var veldig forsiktig med å bruke store overflateskip i krigshandlinger, så de stod i sine havner i løpet av nesten hele krigen.

NFs handlinger endret seg mye under krigen. Hvis i begynnelsen av krigen ble flystyrker brukt stort sett til å beskytte sovjetiske objekter, begynte de senere å utføre offensive operasjoner mot forskjellige mål på norsk territorium. Bombefly og torpedofly var sovjetiske hovedangrepsstyrker i flyoperasjoner over Nord-Norge. Bombefly var brukt til å utføre operasjoner mot tyske flyplasser og norske havner, i tillegg til dette var bombefly brukt til å angripe tyske forsyningskonvoier, spesielt i begynnelsen av krigen, når NF ikke hadde torpedoflystyrker.

Bombeoperasjoner var de mest vanlige sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge. NF brukte ikke bare sine bombeflyavdelinger, men også jagerfly og angrepsfly til å bombe mål på norsk territorium. Mangel på langtrekkende bombefly førte til at NF måtte bruke sine torpedofly til å utføre bombeoperasjoner på langt avstand fra sovjetiske flyplasser. I flere perioder brukte NF langtrekkende bombefly fra spesielle avdelinger som det fikk midlertidig under sin kommando.

Overraskende nok for sovjetisk kommando var jagerbombefly handlinger mot fiendens skipsfart veldig effektive. Jagerbombefly treff flere skip enn torpedofly, selv om torpedofly opererte lengre mot fiendens skipsfart enn jagerbombefly.

I slutten av krigen begynte NF å utføre massive flyangrep som var mer effektive enn de vanlige flyangrep, men det var kanskje litt for seint å forårsake store skader i Øst-Finnmark siden tyskerne var på vei til å begynne evakueringen fra hele dette området.

NF fikk sine egne torpedoflystyrker under krigen. Det tok mye tid å opplære flygerne og teknikere å bruke nytt utstyr. Mangelen på kamperfaring førte til store tap og ueffektive handlinger i første årene. NF tok lærdom av sine første fiaskoer og forsøkte å rette sine feil.

Konstant forbedring av tysk beskyttelse av forsyningskonvoier viser at sovjetiske handlinger mot tysk skipsfart var effektive nok til å forurolige tysk kommando. Torpedofly var en av Nordflåtens hovedstyrker til å hindre tysk evakueringen fra Øst-Finnmark. Deres handlinger er vurdert ofte i litteratur som veldig effektive, men dette var ikke nok til å stoppe tysk evakueringen.

Sovjetiske flyoperasjoner forårsaket betydelige skader i Nord-Norge, men det er fortsatt et spørsmål om det virkelig var sånt som det er beskrevet i litteratur eller ikke og om disse skader var tilstrekkelige til å nevne sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge effektive. Jeg skal studere dette i neste kapitler.

Kapittel 3 Vurdering av sovjetiske flyoperasjoners effektivitet

I dette kapitlet skal jeg studere enkelte episoder av sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge. Siden masteroppgaven er begrenset til 80-100 sider, er det ikke mulig å studere mange episoder, altså er jeg tvunget til å velge kun 5 stykker av dem. Jeg har bestemt meg for å studere bare bombeflyoperasjoner og torpedoflyoperasjoner, fordi de fleste sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge var akkurat bombeflyoperasjoner og torpedoflyoperasjoner. Dette betyr ikke at andre flytyper er helt borte fra dette kapitlet: jeg skal studere en del massive flyangrep, der angrepsfly også deltok. Rekognoseringsfly tok del i nesten alle sovjetiske flyangrep, så det er umulig ikke å skrive noe om dem.

Opplegget skal skje på følgende møte: først skal jeg se på hva som var planlagt å gjøre under flyangrepene, etterpå skal jeg finne ut hva som egentlig skjedde under flyangrepene, og til slutt – finne ut hvilke tap hadde angrepsstyrkene og hvordan målene ble rammet. I slutten av kapitlet skal jeg trekke en konklusjon om i hvilken grad vi kan stole på informasjon om flyangrepenes effektivitet som finnes i sovjetiske kilder.

3.1 Bombeflyoperasjoner

Sovjetiske bombeflyoperasjoner endret seg veldig mye fra 1941 til 1944. I begynnelsen av krigen sendte NF bare enkelte grupper som bestod av 3-6 bombefly til å bombe mål på norsk territorium. Mangel på bombefly gjorde det umulig å gjennomføre massive bombeangrep, og så måtte angrepsstyrker prioritere skip i havner framfor havneanlegg. Oftest var antall fly som deltok i operasjonen, avhengig av hvor mange fly flyregimentene hadde i god stand, og av hvor stor jagerflyeskorte de kunne få for å ta del i operasjonen. NF begynte å gjennomføre massive bombeangrep mot Nord-Norge først i 1944. Det var fly fra mange forskjellige flyregimenter som deltok i disse flytoktene. Antall fly i flytokter i 1944 var betydelig høyere enn det var før: vanligvis mellom 100 og 200 fly, og det var ikke bare bombefly og jagerfly som tok del, men også angreps- og rekognoseringsfly⁸⁹. De siste måtte finne ut hvilke skader fienden fikk under flyangrepene, slik at militære analytikere kunne finne ut hvor effektive flyangrepene var og hvilke endringer som trengtes.

Det er interessant at NF aldri i løpet av krigen beregnet hvor mange fly som trengtes til å gjennomføre en operasjon⁹⁰. Dette viser at analysen av flyoperasjonenes effektivitet bare var i begynnelsesfasen, og at Nordflåtens kommando handlet mer intuitivt enn med å bruke noen

⁸⁹ Rapport, 32/v.

⁹⁰ Ibid., 32.

beregninger. Ellers brukte de alle styrker de hadde under sin kommando samtidig, uten å legge merke til at besetninger ikke hadde nok livsnødvendig erfaring. Det vil si at feilvurderinger under planlegging og gjennomføring av operasjoner resulterte i mindre effektivitet og flere tap. Men det er nødvendig å legge merke til at slik oppførsel nok var alminnelig i den sovjetiske hæren i denne perioden. Likevel finnes det allerede i Rapporten merker på at situasjonen begynte å endre seg. Rapportens forfattere konstaterer på side 30 at mangelen på systematisk fotografering av resultatene etter flyangrep var en stor ulempe for sovjetiske flyoperasjoner de første krigsårene, og det finnes flere tegn på at situasjonen begynte å endre seg i slutten av krigen.



Figur 3. Kirkenes kart, fra Nordhus, H., *Kirkenes i krigsåra, 1940-1945*, 2.

3.1.1 Bombeangrep mot Kirkenes 30.-31. desember 1942

I perioden 1941-1942 var det viktigste mål for Nordflåten å forsvare sovjetiske baser og de allierte konvoier på tokt til Sovjetunionen og tilbake. Dette krevde bruk av alle Nordflåtens ressurser. Som jeg har skrevet i det andre kapittelet, var Nordflåtens flyvåpen veldig begrenset i ressurser i begynnelsen av krigen. Dette førte til at antall av fly som tok del i flyoperasjoner, ikke var så stort, og at NFs kommando måtte prioritere de viktigste målene foran alle de andre. NFs aksjoner som var rettet mot til å forsvare de allierte konvoier ble ikke

begrenset til kun dekning av konvoier fra lufta og rekognoseringsflyvninger. En viktig rolle hadde preventive flyangrep mot havner og flyplasser i Nord-Finland og Nord-Norge. Sovjetiske flystyrker skulle blokkere tyske styrker i havner og på flyplasser og ikke la dem få en mulighet til å gjennomføre noen handlinger mot de allierte konvoier.

Bombeangrepet mot Kirkenes 30. og 31. desember er knyttet til sikring av de allierte konvoiers seilas. 30. desember 1942 startet en alliert konvoi RA-51 fra Murmansk til Skottland. Det var også en annen konvoi på vei til de sovjetiske havner. Det var en konvoi IW-51-B som skulle ankomme Murmansk rett etter RA-51s avgang. Tilstedeværelse av to konvoier i nærheten av Nordflåtens hovedbaser krevde stor konsentrasjon og aktive handlinger fra Nordflåten mot tyske angrepsstyrker. NFs kommanderende ga 30. desember en ordre til 5. flybrigade:

- 1) å gjennomføre flyrekognosering av Barentshavet på lang distanse,
- 2) å gjennomføre torpedo- og bombeangrep mot de tyske marinestyrker slik at de ikke kunne gå ut fra sine baser i Nord og forstyrre konvoien,
- 3) å organisere dekningsstyrker som skulle bestå av jagerfly for selve konvoien, slik at tyske angrepsfly ikke kunne nå den,
- 4) å gjennomføre nattbombeflyangrep mot tyske flyplasser i Lakselv, Kirkenes og Luostari,
- 5) å ha minst fire torpedo- og bombefly i 30-minutters beredskap, slik at de kunne angripe tyske krigsskip hvis slike ble oppdaget⁹¹.

I løpet av dagen og natta 30. desember 1942 gjennomførte de sovjetiske flystyrker disse og andre handlinger. I alt ble det gjennomført 73 flyvninger. Natten til 30. desember angrep tre HP.52 Hampden-fly Kirkenes havn, mens en HP.52 angrep Høybuktkmoen flyplass i nærheten av Kirkenes. Neste natt angrep fire Hampden-fly Kirkenes havn og en Hampden angrep Høybuktkmoen⁹².

De sovjetiske flyene slapp 10 100-kilos sprengbomber sammen med 16 mindre brannbomber under flyangrep mot Kirkenes havn natt til 30. desember og 24 100-kilos sprengbomber og to 500-kilos sprengbomber natt til 31. desember. Flygerne fastslo tre branner i Kirkenes natt til onsdag 30. desember. Bombeangrepene ble gjennomført fra stor høyde – ca. 3000 meter.

⁹¹ *Kroniker av Sovjetunionens Stor Fedrelandskrig, bind 3 Kroniker av Sovjetunionens Store Fedrelandskrig i den nordlige marine krigsteater (Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на северном морском театре)*, (Leningrad: USSR's Forsvarsdepartements militær trykkeri, 1946), 214-215.

⁹² *Ibid.*, 215-216.

Tyske kilder bekrefter sovjetisk informasjon om sovjetiske flyangrep mot Kirkenes havn og Høybukthoen flyplass i morgen 30. desember og om natt til 31. desember. Ifølge krigsdagboka til en tysk kommandant for sjøforsvarsavsnitt Kirkenes omkom en politisoldat og flere nordmenn under bombing, fire hus og brakker brant ned og flere ble skadet⁹³.

Det finnes faktisk ikke så mye informasjon om dette flyangrep i kildene. I tillegg til det som er skrevet, kan vi nevne at ifølge norske kilder skjedde et flyangrep mot Kirkenes fra kl. 5:24 til kl. 6:06⁹⁴, og at et hus midt i byen på Kongensgate 2 ble truffet med en bombe. Huset fortsatte å stå, men var helt ødelagt. Et annet hus i nærheten var også skadet⁹⁵, Natten til 31. desember begynte angrepet klokka ti på halv to. Denne gangen ble et hus på Kongensgate 1 truffet. Der bodde det tyske sikkerhetspolitiet. Dette hus og et nærliggende hus brant ned⁹⁶.

Som vi ser, finnes det ikke så mye informasjon om flyangrep mot Kirkenes natt til 30. og 31. desember 1942. Bruk av forskjellige kilder tillater oss å finne litt mer om det som har skjedd. Jeg synes at disse flyangrepene er et eksempel på de vanlige flyangrep mot Kirkenes som skjedde i løpet av 1941-1943. NF hadde ikke så store styrker til å utføre massive flyoperasjoner og var nødt til å bruke det det hadde. Vanligvis var det kun 3-4 fly som tok del i flyangrep. De kastet mindre spreng- og brannbomber. Ofte skjedde flyangrepene i mørketida, slik at det var tryggere for sovjetiske flygerne. Ganske ofte sendte NF gamle og langsomtgående fly, men denne gangen skjedde det ikke.

Det er vanskelig å si om at operasjonen var veldig effektiv, siden ingen båter i havna ble truffet under flyangrepet. Som jeg nevnte før, målet for alle flyoperasjoner de to dagene var å sikre den allierte konvoiens gang. Målet for de sovjetiske bombere var først og fremst å hindre tyskerne i å utføre angrep mot konvoiene, men flyene bombet sentrum av byen og ikke selve havna. Kanskje var flyangrep mot Høybukthoen litt mer effektivt fordi sovjetiske flygerne fastslo flere treff på selve flyplassen og fordi det finnes anmerkninger i Hilmar Bergs dagbok at han hørte tunge drønn fra flyplassens retning. Dessverre klarte jeg ikke å finne noen bekreftelser på dette i tyske kilder. Mest sannsynlig er at flyangrepet mot Høybukthoen har også skjedde uten noen nytte. NFs handlinger de to dagene ser ut mer som et forsøk på å minne tyskerne at NF fortsatt eksisterte.

⁹³ KTB Seekommandant Kirkenes, 30.12.1942.

⁹⁴ Hilmar Bergs dagbok, 30.12.1942, <http://himmelstigen.no/flyalarmer.htm> (27.04.2010).

⁹⁵ Nordhus, op. cit., 29.

⁹⁶ Ibid., 30.

3.1.2 Bombeangrep mot Kirkenes 27. - 28. juni 1944

Bombeangrepet mot Kirkenes 27. – 28. juni 1944 er et eksempel på en mye større flyoperasjon enn den jeg har beskrevet tidligere. I det andre kapittelet nevnte jeg årsakene til at Kirkenes ble en av de oftest bombarderte byer under den andre verdenskrigen. De viktigste av dem var at byen lå i nærheten av russiske flyplasser, så NF kunne bruke alle sine styrker til å angripe den, og den var endepunkt for tyske konvoier. Sovjetiske flystyrker angrep ofte tyske og norske skip når de var samlet i havner. Slik var det lettere å finne skipene, og oftest var resultatene bedre under flyangrep mot skip i havner enn mot konvoier i havet.

De sovjetiske flyangrepene mot Kirkenes 27. – 28. juni 1944 ble rettet først og fremst mot tysk skipsfart. Sovjetisk rekognosering informerte kommandoen 26. juni om store mengder av skip i Kirkenes havn: opp til 17 transportbåt og opp til 15 eskorteskip⁹⁷. Samme dagen ga NFs kommanderende en ordre å planlegge og å gjennomføre en operasjon mot Kirkenes havn.

Det første flyangrepet

NF fikk en ordre om å angripe Kirkenes havn tidlig om morgnen 27. juni med bombe- og angrepsfly og senke skip og ødelegge havneanlegg. Det kan være interessant å spore opp hvordan angrepet ble planlagt.

Øverstkommanderende i NF bestemte å angripe Kirkenes med 7 flygrupper som skulle angripe Kirkenes i flere bølger. Årsaken til dette var at Kirkenes hadde sterkt luftvern som kunne hindre sovjeterne i å utføre sine planer. En del angrepsgrupper skulle avlede tyskernes oppmerksomhet fra selve målet, slik at hovedstyrkene kunne kaste bomber mer presist. Ifølge den opprinnelige planen bestod sovjetiske angrepsstyrker av:

- Den første gruppen bestod av 20 jagerbombefly P-40 Kittyhawk fra 78. flyregiment som ble dekket med 8 P-39 Airacobra jagerfly fra 2. GKIAP Jagerbombefly ble utrustet med 250-kilos sprengbomber og brannbomber og skulle angripe byens sentrum. Denne gruppen hadde som mål å avlede tyskernes oppmerksomhet fra havnen.
- Den andre gruppen bestod av 8 angrepsfly Il-2 fra 46. SjøAP utrustet med brannbomber, deres dekning bestod av 20 P-39 Airacobra og 4 Jak-7 fra 20. flyregiment. Denne gruppe skulle stupbombe mot den nordøstlige delen av Kirkenes og belyse byen.

⁹⁷ Rapport, 35/v.

- 8 Pe-3 fly fra 95. flyregiment med 100- og 250-kilo sprengbomber samt 8 P-39 og 4 Jak-7 var i tredje gruppe. Disse skulle bombe byens sentrum fra stor høyde.

- De fire siste gruppene bestod av 5 A-20 Boston fly hver og hadde 500- og 1000-kilos sprengbomber sammen med tunge brannbomber i utrustning. Disse gruppene skulle operere samtidig og angripe Kirkenes havn fra nordvest. Hver gruppe hadde 8 Airacobra fly fra 255. flyregiment som dekning⁹⁸.

Som vi kan se, var den planlagte operasjonen ganske stor og trengte deltakelse av flere flyregimenter, altså god samvirkning under flyangrep. Før 1944 gjennomførte NF ikke så store flyoperasjoner, så det kan være til nytte å spore opp hvordan og i hvilken grad disse planer ble realisert. Først ble det bestemt å gjennomføre operasjonen kl. 8 om morgenen 27. juni, men den ble utsatt på grunn av skydekke over Kirkenes⁹⁹.

Første gruppe startet kl. 17:00 og angrep Kirkenes kl. 17:45. I første omgang bombet de sentrum og den sydlige bydelen med 18 sprengbomber, og i andre omgang – med 36 brannbomber. Besetningene fastslo i alt 4 branner i byen som resultat av bombingene. I luftkamp med tyske jagerfly ble to fly truffet og et skadet. Tyske og norske kilder bekrefter sovjetisk informasjon om flere branner i byen etter flyangrep, men det er umulig å spore i dem antall av branner. Jeg skal skrive mer om dette senere, siden det er litt vanskelig å binde informasjon om skader etter flyangrep fra tyske og norske kilder til hver konkret bølge av flyangrep.

Den andre gruppen angrep byen fra nord 5 minutter senere. De bombet den nordøstlige delen av Kirkenes med 16 250-kilos sprengbomber og 24 raketter. Sovjetiske flygere rapporterte om 10 eksplosjoner og 3 branner, i tillegg til at det ble det fastslått flere treff i jernbane og A/S Sydvarangers anlegg. Jagerfly fra denne gruppe skjøt ned to tyske Me-109 fly¹⁰⁰.

Klokka 17:54 ankom den tredje gruppen Kirkenes også fra nord. 9 Pe-3 fly under major Khomdokhovs kommando kastet 18 250-kilos sprengbomber over den nordlige delen av byen og over sentrum. Bombe-fly fra denne gruppen ble dekket med 8 Airacobra og 7 Jak fly. Det står i den sovjetiske rapporten at flygere så 10 eksplosjoner og 3 branner.

⁹⁸ Ibid., 35/v-36.

⁹⁹ Ibid., 36.

¹⁰⁰ Ibid., 36.

De fire siste gruppene ankom Kirkenes på den samme ruta et par minutter senere. Disse gruppene bombet den nordøstlige delen av byen samt havneanlegg og skip, slik som planlagt. De kastet 10 1000-kilos, 18 500-kilos og 2 250-kilos sprengbomber og 10 tunge brannbomber. Den sovjetiske rapporten informerer om 5 eksplosjoner og 10 branner i havneområdet, og at de to tyngste sprengbombene traff A/S Sydvaranger og den nordvestlige fortøyingsplassen. En transportbåt med et deplacement på 8000 tonn er rapportert som senket sammen med en minesveiper og to patruljebåter, en annen minesveiper ble skadet (jeg klarte ikke å finne noe bekræftelse til dette i tysk krigsdagbok, mest sannsynlig var det en sovjetisk feilvurdering, det var D/S *Hertha* som fikk store skader under det første flyangrepet, men den var betydelig mindre). I luftkampen mistet angrepsstyrkene to Airacobra jagerfly: ett ble skutt ned over byen og det andre ble skadet og falt i havet på vei hjem. Tyskerne mistet ifølge sovjetiske dokumenter 5 Me-109 fly og ett til ble skadet¹⁰¹. Dessverre finnes det ikke noe informasjon om tap av tyske jagerfly i krigsdagboka til den tyske sjefen for Sjøforsvarsavsnitt Kirkenes, så det er ikke mulig å bekrefte dette sovjetiske krav.

Det andre flyangrepet

Rett etter at angrepsstyrkene kom tilbake, begynte NF å forberede det andre flyangrepet mot Kirkenes. Denne gangen skulle fly bombe en gruppe av skip i Langfjorden, eller i tilfelle de ikke fant dem, skulle de bombe Kirkenes havn og den nordlig – nordøstlige delen av byen. Det var en vanlig praksis for NF å sette reservemål for angrepsstyrker. Slike situasjoner var vanlige, når angrepsgrupper ikke klarte å nå hovedmål pga værforhold eller tekniske feil. I slike situasjoner forsøkte de å angripe reservemål. Det var utnevnt 5 grupper for det nye flyangrepet: en bestod av jagerbombefly Kittyhawk, tre – av bombefly A-20 Boston, og en av angrepsfly Il-2.

Det andre flyangrepet skjedde om natta til 28. juni. Første gruppe bombet byen kl. 01. 20 Kittyhawk jagerbombefly fra 78. flyregiment angrep byen to ganger: først brukte de 250-kilos sprengbomber, men i andre omgang kastet de brannbomber. 4 fly fra denne gruppe angrep transportskip i Jarfjorden med sprengbomber. Senere ble det meldt at en liten transportbåt med et deplacement på 2000 tonn ble senket og flere branner oppstod i havna. Jagerflyeskorten fra 2. GKIAP meldte om en Me-109 som ble skutt ned¹⁰².

Snart etter at den første gruppen kom tre bombefly grupper (10 Boston fly fra 36. flyregiment og fem Boston fly fra 9.GAP med jagerfly eskorte – 28 jagerfly til sammen fra 255. flyregiment og fra 2.GAP) som slapp ni 100-kilos sprengbomber og 20 500-kilos

¹⁰¹ Ibid., 36/v.

¹⁰² Ibid., 37.

sprengbomber mot havna. Ifølge den sovjetiske rapporten klarte disse gruppene å senke en transportbåt i 10 000 tonn klassen (mest sannsynligvis var det D/S *Florianopolis*) og sette fyr på to til. Denne gangen klarte det tyske luftvernet å skyte ned ett Boston bombefly og ett Airacobra jagerfly.

Siste gruppen av seks Il-2 fly fra 46. SjAP og ti Airacobra fly fra 20. flyregiment angrep den sydlige delen av byen kl. 01:07 med tolv 250-kilos sprengbomber og 24 raketter. Flygerne rapporterte om seks branner i byen etter dette angrepet.

Under det andre flyangrepet mistet sovjeterne i alt fem fly: to Airacobra jagerfly ble skutt ned av tysk luftvern sammen med et Boston fly, og to Airacobra ble skutt ned av tyske jagerfly¹⁰³.

