

1942 Tirpitz i Fættenfjorden

Det er vel ingen som med hundre prosent sikkerhet kan si hvorfor Tirpitz ble lagt i de norske fjorder, men følgende teorier er de mest sannsynlige:

1. Binde opp britiske og allierte styrker.
2. Rive opp forbindelsen mellom England og Russland hva gjaldt overføring av utstyr ved å angripe de livsviktige konvoiene langs norskekysten.
3. Hitler fryktet en tidlig alliert invasjon nettopp i Norge.

Tirpitz var søsterskip av Bismark, som ble senket i mai 1941, og ble påbegynt bygd 2.november i 1936 ved dock S 128 i Wilhelmshaven. Slagskipet ble døpt den 1.april 1939 og fikk sitt navn etter Storadmiral Alfred von Tirpitz (1849 - 1930). Gudmor var Frau von Hassell, datter til admiralen. Gjennom 1940 og deler av 1941 gjennomgår skipet og dets besetning på 2 608 mann (108 offiserer) en intensiv opplæring og trening. Skipet var 253,6 m langt, med en tonnasje på 42 900 tonn, hvilket tilsier en "displacement" (vann å fortrenge) på 56 000 tonn. Rekkevidde: 9 280 nm på 16 kts, 8 870 nm på 19 kts, mens maks fart var 30,8 kts. Om bord var 4 Aradofly (kunne ha plass til 6). Prislapp ca. 181,6 millioner tyske mark. Tirpitz våpenmerke (logo) var baugen av 2 vikingskip.



I 1941 ligger Tirpitz ved tyske havner, for det meste i Gotenhafen, hvor hun vokter over Østersjøen mot Baltikum. I denne perioden blir slagskipet utsatt for 16 planlagte angrep. I Norge skulle Tirpitz senere bli utsatt for 17 angrep. Til sammen var det derfor ikke ubetydelige ressurser som ble satt inn på å tilintetgjøre skipet som Churchill kun kalte "The Beast" (udyret).

Admiral Reder ga den 12.januar 1942 ordre om at Tirpitz skulle bevege seg nordover. Mye tyder på at overkommandoen og flere admiraler var imot dette, og heller ville ha Tirpitz til Brest, som våpen mot de søratlantiske konvoier. Men Hitler grep inn personlig og ga ordre om at skipet skulle til Norge. Den 14.januar forlater Tirpitz byen Wilhelmshaven og setter kursen mot Trondheimsfjorden, ledsaget av fire destroyere og en is-bryter. Destroyerne var Richard Beitzen, Paul Jacobi, Bruno Heinemann og Z-29. To døgn senere er det største skipet som noen gang er bygd i Europa på plass i Fættenfjorden. Det var selvsagt med stor undring at befolkningen langs fjorden så denne kolossen komme sigende. "Vi trodde mest det var Saltøya som hadde slitt seg" - ble det sagt for å understreke målestokken.



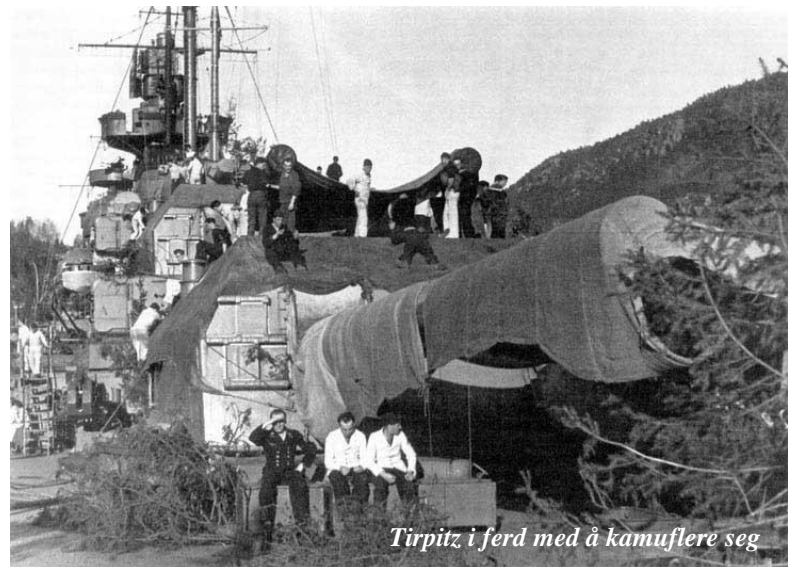
Til tross for det store ”følge”, var det ingen som så noe til Tirpitz etter at formasjonen forlot Wilhelmshaven, hovedsakelig på grunn av dårlig vær. Denne forsvinningen bekymret de allierte. Det medførte at en planlagt konvoi (PQ-9) ble utsatt, faktisk helt til 1.februar. Jan Dahm i Bergen hadde et nett av observatører, og seint på kvelden den 17.januar får han inn en melding om at et mannskap på en lokalbåt ytterst i Trondheimsfjorden hadde sett et stort tysk slagskip. Dette til tross, så skulle det gå flere dager før Tirpitz ble funnet, noe som vel for oss i dag synes merkelig.



