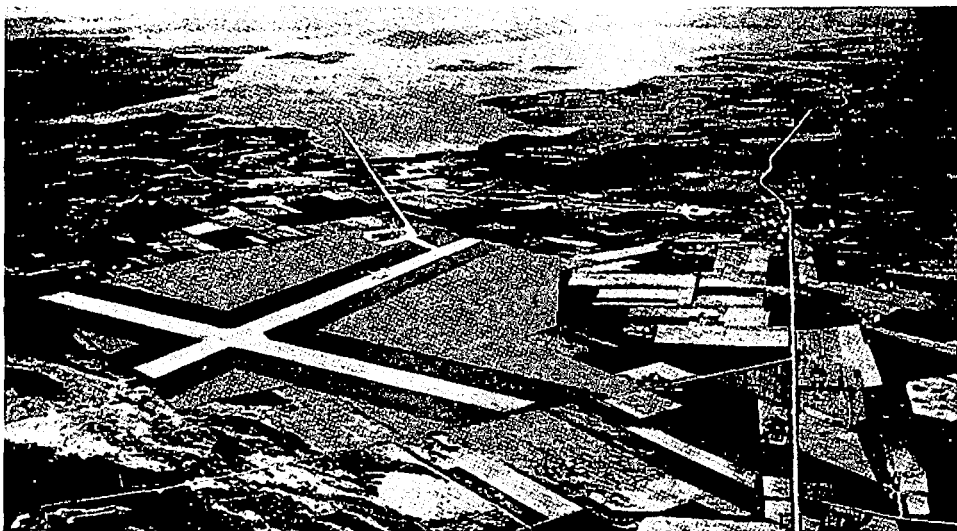


ARNE BANG-ANDERSEN:

KRYSSEREN «SUFFOLK»'S ANGREP PÅ SOLA FLYPLASS 17. APRIL 1940

Tidlig om morgenen den 17. april 1940 ble folk i Stavanger-distriktet vekket av kraftige kanondrønn. De kunne høres over hele Nord-Jæren og et stykke inn i Ryfylke, men sterkest i området omkring Sola flyplass.

Kanondrønnene kom ute fra havet. Det som skjedde var at flyplassen på Sola,



Sola flyplass som var anlagt i 1930-årene, omfattet et areal på 580 mål og hadde to rullebaner, henholdsvis 870 og 950 meter lange og 120 meter brede. Flyplassen hadde en stor hangar og en ekspedisjonsbygning med tilhørende kontrolltårn. Det var anlagt en 6 meter bred betonggate til sjøflyhavnen der det var en brygge hvor sjøfly kunne legge til.

Foto: Anders Bærheim.

Sola Airport was built just before the war and had two runways, a big hangar and an air terminal building with adjacent control tower. There was a 6 meter wide concrete road linking it with the adjacent seaplane base.



Tyske tre motors fly av typen Ju 52 var før krigen de mest brukte passasjerfly i Europa. De var meget robuste og driftssikre og ble også brukt av det tyske flyvåpen både til transport av fallskjermssoldater og til troppetransport. Fly av denne typen spilte en viktig rolle i tyskernes erobring av Sola flyplass.

* Foto: Lufthansa.

German Ju 52 transport planes played a decisive part in the conquest of Sola Airport. Before the war they were used extensively as airliners, being sturdy and reliable. They were also much used by the German Air Force as transport planes for parachuters and as troop carriers.

som den 9. april var blitt besatt av tyskerne, ble angrepet av den britiske krysser «Suffolk», ledsaget av flere destroyere. Denne begivenhet har fått en forholdsvis beskjeden plass i den nyere tids maritime historie, hvis den overhode blir nevnt. Og dog var det noe helt nytt som her skjedde. For første gang ble en flyplass angrepet og beskytt av krigsskip.

Dette angrep var et ledd i en større og mer ambisiøs plan om å stanse de tyske troppers fremrykking i Norge ved å gjenerobre Trondheim fra sjøsiden og må derfor sees i denne sammenheng.

Da tyskerne planla angrepet på Norge, satte de først og fremst sin lit til overraskelsesmomentet og til sitt moderne og overlegne luftvåpen.

Det var av stor betydning å erobre Sola flyplass som med sin tilhørende sjøflyhavn hadde en meget viktig strategisk beliggenhet. Tidlig om morgenen den 9. april ble flyplassen angrepet av tyske bombefly av typen Ju 88, som i lav høyde kom inn over flyplassen, skjøt med mitraljører og maskinkanoner og kastet bomber, både mot de fåtallige norske soldater som skulle forsvare plassen, men også mot ni norske fly som nettopp var i ferd med å starte. Et av flyene ble truffet og kom seg ikke opp, resten kom seg på vingene og slapp unna.