Resultater av flyoperasjonen

Totalt under operasjonen gjorde NFs fly 221 flygninger. Blant angrepsflyene deltok i operasjonen 35 A-20 Boston bombefly, 8 Pe-3 bombefly, 14 Il-2 angrepsfly, 40 P-40 Kittyhawk jagerbombefly. Angrepsstyrkene ble dekket av 83 jagerfly fra fire forskjellige flyregimenter. Som vi kan se, var operasjonen ganske stor og trengte deltakelse av mange flyregimenter som var stasjonert på forskjellige flyplasser. Ofte var flyene fra angrepsgrupper fra forskjellige flyplasser og måtte samles på vei til Kirkenes. Hvis vi tar hensyn til at forskjellen i ankomsttid var bare to til ti minutter, må vi konkludere at operasjonen ble gjennomført nøyaktig til rett tid, og at det var god samhandling mellom forskjellige grupper.

Jeg synes at det er nødvendig å si litt om metodene NF brukte til å fastsette resultater av flyangrep. Kommandoen bestemte at fire fly måtte rekognosere området etter flyangrepene og fastsette hvilke skader som oppstod. Det var en Supermarine Spitfire fly, to Jak-9 fly og en Pe-3 fly. Jak-9 jagerfly hadde ingen fotoapparater, mens Pe-3 og Spitfire hadde mulighet til å ta bilder. Spitfire flyet registrerte resultater av bombingene rett etter flyangrep, og Pe-3 fly fløy to-tre timer etter at angrepet hadde skjedd. De var ikke de eneste fly som hadde kamera om bord, en del bombefly kunne også ta bilder av området under bombingene. Sovjetiske analytikere hadde nok informasjon til å vurdere resultater av flyoperasjonen, men de, som hadde vært med under bombingene hadde, flere muligheter til å finne ut hva var skadet. Nå er det på tide å se hva finnes om denne flyoperasjon i norske og tyske kilder.

Det er ikke underlig at tyske og norske kilder gir bedre beskrivelse av skader som var forårsaket av flyangrep. Det som er merkelig er at norske kilder er rikere med beskrivelser av skader og skadene er større enn i meldinger fra tyske krigsdagbøker. En mulig forklaring til

¹⁰³ Ibid., 37.

dette kan være at nordmenn kjente bedre sitt bosted og ble bedre informert fra samtaler med de andre om det som hadde skjedd under flyangrep. Jeg ønsker å sitere en kirkenesværingens dagbok om flyangrepet fra 27.-28. juni 1944 for å gi litt innblikk i den.

I Hilmar Bergs nedtegnelser over flyalarmer i Kirkenes finnes det slik informasjon om denne flyoperasjon. På tirsdagen 27. juni 1944 var været godt: sola skinte, og det var varmt (fra +14 °C til +18 °C). Første fly kom kl. 16:40 ”over Toppen og verket i ca 1000 meters høide. Sprengte bomber ved Knusverket, ved banemester Amundsen, Haganes, Soldaterbugta, havnen, Parkveien, på fjeldet ovenfor Turisthotellet, samt 2 bomber på fjeldet i retning Jarfjord. Kl.16.50: 15 fly i ca. 1000 meters høide fra nord. Bomber i Sep.verket 4 stk., 4 sprengbomber ved Kabelkanalen (verkets hovedindgang) samt spreng- og brannbomber ved Stallag, Mek.Verksted og i skogen. Brand i hus på begge sider av dr. Palmstrøms bolig m.fl. steder. En tysk barakke ved Stallag brandt, Kabelkanalen styrtet sammen. 22 mennesker (Kasaker) dræpt og begravet under ruinene. Jernbanespooret over Kabelkanalen avrevet. Taket i Sep.verket helt knust. Observatøren såret i venstre arm av vacuum. Under angrepene voldsom flakk og sperreild. Telefon til obs.bunkeren avrevet. Liten brand i Sep.verket og Verkstedet. Kl.17.10: 3 fly fra N.O. over byen. Bomber tvers over byen. Barakkene på sydsiden av Kasernen i brand. Kasernen står igjen. Foruten nævnte fly mange andre i omegnen av Kirkenes. Senere meldt: Sprengbomber i Ellinghamn, nær Savios hus. Fru Savio jr. dræpt.

Kl.0.05: 5 fly, like etter 3 fly i midd.høide fra N.O. over byen. Sterk flakk og sperreild overalt. Spreng og brannbomber på Haganes og på sjøen. D/S " Floridanpolis" i brand. 2 barakker nær Fr. Nansens gt. likeså Bombetrefter i Mek.Verksted, hvori opstod liten brand. Tysk lagerbygning nær gamle lægebolig i brand. 2 sprengbomber mellom Toppen 1 og 2. 1 bombe ved Sep.verket. Vinduer og plater for disse smadret i Toppen 4. I brikettverket en sprengbombe mellom ovn 6 og 7. 1 liten brannbombe i vognboden, 1 gjennom Snekkerboden. 3-4 brand. (oljebomber) øst for Svartaksla¹⁰⁴.

Ifølge denne dagbok forårsaket bombingene brann på minst 7-8 forskjellige steder i området. Altså er informasjonen fra den sovjetiske rapporten om flere branner i byen bekreftet med norsk kilde, selv om den norske dagboka fastslår mindre branner enn det står i den sovjetiske rapporten. I tillegg til det bekrefter den norske kilden den sovjetiske informasjonen om skader på jernbanelinjen, A/S Sydvaranger og tyske lagre, men når det gjelder skader i havna er det ikke så mye sagt om det. Kanskje årsaken til dette var at forfatteren ikke hadde

¹⁰⁴ Hilmar Bergs dagbok, 27.6.1944, <http://himmelstigen.no/flyalarmer.htm> (27.04.2010).

adgang til dette området. Heldigvis finnes det mye mer informasjon om dette i krigsdagboken til den tyske sjefen for Sjøforsvarsavsnitt Kirkenes (KTB Seekommandant Kirkenes).

Tysk KTB forteller oss om treff på D/S *Hertha* (136 brt.) under det første flyangrepet og om treff på D/S *Florianopolis* (7419 brt.) under det andre flyangrepet. D/S *Hertha* ble truffet i akter, det utløste brann som senere ble slukket, mens maskinen brant ned og båten ble satt på grunn¹⁰⁵. D/S *Florianopolis* ble fulltruffet to ganger, brant ned og skyllet i land. Ifølge en tysk kilde var transportskipet sannsynligvis totalt ødelagt¹⁰⁶. Den tyske kilden inneholder kun informasjon om disse to skip, sovjetisk informasjon om flere senkete skip er ikke bekreftet. I motsetning finner informasjon om flere treff i pirer bekreftelse i tysk kilde.

Blant andre skader i byen er nevnt treff i Seekommandants hovedkvarter og andre bygninger rekvirert av tyskerne. 13 tyskerne er rapportert døde og 96 er rapportert skadet. Under det første flyangrepet ble også telefonforbindelsen avbrutt, men reparert senere. Når det gjelder informasjon om sovjetiske tap finnes det en forskjell mellom informasjon fra sovjetiske og tyske kilder. Tyskerne rapporterte at 77 fly ble truffet: 56 med jagerfly, 18 av luftvern og 3 fra skip¹⁰⁷. Det er uklart hvor mange av disse flyene som ble skutt ned og hvor mange klarte å lande på sine baser. Hovedtrekk i tysk KTB når den beskriver sovjetiske fly er at antall av fly er vurdert som mye høyere enn i virkeligheten.

Både tyske og norske kilder bekrefter at strømforsyningen ble brutt på grunn av at strømledningen ble avbrutt under det første flyangrepet, men de sier ingenting om skader på selve kraftverket.

Analyse av operasjonene

For å oppsummere det som var sagt om flyangrepene mot Kirkenes fra 27.-28. juni 1944 kan vi si at flyoperasjonen gav viktige resultat: fienden mistet flere skip og fly under angrepene, det ble gjort skader på havneanlegg og A/S Sydvaranger.

Det skjedde lite endringer i angrepsgruppene: under det første flyangrepet fikk den andre gruppe litt færre jagerfly i eskorte, sammen med at den tredje gruppe fikk litt flere jagerfly enn det var planlagt. Når det gjelder selve angrepsflyene, skjedde det ingen endringer. Det jeg synes er nødvendig å legge merke til er at begge flyoperasjoner (spesielt den andre) var planlagt og gjennomført i løpet av kort tid. Som følge av dette klarte NF å bruke passende for angrep tidspunkt. Etter min mening viser dette at det har skjedd positive endringer i flyoperasjonenes organisasjon, NF begynte endelig å gjennomføre godt planlagte operasjoner

¹⁰⁵ KTB Seekommandant Kirkenes, 27.6.1944 (s.199).

¹⁰⁶ Ibid., 200.

¹⁰⁷ Ibid., 200.

i løpet av kort tid. Dette kunne ha vært mulig på grunn av bedre koordinering mellom de ulike avdelinger og staben. Jeg synes at vi kan nevne dette som en av årsakene til mer effektive flyangrep.

I tillegg til det klarte sovjetiske styrker å avlede tyskernes oppmerksomhet fra målområdet ved å sende først jagerbombeflygrupper for å angripe et annet område i byen. Det vil si at luftvernets oppmerksomhet var rettet først og fremst mot de første gruppene, og dermed hindret de ikke hovedstyrker å gjennomføre sine oppgaver. Store mengder av angrepsfly som attackerte byen nesten samtidig, forårsaket mindre tap blant angrepsstyrker, på grunn av at luftvernilden var spredt. Alt dette resulterte i at de sovjetiske styrkene hadde mindre tap og bombet mer presist. NF mistet bare 7 fly av 221, og de fleste av dem var jagerfly. Disse tap er betydelig mindre enn torpedoflyene fikk under sine operasjoner, som vi skal se senere. Selve manøveren med avledning av luftvernets oppmerksomhet var vellykket på grunn av god koordinering mellom de ulike angrepsgrupper på vei til Kirkenes og på grunn av god forberedelse til flyoperasjonen: alle flygrupper startet fra sine flyplasser til rett tid.

Når det gjelder sovjetiske vurderinger av flyoperasjonenes effektivitet må vi legge merke til at de er mer optimistiske enn det var virkelig for: i virkeligheten klarte sovjetiske flystyrker å senke færre skip enn det flygerne fastslo. Det er også ganske sannsynlig at skadene i byen var mindre enn det ble rapportert. Uansett klarte de sovjetiske flystyrker å gjennomføre en del skader på havneanlegg og skip i havna, det som var deres hovedmål. Operasjonen var virkelig ganske effektiv og kan nevnes blant de beste operasjoner som NF gjennomførte.

Beskrivelser av denne flyoperasjon i sovjetiske, tyske og norske kilder viser forskjellige sider av det som har skjedd. Det ser ut som at bruk av kilder fra forskjellige sider kan være til hjelp ikke bare i tilfeller når det ikke finnes så mye informasjon om hendelser, men også til å berike vår forestilling av det som har skjedd. Jeg brukte med vilje så lange sitater og beskrev situasjonen så nært beretninger fra kilder for å fremstille flyoperasjonen mer levende i kontrast til den første flyoperasjonen som var analysert i dette kapittel.

Den sovjetiske rapporten viser hvordan flyoperasjonen var planlagt, forberedt og gjennomført. Den går dypt inn i fakta om hvem som tok del i flyangrepene og hvilke tap angrepsstyrkene fikk. Den tyske krigsdagboka gir en beskrivelse av hvilke tap tyskerne fikk under flyangrepene og hvilke handlinger de gjennomførte under flyangrepene. Den norske dagboka viser hvordan vanlige nordmenn opplevde flyangrep, den er veldig presis i beskrivelser av hva som skjedde inne i byen.

Ikke all informasjon fra kildene er korrekt, det finnes også mange feilvurderinger når det gjelder for eksempel vurderinger av fiendens tap, antall av fiendens fly osv. Årsaken til dette er at de som har laget kilder hadde begrenset tilgang til informasjon. For eksempel måtte de sovjetiske militære analytikere bruke flygernes rapporter og bilder for å vurdere hvilke skader tyskerne hadde fått. Til gjengjeld hadde tyskerne mer informasjon om sine tap, og så er tyske rapporter om tyske tap mer presise enn de sovjetiske. Dette er helt vanlig. Derfor må det brukes flere kilder fra forskjellige sider under historisk forskning av krigshendelser slik at historiske publikasjoner blir mer presise.

De sovjetiske bombeflyoperasjoner over Nord-Norge var rettet ikke bare mot havner og flyplasser, men også mot tyske forsyningskonvoier på tokt. I min analyse av de enkelte sovjetiske bombeflyoperasjoner analyserer jeg ikke de rene bombeflyoperasjoner mot konvoier til havs. Årsaken til dette er at det er ikke mulig å analysere alle de sovjetiske flyoperasjoner i masteroppgaven. Det betyr ikke at jeg ikke skriver noe om sovjetiske bombeangrep mot tysk skipsfart. Sovjetiske bombeflyoperasjoner mot norske havner hadde som mål å forstyrre tysk skipsfart og ofte angrep sovjetiske styrker båter i havner. I tillegg til dette deltok bombeflyene i mange massive torpedoflyangrep i perioden 1943 – 1944. Jeg skal analysere ett av disse angrepene senere i dette kapittelet.

Jeg har tidligere analysert de to sovjetiske bombeflyangrepene mot Kirkenes. De to episodene tilhører forskjellige perioder av NFs virksomhet og er veldig ulike. Den første er en typisk bombeflyoperasjon fra begynnelsen av krigen: antall fly som tok del i operasjonen er veldig lite, målet for flyangrepene var å beskytte den allierte konvoi fra mulige tyske angrep, og det finnes ikke så mye informasjon om denne operasjonen. Den andre er en typisk bombeflyoperasjon fra slutten av krigen: sovjetiske flystyrker hadde på den tid overlegenhet i lufta, beskyttelse av de sovjetiske baser var ikke lenger det viktigste mål for Nordflåten, den hadde offensive planer og flystyrker skulle avskjære fiendens tilbaketog. Hele flyoperasjon er også veldokumentert.

Ifølge den sovjetiske rapporten skjedde det store endringer i måten hvordan NFs stab samlet informasjon om flyangrep. Fotoutstyr ble tatt i bruk i 1943 og i 1944 ”registrerte ikke NFs kommanderende resultater av et flyangrep hvis det ikke finnes bilder av den”¹⁰⁸. Vi kan merke disse endringer hvis vi sammenlikner dette sitat med et annet: ”hovedårsaken til at det

¹⁰⁸ Rapport, 59/v.

manglet en fotokontroll av flyangrepets resultater (i begynnelse av krigen – J.B.) var at NF ikke hadde erfarne besetninger som kunne bruke slik utstyr og på grunn av at det manglet vilje til å bruke slik utstyr til å fastsette resultater av bombeangrep”¹⁰⁹. Det vil si at NF hadde ikke lyst til å bruke fotoutstyr. Hvorfor? Var det fordi at alle kunne få vite at dets effektiviteten i virkeligheten var betydelig mindre enn det var rapportert?

Forfattere av Rapporten vurderer bombeflyangrepene fra de første krigsårene veldig forsiktig. Det sies at det er ikke mulig å gi en vurdering av flyoperasjonenes effektivitet, men den informasjon som finnes, viser at bombeflyoperasjoner var effektive¹¹⁰. Jeg kan ikke følge dette nærmere siden jeg ikke fant noen sovjetiske vurderinger av tyske tap under flyangrepene mot Kirkenes 30.-31. desember 1942. Etter min mening mislyktes de sovjetiske handlingene. Det er et stort spørsmål om det er mulig å oppnå gode resultater med å sende 3-6 bombefly til å utføre en bombeoperasjon. Selve faktum at A/S Sydvarangers anlegg ikke ble sterkt skadet før 1944, og at Kirkenes havn fungerte godt nesten fram til slutten av kamphandlingene i nordområdene viser at de sovjetiske bombeflyangrepene i de første krigsårene ikke var tilstrekkelige.

Når det gjelder massive bombeflyoperasjoner fra 1944, kan jeg si at de var mer effektive enn bombeflyoperasjoner fra de første krigsårene. Men det er en overdrivelse å si at de var veldig effektive. I virkeligheten var de tyske tap betydelig mindre enn det de sovjetiske kilder sier. Tyskerne klarte å evakuere sine tropper og utstyr fra Nord-Finland og Øst-Finnmark sammen med en del av lokal befolkningen til tross for Nordflåtens forsøk å hindre dette.

3.2 Torpedoflyoperasjoner

NF begynte å gjennomføre torpedoflyoperasjoner først i januar 1942. Før denne tiden hadde NF ikke mine-torpedoflystyrker. Derfor var mangelen på kamperfaring den største hindringen. Besetningene var ikke godt nok forberedt på å bruke torpedoer, spesielt på å kaste torpedoer fra lav høyde.

Før 1942 var skipsfarten i norske fravann i nordområdene ganske trygg, så skip seilte oftest alene eller i små grupper (2-3 skip) uten eskorte. Etter de første sovjetiske flyangrepene mot skipsfarten i Øst-Finnmark, endret dette mønsteret seg. Transportbåter ble organisert i

¹⁰⁹ Ibid., 59/v.

¹¹⁰ Ibid., 59/v.

konvoier som fikk eskorte. Vanligvis bestod slike konvoier av et par transportbåter og tre-fire krigsskip som fulgte dem på 2-3 kilometers avstand¹¹¹.

Under det første halvåret 1942 angrep sovjetiske fly konvoier fra stor høyde, som regel 1300 – 4800 m.o.h. Angrepsstyrkene bestod av 1-3 fly. De første flyangrepene var langt fra vellykkede: flyene var dårlig forberedt til slike operasjoner, besetningene manglet nødvendig erfaring. Som resultat av denne negative erfaringen endret NF taktikken til angrep fra lav høyde¹¹².

Det trengtes helt annerledes utrustning til å utføre torpedoangrep fra lav høyde. NF fikk mulighet til å utføre slike flyoperasjoner i juli 1942. Endringen i taktikken førte ikke til bedre resultater på grunn av at besetningene var dårlig forberedt på slike operasjoner. Etter flere mislykte flyangrep måtte NF organisere stridstrening av torpedoflybesetninger¹¹³. Dette førte til forbedring av resultatene.

Fram til slutten av 1942 hadde ikke NF mulighet til å utføre store flyoperasjoner mot skipsfarten langs Finnmarkskysten. Årsaken til dette var at hele Nordflåtens virksomhet ble rettet mot forsvar av de allierte konvoier og sovjetiske marinebaser. Foruten det hadde NF ikke så mange fly som kunne bli brukt i slike operasjoner. NFs offensiv mot tyske forsyningskonvoier begynte vinteren 1942-1943. Ifølge sovjetisk litteratur står de sovjetiske torpedoflyoperasjonene i løpet av vinteren 1942-1943 som de mest vellykkede. Sovjetiske kilder informerer oss om 10 vellykkede flyoperasjoner av 14 (dvs. at 85,7 % av alle operasjoner var vellykkede). Sovjetiske flygere rapporterte om 20 treff og 16 senkete skip¹¹⁴.

De sovjetiske suksessene førte til økning av det tyske forsvaret. I 1943 begynte tyskerne å dekke konvoier fra luften. I sin tur begynte NF å bruke jagerflyeskorte i torpedoflyoperasjoner. Dette førte til økning av blant angrepsstyrkene og som følge strengere krav til koordinering av angrepsstyrker. Mangel på koordinering forårsaket flere mislykkede angrep. Ofte ble sovjetiske jagerfly tatt for tyske, og torpedofly avbrøt angrep. I tilfeller når torpedofly og jagerfly fulgte samme rute, lå jagerfly etter og kunne miste torpedofly pga forskjell i hastighet.

Store luftkamper over konvoier ble vanlige i andre halvdel av 1943. I disse kamper deltok del opptil 20-30 fly fra begge sider¹¹⁵. Alt dette førte sammen med økende luftvern ild til mer komplekse flyangrep. NF begynte å bruke angrepsfly under torpedoflyangrep i tillegg

¹¹¹ Ibid., 76.

¹¹² Ibid., 76.

¹¹³ Ibid., 76/v.

¹¹⁴ Ibid., 92.

¹¹⁵ Ibid., 101.

til jagerfly. Disse fly skulle bistå torpedoflyene under angrep og avlede tyskernes oppmerksomhet. Denne økning av antall deltagende fly endte med de samme koordineringsproblemer som eksisterte før. Forskjellige flygrupper attackerte mål etter hverandre, men ikke samtidig, de ofte fikk ikke lederens ordrer, og angrepsstyrkene brukte ofte de samme ruter som mange ganger før, så tyskerne fikk vite hva som snart skulle skje¹¹⁶.

De fleste sovjetiske torpedoflyoperasjonene i løpet av høsten og vinteren 1943-1944 skjedde under væpnet rekognosering. Grunnen til dette var dårlig vær og dårlig sikt. Det var de beste besetninger som tok del i torpedoflyoperasjoner om vinteren. I sovjetiske kilder er effektiviteten vurdert som ca. 62 % (av 18 torpedoflyoperasjoner var 11 vurdert som vellykkede)¹¹⁷.

Våren 1944 begynte NF å gjennomføre massive torpedoflyangrep på linje med massive bombeflyangrep. I slike operasjoner deltok torpedoflygrupper som skulle angripe konvoier fra lav og stor høyde samtidig, sammen med angrepsfly og jagerfly. I det hele tatt ble det ikke gjennomført så mange flyangrep som før, men deres effektivitet ble litt høyere, rundt 75 - 80 %¹¹⁸. Under den sovjetiske offensiven mot tyske styrker i Nord-Finland og Nord-Norge ble alle sovjetiske torpedoflyangrep massive. Etter frigjøringen av Øst-Finnmark fortsatte NF å gjennomføre væpnet rekognosering lengre i vest fram til 1945.

Når det gjelder den sovjetiske taktikken, ble de fleste torpedoflyoperasjoner i løpet av 1943-1944 gjennomført i grupper som inneholdt fra to til seks torpedofly sammen med jagerflyeskorte. Antall jagerfly varierte mye og var avhengig av hvor mange eskorteskip tyskerne hadde¹¹⁹: i første halvdel av 1943 sendte sovjeterne oftest 4-7 tomotors jagerfly Pe-3, men etter sommeren 1943 begynte de å bruke bare enmotors jagerfly som Airacobra og Jak. De fleste angrep ble gjennomført i retning fra Nordishavet i 25-30 meters høyde¹²⁰. Hver besetning kastet torpedoer selvstendig, uten felles ordre. Sikting skjedde på øyemål, sovjeterne brukte ikke sikter under torpedoangrep fram til 1944. Blant svakheter kan vi nevne at alle torpedoflyangrep ble gjennomført på den samme måten, koordinering var dårlig, og at sovjeterne tok ikke bilder av resultater av flyangrep. Dette gjorde det vanskelig å vurdere hvor effektive flyoperasjonene var.

¹¹⁶ Ibid., 104-105.