Tirpitz på plass i Fættenfjorden

På Benson Airforce Base i Oxfordshire, hadde en spesialving bestående av ombygde Spitfire fått i oppdrag å følge med Tirpitz. Skvadronsjef Tony Hill flytter skvadronen til Wick i Skottland, med tanke på å minske distansen til Norge. Hensikten var å benytte Sumburgh på Shetland som bunkringsbase. Denne Spitfire-typen var en såkalt PR IV. Ribbet for våpen, og ombygd til langdistansefly hvis formål var ene og alene fotorekognosering. Disse flyene kunne operere opp mot 1 800 nm ved flyging i ca 28 - 30 000 fot med en fart på 320 kts. Minimale avvik fra det optimale, reduserte raskt rekkevidden og tidsfaktorer. Ved siden av å være ”forsvarsløs”, og ha en temmelig redusert ytelse (performance) grunnet tyngden med drivstoff, var denne fintfølende beregningen av optimal tid og distanse, sett i relasjon til målet og oppdragets art, - en meget krevende flyging og en hard påkjenning for piloten.

Overvåkingen av Tirpitz hadde fått kodenavnet *Chamberlain*. Da det kom inn melding om det som trolig var en observasjon av Tirpitz, gikk PR IV-fly fra Skottland på vingene. Likevel skulle det gå nesten 5 døgn og 5 *sorties* (turer) før disse flyene fant Tirpitz. Det virker kanskje noe underlig, men en må huske at disse flyene hadde en betydelig distanse å tilbakelegge, hvilket gjorde at i tillegg til selve att-og- fram turen, ble det ikke mye tid - drivstoffmessig, til å rekognosere. Ofte bare et par ”sweep” over noen fjordarmer. Tirpitz nye havn ble derfor ikke bekreftet før fredag 23.januar, da løytnant Peter Fane returnerte med bilder tatt klokken 12:50.



Tirpitz i ferd med å kamuflere seg

Da RAF hadde fått sin dokumentasjon, ble det fra høyeste hold bestemt å iverksette en plan som fikk kodeordet *operation Oiled*. Overføringer av bombefly fra baser i Sør-England til

Lossiemouth i Skottland foregikk ikke uten tap. Flykjenning var ikke marinens sterkeste side, så fly ble faktisk talt skutt ned av sine egne under transitt til Nord-Skottland.

Mens overføringen av fly pågikk, ble det lagt planer for angrepet mot Tirpitz. Først måtte tidspunktet falle på plass,

med hensyn til måneskinn, skydekke, vær-situasjonen generelt etc. Dertil måtte de avvente flere fotorekognoseringer med tanke på avdekking av tyske støttefunksjoner. Enhver forstod raskt at dette ikke ville bli en lett oppgave. Det var ikke som å angripe over åpen sjø. I Fættensfjorden lå



Tirpitz ved anker i Fættensfjorden

Tirpitz kloss inntil bratte bergsider. Terrenget i seg selv hermetiserte fjorden da mekaniske batterier røykla hele området. Ikke bare hadde Tirpitz i seg selv et fryktingytende våpenbatteri, men var omgitt av flere tyske destroyere og støtteskip som i form av kryssild laget et tak av eksplosiver (*flak*). Det var en del motstand mot angrepsplanene og til dels sterk uenighet. Og det gjorde ikke saken bedre at RAF på dette tidspunktet faktisk ikke hadde store nok bomber som kunne trenge igjennom panseret. En kunne knapt ha håp om å skade Tirpitz. Så hvorfor ble disse planene iverksatt? Hvorfor ventet ikke engelskmennene til Tirpitz kom ut i åpen sjø?