Straks etter kom tyske transportfly over plassen og slapp ut fallskjermssoldater. Etter en kort kamp ble flyplassen såvel som sjøflyhavnen erobret. Og så inntraff angrepets siste fase. En strøm av transportfly landet både på flyplassen og i sjøflyhavnen og landsatte to bataljoner soldater.¹

Den tyske erobringen av Sola flyplass er meget bemerkelsesverdig, både på grunn av angrepets presisjon og fordi det var første gang i krigshistorien at en flyplass ble erobret av fallskjermssoldater.²

Neste trinn i den tyske angrepsplan var å besette Stavanger.³ De luftbårne tropper manglet tyngre våpen, ammunisjon og annet utstyr. Disse viktige fornødenheter skulle komme sjøveien inn til Stavanger med fire transportskip. Det ene av disse, kamuflert som et fredelig handelsskip med kullast på dekket, var blitt skutt i senk like utenfor Ulsnes av den norske jageren «Ægir» tidlig om morgenen, umiddelbart før angrepet på Sola. «Ægir» ble deretter angrepet og senket av tyske bombefly, antakelig fra samme avdeling som straks etter angrep Sola flyplass. Men senere på dagen, etter at de tyske troppene fra Sola hadde besatt Stavanger, kom tre andre transportskip inn til Stavanger havn. Her landsatte de omlag 1200 soldater og losset kanoner, tyngre og lettere luftvernsskyts, ammunisjon og en mengde annet krigsmateriell.

*

Erobringen av Sola flyplass og besettelsen av Stavanger var en viktig brikke i den tyske angrepsplan på Norge som hadde kodenavnet «Weserübung».

Ved sitt overraskende og vel koordinerte angrep satte tyskerne seg i besittelse av en rekke viktige støttepunkter langs kysten, herunder utenom Stavanger, byer som Oslo, Kristiansand, Bergen og Trondheim. Like opp til Narvik strakk angrepet seg. De norske styrkene trakk seg inn i landet for å ta opp kampen mot angriperne og man håpet på hjelp fra de allierte.

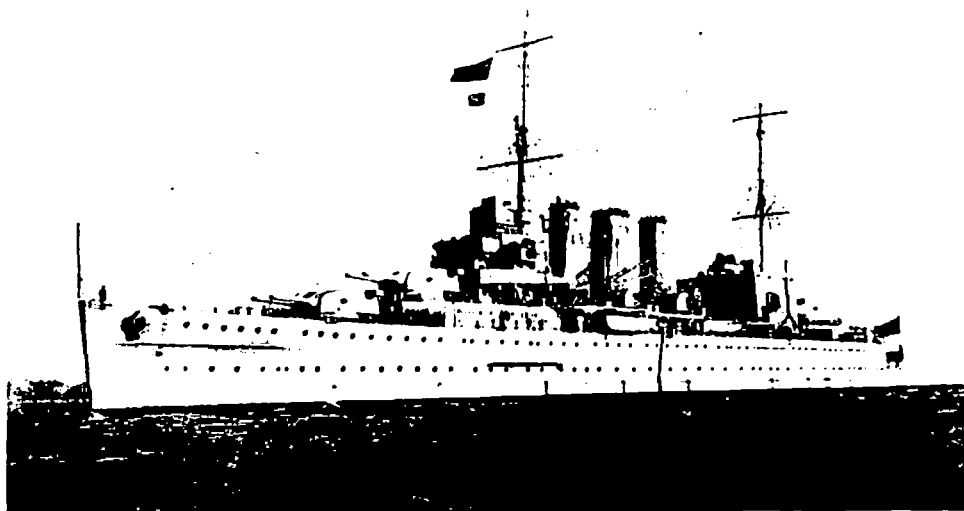
Disse var imidlertid like overrasket som nordmennene over tyskernes angrep og det lyktes ikke den overlegne britiske flåte å hindre tyskerne å nå sine første angrepsmål. Imidlertid satte britene inn flyangrep mot de norske flyplassene som var erobret av tyskerne. Og her var Sola et av de mest opplagte mål, både på grunn

av sin strategiske viktighet og fordi flyplassen lå i relativt kort avstand fra de britiske flybaser.

Det første angrepet på Sola skjedde 10. april. De britiske bombeflyene ble møtt av en kraftig sperreild både av lette og tunge luftvernkanoner. Og da britene neste dag satte inn et flyangrep om dagen, ble de møtt av både luftvernartilleri og tyske jagerfly.⁴ Det var tydelig at tyskerne hadde vært meget raske til å etablere et ganske omfattende forsvar av flyplassen.