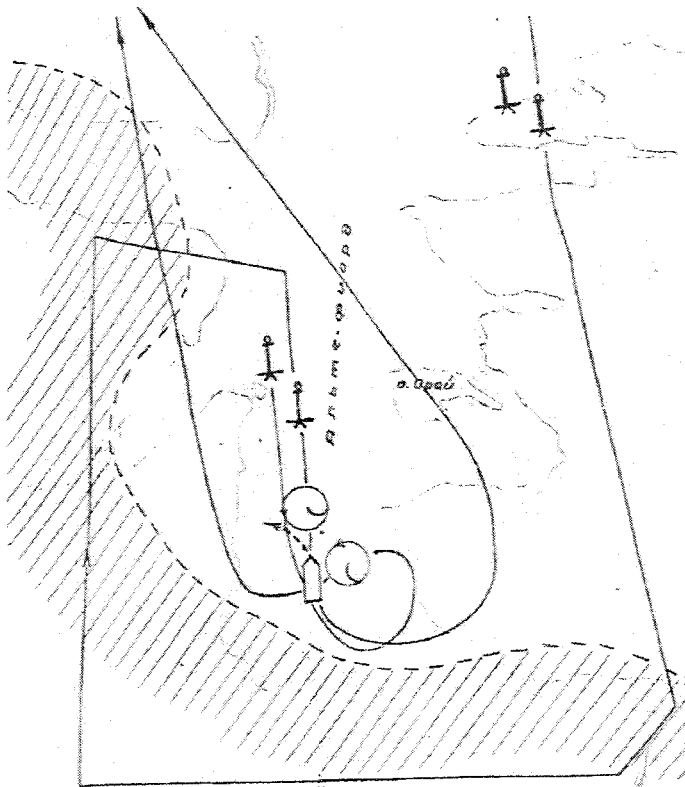
¹¹⁷ Ibid., 122/v.

¹¹⁸ Ibid., 126/v.

¹¹⁹ Ibid., 139.

¹²⁰ Ibid., 139/v.

*Схема
торпедного удара 22.09.42г.*



Figur 4. Sovjetisk skisse av torpedoflyangrep 22. september 1942 i Altafjord fra Rapporten, 75.

Nå skal vi se på tre torpedoflyoperasjoner, som ble gjennomført på forskjellige tidspunkter og skal forsøke å finne ut om de var så effektive som det står i sovjetiske kilder eller ikke.

3.2.1 Torpedoangrep mot tysk marine i Altafjord 22. september 1942

Tyskernes midlertidig marinebase i Altafjord var en konstant trussel for alliert skipsfart i Nordishavet. NF foretok flere flyangrep mot marinebasen og i særdeleshet mot det tyske slagskipet *Tirpitz*, men de fleste av disse flyangrep mislyktes. 11. september 1942 flyttet tyskerne krysserne *Admiral Hipper* og *Admiral Scheer* og fra Narvik til Altafjord, dette ble oppdaget av sovjetisk flyrekognosering.

Tidlig om morgenen 22. september 1942 startet to sovjetiske torpedofly DB-3F under kommando av løytnant Balasjov mot Altafjord for å angripe tyske krigskip etter at de ble oppdaget av flyrekognosering¹²¹.

Flyene fløy til Altafjord over havet ca. 60 kilometer utenfor norskekysten i 3000 – 4000 meters høyde. Da de ankom fjorden, var den tett dekket av skyer og på grunn av dårlig sikt klarte de ikke å angripe tyskernes hovedstyrker. I den sydlige delen av fjorden oppdaget de et tysk krigsskip som ifølge antakelser kunne ha vært en krysser av *Köln*-type. Den ble mål for et russisk angrep.

Sovjetiske fly kastet torpedoer mot "krysseren" kl. 11 fra 3800-meters høyde. Lederen kastet torpedo i første runde, men det andre flyet hadde tekniske problemer og gjorde det i

¹²¹ Ibid., 75.

andre runde¹²². Ifølge den tyske krigsdagboka til Admiral der norwegische Polarküste kom de to uidentifiserte fly kl. 10:20 over Altafjord, de ”kastet rektangulær ting ca 1,5 meter lang med tauer, og små fallskjermer ble tatt ut”¹²³. De to objekter ble identifisert som fallsjermtorpedoer.

Krigsskipet som russerne identifiserte som *Köln*-type krysser var faktisk den tyske eskadrejageren Z 27. Sovjeterne observerte at den første torpedoen falt i vannet foran skipet, og at krigsskip begynte å svinge til høyre for å vike unna et treff. Når det gjelder den andre torpedoen, falt den altfor langt til side fra jageren. De sovjetiske besetningene fastslo ikke noen treff eller luftvernild fra tyskerne og ankom sine base uskadet¹²⁴.

Feilidentifiseringen av krigsskipet, som sovjetiske flygerne hadde gjort, ble ikke oppdaget senere. I en sovjetisk analytisk rapport står det fortsatt at flyene angrep en tysk *Köln*-type krysser. Uansett hvilket skip sovjeterne angrep under torpedoflyoperasjonen 22. september 1942, var det det største tyske krigsskipet angrepet av sovjetiske torpedofly under kamphandlinger i nordområdene.

Mislykte forsøk på å angripe tyske skip viser at NF manglet de nødvendige forberedelser for slike typer flyoperasjoner. Forberedelsene til slike flyoperasjoner feilet på alle nivåer. Det var for få fly som tok del i operasjonen. Flygerne angrep jageren fra for stor høyde, derfor falt den første torpedoen i vannet foran skipet, dette ga jageren en mulighet til å vike unna et treff. Flyene var ikke forberedt godt nok til å utføre torpedoangrep: på det andre flyet oppstod plutselig en feil på det elektriske utstyret, som skulle kaste en torpedo. Som resultat av dette måtte det andre flyet gjøre et annet forsøk. I tilfelle at begge flyene hadde kastet torpedoer samtidig, kunne resultater av flyangrep et ha vært mye bedre.

Tyskerne var heller ikke forberedt på sovjetiske torpedoflyangrep, det kan vi se i den tyske krigsdagboka. De klarte ikke å forstyrre flyene når de slapp torpedoer eller å treffe dem etterpå, når de avsluttet angrepet. De sovjetiske flyene fløy uforstyrret, men dette hjalp dem ikke å treffe jageren på grunn av årsaker jeg nevnte ovenfor.

De sovjetiske vurderinger av flyoperasjonen var litt mer optimistiske i forhold til det som virkelig har skjedd. Jageren Z 27 var i virkelighet mye mindre enn tysk *Köln*-type krysseren. På grunn av mangelen på fotografering under flyangrep, klarte ikke sovjetiske militære analytikere å finne ut at flyenes mål ikke var en krysser, men eskadrejager. Det er

¹²² Ibid., 75.

¹²³ KTB Admiral der norwegische Polarküste, 22. 9.1942.

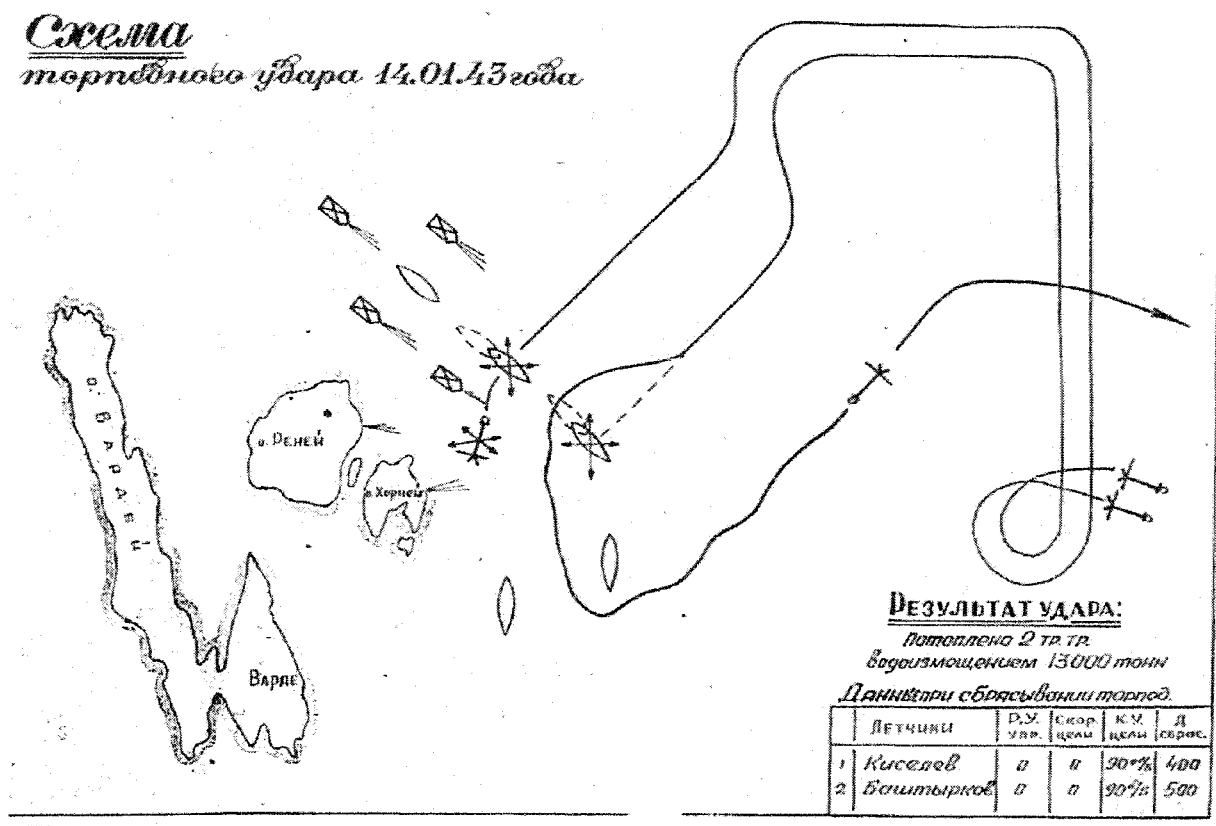
¹²⁴ Rapport, 75.

kun sammenlikning av informasjon fra tyske og sovjetiske kilder som gir oss mulighet til å finne ut hva som i virkelighet var målet for de sovjetiske flyene under flyangrepet.

Tyskerne også hadde vanskeligheter med identifisering av fly, det kan vi finne ut i fra den tyske krigsdagboka. Etter min mening kan dette forklares med to omstendigheter: det var dårlig sikt i Altafjord-området, og dette forstyrret ikke bare sovjeterne når de skulle angripe tyskernes hovedstyrker, men hindret også tyskerne i å oppdage flyene tidligere. For det annet var NF ikke de eneste allierte flystyrker som gjennomførte sine operasjoner i dette området, så tyskerne hadde nok grunn til å mistenke også engelske flystyrker i denne operasjonen.

3.2.2 Torpedoangrep mot tysk forsyningskonvoi ved Vardø 14. januar 1943

I slutten av 1942 begynte 24. MTAP aktiv kampvirksomhet. Det var en begynnelse på en periode da sovjetiske torpedofly begynte aktiv virksomhet som væpnet rekognosering mot skipsfart langs Finnmarkskysten. Ifølge sovjetiske vurderinger var denne periode den mest effektive for sovjetiske torpedoflyoperasjoner i nordområdene. Torpedoflyangrep mot en tysk



Figur 5. Sovjetisk skisse av torpedoflyangrep mot tysk forsyningskonvoi ved Vardø 14. januar 1943. Teksten til høyre forteller om 2 senkete skip med deplacement på 13 000 tonn til sammen. Skissen er publisert i Rapporten, 84.

forsyningskonvoi ved Vardø 14. januar 1943 er beskrevet i sovjetiske kilder som et eksempel på vanlige torpedoflyoperasjoner fra denne periode¹²⁵.

Flyrekognosering oppdaget 14. januar 1943 en tysk forsyningskonvoi på vei til Varangerfjord-området. Konvoien bestod sannsynligvis av fire transportbåter og samme antall vaktbåter. NFs kommando sendte to Hampden torpedofly under ledelsen av kaptein Kiselev. Flyene startet midt på dagen, og fløy hele veien til Vardø i lav høyde: ca 25-30 meter over havet. Rundt kl. 13 oppdaget angrepsgruppen konvoien. Flygerne fant ut at konvoien bestod av kun 2 transportbåter og 4 vaktbåter. På grunn av dårlige siktforhold gjorde flygerne en feilvurdering av konvoiens kurs.

Torpedoflyene begynte flyangrep fra nord, slik at de kunne være utenfor området hvor Vardøs luftvern kunne nå dem. Begge flyene kastet torpedoer fra lav høyde (ca 25-30 m.o.h.). Lederen angrep en transportbåt i midten av konvoien, mens kaptein Basjtyrkovs fly angrep en båt ved siden av den¹²⁶. Begge flyene ble beskyttet fra båter. Luftvernilden ble mye sterkere enn flygerne kunne forestille seg. Lederen styrket flyet ned rett etter at torpedoen ble kastet, mens det andre flyet begynte å stige. Flyet reduserte hastigheten og ble et lett mål for luftvernet. I den sovjetiske rapporten står det at det andre flyet ble skutt ned på grunn av at det fløy over en båt, og så gjorde det lettere for skipets luftvern å skyte det ned¹²⁷. Kaptein Kiselev rapporterte om to senkninger som resultat av torpedoflyangrepet.

Tyske kilder beskriver situasjonen annerledes: den tyske konvoien bestod av fire transportbåter D/S *Tucuman*, D/S *Uhlenhorst*, D/S *Rolandseck* og M/T *Algol* sammen med fire vaktbåter V-5904, V-5907, V-6110, V-6112 og u-båtjegere UJ-1108, UJ-1105 og Fl.B-501¹²⁸. Som vi kan se, konvoiens størrelse overgikk alle sovjeternes observasjoner. Ifølge denne rapporten ble én person fra UJ-1108 drept og tre skadet. Ingen sovjetiske torpedoer traff sine mål.

Miroslav Morozov siterer i sin bok om sovjetiske torpedoflyoperasjoner under den andre verdenskrigen en annen tysk rapport om episoden ved Vardø 14. januar 1943. Ifølge denne rapporten var vaktbåt V-5904 konvoiens leder. Den tyske konvoien begynte sin seilas tidlig om morgenen fra Reinøya ved Vardø, der den hadde stopp. Tyskerne oppdaget de sovjetiske flyene ganske tidlig, så de var klare til å åpne ilden da torpedoflyene begynte sitt angrep. Den første torpedoen som ble kastet av Basjtyrkovs fly gikk mellom vaktbåt V-5904 og D/S *Rolandseck*. Begge klarte å vike unna. Den andre torpedoen som ble kastet av

¹²⁵ Rapport, 83.

¹²⁶ Ibid., 83.

¹²⁷ Ibid., 83/v.

¹²⁸ KTB 11. UJ Flottille

Kiselevs fly falt i vannet langt fra konvoien og gikk på baksiden av den. Basjtyrkovs fly ble skutt ned av luftvernild fra V-5904, UJ-1108, D/S *Uhlenhorst* og D/S *Rolandseck*. På grunn av sterk bølgegang sank Basjtyrkovs fly veldig fort, ubåtjageren UJ-1105 undersøkte dette området, men fant ikke flyets besetning¹²⁹.

I krigsdagboka til Admiral der norwegische Polarküste finnes det informasjon om at det bare var ubåtjageren UJ-1108 som hadde fått skader under flyangrepet¹³⁰. Altså er det UJ-1108 som mest sannsynlig var et mål for Basjtyrkovs fly. Kanskje oppfattet de sovjetiske flygerne ubåtjagerne UJ-1108 og UJ-1105 som var nærmest dem under angrepet som transportbåter, slik Kiselev rapporterte senere til kommandoen.

Det er svært sannsynlig at de sovjetiske flyene ble oppdaget av tyskerne allerede da de nærmet seg konvoien første gang. Hvis det var slik, er det ikke noe mirakel at tyskerne var klare til sovjetisk flyangrep. Følgelig ga de sovjetiske flygerne nok tid til tyskerne til å forberede seg til et forestående angrep.

Som vi ser, er forskjellene mellom informasjon fra sovjetiske og tyske kilder veldig store. De tyske kildene gir oss mer presis beskrivelse av hendelsene under torpedoflyangrepet mot den tyske forsyningskonvoien ved Vardø. Nok en gang ser vi at de sovjetiske kildene oftest brukte kun informasjon fra besetningene og ikke hadde mulighet til å bekrefte eller å avkrefte den. Nordflåtens flyvåpen hadde ikke mulighet til å kontrollere resultater av gjennomførte torpedoflyoperasjoner, og som følge av det er de sovjetiske vurderingene av torpedoflyoperasjonenes effektivitet veldig løselige.

I det hele tatt karakteriserer den sovjetiske rapporten dette flyangrepet som vellykket. Sovjetiske analytikere kritiserer bare kaptein Basjtyrkovs oppførsel etter at torpedoen ble sluppet. Basjtyrkov gjorde en grovt feil ved at han bestemte seg for å stige heller enn å styrte flyet ned som lederen hadde gjort¹³¹. I rapporten er det understreket av NF kommandoen ikke forventet så sterk eskorte til konvoien, og derfor var flyangrepet ikke godt nok forberedt.

Vi kan konkludere at dette flyangrepet var dømt til fiasko fra begynnelsen. Årsaken til dette er ikke bare at de sovjetiske angrepsstyrkene ikke hadde god dekning, for eksempel en gruppe av angrepsfly, men også at deres fiende allerede var klar til angrep da trefningen begynte. Alle manøvrene de to sovjetiske flyene hadde gjort før angrepet var helt unødvendige. Tyskerne hadde rett og slett et forsprang.

¹²⁹ Morozov, op. cit., (2007), 151-152.

¹³⁰ KTB Admiral der norwegische Polarküste, 14.1.1943.

¹³¹ Rapport, 83/v.

Dessverre tok det altfor lang tid for Nordflåtens kommando til å forstå at alle flyoperasjoner må være hemmelige. Mye av dette var avhengig av flygernes oppførsel. Sovjetiske flygere fløy veldig ofte samme rute og gjorde andre grove feil. Dette tillot tyskerne å identifisere sovjetiske flystyrker veldig tidlig og å utnytte dette forsprang til å forberede seg på flyangrep. Jeg nevnte i kapittel 2 at mangel på hemmelighet var et problem for NF under hele krigen. I slutten av krigen var det ganske vanskelig å holde flyvirksomhet hemmelig for NF pga de tyske radarstasjoner, men før disse stasjonene ble tatt i bruk, hemmelighet ved planleggingen av de sovjetiske flyoperasjonene var også for dårlig.

Miroslav Morozov gjør oppmerksom på, at sovjetiske flygere ikke var godt nok teoretisk forberedt til torpedoflyangrep. Besetningene ante ikke hvor farlig luftvernild fra båter kunne være for dem. De visste ikke hvordan skulle de oppføre seg etter at de hadde kastet torpedoer. Det var nesten ingenting skrevet om dette i flygernes håndbøker¹³². En bekreftelse på dette finner vi i sovjetiske kilder, som beskriver et torpedoflyangrep mot en tysk konvoi 14. januar 1943. Der er det ofret mye oppmerksomhet mot Vardøs luftverns rolle, mens i tyske kilder er det ingenting skrevet om Vardøs luftvern. Hele episoden skjedde langt nok fra Vardøs luftvernets område, så det var mest sannsynlig kun skipenes egen luftvernild som skjøt ned Basjtyrkovs fly.

Hele denne flyoperasjonen har påvirket sterkt den videre utvikling av NFs taktikk sammen med tyskernes taktikk. Tapet av kaptein Basjtyrkov og hans besetning ble brukt av sovjetisk propaganda. Kaptein Basjtyrkov og hans navigator sersjant Gavrilov ble utnevnt som Helter av Sovjetunionen i slutten av februar 1943. Enda tidligere ble hele besetningen belønnet med Den Fedrelandskrigens ordener av første klasse¹³³. Dette skal vi studere litt grundigere i neste kapittel.

Nordflåtens kommando begynte å forstå at det trengtes å bruke ikke bare torpedofly under torpedoflyangrep, men også angrepsfly og jagerbombefly, som kunne støtte torpedofly under angrep og trekke til seg luftvernets oppmerksomhet, siden tyskerne økte stadig dekningen for sine konvoier. Det er ganske trist at denne forståelse oppsto så sent, fordi mange etterfølgende torpedoflyoperasjoner foregikk på samme måte som flyangrepet fra 14. januar 1943. Mangel på tilstrekkelig forberedelse var fortsatt et stort problem for flygere nesten fram til krigens slutt.

Vi har sett på flere episoder fra sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge, og nå kommer jeg til konklusjonen at de sovjetiske vurderingene av flyoperasjoners effektivitet var i

¹³² Morozov, op. cit., (2007), 153.

¹³³ Ibid., 153.

virkeligheten anslått for høyt. Jeg nevnte før i dette kapittel at den sovjetiske vurderingen av torpedoflyoperasjoner i løpet av vinteren 1942-1943 var de mest effektive blant alle de sovjetiske torpedoflyoperasjoner i nordområder. Denne vurderingen er ikke helt riktig. Når sovjetiske militære analytikere forsøkte å vurdere torpedoflyoperasjoners effektivitet, brukte de bare informasjon fra besetningenes rapporter. Det ble ikke gjort noe for å fastslå resultater av torpedoflyangrep. Som regel sendte NFs kommando ikke rekognoseringsfly for å fastsette resultatene fra flyoperasjonene pga mangel på nødvendig utstyr i begynnelsen av krigen og pga mangel på fly.

Derfor trekker jeg den konklusjonen at faktisk var sovjetisk torpedoflyoperasjoners effektivitet i denne periode mye lavere enn det står i sovjetiske kilder. Flygerne fortsatt å lære å bruke nytt utstyr og nye fly, de fortsatt å lete etter passende taktikk for torpedoangrep. Dette ble gjort med prøve- og feilemetoden, og det betyr at dette kostet NF store tap. De fleste sjefene for mine-torpedoflyavdelingene omkom i løpet av 1943 under forskjellige flyoperasjoner. Blant annet omkom kaptein Kiselev og hans besetning 25. april 1943 under et torpedoflyangrep i Kongsfjord-området¹³⁴.