Angrep 1: 30.januar 1942. - 16 fly deltok, 6 fly gikk tapt, - 0 døde.

Av de 16 flyene som deltok i det første angrepet mot Tirpitz, måtte de fleste gjøre vendereise ganske tidlig. De 7 Stirling-maskinene var altfor mottakelig for is, mens de 9 Halifaxene

hadde store problemer med å holde drivstoffmengden på et forsvarlig nivå returmessig. Faktisk var det trolig kun et bombefly som nådde sitt mål. Det var Halifax L9617:V, ført av sersjant Herbert. Denne flymaskinen slapp sine bomber fra 8 000 fot klokken 06:50, men det var helt umulig å nøyaktig spore hvor Tirpitz var under skyene og den kunstige tåkeleggingen. Av de 16 flyene som tok av, mistet de deltagende skvadroner til sammen 6 fly, men uten tap av menneskeliv. Alle var nødlandinger eller ”mindre havarier” under landing.



Flere blant lokalbefolkningen holdt et våkent øye med Tirpitz, og meldinger ble kanalisert gjennom norske etterretningspersoner. En av disse var Bjørn Rørholt. Han betydde mye for overvåkingen av Tirpitz. Dette var en person med glimt i øyet i dobbeltforstand. En dag var han på Britannia i lag med noen venner for å spise. De ankom sitt bord samtidig som en del

høyere offiserer fra Tirpitz, i full mundur (service/paradeuniform), entret sine bord. En av offiserene tok sin prydkårde og la den på en ledig stol mellom seg (sitt bord) og Bjørn Rørholt. Da Rørholt satte seg, tok han ut av lommen en liten lommekniv og la den ved siden av kården. Det vakte stor munterhet både hos nordmennene og tyskerne.

Tirpitz ble liggende i Trondheimsfjorden frem til 5.mars. Den 6.mars iverksetter tyskerne *operasjon Sportpalast*, hvis hensikt var å dra nordover og angripe konvoiene PQ-8 (15 skip) og PQ-12 (16 skip). To dager senere bestemmer Viseadmiral Ciliax at Tirpitz skal returnere til Fættenfjorden. Den 9.mars blir Tirpitz angrepet av 12 Albacore (torpedofly) fra hangarskipet Victorious. Tirpitz unngår alle torpedoene, og skyter ned 2 fly. Om kvelden ankrer hun opp i Vestfjorden utenfor Narvik. Ved midnatt den 12.mars forlater Tirpitz Narvik og klokken 21:00 den 13.mars er hun igjen på plass i sin havn i Fættenfjorden.



Angrep 2: 30/31 mars 1942. - 34 fly deltok, 7 fly gikk tapt - 42 døde.

Så gikk det et par uker før et nytt samlet angrep mot Tirpitz ble iverksatt. Dette hadde sine årsaker i både militærtaktiske disposisjoner, for ikke å snakke om været og potensielt måneskinn. Men britene hadde en utvidet strategi. De innså etter hvert at muligheten for å senke Tirpitz var heller liten så lenge hun lå i Fættenfjorden, men å sette henne ut av kampfunksjon var så absolutt mulig ved å håpe at vitale deler ble ødelagt. En konsekvens kunne bli at Tirpitz ble tvunget ut i åpen sjø på vei til Tyskland for eventuelle reparasjoner. Og i det håpet, ville britene virkelig gjøre det vanskelig for tyskerne. De allierte satte derfor den 27.mars inn et angrep mot en tørrdokk i St.Nazaire i Frankrike. Denne tørrdokken var nå den eneste som kunne ”reparere” Tirpitz for omfattende undervannskader dersom engelskmennene skulle lykkes med sine synkeminer.



Mens dette pågår fortsetter fotooppdragene med Spitfire og Mosquito over Tirpitz og Trondheimsfjorden. Løytnant Peter Fane, som var den første som lokaliserte Tirpitz i januar, klarte den 28.mars å ta nærbilder av Tirpitz fra 200 fot. Dette er nesten uforståelig. Muligens ligger forklaringen i at kollega John Merfield hadde vært over Trondheimsfjorden i sin Mosquito tidligere på dagen, hvor han så vidt unnsnapp tyske Messerschmitt, og at tyskerne ikke regnet med nye fotorekognoseringstokt så tett etter hverandre.