*

De tyske angriperne hadde bitt seg godt fast i Norge, men vesentlig langs kysten. Norske styrker var fremdeles i kamp i de indre og mer perifere strøk. Kongen, regjeringen samt de fleste stortingsrepresentantene var sluppet unna de tyske angriperne. Men situasjonen var kritisk og det ble rettet en inntrengende henstilling til den britiske regjering om at det måtte bli gjort et forsøk på å tilbakeerobre



Krysseren «Suffolk», 10 000 tons, var bygd i 1928 og var et elegant fartøy å se til. «Suffolk» hadde en besetning på 800 mann og en topphastighet på 32 knop. Det høye bygget på akterdekket er fartøyet flyhangar med plass til to observasjonsfly. Taket på hangaren var plassen til krysserens nestkommanderende under kamp. «Suffolk» gjorde en meget fremragende krigsinnsats, ikke minst under jakten på det tyske slagskipet «Bismarck» og var i aktiv tjeneste til 1946.

The cruiser «Suffolk», 10 000 tons, crew: 800, top speed 32 knots was completed May 1928. She had a distinguished war service, particular in the pursuit of the German battleship «Bismarck» and remained in active service until 1946.

** Photo by courtesy of Rear Admiral A.D. Torlesse C.B. D.S.O.*

Trondheim. Denne henstilling, som ble mottatt i London 12. april, falt ganske godt sammen med de planer den militære samordningskomite syslet med og som ble oppmuntret ytterligere ved to britiske flåteangrep, 10. og 13. april, som ødela hele den tyske flåteavdeling som befant seg i området ved Narvik.

Da planer om en rask gjenerobring i Trondheim fra sjøsiden ble lansert, var dette noe som i høy grad tiltalte den daværende marineminister Winston S. Churchill. «Vant vi Trondheim», skriver han, «betydde dette en sikker havn med kaier og dokker og hvor en armé på 50 000 mann kunne bli bygd opp og basert. I nærheten var det en flyplass, hvorfra flere jager-skvadroner kunne operere. Kontrollen over Trondheim ville åpne direkte jernbaneforbindelse med Sverige og ville i høy grad bedre sjansene for en svensk intervensjon. Sjansene for omfanget av mulig gjensidig hjelp hvis Sverige ble angrepet ville også øke. Bare fra Trondheim kunne man effektivt stenge for den tyske invasjon nordover fra Oslo.»⁵

Det var øverstkommanderende for de britiske flåtestyrker i Nordsjøen, Admiral Sir Charles Forbes som ville komme til å bære hovedansvaret for et direkte angrep på Trondheim fra sjøsiden. Etter to vellykkede flåteangrep mot Narvik befant han seg ombord i slagskipet «Rodney» utenfor Lofoten. Natten til 14. april fikk et kodetelegram fra Admiralitetet i London med underretning om de foreliggende planer og med forespørsel om han anså det mulig å nedkjempe de tyskesatte befestninger ved innløpet til den trange Trondheimsfjorden som ledd i et angrep på Trondheim fra sjøsiden.

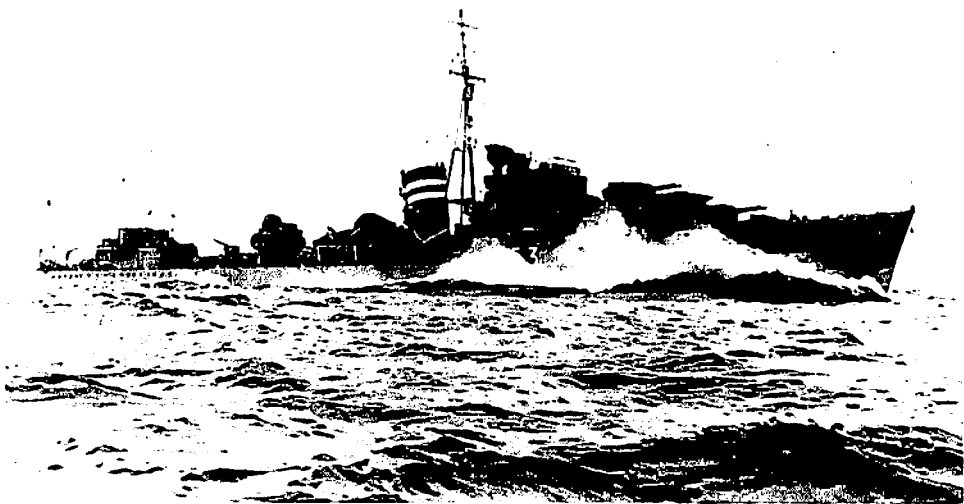
Admiralens svar var ikke særlig oppmuntrende. Kystbatteriene kunne nok nedkjempes med tungt skipsartilleri fremholdt han, men hans flåtestyrke hadde ikke de høyeksplosive granater som egnet seg til et slikt formål. Dessuten ville ikke et angrep fra sjøsiden på Trondheim kunne gjennomføres med mindre man var villig til å akseptere risikoen for betydelige tap på grunn av angrep fra tyske bombefly.