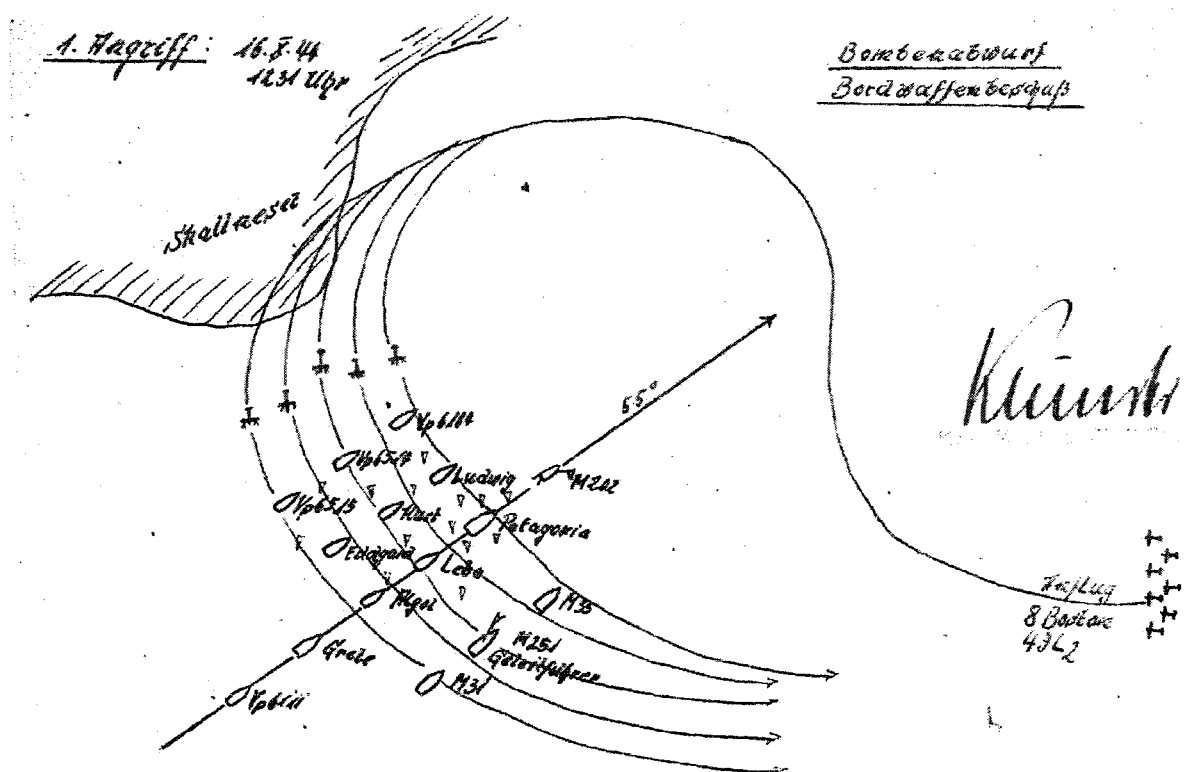
3.2.3 Torpedoangrep mot tysk konvoi i Varangerfjord 16. oktober 1944

Ifølge sovjetiske vurderinger var et torpedoangrep mot en tysk konvoi i Varangerfjord fra 16. oktober 1944 et eksempel på et totalt nederlag som NF tilføyde den tyske konvoien. Den tyske hæren retirerte under den sovjetiske offensiven høsten 1944. Evakueringen av tropper og utstyr gikk i full fart. Tyskerne brukte mest sjøveien siden det var veldig vanskelig å transportere last på land. Store tyske konvoier gikk langs Finnmarkskysten fra havner i Varangerfjord til tryggere områder i vest. NF hadde som sitt hovedmål til havs å forstyrre tyskerne mens de gjennomførte evakueringen fra den nordlige delen av Finland og Øst-Finnmark. Nordflåten skulle bryte tysk skipsfart på avsnitt fra Kirkenes til Hammerfest. Alle Nordflåtens styrker skulle ødelegge fiendens båter i havet hvis de forsøkte å stikke til sjøs. NF brukte alle sine styrker til å gjennomføre denne ordren.

Den tyske konvoien som ble et mål for et sovjetisk torpedoflyangrep i Varangerfjord 16. oktober 1944 var en av flere konvoier som evakuerte mennesker og utrustning fra Øst-Finnmark i oktober 1944. Sovjetiske rekognoseringsfly oppdaget den omtrent etter en time etter at den startet fra Kirkenes, dvs. ca kl. 11. Ifølge tyske dokumenter var det en konvoi Ki

¹³⁴ Ibid., 163.

137 Lf¹³⁵ som bestod av D/S *Patagonia*, D/S *Leba*, M/T *Algol* og M/T *Grete* sammen med M/S *Edelgard*, M/S *Kurt*, M/S *Ludwig*, M/S *Gruno*, M/S *Karin*, M/S *Morgenroth*. Konvoiens eskorte bestod av minesveipere M 251 (som var konvoiens leder), M 31, M 35, M 202, Vp 6104, Vp 6111, Vp 6514, Vp 6515, fire R-båter (Räumboot) fra 7. R.Fl. og 4 R-båter fra 21. R.Fl.¹³⁶. Konvoien forlat Kjølmsøysund kl. 10:30 og var på vei mot nord. I tillegg til de minesveiperne, hadde konvoien også dekning fra luften som bestod av to jagerfly. Flere jagerfly ble sendt fra Kirkenes rett etter de første sovjetiske rekognoseringsflyene ble oppdaget over konvoien, men det sovjetiske angrepet hadde ikke begynt og så ble de sendt tilbake.



Figur 6. En tysk skisse viser den første bølge av flyangrep, nemlig angrepsfly angrep. En skisse er tatt fra KTB 5.M.Fl.

Ganske snart etter at konvoien var oppdaget, fikk 5. MTAD og 14. SAD NFs kommanderende generalmajor Preobrasjenskij's ordre om å forberede et torpedoflyangrep fra lav og stor høyde med støtte fra angrepsfly. Ifølge denne ordren skulle angrepsfly angripe kun konvoiens eskorte slik at de kunne trekke til seg luftvernets oppmerksomhet og gi torpedofly mulighet til å kaste torpedoer trygt. Angrepsfly skulle angripe konvoien flere ganger, slik at de skulle bli en konstant trussel for luftvernet¹³⁷. Som vi kan se reagerte NFs kommando

¹³⁵ Det betyr at det var en konvoi №137 fra Kirkenes til Langfjorden.

¹³⁶ KTB 5.M.Fl. 16.10.1944.

¹³⁷ Rapport, 132/v.

ganske fort på informasjon fra rekognoseringen. Reaksjonstida tok et par timer siden de trengte tid til å vurdere konvoiens størrelse og værforhold i konvoiens område sammen med tid til å forberede flere grupper av fly.

NF organiserte stadig observasjon av konvoien, som ble utført av 118. RAPs rekognoseringsfly. Siden sovjetiske fly patruljerte konvoiens område i løpet av flere timer, var det veldig lett for tyskerne å forstå at sovjeterne planla et angrep mot konvoien. Som jeg har skrevet før, vurderte den tyske kommandoen situasjonen ganske presist og organiserte konstant dekning av konvoien fra luften. Altså gjorde NFs kommando nok til å avsløre sine planer for tyskerne. Det ser ut til at NFs kommando var klar over at tyskerne ville beskytte sin konvoi, men bestemte å fortsette med forberedelsene. Mest sannsynlig er at de tenkte at angrepsflyenes støtte blir god nok til å dekke torpedofly mot ild fra luftvernet.

Selve det faktum at tyskerne klarte å oppfange signaler fra rekognoseringsfly og oversette dem viser at NFs kommando forsømte å holde sine planer hemmelig. For eksempel finnes det informasjon fra de tyske kildene at etter flyangrepet tok slutt, oppfanget tyskerne en sovjetisk melding fra et rekognoseringsfly som patruljerte i det samme området. Ifølge den tyske kilden bestod meldingen av den korte setningen: "en konvoi, to transportbåter med sterkt vakt, kurs 300"¹³⁸.

Jeg mener at feilvurdering av situasjon har spilt en veldig viktig rolle når angrepet slo feil. Feilvurderingen skjedde på grunn av forvasket informasjon NFs stab fikk fra rekognoseringsfly. For eksempel fikk NFs kommando kl. 11 informasjon fra et rekognoseringsfly om konvoiens sammensetning. Ifølge denne informasjon bestod konvoien av 3 transportbåter, 2 landstigningsprammer, 6 vaktbåter, 1 minesveiper og 13 forskjellige støttebåter¹³⁹. Denne vurderingen var ganske forskjellig fra virkeligheten. NFs stab fikk slik forvasket informasjon i løpet av hele dagen, uansett at det var en stadig observasjon over konvoien. Forvasket informasjon påvirket NFs kommandoens vurderinger og som resultat av det skjedde det flere feil under flyangrepet planlegging og forberedelser. Samme feilvurderinger påvirket også avsluttende analyse av flyoperasjon, resultat av det kan vi finne i sovjetiske kilder.

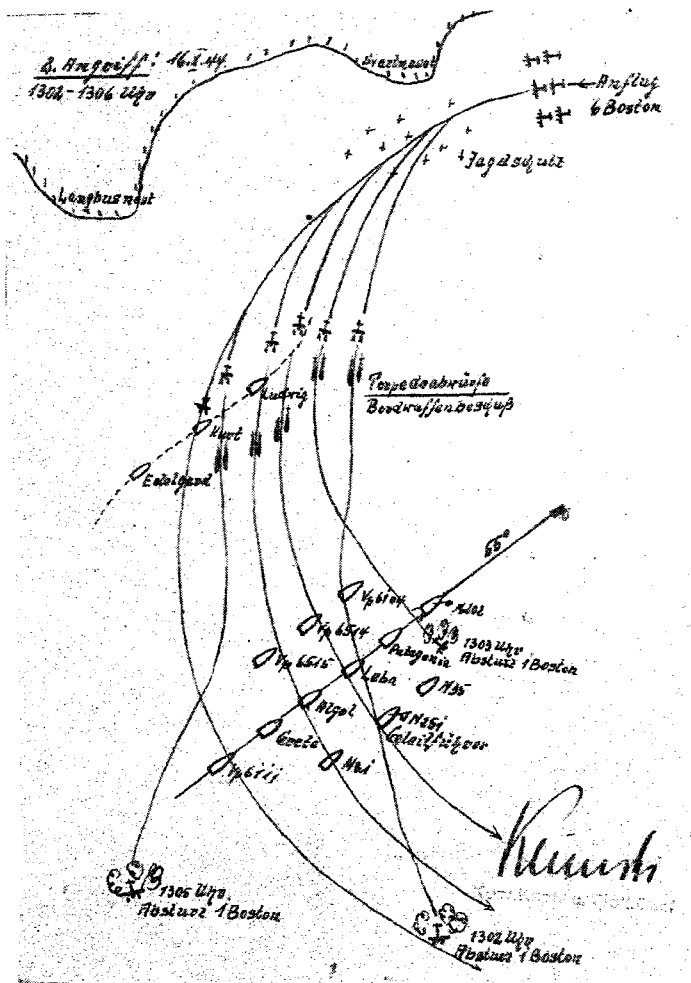
Under planlegging av flyoperasjon bestemte staben å torpedere konvoien kun fra lav høyde, det vil si at antall av torpedofly som skulle ta del i flyoperasjonen ble betraktelig redusert. Årsakene til slik beslutning er fortsatt ikke klare. Redusering av torpedoflyenes antall har forårsaket økning av angrepsflyenes antall, ellers skulle resten av torpedofly være

¹³⁸ KTB 5.M.FI. 16.10.1944.

¹³⁹ Rapport, 132/v.

ikke stort nok til å gjennomføre et vellykket flyangrep mot konvoien. Ifølge Miroslav Morozovs mening bestemte NFs kommandoen å torpedere konvoien kun fra lav høyden på grunn av skygger i konvoiens område som kunne forstyrre torpedoflyene å kaste ned torpedoer presis fra stor høyde¹⁴⁰.

Til slutt ble det bestemt at 10 torpedofly A-20 Boston fra 5. MTAD, 12 angrepsfly fra 14. SAD sammen med 15 Jak jagerfly og 22 Airacobra jagerfly fra 255. IAP skulle ta del i flyoperasjonen¹⁴¹.



Figur 7. En tysk skisse fra KTB 5.M.Fl. viser den første bølgen av torpedoflyangrep mot konvoi Ki 137 LF

Det trengtes å bruke flyavdelinger stasjonert på forskjellige flyplasser for å gjennomføre en så stor flyoperasjon. De fleste fly var basert i Murmansk-området, mens angrepsfly var basert på Pummanki-flyplassen. Alle fly ble delt i flere grupper: angrepsfly skulle angripe i to grupper, slik at de skulle attackere konvoien stadig under flyangrep. Torpedoflyene ble også delt i to grupper. Hver gruppe hadde sin jagerflygruppe i dekning. Ifølge sovjetisk planen skulle flyene angripe konvoien i to bølger. Angrepsflyene skulle være de første til å attackere konvoien, slik at de kunne stoppe luftvernild før torpedoflyenes angrep.

Når de sovjetiske styrkene har nådd konvoien var den i

nærheten av Skallneset. Flyangrepet begynte kl. 12:30 og var til tyskernes overraskelse, fordi det har skjedd to rolige timer etter den første rekognoseringsfly var oppdaget over konvoien. I det øyeblikket de første sovjetiske flyene angrep konvoien, hadde den bare to jagerfly i dekning, men flere jagerfly stod på flyplasser i full beredskap. Tysk krigsdagbok informerer

¹⁴⁰ Morozov, op. cit., (2007) 262.

¹⁴¹ Rapport, 134.

om flere sårede på båter under det første angrepet.¹⁴² To minesveipere har fått skader fra sovjetiske bomber angrepsflyene kastet over konvoien. Det ser ut slik at det første angrepet var godt nok, men der var det slutten på sovjetisk lykke.

Torpedoflyene begynte å kaste ned torpedoer mye senere, rundt kl. 13. I løpet av de 20 minutter tyskerne hadde til å forberede seg til flere angrep, klarte de å gjøre veldig mye. Mest sannsynlig at konvoien klarte å gjenopprette kampformasjon og var klar til å forsvare seg. Tyske jagerfly har kommet fra flyplasser og begynte luftkamp med sovjetiske jagerfly. Sovjetiske torpedoflyene angrep konvoien helt alene, uten angrepsflyenes støtte.

Under det første torpedoangrepet kastet de sovjetiske torpedoflyene 5 torpedoer. Lederen til den første torpedoflygruppe klarte å kaste ned to torpedoer, mens et av de flyene ble skutt ned før besetningen kastet ned en torpedo. Mens torpedoflyene manøvrerte etter torpedoangrep, ble et annet torpedofly fra første gruppe skutt ned. Den andre torpedoflygruppen angrep konvoien litt senere, snart etter den første gruppe. Denne gruppe kastet torpedoer også fra lav høyde. 7 torpedoer ble kastet ned under den andre bølgen av torpedoflyenes angrep. Et til torpedofly ble skutt ned rett etter torpedoangrep. Den andre angrepsflygruppen utførte den fjerde bølgen av flyangrep mot konvoi, den stupbombet konvoien fra stor høyde. Denne gruppe startet senere fra Pummanki-flyplassen på grunn av tekniske problemene og klarte ikke å støtte torpedoflyene under angrepet¹⁴³.

Som vi kan se, var sovjetisk flyangrep mislykkede på grunn av mangel på koordinering mellom de forskjellige flygruppene. Flyangrepet gikk ikke etter planen og dette førte til store tap blant sovjetiske torpedofly. Av 10 torpedofly som tok del i angrepet 3 ble skutt ned, de vil si nesten en tredjedel av all torpedofly. De fleste sovjetiske flygerne omkom da deres fly falt i sjøen, men en tysk minesveiper R 309 klarte å hjelpe opp en av de russiske flygerne¹⁴⁴. Bortsett fra de tre torpedofly mistet NF også to Il-2 angrepsfly. Disse ble også skutt ned av luftvernild, men deres besetninger var lykkeligere og alle de var i livet.

Hvis de angrepsflyene klarte å angripe konvoien sammen med torpedoflyene kan vi anta at flyangrepets resultat kunne har vært mye bedre. Tyskerne var overrasket nok under den første bølgen av flyangrep, og noe av eskorteskip fikk skader. Til tyskernes lykke og våres overraskelse var de fleste sovjetiske torpedoflybesetninger uerfarne: for mange av dem dette var det første det andre torpedoangrep i livet. Flygerne var ikke klare til å handle i så vanskelig situasjon og mange av dem ble skutt ned.

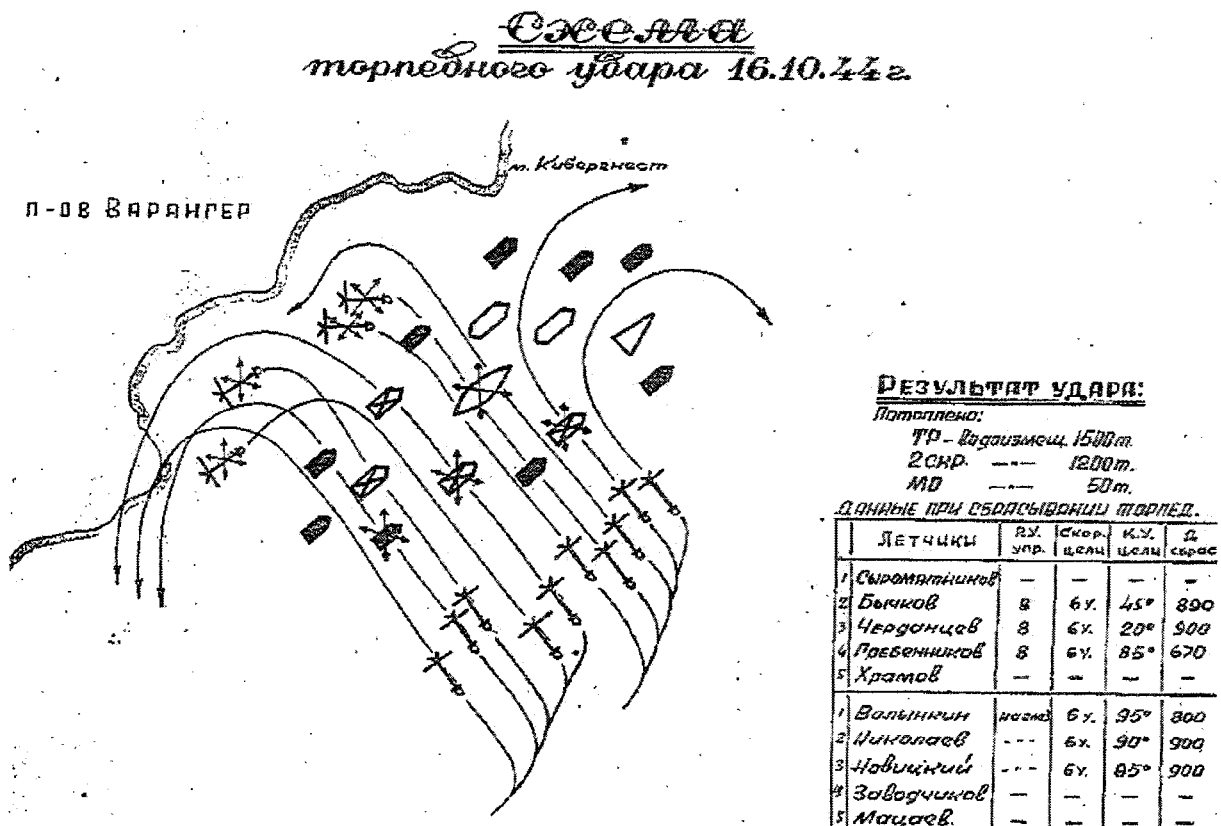
¹⁴² KTB 5.M.Fl. 16.10.1944

¹⁴³ Rapport, 134.

¹⁴⁴ KTB 5.M.Fl. 16.10.1944.

Siktforhold i konvoiens område var veldig vanskelig, tyskerne brukte røykdekker og dette forstyrte flygerne å vurdere skader tyskerne har fått under flyangrep. Når sovjetisk kommandoen analyserte situasjonen støtet de seg på flygernes rapporter. Denne informasjon førte den på villspor. NFs staben bestemte at under flyangrepet klarte torpedoflyene å senke 2 transportbåter med deplasement på 6000 og 3000 tonn sammen med 3 mindre eskortebåter¹⁴⁵. Ut fra dette fulgte at flere transportbåter er fortsatt på vei ut fra Varangerfjorden sammen med stor eskorte. Det var jo ganske logisk å gjøre nytt forsøk å senke konvoien. NF hadde begrenset reserver på flyplasser som kunne blitt brukt til nytt flyangrep. Det sovjetisk kommandoen vet ikke var at ingen båter ble senket under det første flyangrep veldig dyrt.

I den samme tid da sovjetiske flyene var på vei tilbake til sine baser, ga NFs kommanderende en ordre til 5. MTAD og 14. SAD å gjennomføre ny flyangrep mot den tyske konvoien og senke resten av båter. Nytt flyangrep skulle være gjennomført halvannen time senere. 5.MTAD hadde to grupper av torpedofly i beredskap mens 14. SAD hadde ikke flere angrepsfly til å ta del i nytt angrep. Derfor måtte de samme fly som deltok i det første angrepet starte på nytt snart etter deres tilbakekomst. Teknikere hadde nesten ingen tid til å forberede fly til nytt angrep. Som resultat av det bare fem angrepsfly deltok i det andre



Figur 8. Sovjetisk skisse viser det andre flyangrepet, fra Rapporten, 137.

¹⁴⁵ Rapport, 136.

flyangrepet mot konvoi Ki 137 Lf. Flygerne var trøtte og moralen var ikke så høy. Som vi ser, forholdene omkring det andre flyangrepet var enda verre. Det var jo ganske overilet å gjennomføre et flyangrep i slike forhold.

I et nytt flyangrep tok del 10 torpedofly fra 5.MTAD sammen med jagerfly dekning som bestod av Airacobra jagerfly fra 255. IAP og angrepsflydekning fra 14.SAD. De torpedoflyene ble delt i to grupper, hver av dem hadde 8 jagerfly i eskorte. Denne gangen fant sovjetiske flyene konvoien ved Kibergneset, presis kl. 16:40 (eller 14:40¹⁴⁶) som det var planlagt. Torpedoflyene angrep konvoien i to bølger og kastet torpedoer fra lav høyde (ca. 30 m.o.h.). Denne gangen kom angrepsflyene rett på tiden, men de kastet bare bomber på konvoien fra stor høyde og kom ikke nærmere til konvoiens eskorte. Med andre ord fulgte de ikke etter en ordre og sikret ikke plass for torpedofly. Torpedoflyene angrep konvoien helt alene og tok på seg alt luftvernets oppmerksomhet.