Tapene:

Fra 10.skvadron, stasjonert på Lossiemouth, faller en Halifax W1043:F med fartøysjef Webster ned ved Terningen fyr. Hele crewet på 7 omkom. Kun liket av Webster ble senere funnet. -

Halifax W1044:D med fartøysjef Blunden styrter ved Heim, nord av Kyrksæterøra. Alle 7 om bord omkommer. Disse to Halifaxene fra 10.skvadron ble trolig skutt ned over Hemnefjorden på vei

hjem igjen etter angrepet på Tirpitz. Fra 35.skvadron,

stasjonert på Kinloss, flyr en Halifax R9438:H med fartøysjef Bushby seg inn i Fitful Head, klippene ved Lerwick på Shetland, trolig grunnet manglende justering av Kollsmann

høydemåler. De var på vei hjem. Alle 7 om bord mister livet. Kun to av mannskapet ble

senere funnet. - Halifax R9496:L, med fartøysjef Archibald, styrter i havet utenfor Vorpneset, ikke langt fra et sted som heter Vikan (ved Vanvikan). Alle 7 om bord omkommer.



Halifax W1015:P, med fartøysjef Steinhauer - styrter i havet utenfor Smøla. Alle 7 døde. Kun to av disse ble funnet 3 måneder senere. Mye tyder på at disse to flyene ble skutt ned av tyske luftvernstillinger. Fra 76.skvadron navigerer Halifax R9453:K med fartøysjef Burdett trolig feil. De bommet på kursen hjemover, gikk tom for drivstoff og 7 personer fant en våt grav vest av Sumburgh Head på Shetland. I tillegg mistet skvadronen et fly til, Halifax L9581 - som gikk i sjøen ved Kinnaird Head, men heldigvis ble alle reddet.

Angrep 3: 27/28 april - 40 fly deltok, 5 fly gikk tapt - 15 døde.

P/O De Puysseleyr fra PRU (fotorekognoseringskvadron) tar av klokken 06:43 dagen før i sin Spitfire AA793. Han pakker seg godt inn i flightsuiten, klatrer til 30 000 fot og legger ut på en tur som skulle vare i omlag 5 timer. Han lander med bilder og rapporter som forteller at Tirpitz fortsatt ligger i Fættensfjord, samt Hipper, Scheer og Eugen ligger i Lofjorden. På Værnes befinner det seg 13 Fokker Wulf. 3 store fly, 4 stk. JU52 og dertil 12 mellomstore og 7 små fly. - Det ble nå satt inn kystbevokningsfly i en operasjon som fikk dekknavnet: *operasjon Bluebeard*, hvis hensikt var at Catalina'er og andre sjøfly skulle tiltrekke seg tyske jagerfly og ta noe av oppmerksomheten vekk fra Tirpitz. En lite takknemlig oppgave!

248.skvadron deltok med Bristol Beaufighter som støtte og eskorte. Disse fire flyene skulle også angripe Lade og Værnes. Et av flyene ble skutt ned og styrtet like utenfor havnebassenget i Trondheim. Begge de to om bord, W/C Hyde og F/Sgt Paget ble drept.