Under det andre flyangrepet attackerte torpedoflyene konvoi fra havet. Det var deres stor feil, fordi da måtte de passere nesten alle eskortebåter før de nærmet transportbåter. Til å gjøre situasjonen enda verre, forsøkte flygerne å kaste torpedoer ned veldig nær til transportbåter, dvs. ca. 600 meter unna mål. I en slik situasjon var de nødt til å fly over alle fiendtlige skip før de kunne styre til side. Alt dette har gjort luftvernets arbeid enda lettere: sovjetiske fly kom rett inn i dets sikte. Det som skjedde etterpå var forutbestemt: torpedoflyene mistet to fly i hver bølge. Det vil si at 40% av torpedofly ble skutt ned under torpedoangrep. 9.GMTAPs sjef oberstløytnant Siromjatnikov fløy en av de fire flyene som ble skutt ned av tysk luftvernet. I alt kastet de torpedoflyene 11 torpedoer. Senere fastslå sovjetiske flygerne fire treff: en transportbåt med 1500 tonn deplasement, to vaktskip og en r-båt¹⁴⁷. Disse tall finner vi i sovjetiske kilder.

I virkeligheten var det kun en av torpedoer som traff tysk båt. Dette var en torpedo kastet ned fra Siromjatnikovs fly og som skulle treffe en av de transportbåter. Torpedoen traff tysk Räumboot R 301 som var nærmere til sovjetiske fly enn transportbåter. R 301 var i virkelighet den eneste båten sovjetiske flystyrker klarte å senke under hele operasjonen mot konvoi Ki 137 Lf 16. oktober¹⁴⁸. Den var betydelig mindre enn de transportbåter. På R 301 omkom 22 mennesker, det var omtrent så mange som antall sovjetiske flygerne omkommet under begge flyangrep.

¹⁴⁶ Vi må ikke glemme om tidsforskjel. I tyske kilder alle handlinger er beskrevet i norsk tid, mens i sovjetiske kilder var brukt russisk tid.

¹⁴⁷ Rapport, 134/v.

¹⁴⁸ KTB 5.M.Fl. 16.10.1944.

Vi kan ikke nevne denne flyoperasjon effektivt: NF har ikke fått gode resultater og fikk store tap. Kun døden av oberstløytnant Siromjatnikov og hans besetning skulle ha store konsekvenser blant annet for besetningers moral. På likhet med Basjtyrkovs død var Siromjatnikov, hans navigator Sknarev og skyter Aseev utnevnt til Helter av Sovjetunionen¹⁴⁹. Sovjeterne trodde at de risikerte sine liv til å senke en stor transportbåt, men nå vet vi hva som har virkelig skjedd.

Ifølge de sovjetiske vurderinger utførte de sovjetiske flyene sitt mål å knuse den tyske konvoien: torpedoflyene har senket 3 transportbåter med deplasement til sammen i 12800 tonn¹⁵⁰. De sovjetiske militære analytikere som studerte denne operasjonen kom senere til beslutning at de viktigste årsakene til så store tap fra sovjetisk side var ikke koordinerte handlinger av angrepsfly og torpedofly og NFs kommandoens bestemmelse å torpedere konvoien kun fra lav høyde. Til tross av det er hovedstemningen i sovjetiske kilder slik at flyoperasjonen var vellykket selv om de angrepsstyrkene har fått flere tap. Der trekkes også oppmerksomhet på at ikke alle de flygerne som fløy nedskutte fly har omkommet, at mange av overlevde og til slutt returnerte til sine avdelinger. Alt dette viser at sovjetisk kommandoen betraktet slike tap som normale.

Til slutt må vi konstatere at vår analyse av denne episode viser en gang til at sovjetiske kilder inneholder forvansket informasjon om fiendens tap. I løpet av de første krigsårene manglet NF nødvendig utstyr til å ta bilder av treff, så måtte de analytikere bruke bare denne informasjon om flyangrep som flygerne har fastslått. I 1944 hadde NF slik utstyr på sine fly. Det finnes flere bilder tatt under torpedoflyangrep mot konvoi Ki 137 Lf fra de sovjetiske fly. Til tross av dette er sovjetiske vurderinger av flyangrepets resultater helt feil. I min mening en mulig forklaring til dette kan være at flygerne hadde problemer med bruk av slik fotoutstyr (for eksempel manglet de nødvendige kunnskaper hvordan å bruke det), eller at slik utstyr var installert kun på de flyene som tok del i flyangrepet, men rekognoseringsfly manglet slik utstyr. Ellers er veldig vanskelig å forklare hvorfor skjedde det slik.

Uansett hvordan kan dette forklares er den hovedkonklusjon fra denne analysen slik at vi kan ikke stole på de sovjetiske vurderinger av torpedoflyangreps effektivitet. Oftest var de sovjetiske vurderinger av fiendens tap altfor høye enn det virkelig var. I tillegg til dette forsømte de sovjetiske analytikere informasjon om sovjetiske tap. Hvis vi antar at sovjetiske vurderinger av tyske tap var korrekte, enda da var de sovjetiske tap inkommensurabelt større. Senkningen av 3 transportbåter og 6 mindre eskortebåter som kostet tap av 7 besetninger i

¹⁴⁹ Morozov. op. cit., (2007), 265.

¹⁵⁰ Rapport, 134/v.

løpet av den samme dagen er for stor pris til å nevne slik operasjon som et forbilde for massive torpedoflyoperasjoner. Jeg mistenker at slike altfor optimistiske vurderinger av operasjonens resultater var brukt i propagandistiske formål, men dette er et tema for neste kapittel.

Det var også en overraskelse til meg at sovjetiske flygerne manglet fortsatt erfaring, selv i slutten av krigen. Mangelen av nødvendig erfaring og kunnskap var naturlig når det gjelder de første krigsårene, men ifølge sovjetiske kilder begynte NF å gjennomføre øvelser for flygere av torpedofly allerede i 1942, altså i slutten av 1944 skulle de fleste flygere være erfarne nok. Kanskje var de tiltak NF foretok utilstrekkelige. Død av de fleste NFs minetorpedoflystyrkers sjefer kan være til fordel for slik ide: NFs sine øvelser var mangelfulle og mange besetninger fortsatt omkom i løpet av de første flyangrep, disse tap ble stadig utfylte med nye uerfarne besetninger? Det trenges en grundigere analyse av sovjetiske flyoperasjoner i nordområdene til å bekrefte eller avbekrefte denne ide, og den kan være et utgangspunkt for de nye studier.

Sovjetiske torpedoflyangrep ble rettet mot tyske marine og tyske forsyningskonvoier. Hovedmål for torpedofly var å utføre preventive angrep mot den tyske marine slik at de kunne ikke angripe de allierte konvoier og sovjetiske marinebaser og å forstyrre tysk skipsfart langs Finnmarkskysten til å forverre forsyning av de tyske tropper i nordområdene. NF hadde verken nødvendig erfaring eller torpedofly før krigen. De første torpedoflygrupper ble overført til Kolahalvøya når krigen var allerede i gang og da sovjetisk kommandoen forstod at det er livsnødvendig for Nordflåten å ha mulighet til å gjennomføre slike flyoperasjoner.

Mangelen på erfaring er oftest nevnt som den viktigste årsaken til fiasko av sovjetiske torpedoflyoperasjoner. NF har gjort flere forsøk til å forbedre situasjonen og organiserte forskjellige øvelser som skulle øke flygernes erfaring og kunnskap. Ifølge de sovjetiske kilder ser det ut slik at til slutt begynte dette å virke: først i vinteren 1942-1943 begynte sovjetiske torpedoflyoperasjoner være effektive. Flygerne rapporterte stadig om flere treff og senkninger av skip. I løpet av sommeren 1943 var torpedoflyoperasjoners effektivitet mindre enn før, med sovjetiske analytikere fant passende forklaringer for dette. I 1943 begynte NF å gjennomføre massive torpedoflyangrep, torpedofly ble eskortert av store jagerflygrupper og angrepsflygrupper. De støttet torpedofly underangrep, men dette trengte bedre koordinering og samvirkning av alle grupper. I 1944 ble de massive torpedoflyangrep til dagens orden. Ifølge sovjetiske kilder var torpedoflyoperasjoners effektivitet ganske høy i løpet av de to siste krigsårene, og torpedoflygerne klarte å senke mange fiendens skip.

Torpedoflyoperasjoner var aldri noe lett, og mange flygerne ble nevnt ut som helter eller har fått forskjellige ordener.

Min analyse av de tre sovjetiske torpedoflyoperasjoner fra forskjellige perioder viser at ingen av dem var vellykket, men at sovjetiske vurderinger av deres effektivitet i motsetning varierte veldig mye. De vurderinger av torpedoflyangrep fra 1942 ser ut som ganske logiske og troverdige. Det betyr ikke at det finnes ikke noen overdrivelser i vurderinger, de finnes også, men det var ikke mulig å vurdere fiendens tap helt riktig. Når det gjelder de to andre episoder fra 1943 og 1944, er de vurderinger av deres effektivitet helt gale. Det vanskeligste er å forklare hvorfor klarte de sovjetiske analytikere ikke å vurdere rett de tyske tap under de torpedoflyangrep mot konvoi Ki 137 Lf.

På dette tidspunkt hadde NF både fotoutstyr og erfarne besetninger som kunne bruke det. Det finnes sovjetiske bilder av flyangrep og selve tyske konvoien, men enda det hjalp sovjeterne ikke å vurdere flyangreps resultat korrekt. Der eksisterte sine vanskeligheter: for eksempel finnes det ikke så mange bilder som viser at skip senker. På de fleste bilder et eneste vi kan se er røyk søyler, men disse kan være tyske røykdekker som tyskerne brukte ganske ofte. Så å si er bilder ikke noen universalmiddel som kunne hjelpe til å vurdere resultater av flyangrep mer presis. En mulig løsning kunne har vært å bruke mer flyrekognosering og å ta flere bilder av konvoier på vei sammen med bilder av enkelte skip i havner.

Jeg kommer til en konklusjon at i motsetning til bombeflyoperasjoner var de torpedoflyoperasjoner mislykkede i løpet av hele krigen. Operasjoner kostet NF veldig mye: tap blant besetninger og utstyr var store, mens resultater var ubetydelige. Først var situasjonen rundt tysk skipsfart fordelaktig for sovjetiske torpedoangrep: transportbåter gikk ofte alene og uten eskorte, men mangel på nødvendig erfaring førte til at NF klarte ikke å bruke denne fordel. Stadig begynte flygernes mesterskap å øke, men på linje med den økte også tysk erfaring og beskyttelse av de tyske konvoier ble stadig bedre. Dette gjorde sovjetiske foretak utilstrekkelige og førte til at flyoperasjoners effektivitet var nesten på den samme linje som før. Sovjetiske torpedoflyoperasjoner nådde ikke sitt mål, men det blir ikke rett å si at de var helt nytteløse. Tyskerne måtte stadig finne svar på sovjetiske truslene for tysk skipsfart og dette delvis bandt fiendens styrker. Uansett kan vi ikke nevne de sovjetiske torpedoflyoperasjonene som veldig effektive.

3.3 Oppsummering

I dette kapitlet studerte jeg fem forskjellige sovjetiske flyoperasjoner: to bombeflyoperasjoner og tre torpedoflyoperasjoner. De episodene jeg har studert er veldig ulike, de viser NFs flyoperasjoner fra forskjellige perioder, det som gjør mulig å studere hvilke endringer skjedde i operasjonenes forberedelse og gjennomføring.

Det finnes flere likheter og ulikheter mellom de episodene jeg har studert. En av likheter er at begge flyoperasjoner fra slutten av krigen var massive flyoperasjoner, dvs. utførte av mange fly delt i flere angrepsgrupper. Begge operasjoner ble gjennomført i to bølger, når et annet flyangrep skjedde noen timer etter første. Dette skulle befestet resultatene av flyoperasjonen. I motsetning til en vellykket bombeflyoperasjon mot Kirkenes 27.-28. juni 1944 var torpedoflyoperasjonen mot tysk konvoi Ki 137 Lf rett og slett en fiasko for sovjetiske torpedoflystyrker. Det andre flyangrepet 16. oktober 1944 førte ikke til bedre resultater men var på linje med det første helt håpløst og førte til større tap blant angrepsstyrkene.

En annen likhet er at på slutten av krigen begynte NF endelig å bruke fotoutstyr til å ta bilder under flyangrep. Dette skulle føre til mer presise vurderinger av flyoperasjoner, siden analytikere skulle ha ikke bare flygernes rapporter men også direkte bevis. Sannelig førte dette til mer presise vurderinger av bombeflyoperasjonenes resultater. Min analyse av bombeflyangrepet mot Kirkenes 27.-28. juni 1944 viste at sovjetiske vurderinger av tyske tap var presise nok.

Når det gjelder torpedoflyoperasjoner, hjalp bilder ikke til å gjøre korrekte vurderinger av flyoperasjonenes effektivitet. Årsaken til dette kan være at siktforhold i de to flyoperasjoner kunne være forskjellige, derfor kom bilder ikke til hjelp under vurderingen av torpedoflyoperasjonens resultater. En annen årsak er at rekognoseringsfly fløy over Kirkenes noen timer senere etter flyangrep og tok bilder av byen, dette var ikke gjort 16. oktober, hvis dette var gjort, da kan det være lettere for sovjetiske analytikere å oppdage at konvoien var nesten uskadd etter to flyangrep.

Alt dette viser at bruk av bilder som var tatt under flyangrep hjalp til å komme til mer korrekte vurderinger av flyangreps resultater kun i tilfelle av bombeflyoperasjoner. Sovjetiske bombeflyoperasjoner fra begynnelsen av krigen var dårlig dokumentert, noe som førte til at sovjetiske militære analytikere, som har skrevet Rapporten, bestemte ikke å beskrive bombeflyoperasjoner fra 1942, siden rapporter om dem så ut ikke troverdige nok for dem.

Som vi kan se, skjedde det store endringer i vurderinger av bombeflyoperasjoners resultater i slutten av krigen: sovjetiske vurderinger av flyoperasjoners resultater er ganske

nøyaktige, selv om det finnes enkelte feil. Når det gjelder vurderinger av torpedoflyoperasjoners resultater, skjedde ikke slike endringer og vurderinger av flyangreps resultat var langt fra presise.

Analyse av de fem episoder viser at NFs kommando gjorde flere endringer i flyoperasjoners organisasjon. Hovedangrepsstyrker fikk jagerflydekning og angrepsflyenes støtte i 1944, noe som skulle redusere tap blant angrepsstyrker og hjelpe dem å kaste bomber eller torpedoer mer presis, siden fiendens luftvernild skulle ikke forstyrre dem som før. Dessverre var disse endringer ikke tilstrekkelige nok når det gjelder torpedoflyoperasjoner: torpedoflyoperasjonen fra 16. oktober 1944 viste mangel på koordinering mellom de ulike grupper av angrepsstyrker. Dette førte til at angrepsfly klarte ikke med sin oppgave å avlede tyskernes oppmerksomhet fra torpedoflyene. Under bombeflyangrep mot Kirkenes 27.-28. juni 1944 var koordinering mellom de ulike angrepsgruppene godt, og dette var en av de viktigste årsaker til flyoperasjonens suksess.

I alt ser bombeflyangrep mot Kirkenes 27.-28. juni 1944 ut til å være den eneste effektiv flyoperasjon av alle fem. Et annet bombeflyangrep jeg har studert i dette kapittel foregikk også uten store sovjetiske tap, men dets resultater var ikke så imponerende. Når det gjelder torpedoflyoperasjoner var de rett og slett NFs fiaskoer. Store tap blant angrepsstyrker førte ikke til gode resultater, men sovjetiske analytikere klarte ikke å oppdage dette. Kanskje derfor var tiltak sovjetisk kommando tok til å forbedre situasjonen ikke tilstrekkelige, siden den framstilte flyangrep helt annerledes enn det var i virkeligheten.

Min analyse av disse fem episoder viser at informasjon fra sovjetiske kilder om flyoperasjoners resultater er oftest full av feilvurderinger, og at vi kan ikke stole på de fleste sovjetiske vurderinger av flyoperasjoners resultater. Det trenges sammenlikning av informasjon fra sovjetiske, tyske og norske kilder til å finne ut hva skjedde i virkeligheten og hvilke tap fikk alle sider. I neste kapittelet skal jeg se nærmere på hvordan sovjetiske flyoperasjoner ble vurdert i sovjetisk og moderne russisk historiografi, og hva gjorde historikere til å finne ut hva som har egentlig skjedd under luftkrigen i nordområdene.

Kapittel 4 Sovjetiske flyoperasjoner i sovjetisk og russisk historiografi

4.1 Vurderinger av flyoperasjoner i sovjetisk historiografi

Den første sovjetiske bok om sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge var den militærfaglige *Kroniker av Sovjet Unionens Store Fedrelandskrig*¹⁵¹ som bestod av ca. 30 bind utgitt i perioden 1945 – 1951. Den ble skrevet av de sovjetiske militære historikere rett etter krigens slutt. *Kroniker...* ga en beskrivelse av alle handlingene utført av sovjetiske styrker. Seks bind inneholdt en daglig beskrivelse av Nordflåtens aksjoner. De ble utgitt av Forsvarsdepartementets trykkeri og tilgang til dem var begrenset. De tre første bindene var markert som ”strengt hemmelig” og de siste som ”hemmelig”. Denne boka var rettet mot militærfaglige lesere. Beretningen var basert på daglige rapporter fra forskjellige avdelinger og var en slags kort gjenfortelling av det som stod i rapportene. Informasjon om de konkrete flyoperasjoner er veldig kort og består oftest av et par setninger. Boken inneholder nesten ikke vurderinger av flyoperasjoners effektivitet, det skulle leseren gjøre selv. Den er en slags register av de daglige sovjetiske rapporter.

Det er interessant at denne boken spilte en veldig viktig rolle i historisk forskning om de sovjetiske flyoperasjonene i nordområder. De fleste sovjetiske historikere hadde ikke tilgang til militære arkiver og selve rapportene. Etter Sovjetunionens oppløsning forbedret situasjonen seg litt. Mange historikere klarte å skaffe seg kopier av arkivdokumenter, men fortsatt har ikke alle direkte tilgang til sovjetiske kilder. I en slik situasjon var ofte *Kroniker...* den eneste sovjetiske kilde de kunne bruke.

Siden *Kroniker...* er basert bare på de sovjetiske rapportene inneholder den masse feilvurderinger av flyoperasjoners resultater. Derfor må de som bruker den, være veldig kritiske til informasjon fra den. Det er litt overraskende at de fleste sovjetiske bøker om NFs flyoperasjoner mangler kritikk av sovjetiske kilder. Oftest er informasjon fra sovjetiske kilder mottatt av forfattere som en troverdig beskrivelse av selve hendelsene. Litt senere skal jeg forsøke å forklare hvorfor dette har skjedd.

Enda tidligere enn de militære historikere begynte sovjetiske militære analytikere å studere flystyrkenes virksomhet og vurdere deres effektivitet. Som resultat av dette arbeid ble det skrevet analytiske rapporter, men disse ble ikke publisert. Uansett spilte de en viktig rolle

¹⁵¹ Som eksempel kan jeg nevne *Kroniker av Sovjetunionens den Store Fedrelandskrigen i den nordlige marine krigsteater* (*Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на северном морском театре*), bind 3, (Leningrad: USSR's Forsvarsdepartements militær trykkeri, 1946).

i sovjetisk litteratur om krigshandlingene. De vurderingene sovjetiske analytikere har kommet til, lånte de fleste sovjetiske historikere til sine bøker. Som et eksempel kan jeg nevne en bok *Marinens flyvåpen i Den Store Fedrelands krigen (Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне)*¹⁵² av Lavrentjev, Demidov, Kutsjerenko og Khramov.

Boken ble utgitt i begynnelsen av 80-tallet og var rettet først og fremst mot militære lesere. Dens forfattere var sovjetiske offiserer, alle fire var oberster. Boken viser taktikken til de sovjetiske marineflystyrker, blant annet til Nordflåtens flyvåpen. Forfatterne bruker masse eksempler i tillegg til korte teoretiske beskrivelser av marineflystyrkers taktikk og effektivitet. Ett av de eksemplene de bruker er et flyangrep mot Kirkenes 26. juni 1944 som jeg har analysert i forrige kapittel. En beskrivelse av flyangrep i boken er en kortere versjon av den som finnes i Rapporten. Vurderinger av flyangrepets effektivitet er også de samme som finnes i Rapporten. Det ser ut som at forfatternes oppgave var å gjenfortelle hovedideer fra Rapporten og andre slike rapporter som vurderte virksomheten til de andre sovjetiske marineflystyrker til en større krets av lesere.

I løpet av 60-80-tallene ble det utgitt flere bøker om luftkrigen i nordområdene. Blant disse var Inozemtsevs *I Arktis og Karelenes himmel: krigshistorisk omriss av kamphandlinger av Karelenes fronts flyvåpen og 7. luftarmé i Den Store Fedrelandskrigen*¹⁵³, *Flyvende forsvarer av Nord*¹⁵⁴, *Våre fly rammer fienden i nordisk himmel*¹⁵⁵, Ivanovs *Vinger over havet*¹⁵⁶ og mange de andre. Alle disse bøkene ble utgitt av forsvarsdepartements trykkeri og bærer preg av sovjetisk propaganda. I trykkeriets presentasjoner av flere av disse bøker står at deres forfattere brukte bare arkiv dokumenter under skrivingen.

Disse bøker var beregnet for vanlige lesere og er godt skrevet. Deres forfattere brukte bare sovjetiske kilder og som resultat av det inneholder de akkurat de samme feil som finnes i sovjetiske kilder. I disse bøkene er NFs virksomhet beskrevet som effektiv, sovjetiske flyoperasjoner fremstår som seierrike. Ganske ofte siterer forfatterne flygernes utsagn. Etter min mening ser det ganske mistenkelig ut, spesielt språket flygerne bruker bærer preg av i det minste senere bearbeiding. Selve beskrivelsen av flyangrepene er skrevet med mer levende språk enn det som fins i rapportene. Forfatterne bruker mange epiteter, dvs. pynter meldinger fra rapporter. Dette førte til at meldinger fra feilaktige rapporter ble forvrent enda mer. Fortellinger skaper en effekt av tilstedeværelse, og ser ut mer som øyevitners fortellinger enn

¹⁵² Lavrentjev et al., op. cit.

¹⁵³ Inozemtsev, op. cit. (1987).

¹⁵⁴ Inozemtsev, I.G., *Flyvende forsvarer av Nord (Крылатые защитники Севера)*. (Moskva: Voenizdat, 1975).

¹⁵⁵ Inozemtsev, I.G., *Våre fly rammer fienden i nordisk himmel (Тараны в северном небе)*. (Moskva: Voenizdat, 1981).

¹⁵⁶ Ivanov, op. cit.

som historiske bøker. Det var først og fremst disse bøker som skapte flere myter omkring sovjetiske flyoperasjoner. De var en del av sovjetisk propaganda og hadde som mål å fremstille alt i et gunstig lys.

I 70-80-tallet gjorde de sovjetiske militære historikere et forsøk på å beskrive kamphandlinger i generelt, å lage historieskrivninger for de enkelte avdelinger. *Dekorert med Den røde fanes Nordflåten*¹⁵⁷ er et eksempel av slike bøker. Dens forfattere brukte som tittelen Nordflåtens offisielt navn. Dette skulle vise at boken inneholder Nordflåtens historie og er en slags annaler av Nordflåten. Boken var også rettet mot vanlige lesere, men dens språk er tørrere og kanskje litt for kjedelig for vanlige lesere. Boken ser ut som en ren historisk beretning om Nordflåtens virksomhet. Den er nærmere til den som finnes *Kroniker...*, men i motsetning til *Kroniker...* gjør forfattere vurderinger av Nordflåtens effektivitet.

Disse vurderinger er ganske nær til de andre sovjetiske vurderinger av flyoperasjoners effektivitet: NFs virksomhet under krigen gav veldig gode resultater, selv i de vanskeligste periodene i begynnelsen av krigen i motsetning til de andre sovjetiske marineflystyrker. Forfatterne erkjenner at Nordflåten var dårlig forberedt før krigen, men peker på at flygerne var bedre utdannet og hadde mer erfaring. Moralen var også på et høyere nivå. Alt dette førte til at NF ytte sterk motstand allerede mot den tyske offensiven i 1941. Når de forteller om flyoperasjoner er oftest oppmerksomheten trukket mot sovjetiske suksesser, det sies ikke så mye om fiaskoer. Boken inneholder mye tall som skulle vise at Nordflåtens virksomhet var effektiv, men det er sjelden gjort noen konklusjoner ut fra disse tall. Nordflåtens kommando er fremstilt som de gode hærførere, krigskommissærer er også nevnte på linje med kommanderende offiserer. Forfatterne tviler ikke på at noen av operasjonene kunne være dårlig planlagt eller forberedt. I motsetning til mange andre bøker, er det nesten ikke nevnt amerikanske og britiske fly NF brukte under krigen, selv om det var et stort antall av disse fly i NF, og selv om NFs avdelinger i enkelte perioder brukte bare utenlandsk utstyr. Det ser ut som forfatterne mente det var upatriotisk å si mye om de alliertes hjelp til Sovjetunionen. Ut ifra dette er det litt vanskelig å forstå hvorfor de allierte sendte konvoier til USSR og hvorfor var det så viktig for sovjeterne å motta disse konvoier.

Som konklusjon kan jeg si at de sovjetiske vurderinger av NFs flyoperasjoner er ganske like, de stammer fra de militære analytiske publikasjoner, men er mer pretensiøse. Ut fra sovjetiske vurderinger fremstår sovjetiske flyoperasjoner som stort sett vellykkede, flygernes moral som veldig høy. Fiaskoer er nesten ikke beskrevet, det verste som har skjedd

¹⁵⁷ Kozlov et. al., op. cit.

med flystyrkene under krigen var at noen av fly ble skutt ned, men slik var krigens realitet at de måtte risikere sine liv. Risikoen var alltid til fordel for fellesskapet. Sovjetisk litteratur om luftkrigen i nordområdene har skapt flere myter. Jeg skal se litt nærmere på noen av dem.

4.2 Sovjetiske myter

Sovjetiske fly rammer fiendens båt

Denne myten er kanskje mest interessant for meg fordi jeg har analysert to av disse episodene i forrige kapittel. Jeg mener de to torpedoflyoperasjoner fra 14. januar 1943 og fra 16. oktober 1944 da Basjtyrkovs og Siromjatinikovs fly ble skutt ned og deres besetninger ble utnevnt til Helter av Sovjetunionen.

Som jeg har skrevet før måtte deres død påvirke flygernes moral. Feilvurderinger av torpedoflyangrepenes resultater sammen med behovet for å benytte disse episodene til propagandistiske formål forårsaket dekorering av de døde flygerne med ordener og utnevning til Sovjetunionens helter. NF hadde ikke så mye lyst til å finne ut hva som egentlig hadde skjedd under flyangrepene og hvilke båter som ble senket i virkeligheten. Det var mer lønnsomt for både flygerne og kommandoen å skjule de virkelige resultatene av flyoperasjonene og å fastsette for gode resultater. Dette selv om Den Analytiske Rapporten bekrefter at Nordflåtens kommando ikke hadde lyst til å bruke fotoutstyr i hvert fall i løpet av de første krigsårene¹⁵⁸. Slik ble grunnen lagt til sovjetisk myten om hvordan heltemodig rammet sovjetiske fly fiendens båter, eller som Ovtsjarenko og Bogatyrev kaller den myten om ”åtte flammende treff”¹⁵⁹.

Ifølge Ovtsjarenko og Bogatyrevs artikkel finnes det åtte beskrivelser av slike episoder i sovjetisk litteratur. Tre av dem skulle ha skjedd i Nord-Norge og fem over Østersjøen. Alle disse episoder er beskrevet i sovjetisk litteratur som situasjoner der flygerne bevisst styrte inn i fiendens skip etter at deres fly ble skutt ned.

I Inozemtsevs bok *Våre fly rammer fienden i nordisk himmel* finnes det en følgende beskrivelse av episoden med Basjtyrkovs fly 14. januar 1943. Jeg synes at det er verdt å sitere hele episoden slik at det gir leseren glimt av sovjetisk litteratur om krigen.

”Sovjetisk flyrekognosering har oppdaget en tysk konvoi i Barentshavet, i Vardøområdet. Konvoien bestod av fem transportbåter og flere eskorteskiper. To fly fra Nordflåtens flystyrkers 24. mine-torpedoflyregiment ble sendt til å senke dem 14. januar 1943. Flygruppes

¹⁵⁸ Rapport, 59/v.

¹⁵⁹ Bogatyrev, S., Ovtsjarenko, A., ”Flammende treff”. *Legender og fakta* («Огненные тараны» на море. Легенды и факты). i *AviaMaster* (АвиаМастер) 2002, nr. 7.

sjef kaptein A.A.Basjtyrkov styrte et av dem. Han var en moden, erfaren marineflyger og har gjort 106 kampflygninger. Hans besetning bestod av navigator sersjant V.N.Gavrilov og skytter-telegrafist stabsersjant M.V.Kuzmin.

Lave skygger og dårlig sikt sammen med polarnatten gjorde flyvningen veldig vanskelig. Flyene måtte fly i marsjorden i 25-meters høyde slik at de kunne oppdage konvoien. Til slutt klarte de å finne fienden og begynte å angripe den.

Under angrepet ble flyet til flygruppesjef A.A.Basjtyrkov truffet av luftvernild. Flyet begynte å brenne.

- (Jeg – J.B.) Stupangriper transportbåt! – sa han på radio og styrte flyet mot målet.

Etter dette fulgte et tung drønn – fiendens transportbåt ble senket. Den andre transportbåten ble torpedert og også senket.

22. februar 1943 ble Andrej Andreevitsj Basjtyrkov og sersjant Vladimir Nikolaevitsj Gavrilov utnevnt til Helter av Sovjetunionen etter døden. I 1950 ble Heltene for evig innrullert i avdeling X.¹⁶⁰

Som vi kan se, finnes det mange feil i beskrivelsen av episode med Basjtyrkovs fly 14. januar 1943. Ifølge Rapporten var kaptein Kiselev leder under dette angrepet og ikke Basjtyrkov, som fulgte etter han¹⁶¹. Basjtyrkovs handlinger under angrepet er beskrevet av Inozemtsev som et vellykket forsøk å ramme fiendens transportbåt med eget fly, siden det var skadet og ville falle i havet i løpet av kort tid.

I beskrivelsen jeg har sitert, er det ikke sagt noe verken om hvem som kastet torpedoen som senket den andre transportbåten eller om Bastyrkov klarte å kaste sin torpedo før hans fly ble skutt ned. De andre sovjetiske forfattere som har skrevet om den samme episode nevnte at Basjtyrkov klarte ikke å kaste ned torpedoen, fordi hans fly ble skutt ned for tidlig, og styrte sitt fly inn i transportbåt for å fullføre kommandoens ordre å senke den tyske konvoien. Derfor ble alle flygerne nevnt ut til Helter av Sovjetunionen, siden de ofret sine liv for fedrelandet. I dette er det letteste å se det propagandistiske formålet ved hele beretningen.

I tillegg til beskrivelsen om hvordan Basjtyrkovs fly ble skutt ned, finnes det også mulige årsaker til dette i Rapporten. Basjtyrkovs handlinger er vurdert som klossete og uerfarne. Istedenfor å følge sin leder og å styre flyet ned og til side rett etter at torpedoen var kastet, valgte Basjtyrkov å fly over sitt mål og ble skutt ned¹⁶². Inozemtsevs vurdering av

¹⁶⁰ Inozemtsev, op. cit. (1981), 131-132.

¹⁶¹ Rapport, 83.

¹⁶² Ibid., 83/v.

episoden viser isteden Basjtyrkovs handlinger som rette og modige. Hvis forfatteren virkelig brukte sovjetiske arkivs kilder, når han skrevet sine bøker, da er det vanskelig å forstå hvorfor han beskriver denne episoden slik. Det ser ut som en forfalskning av beretningen om torpedoangrepet mot den tyske konvoien 14. januar 1943.

En del av informasjon fra Inozemtsevs beretning om episoden med Basjtyrkovs fly stemmer overens med Rapportens beretning. For eksempel, i virkeligheten bestod konvoien av fire transportbåter, men i sovjetiske kilder finner vi informasjon om bare to transportbåter. Inozemtsev skriver også om to transportbåter. I Rapporten står det at begge transportbåtene ble senket under flyangrep¹⁶³, det samme finnes i Inozemtsevs beretningen. Denne informasjon er ikke nok til å bekrefte at Inozemtsev har lest Rapporten eller noen av de andre sovjetiske kildene om dette flyangrepet. Det kan være sannsynlig at han har lest om denne episode kun i sovjetiske bøker, og bare gjenforteller myten i sin bok. Det at hans bok forteller om andre lignende episoder kan være et argument for denne versjonen.

Av stor interesse er også Basjtyrkovs ord som Inozemtsev siterer i sin beretning. De er rett og slett et produkt av forfatterens fantasi. Det ser ut som Basjtyrkov har sagt dem på radio til besetningen av det andre fly. Enda hvis det var teknisk mulig å ta opp disse ordene på lydbånd, reflekterer de ikke den situasjonen som var da Basjtyrkovs fly falt ned i havet, siden hans fly mest sannsynlig ble truffet i det øyeblikket det var rett over den tyske båten. Da var det for sent å forsøke å ramme den med sitt fly.

Ifølge trykkeriets presentasjon, var målet for Inozemtsevs bok å fortelle vanlige lesere om ”selvoppofrende heroisme av sovjetiske flygere”, det vil si å propagandere for Sovjetarmeen og dyrking av falne helter først og fremst blant ungdom. Boken ble utgitt av forsvarsdepartements trykkeri Voenizdat som en av bøkene i bokserien ”Heltmodig fortid for vårt Fedreland”¹⁶⁴. Det at disse sovjetiske myter fortsetter å leve i folkelig forestillinger om luftkrigen, viser at propagandaen var virkningsfull.

Når det gjelder episoden med Siromjatnikovs fly under torpedoangrep mot konvoi Ki 137 Lf, finnes det også noen interessante detaljer. De andre flygerne som tok del i flyangrepet 16. oktober 1944, rapporterte senere at Siromjatnikovs fly fortsatte å holde kurs mot konvoien etter at det ble truffet flere ganger og etter at dets venstre motorens begynte å brenne¹⁶⁵. Til slutt falt flyet i flammer i havet. I senere beretninger om denne episode ble det transformert slik at Siromjatnikovs brennende fly rammet transportbåten og senket den. Det kan være en

¹⁶³ Ibid., 89.

¹⁶⁴ Inozemtsev, op. cit., (1981), 2.

¹⁶⁵ Morozov, op. cit. (2007), 265.

forklaring på hvordan myten om ”flammende treff” ble skapt. Ellers er beretningen om denne episoden i sovjetisk litteratur ganske lik alle andre slike episoder.

En annen interessant detalje om episoden med Siromjatnikovs fly er at en film ble produsert i 80-tallet hvor denne beretningen ble brukt. I 1983 produserte den sovjetisk regissør Aranovitsj en film ”Torpedoflyflygerne” om livet blant NFs torpedoflypiloter. I en av episodene vises et torpedoflyangrep mot en tysk forsyningskonvoi. Under dette angrepet ble torpedoflyet til oberst Fomenko skutt ned og flygeren styrte det mot en tysk transportbåt. Dette viser at denne myten har kommet dypt inn i folkelige forestillinger om krigen. Filmer hjalp også mye til å forvalte myten.

Myten om NFs torpedoflyoperasjonenes store effektivitet

Denne myten overlevde av flere årsaker. Den var ikke et rent produkt av sovjetisk propaganda, men snarere en feilvurdering, som så ble spredt grunnet selve karakteren av sovjetisk historieskriving.

I forrige kapittel har jeg analysert hvordan resultatene av flyangrepene ble feilvurdert og som følge av det, hvordan flyoperasjonenes effektivitet ble overdrevet. Det var flere årsaker til at det oppstod flere feil i de sovjetiske vurderingene. Mangel på nødvendig fotoutstyren, erfarent personell, samt lyst til å sikre sine vurderinger av flyoperasjoners effektivitet er blant de viktigste årsaker. I løpet av de siste 20 årene ble beskyldninger mot Nordflåtens kommanderende om utilstrekkelige handlinger mot de tyske styrker pga feighet stadig mer populær i russisk historiografi. Det kan også være en årsak til at flyoperasjonenes effektivitet og deres betydning ble overdrevet. De ansvarlige for sovjetiske marine operasjoner i nordområder, først og fremst Nordflåtens kommanderende kontreadmiral A.G.Golovko og NFs kommanderende generalmajor A.A.Kuznetsov og generalløytnant A.Kh.Andreev, var interessert i å vise situasjon slik at deres handlinger skulle se ut som rette og nødvendige. Hvis de sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge og Nord-Finland var effektive, var man ikke noe nødt til å risikere hovedstyrkene. Det vil si at det var ikke noen feil i kommandoens handlinger siden de var effektive. Bortsett fra det var positive vurderinger av sovjetiske flyoperasjoners effektivitet nødvendige for å få forfremmelse eller for å sikre sin stilling. Dette gjaldt ikke bare kommanderende, men også vanlige flygere.

Sovjetiske militære analytikere som analyserte flyoperasjoner rett etter krigen brukte stort sett kun de sovjetiske kilder. Det var ikke så lett å bruke andre kilder rett etter krigen, på grunn av spenningen mellom Sovjetunionen og USA og deres tilhengere. Begge sider forventet en ny krig og hemmeligstemplet de fleste dokumenter som kunne bli brukt til militære formål. Som et eksempel på det kan brukes sovjetiske *Krøniker...*: i dag er det

vanskelig i finne noen hemmeligheter i denne bokserie, uansett var den strengt hemmelig i mange år.

Sovjetiske historikere hadde enda mindre muligheter enn de militære analytikere. Militære historikere som skrev bøker om NFs virksomhet i den sovjetiske perioden, brukte bare kilder som var i sovjetiske militære arkiver som Forsvarsdepartements sentrale arkiv (ЦАМО), det sentrale marinearkiv (ЦБМА eller ЦГА ВМФ), Sovjetarmeens sentrale statlige arkiv (ЦГАКА) og liknende. For eksempel brukte Ivanov i sin bok *Vinger over havet* ifølge fotnoter kun dokumenter fra det sentrale marinearkiv, arkiv til sentral marinemuseum og Sovjetarmeens statlige sentralarkiv. Mange historikere brukte mer informasjon fra andre bøker enn selve dokumenter. Alt dette førte til at det var ikke så mye forskjell i vurderinger av flyoperasjonenes effektivitet.

Jeg skal trekke fram noen eksempler for å bevise at myten om NFs torpedoflyoperasjoners store effektivitet virkelig eksisterte i den sovjetiske litteraturen. For eksempel vurderte Kozlov og Sjlomin i sin bok torpedoflyoperasjoners effektivitet slik: ”med videre utvikling av Nordflåtens flystyrker (*fra 1943 – J.B.*) økte deres aktivitet mot tysk skipsfart. De begynte å konkurrere med ubåter i antall senkede skip, og i den andre halvparten av 1943 senket flystyrker flere skip enn ubåtene. Torpedofly begynte å spille en ledende rolle i handlinger mot fiendens skipsfart. De angrep skip i lav høyde ca. 30-40 meter, det som ga større effekt (*enn torpedoangrep fra stor høyde – J.B.*). NF utførte i løpet av det siste kvartalet 1942 31 flyvninger mot fiendens konvoier, mens det utførte 170 flyvninger i første kvartalet 1943, blant disse 164 utførte torpedofly. I alt utførte flyene fra 9. GMTAP rundt 370 flyvninger i løpet av 1943”¹⁶⁶.

Her underbygger forfatterne vurderingen av flyoperasjoners effektivitet med tall som skulle vise flyoperasjoners effektivitet. En feil er at vi kan ikke bruke bare antall av flyvninger til å vise at flyoperasjoner var effektive. Selve tallene viser bare at NFs kommando vurderte torpedoflyoperasjoner mot konvoier som effektive og brukte torpedoflyoperasjoner i de fleste tilfeller når den hadde som mål å forstyrre tysk skipsfart. Forfatterne brukte som sine argumenter fakta, som i seg selv var korrekte, men selve måten disse fakta ble brukt i analysen, er feil.

Som et annet eksempel kan jeg bruke et slikt sitat: ”mest vellykkede var de massive flyangrep mot konvoier. I slike tilfeller svekket bombeflyenes, angrepsflyenes og jagerflyenes handlinger fiendens forsvar og skapte med dette fordelaktige forhold for torpedoflyangrep”¹⁶⁷.

¹⁶⁶ Kozlov et. al., op.cit., 137.

¹⁶⁷ Ibid., 137.

Jeg er enig med denne konklusjonen fordi de massive flyangrepene var virkelig mer effektive enn de enkle torpedoflyangrepene mot konvoier i slutten av krigen, men likevel var ikke disse flyangrepene veldig effektive. Når det gjelder de enkleste torpedoflyangrepene mot tyske forsyningskonvoier, var de ikke helt effektive, fordi to torpedofly ikke kunne handle effektivt mot en konvoi som bestod av flere transportbåter og eskorteskipp. De sovjetiske torpedoflyene som fløy væpnet rekognosering, angrep oftest de enkelte norske fiskebåtene som var et lett mål for dem. Flygerne fryktet å angripe konvoier siden de var godt bevæpnet, og hvis de angrep dem, skjedde det oftest det samme som skjedde under angrepet 14. januar 1943 – flyene ble ofte skutt ned og torpedoene traff ikke sine mål. Men ut fra dette sitat følger det at torpedoflyoperasjonene når fly fløy i væpnet rekognosering, var også ganske effektive.

Ivanov skriver på linje med Kozlov og Sjlomin at ”Nordflåtens flyangrep ble mer effektive etter at flåten hadde fått mine-torpedoflystyrker og etter at flygerne hadde lært å slippe torpedoer fra lav høyde”¹⁶⁸. Senere beskriver forfatteren hvilke torpedoflyavdelinger som ble skapt og hvor mange flyvninger sovjetiske torpedofly utførte. I denne boka skriver Ivanov også at ifølge ”sikre opplysninger senket NF i 1943 21 transportbåter med displacement på til sammen 58 432 tonn, blant annet to båter med displacement på minst 10 000 hver og 5 krigsskip. 19 transportbåter ble skadet”¹⁶⁹. Han forklarer ikke hvilke kilder han bruker og hvorfor han vurderer disse opplysninger som sikre, men disse tallene ble tatt fra sovjetiske vurderinger av torpedoflyoperasjoners effektivitet og er basert kun på sovjetiske kilder, og slik ensidig bruk av kilder kan ikke føre til sikre opplysninger.

De andre sovjetiske historikerne ga ganske like vurderinger av sovjetiske torpedoflyoperasjoners effektivitet i sine bøker.

4.3 Vurderinger av flyoperasjoner i russisk litteratur

På slutten av 80-tallet skjedde det store endringer i Sovjetunionen. Perestrojka (ny struktur i sovjetisk økonomi og politikk) med dets ”glasnost” (offentlighet) la grunnen for en ny periode i russisk historieskriving. Historikere begynte å studere temaer som hadde ikke vært forsket på før og begynte å stille spørsmål som kunne ikke bli stilt i Sovjetunionen. Vanlige folk ble veldig engasjert i politisk liv og alt som gjaldt russisk og sovjetisk historie. I denne tiden ble det også publisert flere nye historiske tidsskrifter. Ifølge Sjirokorad publisertes i Sovjet-tiden omtrent 6 tidsskrifter om flyvåpenet, etter Sovjetunionens

¹⁶⁸ Ivanov, op.cit., 244.

¹⁶⁹ Ibid., 247.

oppløsning ble antallet to- eller tredoblet¹⁷⁰. Mange tidligere sovjetiske republikker som er nå uavhengige, publiserer sine egne tidsskrifter om det sovjetiske flyvåpenet som for eksempel ukrainsk *Aviation and Time*.

Internasjonale forbindelser mellom Russland og de vestlige land ble forbedret og russiske historikere har fått tilgang til utenlandske kilder om krigen sammen med at europeiske og amerikanske historikere har fått tilgang til russiske dokumenter. Gode forhold ble skapt for forskere til å sammenlikne beretninger om krigen fra forskjellige sider. Mange historikere begynte å sammenlikne informasjon fra forskjellige sider om tap og seier.

I løpet av 80- og 90-tallet fikk sovjetiske borgere stadig vite om mange "nye" kapitler i Sovjetunionens historie som før ble ikke diskutert og var ukjent for de fleste. Spørsmålet hvorfor Sovjetunionen hadde så store tap i begynnelsen av krigen ble stilt sammen med et spørsmål om hvor effektiv den sovjetiske overkommandoens handlinger egentlig var. Historikere begynte å revidere sine synspunkter om krigen og Sovjetarmeens virksomhet. I motsetning til de sovjetiske tider har blitt det populært å skrive mye om sovjetiske tap og nederlag under krigen. For mange av forfattere var det kanskje en mulighet til å skille seg ut fra de gamle sovjetiske historikere eller et forsøk på å skrive en bok som kunne være populær, men seriøse analytiske verker ble også utgitt.

Et nytt trekk i russisk historiografi er at også sivile historikere og blant annet lokalhistorikere har fått en mulighet til å studere flyvåpenets virksomhet under krigen. I dag er de fleste forfattere som skriver om dette temaet lokalhistorikere, mennesker som har historieskrivingen som en hobby. Dette skiller mye moderne russisk historiografi om krigen fra den sovjetiske da de fleste forfattere var militære historikere, fordi kun de hadde tilgang til kilder og alle de andre måtte bruke kun litteratur i sine studier.