Tapet av flygere hadde hittil vært forholdsvis høyt, og 35.skvadronen bestemt at kun en flyger skulle bemanne Halifaxene. I høyre sete måtte derfor en annen av besetningen sitte under avgang og landing. Planen for angrepet var at første angrepsbølge skulle fly inn og slippe 4 000 lbs bombene fra 6 000 fot, deretter skulle neste angrepsbølge komme inn for lavbombing. Bombene ble blant mannskapene hetende for ”cookies” (kaker). Bombeflyene hadde en time på seg over målet. Først skulle 9 Halifax-fly og 11 Lancaster-fly inn og droppe sine større bomber. Deretter skulle de slippe 500 lb-bomber over *flak*- og søkelysbatterier. Så skulle de vente på angrepsbølge to, som skulle bestå av 20 Halifaxfly som skulle droppe sine bomber fra så lav høyde som 200 fot (60 m). Alle som ikke klarte å nå Tirpitz, skulle angripe Prins Eugen eller Admiral Scheer i Lofjorden. Det hevdes fra engelsk hold at flyene som deltok i den første angrepsbølgen kom inn fra øst. Dette er trolig ikke rett, i og med at Lancaster L7572:L ble skutt i flammer over Langstein og falt ned ved Kallåsdammen vest i Ausetvatnet. Denne maskinen var for øvrig den eneste som gikk tapt i første bølgen. Flyene under andre fase måtte fly tidligere ned, og forsøkte å finne Saltøya som et innledende angrepspunkt. Flight lieutenant Coton med sin Lancaster 7577:T klarte ikke å få frigjort sine bomber over Tirpitz. Fartøysjefen satte derfor kursen for Værnes og bombet natten til den 28.april rullebane 18/36. Samtidig traff en bombe ei brakke, hvorpå flere tyskere ble drept.



Cockpit på en Lancaster

Tapene:

10.skvadron mistet Halifax W1037:U med fartøysjef Miller ute i Trondheimsfjorden da flyet ble skutt ned av Admiral Scheer klokken 00:27. Flyet foretok en tøff nødlanding i fjorden utenfor Malvik. 2 av mannskapet døde, og de 5 andre ble tatt til fange av tyskerne og tilbragte noen timer om bord på Prins Eugen. Samme skvadron mistet Halifax W1041:B, med fartøysjef Bennett - ikke langt fra Flornesvollen. 4 av crewet klarte å flykte, mens de 3 andre ble tatt til fange. Denne Halifax'en var etter angrepet i en slik tilstand at Bennett faktisk gjorde 2 svinger mot vest, før de måtte snu og forsøke å nå Sverige. Bennett var den siste som hoppet ut, og reddet seg utrolig nok fra 200 fots høyde (60 m). 35.skvadron mistet følgende to fly. Først Halifax W1020:K, fløyet av Pooles. Dette flyet ble truffet av skyts fra Tirpitz, gikk i flammer og oppløsning - uten muligheter for å hoppe ut. Halifax'en falt ned ved Borås i Skjelstadmarka. Alle 6 om bord omkom, hvorav sikkert de fleste var døde før crashet. - Halifax W1048:S, med fartøysjef



Ryder, Miller og Roberts på Prince Eugen
(Foto: J.Morrison)

MacIntyre ble også truffet av *flak* fra selve Tirpitz, og gjennom både dyktighet og flaks klarte piloten å sette flyet ned på Hoklingen. Av mannskapet på 6,



ved Borås



Olav Furunes i forgrunn. Dagfinn Furunes med ryggsekk - på havaristedet ved Borås



ved Kallåsdammen

klarte 5 å komme seg til Sverige, godt hjulpet av nordmenn, mens den sjette (sersjant Stevens) var såpass skadet at han "måtte overgis" til tyskerne. Han ble det som engelskmennene omtaler som POW (prisoner of war / fange). - Fra 97.skvadron skulle en Lancaster L7572:L, fartøysjef MacKid, lide samme skjebne som Halifaxen fløyet av Pooles. Flere andre fly var vitne til hvordan MacKids fly ble til en brennende fakkell, etter treff fra luftvernet på Tirpitz. De 7 om bord hadde ingen sjanse. Det som var igjen av flyet ble funnet nord av Kallåsdammen vest i Ausetvatnet (Flymyra). En av mannskapet ble funnet 5 dager senere.

Angrep 4: 28/29 april - 34 fly deltok, 2 fly gikk tapt - 3 døde.

Det ble ikke lang hvilen for bombeskvadronene. De ble vekket ved middagstider, og fortalt at 23 Halifax og 11 Lancaster skulle av sted igjen til kvelden. Det ble på en måte en gjentakelse fra kvelden før, men denne gangen ble ikke tapene så store.

Tapene:

35.skvadron mistet to Halifax. Halifax W1053:G ble fløyet av Roe. De ble truffet og måtte nødlande på Movatnet i Åsen. 1 av besetningen døde (Russell). 5 andre ble tatt til fange av tyskerne. Et annet fly, Halifax W7656:P, med fartøysjef Petley, ble også truffet og nødlandet i fjorden utenfor Røkke på Skatval.

Dette var faktisk tredje gangen dette mannskapet var med på raid mot Tirpitz. 2 døde (Evans/Columbine) og de 4 andre ble tatt til fange etter å ha drevet rundt på Trondheimsfjorden i tre timer i en "dinghy" (plastjolle). De ble plukket opp av to nordmenn som kom ut med båt. Engelskmennene trodde da at de ville bli "reddet" via den norske motstandsbevegelsen, men istedenfor ble de overlevert til tyskerne, og sendt med tog sørover til fangenskap i Tyskland. Da de to flyene ble meldt savnet, tok Wing commander Marks og F/O Lane fra 35.skvadronen av fra Kinloss - og søkte i 9 ½ time etter de to flyene. - Også denne natta slapp en Lancaster bomber over Værnes.



Roe (midt i bildet) og Parr (t.v) tatt til fange
(Foto: I Morrison)

18 bombecrew og 2 coastalcrew ble drept under disse to aprilraidene. 18 ble POW, mens 9 flyktet og kom senere til England igjen. Den første natta ble det sluppet 58,2 tonn med bomber, påfølgende natt: 58,8 tonn. Dette til tross, de 19 fotografiene som ble tatt av rekognoseringsfly de påfølgende dager, viste at Tirpitz ikke var truffet. Engelske protokoller tilsier at de nærmeste bomber falt 440 yards unna (400 m), mens Tirpitz egne tall sier 70 m unna. 4 tonn med bomber ble sluppet over Værnes.



Etter disse delvis mislykkede operasjoner, ble skvadronene trukket tilbake fra Lossimouth og Kinloss i Skottland. Det ble en viss krangel blant overkommandoen, men Air Marshal Arthur Harris mente at hans karer hadde gjort nok for The Navy. De skulle nå brukes over Ruhr. Dessuten var måneperioden slutt. Rekognoseringsflyene fortsatt likevel å følge Tirpitz. I følge Nigel Smith deltok 534 airmen på raidene mot Tirpitz i Fættensfjorden fra januar og ut våren 1942. 64 mann døde (12 %), 18 ble tatt til fange, 9 rømte til Sverige etter nødlandinger og 7 menn ble plukket opp i sjøen utenfor Skottland.

Et av de mest merkvordige forhold under disse angrepene, var det nesten totale fraværet av tyske jagerfly. Forklaringen kan være at tyskerne ikke hadde nattjagere nordenfjelsk på denne tiden. Faktisk ble ingen engelske bombefly utsatt for angrep fra tyske jagerfly, og vi vet at det blant annet lå tyske Messerschmitt 109 på Lade.



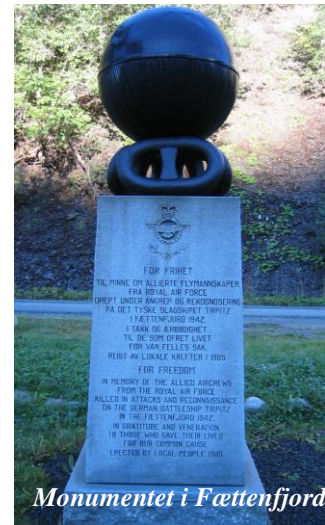
Den 2.juli 1942 iverksetter tyskerne operasjon "Rösselsprung" hvis formål var blant annet å angripe konvoien PQ-17 i Barents. Tirpitz forlater Trondheimsfjorden, og i lag med destroyere og torpedobåter setter hun kursen nordover. Sir Dudley Pound løste opp konvoien med det resultatet at 21 av 35 skip ble senket av Luftwaffe og tyske U-båter. Det var det største tapet av en konvoi i krigen. 153 menn mistet livet. 430 tanks, 210 fly og 3 350 kjøretøyer gikk til bunns. - Sovjetrussiske ubåter angriper så Tirpitz den 5.juli, uten å lykkes.

I oktober er Tirpitz tilbake i Fættensfjorden. Den 30-31 oktober 1942 ble operasjon "Title" (tittel, navn) gjennomført uten å lykkes. Da tok Shetlands-Larsen seg inn Trondheimsfjorden med skuta "Arthur". Under den hadde de festet 2 chariots (stridsvogner), mindre "u-båter" - som skulle fungere som mennesketorpedoer. Grunnet været, kraftig sjø og maskinelle problemer falt disse av. Arthur ble forsøkt egenhendig senket - og



mannskapet tok seg over til Sverige.