Temaet sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge er veldig populært blant lokale nordrussiske historikere som Jurij Rybin, Roman Larintsev og andre, men historikere fra de andre regioner studerer også dette temaet. Arbeidet i retningen av sammenlikning av flyoperasjoners resultater registrert i kilder fra alle sider er bare så vidt begynt. Flertallet av publikasjoner om NFs virksomhet utgjør artikler, men ikke bøker. Nå finnes det nesten ikke generaliserende bøker om sovjetiske flyoperasjoner i nordområder. Dette viser at sammenlikningen er ikke fullført, og at forfattere fortsatt bare prøver sine teorier i artikler.

Mange sovjetiske myter om luftkrigen er avslørt. Ganske ofte førte denne prosess til diskusjoner i tidsskrifter. For eksempel kan jeg nevne en diskusjon mellom Jurij Rybin og

¹⁷⁰ Sjirokorad, op. cit., 5.

Aleksandr Mardanov i *AviaMaster (АвиаМастер)* om hvor effektive NFs handlinger i løpet av krigen var og årsaker til at den var ikke så stor. I denne diskusjonen berørte historikerne slike sovjetiske myter som den store tallmessige overleggenhet av de tyske flystyrkene hadde i forhold til sovjetiske flystyrker i nordområder i begynnelsen av krigen¹⁷¹, Nordflåtens beredskap til tysk angrep, tysk flystyrkers tap osv.¹⁷². Brudd med av gamle stereotypier er vanskelig i Russland og fortsatt tror mange at sovjetiske beretninger om krigen er de mest nøyaktige.

Når det gjelder selve vurderingene av sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge i moderne russisk historiografi, dominerer nå revisjonistiske synspunkter. De fleste historikere som forsøker å sammenlikne tysk og sovjetisk informasjon om luftkrigen i nordområdene er skeptiske til sovjetiske positive vurderinger av flyoperasjoners effektivitet. Sovjetiske vurderinger av tyske tap er erkjent som overdrevne. Fokuset for forskningen er nå hvilke mål NF hadde og hvilke ressurser de krevde for å forsøke å fullføre disse mål. Historikere vurderer også hvilke valg Nordflåtens kommandoen hadde under krigen og hvilke alternativer som forelå for deres handlinger.

I dag finnes det to bøker om sovjetiske mine-torpedoflyoperasjoner under krigen: Sjirokorads *Torpedofly i kamp. De ble kalt "dødsdomte"* og Morozovs *Marine torpedofly styrker*. De ble publisert nesten samtidig henholdsvis i 2006 og 2007. Selv om begge forteller om sovjetiske mine-torpedoflyoperasjoner på alle krigsteatre og om teknologiens utvikling før krigen, skiller bøker seg veldig mye fra hverandre. Morozovs bok er betydelig større og ser mer solid ut. Sjirokorads bok er mer publisistisk og virker mer sensasjonspreget. Forfatterens språk er også forskjellig. Den viktigste forskjellen er at Morozov analyserer i sin bok først og fremst dokumenter: sovjetiske og tyske rapporter om flyangrep, men Sjirokorad bruker oftest informasjon fra sovjetiske bøker som *Kroniker...* og de andre sammen med informasjon fra moderne artikler av andre historikere om sovjetiske mine-torpedoflystyrker og deres virksomhet.

På grunn av dette er Morozovs analyse mer presis og troverdig enn Sjirokorad sin. Faktisk bruker Sjirokorad den samme informasjon som sovjetiske historikere hadde men gjør de motsatte vurderinger av flyoperasjoners effektivitet. Som jeg har analysert før, er sovjetisk informasjon om flyoperasjoner mangelfull når det gjelder vurderinger av fiendens tap, altså er

¹⁷¹ De fleste som skrev om begynnelsen av krigen i nordområder i Sovjet-tiden, blant annet kontreadmiral Golovko, mente at tyskerne hadde store angrepsstyrker – fra 400 til 600 fly – i Nord-Norge og Nord-Finland i begynnelsen av krigen

¹⁷² Rybin, J. *Det beste forsvaret...* (*Лучшая защита...*), i *Aviation (Авиация)* 2001, <http://www.airpages.ru/dc/ww2nf.shtml> (opp søkt 6.05.2010).

det veldig vanskelig å trekke noen troverdig konklusjon om flyoperasjoners effektivitet hvis man bruker stort sett kun sovjetisk litteratur. Dette kan til dels forklares med at Sjirokorad ikke har adgang til informasjon fra russiske arkiver i motsetning til Morozov som er en militær historiker og har mulighet til å studere kilder fra sovjetiske arkiver, men mange andre russiske historikere har også begrenset adgang til militære arkiver, noe som hindrer dem i å argumentere bedre for sine standspunkter.

En mulig forklaring kan være at Sjirokorads bok er kanskje en samling av moderne teorier om mine-torpedoflyoperasjoners effektivitet. Boken er beregnet for den vanlige leser og ser ved et første øyeblikk ut som et gjennombrudd i historieskrivingen om sovjetiske torpedoflyoperasjoner, men det er ikke riktig. Det finnes mange feil i boka på grunn av ensidig bruk av kilder. Resultater av mange torpedoflyoperasjoner er vurdert som bedre enn de egentlig har vært. Dette er ganske lett å oppdage hvis man bruker tyske og norske kilder til å vurdere resultater av flyangrep.

Som nevnt tidligere ser Morozov sin bok mer solid ut, men det finnes enkelte momenter som undergraver tilliten til forfatteren. For eksempel bruker Morozov ikke henvisninger i sin bok. Også nevner han ikke alltid titler til de kildene han bruker. Dette fører til at hans bok ser ut mer som en bok beregnet for den vanlige leser og ikke som en historisk forskning. I virkelighet er det ikke sant: Morozovs bok er en grundig studie av sovjetiske torpedoflyoperasjoner basert på kilder fra alle berørte sider. Alt dette betyr ikke at Morozovs bok er helt fritt for feil og forteller en absolutt sannhet om sovjetiske torpedoflyoperasjoner, det er ikke mulig å skrive en sånn bok, men Morozovs bok inneholder færre feil enn Sjirokorads bok og ser mer troverdig ut.

Sjirokorads og Morozovs bøker er eksempler av de forskjellige retninger i moderne russisk historieskrivingen. Den første retningen oppstod i slutten av 80-tallet – begynnelsen av 90-tallet og er sensasjonspreget. Bøker fra denne retningen var veldig populært i Russland i 90-tallet fordi de var sensasjonspreget og så ut som beretning om det som har virkelig skjedd under krigen. I motsetning til de sovjetiske bøker som er full av propagandistiske stereotyper så de mer troverdige ut. Forfattere fra denne retningen deklarte at de forsøker å skrive en absolutt sannheten om krigen. I virkeligheten var de fleste av dem basert ikke på historiske kilder men på informasjon fra andre bøker og var stort sett et produkt av forfatterens fantasi.

Det samme finner vi i Sjirokorads bok: forfatteren brukte ikke arkivs kilder og bare gjenforteller det som finnes i litteratur om krigen, men han gjør det slik at hans bok ser veldig sensasjonelt ut. Ifølge trykkeriets annonse er hans bok "et første forsøk å finne ut hva som har skjedd i virkeligheten under krigen og å vurdere torpedoflyangrepenes effektivitet med å

bruke ekte dokumenter om deres handlinger”¹⁷³. Det er ei løgn siden forfatteren ikke bruker selve historiske dokumenter menn bare etterkrigs litteratur.

Morozov er en representant av den andre retningen i moderne russisk historieskrivingen. Den er i motsatt til den første og har flere forhold til den sovjetiske historieskrivingen. Som eksempel er Morozov en militærhistoriker på linje med de fleste sovjetiske forfattere. Likevel atskiller hans bok seg mye fra de sovjetiske bøker. Hans analyse er basert stort sett på fakta fra kilder fra begge sider og ikke på bare sovjetiske rapporter. Han er kritisk i sine vurderinger til kommandoens handlinger under krigen og til sovjetiske vurderinger av flyoperasjonenes effektivitet.

Begge disse tendenser eksisterer fortsatt i moderne russisk historieskrivingen om den 2. verdenskrigen. Forfattere fra hver retning har sine lesere. Den første retningen er mer publisert i massemedia mens den andre stort sett er begrenset til historiske tidsskrifter. Forfattere fra begge retninger kritiserer hverandre veldig mye.

Masteroppgaven min er også skrevet i revisjonistisk retningen, siden jeg kritiserer i den de sovjetiske vurderingene av flyoperasjoners effektivitet og forsøker å finne ut hva som har egentlig skjedd under sovjetiske flyangrep. Blant alle moderne russiske historikere imponerer Morozov meg mest, spesielt det at han forsøker å være presis i bruk av terminologi og å vurdere effektiviteten til sovjetiske flyoperasjoner ut ifra deres oppnåelse av mål flygerne hadde. Jeg synes at den andre retningen i moderne russisk historiografi er mest produktiv, fordi historikere først og fremst skulle forsøke å være mer presis i sine vurderinger og ikke forsøke å skaffe seg flere lesere med å gjøre sine publikasjoner mer sensasjonelt.

¹⁷³ Sjirokorad, op. cit., 4.

Kapittel 5 Konklusjon

I min masteroppgave studerte jeg sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge under den 2. verdenskrigen. Mitt mål var å vurdere hvor effektivite var de sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge. Til å gjøre dette studerte jeg sovjetiske flyoperasjoner i nordområdene i det hele tatt, og fem av dem nærmere, i tillegg til dette studerte jeg sovjetisk og russisk historiografi om luftkrigen i nordområdene.

I det andre kapittelet ga jeg en oversikt over luftkrigen i nordområdene. Jeg forsøkte å gi lesere et innblikk i hvordan var Nordflåtens flystyrker organisert, i deres rolle før krigen og hvordan denne rolle har endret seg i løpet av krigen. Nordflåten var den eneste sovjetisk flåte som kunne operere effektivt under krigen: alle de andre sovjetiske marinestyrker ble sperret som Østersjøflåten inn i sine baser og kunne ikke utføre aktive offensive handlinger eller var langt fra hovedkrigsteatre. Dette førte til at i etterkrigstid ble Nordflåten oppfattet som den mest aktiv sovjetisk flåten, og dens handlinger ble oppfattet som de mest effektive handlinger sovjetisk marine utførte under krigen. Som resultat av det var effektiviteten av de operasjonene Nordflåten utførte overvurdert. Mange myter ble skapt i sovjetisk litteratur om NFs flygere som kjempet hardt og fikk mange seier.

Nordflåtens betydning vokste under krigen ikke bare fordi den opererte forholdsvis fritt under krigen, men også fordi nordområdene, der den opererte, hadde overraskende stor betydning for Sovjetunionen. Det var den korteste veien til å transportere laster til den europeiske delen av Sovjetunionen fra Storbritannia og nordsibiriske havner gjennom Arkhangelsk og Murmansk havner. Derfor var det så viktig for Sovjetunionen å kontrollere dette området. Selv om eksisterte de andre veier, som ble også brukt til å transportere laster til den europeiske delen av Sovjetunionen (for eksempel ruter via Iran eller via Stillehavet og sovjetisk Fjernøsten), var den nordligste ruten via Arkhangelsk og Murmansk brukt til å transportere laster som hastet. I situasjon når sovjetisk industri ikke klarte å produsere nok krigsutstyr, var det veldig viktig å frakte utstyr de allierte leide ut til Sovjetunionen til dets mottakere så snart som mulig.

På grunn av sin viktige rolle under krigen fikk Nordflåten flere forsterkninger som skulle ha vært til stor nytte. Nordflåtens flyvåpen vokste i flere ganger og ble en av Nordflåtens hovedangrepsstyrker på linje med ubåter og torpedobåter. Flere avdelinger ble flyttet til Kolahalvøya under krigen og levert under Nordflåtens kommando. Enkelte flyavdelinger ble midlertidig levert under NFs kommando i perioder når Nordflåten trengte forsterkninger mest av alt, for eksempel i perioder når de allierte konvoiene var på vei til

sovjetiske havner, og når Nordflåten måtte beskytte dem. Slik var langtrekkende bombefly fra 36. langtrekkende bombeflydivisjon overlevert under NFs kommando for flere ganger til å utføre bombeflyoperasjoner mot tyske objekter i Vest-Finnmark (tyske operativ marinebase i Altafjord, Banak flyplassen og andre). På grunn av mangel på langtrekkende bombefly kunne ikke NF utføre slike flyoperasjoner selvstendig. På den samme grunnen brukte NF sine torpedofly til å utføre bombeangrep mot fjerne mål på norsk territorium.

Siden NF manglet langtrekkende bombefly, var de nærliggende til sovjetiske flyplasser objekter de mest bombede, dvs. at Varangerfjord-området var et område hvor de fleste sovjetiske flyoperasjoner foregikk. Kirkenes med 328 flyangrep var den mest bombede norsk havn i Varangerfjord-området. Dette gjorde Kirkenes til nest mest bombede stedet i Europa under den 2. verdenskrigen etter La Valetta på Malta.

Sovjetiske flyoperasjoner endret seg mye under krigen. I begynnelsen av krigen, når mangelen på fly og besetninger var veldig stor og tyske flystyrker hadde overlegenhet i lufta, utførte Nordflåten bare defensive handlinger. Sovjetiske marinebaser, havner og Murmansk-jernbane sammen med sovjetisk og alliert skipsfart var høyest prioritert. NF utførte handlinger mot objekter på norsk territorium kun i perioder når det trengtes å gjennomføre preventive angrep eller når NF hadde ledige fly som kunne bli brukt til offensive handlinger. Sovjetisk strategien endret seg i 1943 da NF fikk overlegenhet i lufta og manglet ikke fly så mye som før. Fra begynnelse av 1943 utførte NF aktive handlinger mot fiendens skipsfart, oftest var det torpedofly som deltok i slike operasjoner.

NF hadde ikke torpedofly før krigen. De første torpedofly var overlevert under NFs kommando i 1941, men torpedoflyoperasjoner begynte i 1942. NF manglet erfaring til å bruke torpedoflyene. Mangelen på kamperfaring var en av de viktigste årsaker til torpedoflyoperasjoners fiaskoer i 1942 og 1943. NF forsøkte å rette sine feil og begynte å gjennomføre øvelser for flygerne. Dette hjalp til dels, men tyskerne tok også lærdom av dette og begynte å øke beskyttelse av sine forsyningskonvoier. Hvis i begynnelsen av krigen seilte fiendens transportbåter alene og uten beskyttelse, seilte de i slutten av krigen i konvoier med stor eskorte av overflateskip og dekning fra lufta. NF klarte ikke å holde samme tempo med konstant økning av tyske konvoienes beskyttelse. Dette førte til at sovjetiske torpedoflyoperasjoner var fortsatt mislykkede helt fram til slutten av krigen.

På grunn av manglende informasjon om flyoperasjoners resultater klarte ikke sovjetisk kommandoen å gjøre korrekte vurderinger av flyoperasjoners effektivitet. Sovjetiske suksesser var overvurdert, og torpedoflyoperasjoner var oppfattet som veldig effektive. Siden de var framstilt som effektive, var ikke sovjetisk kommandoen bekymret av store tap. I slutten

av krigen begynte sovjetiske jagerbombefly å utføre bombeangrep mot fiendens skip fra lav høyde. Det var overraskende nok at resultater av disse flyangrep var mye bedre enn resultater av torpedoflyangrep, men de fleste skip, som jagerbombefly senket, var ubevæpnede norske motorkuttere som var lett mål for sovjetiske fly, derfor kan jeg ikke si at jagerbombefly handlet mer effektivt mot tysk skipsfart enn de torpedoflyene.

NF begynte å utføre massive flyangrep fra slutten av 1943. Først var det torpedofly som fikk jagerfly eskorte og angrepsfly støtte under sine operasjoner, senere begynte bombeflyoperasjoner også være utført av store grupper av fly. Oftest deltok flere grupper av bombefly sammen med en eller flere grupper av angrepsfly og jagerflyeskorte som også bestod av flere grupper i slike massive flyangrep.

Tysk skipsfart var hovedmål for sovjetiske flyangrep i 1944. Først skulle flyangrepene forstyrre tysk forsyningen og i høsten 1944, med begynnelse av sovjetisk offensiv mot tyske styrker i Nord-Finland og Nord-Norge, skulle sovjetiske flyangrep hindre tysk evakuering fra Øst-Finnmark. Sovjetiske flystyrker klarte å senke flere fiendens skip, men dette forstyrte ikke tyskerne å evakuere sine tropper og utstyr til andre krigsteatre. Derfor kan jeg ikke si at sovjetiske flyoperasjoner nådde sitt mål under sovjetisk offensiven.

I det andre kapitlet studerte jeg fem sovjetiske flyoperasjoner mot forskjellige mål i Nord-Norge. Jeg valgte to bombeflyoperasjoner mot Kirkenes fra den 30.-31. desember 1942 og på den 27.-28. juni 1944 som eksempler av sovjetiske bombeflyoperasjoner fra forskjellige perioder av NFs virksomhet, og tre torpedoflyoperasjoner: mot tysk marine i Altafjord på den 22. september 1942, mot tysk forsyningskonvoi ved Vardø på den 14. januar 1943 og mot tysk forsyningskonvoi Ki 137 Lf på den 16. oktober 1944 som eksempler av sovjetiske torpedoflyoperasjoner. Slike forskjellige flyoperasjoner var valgt spesielt slik at jeg kunne studere sovjetiske flyoperasjoner fra forskjellige perioder.

Jeg forsøkte å sammenlikne beretninger om disse flyoperasjoner fra sovjetiske, tyske og norske kilder til å finne ut hva som har skjedd i virkeligheten under disse flyangrep og hvilke tap fikk alle sider. Analysen viste at ingen av kilder inneholder fullstendig og presis informasjon om hendelser, men at enkelte momenter er beskrevet i noen av kilder mer detaljert og mer presis enn i de andre. Hver side var presis i vurderinger av sine tap, dvs. tap av sovjetiske fly og deres besetninger for sovjetiske kilder, tyske tropper, utstyr og skip for tyske kilder og tap blant nordmenn, sivile bygninger og annen eiendom for norske kilder. Dette bekrefter at det trenges sammenlikning av informasjon fra kilder fra alle berørte sider til å finne ut hva som virkelig skjedde under flyangrep.

Bruk av kilder fra kun en side fører til feilvurderinger av fiendens tap og resulterer i unøyaktige vurderinger av flyoperasjoners effektivitet. Masse eksempler av dette finnes i sovjetisk historiografi av luftkrigen i nordområdene, som var basert kun på sovjetiske kilder eller sovjetisk litteratur og er rik på forskjellige stereotypier og myter. I det fjerde kapittel beskrev jeg to av sovjetiske myter, nemlig en myte om ”flammende treff” og en myte om NFs torpedoflyoperasjoners stor effektivitet til å vise hvordan feilvurderinger, som sovjetiske militære analytikere har gjort, når de analyserte resultater av sovjetiske torpedoflyangrep, var gjentatt i sovjetisk historisk litteratur og til slutt ble myter. Disse myter eksisterer fortsatt i folkens grunnfortelling om krigen, og det er veldig vanskelig for historikere å overbevise folk at i virkeligheten var alt helt annerledes under krigen.

Min analyse av de fem sovjetiske flyoperasjoner viste at sovjetiske vurderinger av flyoperasjoners resultat er stort sett upresise og overvurderer flyoperasjoners effektivitet. Bare beretningen om sovjetisk bombeflyangrep mot Kirkenes 27.-28. juni 1944 inneholder vurderinger av fiendens tap som er ganske nær til beskrivelse av tyske og norske tap som finnes i tyske og norske kilder. Derfor er det bare denne flyoperasjon av alle, som jeg studerte, er vurdert ganske nøyaktig i sovjetiske kilder. Dette betyr ikke at det finnes ikke overvurderinger i sovjetisk beretningen om denne episode, men at disse overvurderinger er ikke så store som overvurderinger av effektivitet til de andre sovjetiske flyoperasjoner jeg studerte, særlig torpedoflyangrep mot tysk konvoi ved Vardø 14. januar 1943 og torpedoflyangrep mot tysk konvoi Ki 137 Lf 16. oktober 1944.

Resultater av begge disse flyangrep var feilvurdert av sovjetiske analytikere på grunn av manglende informasjon om flyangrep de hadde. Flyernes rapporter var den største kilde for sovjetiske analytikere under hele krigen. Installasjon av fotoutstyr hjalp overraskende ikke til å vurdere resultater av torpedoflyangrep mer presis. Flyerne fryktet å komme i nærheten til tyske konvoier som var godt beskyttet og foretrakk å slippe torpedoer fra lang distanse. Dette førte ikke bare til at torpedoer nådde ikke sine mål, men også til at bilder kunne ikke bli brukt til analyse av flyoperasjoners resultater. Siden bilder var tatt fra langt distanse var det veldig vanskelig å forstå hvilke skip angrep sovjetiske fly og i hvilke retninger seilte torpedoer. I slike kontroversielle situasjoner vurderte sovjetiske analytikere resultater av flyangrep til fordel for flyerne, fordi det var til fordel av alle: flyerne og deres sjefer fikk belønning og forfremmelse.

I motsetning til torpedoflyoperasjoner hjalp bilder mer til å vurdere resultater av bombeflyangrep mer presis. Bilder var tatt ikke bare under flyangrep, men også fra rekognoseringsfly før og etter bombeangrep, derfor var det lettere å finne ut hvilke skader

forårsaket flyangrep i havner og på flyplasser. Som en bekreftelse av dette kunne bli brukt en beskrivelse av bombeflyoperasjon mot Kirkenes på den 27.-28. juni 1944. Den gir ganske nøyaktige vurderinger av flyoperasjoners resultater. Det finnes informasjon i sovjetisk kilde at NF brukte to rekognoseringsfly som tok bilder av byen under og etter flyangrep.

Bombeflyangrep mot Kirkenes fra 27.-28. juni 1944 er også et eksempel for godt koordinering mellom alle de angrepsstyrkene. Det er ikke mulig å generalisere fra min analyse av de fem flyoperasjonene om dette var vanlig for sovjetiske bombeflyoperasjoner i 1944 eller ikke. I moderne russisk historiografi finnes det en mening at koordinering av alle flygrupper var en vanskelig oppgave for sovjetiske flystyrker og at oftest var sovjetiske handlinger ukoordinert under flyangrep som førte til større tap og mindre effektivitet. Det er umulig å finne ut om denne synspunkt er korrekt eller ikke uten å studere alle sovjetiske bombeflyoperasjoner fra 1944.