Tirpitz forlater den 11.mars 1943 Fættenfjorden og seiler til Bogenfjord ved Narvik, hvor hun allierer seg med Scharnhorst og Lützow. Frem mot juli er disse tre store skipene på øvelser i lag med 6 destroyere i Altafjorden. 6.september 1943 iverksetter tyskerne operasjon ”Sizilien” (angrepet på Svalbard). Dette var trolig den eneste gangen at Tirpitz fyrte av mot fiendelige mål. Den 9.september ankrer Tirpitz opp i Kåfjorden. Den 23.september blir Tirpitz angrepet av britiske mini ubåter: x-5, x-6 og x-7. De lykkes delvis med å få festet to miner under kjølen på Tirpitz. Skipet blir såpass skadet, at hun ikke er kampdyktig i de nærmeste seks måneder. Tirpitz blir underlagt intensive reparasjoner. Hun er nå meget sårbar, men russiske bombefly klarer ikke å skade henne ytterligere under angrep den 12.februar 1944. Klokken 05:28 den 3.april blir Tirpitz angrepet av 40 fly fra hangarskipene Victorious, Furious, Emperor, Searcher, Fencer og Pursuer. De får inn 14 treff i form av 10 bomber på 225 kg og 4 på 775 kg. 132 tyskere blir drept og 316 skadet. Klokken 06:36 kommer en andre angrepsbølge, men den lykkes overhode ikke, så det var vel et spørsmål om ikke Tirpitz ble tatt litt på senga i dobbelforstand den morgenen.



Utover sensommeren 1944 blir Tirpitz angrepet av Barracuddas. Den 24.august omkommer 8 tyskere på Tirpitz etter angrep av 33 Barracudas. 15.september dukker det opp 27 Lancaster-fly fra Yagodnik ved Arkangelsk. Tirpitz blir truffet av en større Tallboy-bombe, og er ikke lengre 100 % sjødyktig. Nye reparasjoner må til. Den 15.oktober seiler Tirpitz med 8 knots fart vestover mot Tromsø. Den 29.oktober angriper 32 Lancaster-fly fra 617th Dam Buster Skvadronen, men har ingen suksess.

Tirpitz ble til slutt senket den 12.november 1944 ved Håkøya utenfor Tromsø. Da iverksatte 29 Lancasterfly operasjon ”Catechism” (katekisme, lærebok) med bombing fra 14 000 fot, hvorpå det synes som om minst 2 Tallboy bomber traff ammunisjonslagret om bord. 1 204 tyskere ble drept. 806 overlevde, blant annet 82 som ble reddet ved å skjære seg gjennom skroget / skutesiden. (Tallene varierer litt fra kilde til kilde). Hva var det som indirekte felte ”Nordens ensomme dronning”, som enkelte kalte Tirpitz?



Hvorfor klarte de det ikke tidligere, men akkurat den dagen? Det finnes trolig ikke noe entydig svar, men denne tidlige vinterdagen var skipets røykbatteri gått i stykker og dermed ute av drift! Tirpitz klarte ikke å skjule seg ”i sin egen røyk”.

Kapteiner om bord på Tirpitz:

Feb	1941 - Feb	1943:	Carl Topp
Feb	1943 - Mai	1944:	Hans Meyer
Mai	1944 - Nov	1944:	Wolf Junge
Nov	1944 - Nov	1944:	Robert Weber



Høvding skipshuggeri i Sandnessjøen foretok storparten av opphuggingen, hvorav deler, spesielt fra kjettingen ble souvenir. Som en kuriositet kan nevnes at i Toftes gate på Grünerløkka i Oslo har Vann- og avløpsetaten tettet hull og kummer med plater fra Tirpitz.

På en vegg inne i ops-rommet på en base i Skottland har flygere fra PRU Spitfires og Mosquitos skrevet sin egen sarkastiske kommentar:

*“Re-Trondhjem
Never have so many,
gone so far,
for so little”.*



Minnestein ved Borås



Øystein Belsvik har flere ganger fløyet rundt over "gamle jaktmarker" med engelske crew fra krigen.