Dette fører meg til et annet spørsmål om det er mulig å gjøre generaliseringer ut fra analyse av kun fem episoder. I utgangspunktet er det umulig å gjøre noen generaliseringer ut fra så fåtallige episoder, men jeg synes at jeg kan gjøre det. Først og fremst brukte jeg i min analyse episoder som var allerede vurdert av sovjetiske analytikere som eksempler av mest vanlige flyoperasjoner NF utførte. Det vil si at en mulighet til at noen av disse episoder var fremstående fra de andre er ikke så stor. Et annet argument til fordel for slik analyse er at det finnes like vurderinger i moderne russisk historiografi som de vurderinger av flyoperasjoners effektivitet jeg har kommet til.

I min mening var sovjetiske torpedoflyoperasjoner nesten ikke effektive under hele krigen, til tross for forsøker av sovjetisk kommando å gjøre dem mer effektive. Grunnen til dette finnes i selve mål sovjetiske torpedoflyoperasjoner hadde. NF utførte handlinger mot fiendens skipsfart til å stanse forsyningen av tyske tropper, men dette skjedde ikke. Sovjetiske handlinger mot tysk skipsfart tvunget tyskerne å forbedre konvoienes beskyttelse og å bruke mer ressurser til dette, men de forstyrte ikke tyskerne å forsyne sine avdelinger i nordområdene med alt de trengte og å frakte nikkelmalm som var viktig for industrien fra Petsamo-området. Under sovjetisk offensiven klarte ikke NF å forstyrre tyskerne å evakuere sine tropper fra Øst-Finnmark til andre krigsteatre. Alt dette medfører et annet spørsmål om det var mulig å nå disse mål kun med bruk av flystyrker, ubåter og torpedobåter, uten å bruke store krigsskip Nordflåten hadde. De fleste moderne historikere sier at dette var umulig, derfor var sovjetiske flyoperasjoner mot tysk skipsfart dømt til å mislykkes. Jeg er enig med dette.

Når det gjelder bombeflyoperasjoner var de mer effektive enn flyoperasjoner mot fiendens skipsfart. Slike flyoperasjoner forårsaket store skader og kostet ikke så mye tap som torpedoflyoperasjoner, men dette skjedde kun i slutten av krigen. Som regel var sovjetiske bombeflyoperasjoner i første krigsårene gjennomført av små grupper som bestod av 3-6 bombefly. Fienden fikk vanligvis ikke så store skader som resultat av disse flyangrepene. Dessverre var de mest effektive bombeflyoperasjoner utført i 1944, før begynnelsen av sovjetisk offensiven, når det kanskje var litt for seint.

I konklusjon kan jeg si at sovjetiske flyoperasjoner over Nord-Norge under den 2. verdenskrigen, i hvert fall disse som var utført i slutten av krigen, var nok effektive, de førte en del skader til fienden, men deres effektivitet var overvurdert. Dette forstyrte til dels Nordflåtens kommandoen å foreta nødvendige tiltak til å gjøre sine handlinger mer effektive, selv om den forsøkte å forbedre deres effektivitet. Det er også ganske sannsynlig at Nordflåtens kommando satt for store håp at flystyrkers handlinger skulle være nok til å nå slike mål som trengte oppbud av alle krefter.

Litteraturliste

1. Bogatyrev, S., Ovtsjarenko, A., "Flammende treff". *Legender og fakta* («Огненные тараны» на море. Легенды и факты). i *AviaMaster* (АвиаМастер) 2002, nr. 7.
2. Bogatyrev, V., *Sovjetisk flyvåpen over havet. Minekrigen* (Советская авиация над морем. Минная война) i *Aviation and Time* (Авиация и время) 1998, nr. 6.
3. Bogatyrev, V., *Sovjetisk flyvåpen over havet. Seire – meninger fra begge sider.* (Советская авиация над морем. Победы – взгляд с двух сторон), i *Aviation and Time* (Авиация и время) 1998, nr. 4.
4. Gorter, A.A., Gorter, W.T., Suprun, M.N., *Frigjøringen av Øst-Finnmark 1944-1945.* (Arkhangelsk-Vadsø: «Arkhangelsk Pomor», 2005).
5. Hafsten, B., Olsen, B., Larsstuvold, U., Stenersen, S., *Flyalarm. Luftkrigen over Norge 1939-1945.* (Oslo: Sem & Stenersen forlag, 2005).
6. *Historie av Sovjetunionens Store Fedrelandskrig 1941-1945*, i 6 bind (*История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945 гг., в 6 томах*). (Moskva: Voenizdat, 1960-65), bind 2.
7. *Historie av Sovjetunionens Store Fedrelandskrig 1941-1945*, i 6 bind (*История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945 гг., в 6 томах*). (Moskva: Voenizdat, 1960-65), bind 3.
8. *Historie av Sovjetunionens Store Fedrelandskrig 1941-1945*, i 6 bind (*История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945 гг., в 6 томах*). (Moskva: Voenizdat, 1960-65), bind 4.
9. Inozemtsev, I.G., *Flyende forsvarer av Nord* (Крылатые защитники Севера). (Moskva: Voenizdat, 1975).
10. Inozemtsev, I.G., *I Arktis og Karelens himmel: krigshistorisk omriss av flyvåpenet av 7. Luftarme kamphandlinger på Karelens front i Den Stor Fedrelandskrig* (В небе Заполярья и Карелии: Военно-исторический очерк боевых действий ВВС Карельского фронта и 7-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны). (Moskva: Voenizdat, 1987), http://militera.lib.ru/h/inozemtsev_ig4/index.html (oppsett 30.04.2010).
11. Inozemtsev, I.G., *Våre fly rammer fienden i nordisk himmel* (Тараны в северном небе). (Moskva: Voenizdat, 1981).
12. Ivanov, P.N., *Vinger over havet* (Крылья над морем). (Moskva: Voenizdat, 1973).
13. Kosjevnikov, M.N., *Den Røde Armes flyvåpens kommando og stab under Store Fedrelandskrigen, 1941-1945* (Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.). (Moskva: Nauka, 1977).

14. Kotel'nikov, V., Artem'ev, A., *Mine- og torpedofly: spesiall luftflåte (Минно-торпедная: авиация особого рода)*, i *Luft- og Romfart (Авиация и космонавтика)* 1996, nr. 4.
15. Kozlov, I.A., Sjlomin, V.S., *Dekorert med Den røde fanes Nordflåten*, 3.utgave. (Moskva: Voenizdat, 1983).
16. Kuz'min, A.S., Parkatsjev, V.S., *Kort historie om oppbygningen av marinens flystyrker (Краткая история развития морской авиации)*, <http://www.navy.ru/science/sma1.htm> (oppسøkt 5.05.2010).
17. Larintsev, R.I., Zablotskij, A.N., *"Kittyhawk" mot Krigsmarine. Krigshandlinger av sovjetiske jagerfly-bombere over Barentshavet i 1944 («Киттихауки» против Кригсмарине. Действия советских истребителей-бомбардировщиков над Баренцевым морем в 1944 году)*, i *AviaMaster (АвиаМастер)* 2002, nr. 1.
18. Larintsev R.I., Zablotskij A.N., *Lenk fienden til jord! Krigshandlinger av sovjetisk flyvåpen mot tyske flyplasser i Norge og Finland (Приковать врага к земле! Действия ВВС Северного флота против аэродромов Люфтваффе)* i *AviaPark (АвиаПарк)* 2008, nr. 3.
19. Lavrentjev, N.M., Demidov, R.S., Kutsjerenko, L.A., Khramov, J.V., *Marinens flyvåpen i Store Fedrelandskrig (Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне)*. (Moskva: Voenizdat, 1983).
20. Morozov, M.E., *Er det så viktig for historikere å kjenne historie? (Должны ли историки знать историю?)* i *AviaMaster (АвиаМастер)* 2002, nr. 3.
21. Morosov, M.E., *Marine torpedofly styrker, i 2 bind (Морская торпедоносная авиация)*. (S.Petersburg: Galea-Print, 2007), bind 2.
22. Morozov, M.E., *Tragisk debut. Nordflåtens torpedofly i 1943. Krønike fra krigen og analyse av fiaskoens årsaker (Трагический дебют. Торпедоносцы Северного флота в 1943 году. Хроника их боевого применения и анализ причин неудач)*, i *AviaMaster (АвиаМастер)* 2003, nr. 8.
23. Nordhus H., *Kirkenes i krigsåra, 1940-1945. Kirkenes brannvesens og Det sivile luftverns beretning ved brannmester H.Nordhus*, 2.utgave. (Kirkenes: Dagfinn Hansens Trykkeri, 1980).
24. *Norsk Krigsleksikon 1940-45*. (Oslo: J.W.Cappelens Forlag A.S., 1995).
25. *Pomor Encyclopedia*, i 5 bind, bind 1 *Historie av Arkhangelsks nord*. (Поморская энциклопедия: в 5 т., Т.1: История Архангельского Севера). (Arkhangelsk: Pomor Universitetets trykkeri, 2001).
26. Rybin, J. *Det beste forsvaret... (Лучшая защита...)*, i *Aviation (Авиация)* 2001, <http://www.airpages.ru/dc/ww2nf.shtml> (oppсøkt 6.05.2010).

27. Sjirokorad, A. *Torpedofly i kamp. De ble kalt "dodsdomte"* (Торпедоносцы в бою. Их называли смертниками). (Moskva: Eksmo, 2006).

28. Statuk, Ivan, *Beskyttelse av Arktis, 1941. Strategisk defensiv operasjon i Arktis og Karelen (29 juni – 10 oktober 1941)* (Оборона Заполярья, 1941. Стратегическая оборонительная операция в Заполярье и Карелии (29 июня — 10 октября 1941 г.)). (Moskva: Eksprint, 2002).

29. Usenko, K.S., *I Arktis himmel (В небе заполярья) i Arktiske konvoier. Forskninger, minner, dokumenter* (Северные конвои. Исследования, Воспоминания, Документы), 3.utgave. (Arkhangelsk, 2000).

30. Zablotskij, A., Sal'nikov, A., *Morskoj "ambartsjik" (Морской «амбарчик») i Aviation and Time* (Авиация и время) 2004, nr.1.

Liste av brukte kilder

1. Hilmar Bergs dagbok, 27.6.1944, <http://himmelstigen.no/flyalarmer.htm> (27.04.2010).
2. *Karakteristikk av operativ situasjon i den nordligste krigsteater under Store Fedrelandskrigen* (Характеристика оперативной обстановки на северном театре в период Великой Отечественной войны), en kopi fra Ulf Larsstuvolds samling, jeg bruker forkortelse **Rapport** i teksten.
3. *Krøniker av Sovjetunionens den Store Fedrelands krigen i den nordlige marine krigsteater* (Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на северном морском театре), bind 3, (Leningrad: USSR's Forsvarsdepartements militær trykkeri, 1946).
4. *KTB 5.M.Fl.*, en kopi fra Erling Skjolds samling.
5. *KTB 11. UJ Flottille*, en kopi fra Erling Skjolds samling.
6. *KTB Admiral der norwegische Polarküste*, en kopi fra Erling Skjolds samling.
7. *KTB Seekommandant Kirkenes*, en kopi fra Rune Rautios samling.
8. Nordhus H., *Kirkenes i krigsåra, 1940-1945. Kirkenes brannvesens og Det sivile luftverns beretning ved brannmester H.Nordhus*, 2.utgave. (Kirkenes: Dagfinn Hansens Trykkeri, 1980).

Vedlegg 1 Sovjetiske forkortelser

BAВ (БАБ – бомбардировочная авиабригада) – bombeflybrigade

GKIAP (ГКИАП – гвардейский истребительный авиаполк) - gardejagerflyregiment

IAB (ИАБ – истребительная авиабригада) – jagerflybrigade

MTAD (МТАД – минно-торпедная авиационная дивизия) – mine-torpedoflydivisjon

MTAP (МТАП – минно-торпедный авиаполк) – mine-torpedoflyregiment

OMAG (ОМАГ – особая морская авиагруппа) – spesiell marine flygruppe

ORAE (ОРАЭ – отдельная разведывательная авиаэскадрилья) – selvstendig
rekognoserings flyskvadron

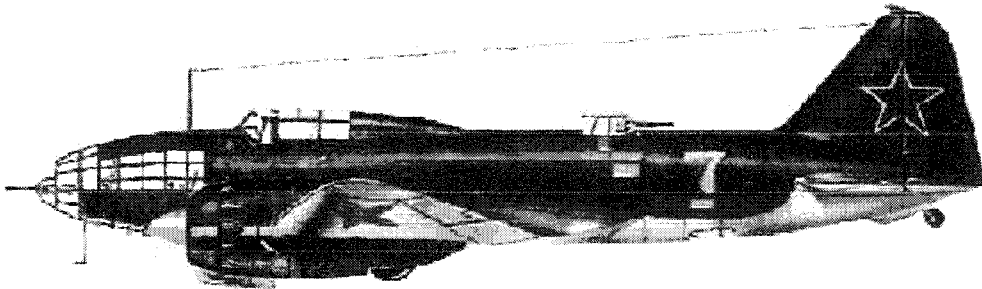
RAP (РАП – разведывательный авиаполк) – rekognoserings flyregiment

SjAP (ШАП – штурмовой авиаполк) – angrepsflyregiment

SMAP eller SAP (СМАП или САП – смешанный авиаполк) – blandet flyregiment

Vedlegg 2 Noen av flytyper NF brukte under krigen

Db-3F (eller Il-4)



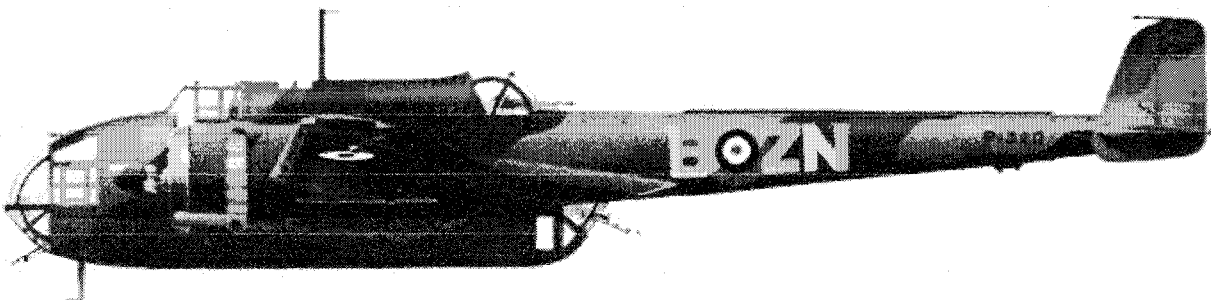
Et sovjetisk torpedofly, marinemodifikasjon av langtrekkendebombefly Db-3 (senere Il-4). Flyets besetning bestod av tre-fire flygere. Flyet hadde topphastighet på ca. 390 km/t og aksjonsradius på ca. 4000 km. Flyet kunne ta opp til 2500 kg bomber.

Douglas A-20 Boston



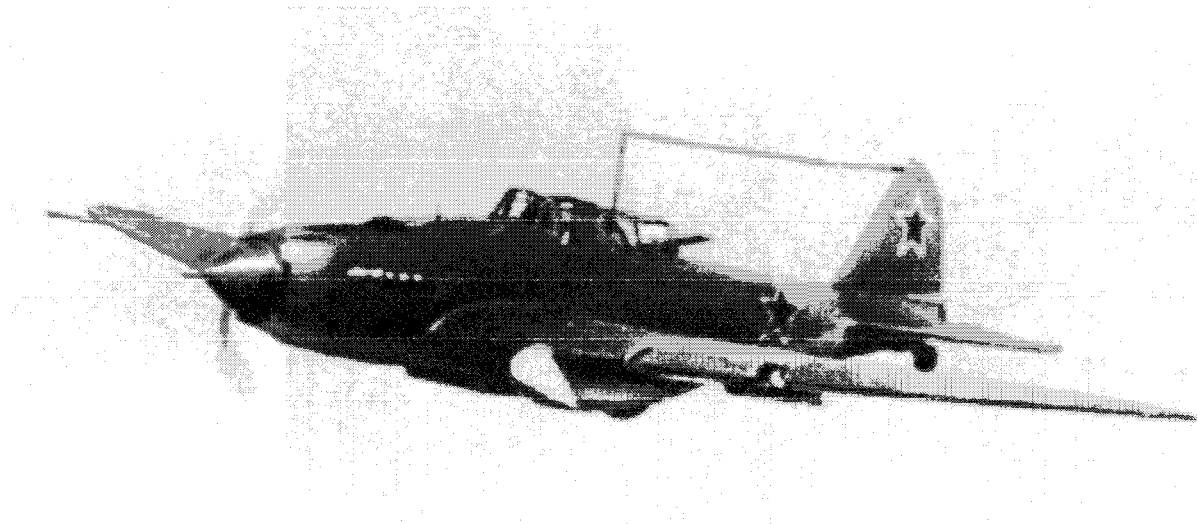
Et amerikansk bombefly som Sovjetunionen fikk i leie etter lend-lease strategien under krigen. Sovjetiske flystyrker brukte det som bombefly, torpedofly, rekognoseringsfly og tung jagerfly. Flyets besetning bestod av fire flygere. Flyet hadde topphastighet på 544 km/t og aksjonsradius på ca. 1600 km. A-20 kunne ta bombelast i opp til 1800 kg.

Handley Page HP.52 Hampden



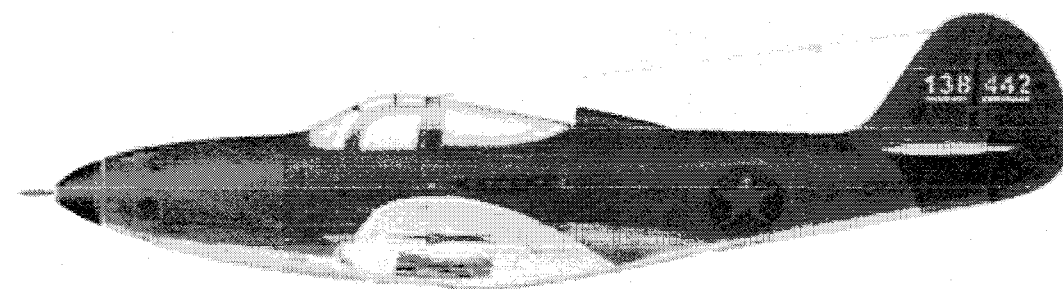
Britisk tomotors bombefly ble brukt av britisk RAF i periode 1939-1942. NF fikk en gruppe av slike fly i høsten 1942. Flyets besetning bestod av tre flygere. Flyet hadde topphastighet på 409 km/t og marsjhastighet på 269 km/t, sammen med aksjonsradius på 1762 km. Flyet kunne ta opp til 1800 kg bomber.

Ilyusjin Il-2



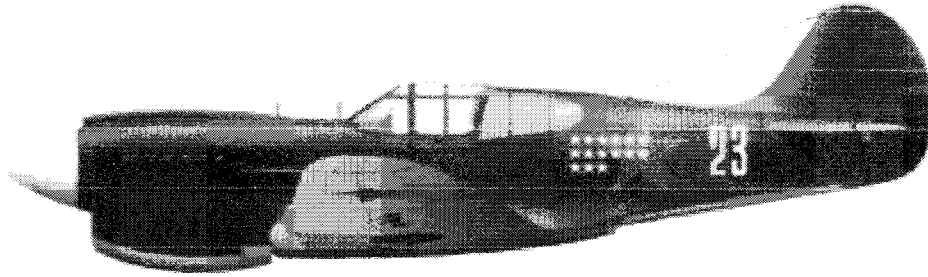
Velkjente sovjetisk angrepsfly. Flyet ble produsert i veldig stor antall ca. 36 000 eksemplarer og var det mest produserte fly på 1940-tallet. Flyets besetning bestod av to flygere. Flyet hadde topphastighet på 414 km/t og kunne ta opp til 600 kg bomber. Flyet hadde aksjonsradius på ca. 700 km.

Bell P-39 Airacobra



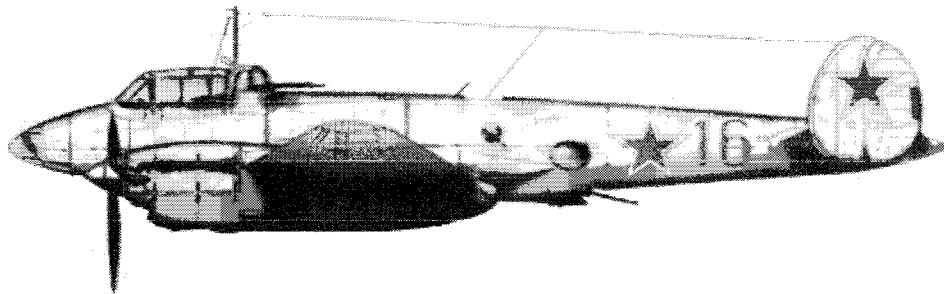
Et amerikansk jagerfly. Sovjetunionen fikk nesten halvparten av alle produserte eksemplarer dvs. ca. 4500 i leie. Flyets besetning bestod av en flyger. Flyet hadde topphastighet på 605 km/t og aksjonsradius på 1770 km.

Curtiss P-40 Kittyhawk



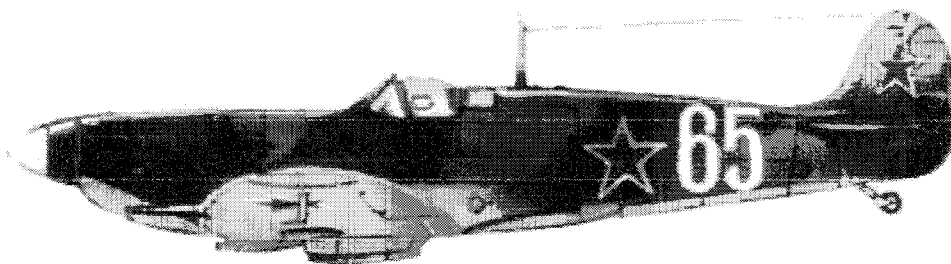
Et amerikansk jagerfly. NF brukte slike fly som jagerfly og jagerbombefly. Flyets besetning bestod av en flyger. Flyet hadde topphastighet på 580 km/t og marsjhastighet på 435 km/t sammen med aksjonsradius på ca. 1300 km. Flyet kunne ta opp til 230 kg bomber.

Petljakov Pe-2



Et sovjetisk stupbombefly. Var mest produsert sovjetisk bombefly. Flyets besetning bestod av tre flygere. Flyet hadde topphastighet på 540 km/t og marsjhastighet på 412 km/t sammen med aksjonsradius på ca. 1500 km. Flyet kunne ta opp til 1000 kg bomber.

Supermarine Spitfire



Et britisk jagerfly. Flyets besetning bestod av en flyger. Flyet hadde topphastighet på ca. 582 km/t og aksjonsradius på ca. 683 km.