Imidlertid holdt Admiralitetet fast ved sin beslutning, hvilket admiral Forbes ble underrettet om. Han fikk også løfte om å bli tilført den rette ammunisjon.

For å redusere virkningen av det tyske flyvåpen, som ble betraktet som den betydeligste hindring for planen, skulle Royal Air Force fortsette bombingene av Sola flyplass. Dessuten skulle flyplassen angripes fra sjøsiden med skipsartilleri med sikte på å sette den ut av funksjon mens angrepet på Trondheim fant sted.⁶

Admiral Forbes var enda ikke helt overbevist om at angrepet på Trondheim var forsvarlig, men stilte seg omsider mer positiv til planen som fikk kodenavnet «Hammer».

Som en støtte for operasjon «Hammer» ble det besluttet at to landgangsoperasjoner skulle finne sted, en nord for Trondheim ved Namsos og en ved Åndalsnes, sørvest for Trondheim. Dermed håpet man å foreta en knipetangsmanøvre fra landsiden i samband med det planlagte angrepet fra sjøen.



«Janus» var en av de 4 jagerne som beskyttet krysseren «Suffolk» under angrepet på Sola flyplass 17. april 1940. «Janus» ble bygd ferdig i august 1939, og hadde et displacement på 1760 tons og en topphastighet på 36 knop. Jageren slapp heldig fra de heftige tyske flyangrepene etter angrepet på flyplassen og gjorde deretter en meget hederlig innsats på andre krigsskueplasser inntil den 23. januar 1944 ble senket av en tysk flytorpedo under den allierte landsetningen ved Anzio.

* Foto: Royal Naval College, Greenwich.

The destroyer «Janus», 1760 tons, top speed 36 knots, was completed August 1939. «Janus» was one of the destroyers which protected the cruiser «Suffolk» during the bombardment of Sola Airport 17. April 1940. She then made a very honorable contribution in different theaters of war until she was sunk by a torpedo from a German aircraft during the allied landing in Anzio 1944.

Den tunge britiske krysser «Suffolk» var i ferd med å laste inn ammunisjon og forsyninger i Clyde da nyheten om tyskernes angrep på Danmark og Norge ble kjent. Krysserens sjef, Captain J.W. Durnford R.N. fikk ordre om å ta ombord en avdeling marinesoldater og frakte dem til Torshavn for å sikre Færøyene mot å bli besatt av tyskerne.

Da soldatene var kommet ombord, stakk «Suffolk» til sjøs og nådde Torshavn 13. april. På dette tidspunkt var også andre britiske styrker blitt landsatt på denne strategisk viktige øygruppen.

Straks marinesoldatene var kommet i land, satte «Suffolk» kursen mot admiral Forbes' flåtestyrke utenfor norskekysten. Da omtrent halve distansen var tilbakelagt, fikk krysseren radiosignal fra Admiralitetet om å forandre kursen til den

britiske flåtebasen Scapa Flow på Orknøyene. Og her ankom «Suffolk» 15. april kl. 16.00.

Dagen etter fikk krysseren ordre fra Admiralitetet om å angripe og bombardere Sola flyplass. Samme dag kl. 16.30 forlot «Suffolk» Scapa Flow ledsaget av fire destroyere: «Kipling», «Juno», «Janus» og «Herwark» som hadde i oppdrag å foreta minesveiping og beskytte krysseren mot ubåtangrep.

Til ytterligere beskyttelse skulle det bli satt inn jagerfly av typen Blenheim. Dessuten skulle det bli sendt et observasjonsfly av typen Hudson til forsterkning av de to observasjonsfly «Suffolk» hadde med seg ombord.

Under overfarten til angrepsmålet hadde krysseren og de fire destroyerne en fart på 26 knop og kom inn til kysten sør for Karmøy. Etter at «Suffolk»s to observasjonsfly av typen Walrus var blitt skutt ut med katapult for å rapportere granatnedslagene, var krysseren kl. 04.45 i angrepsposisjon ca. 2,5 sjømil nordvest for øya Kjør.

Imidlertid viste det seg at radiokontakten mellom «Suffolk» og observasjonsflyene sviktet, antakelig på grunn av atmosfæriske forstyrrelser. Ombord i krysseren var kanonene rettet mot målet, men ordre om å åpne ild lot vente på seg mens man forgjeves forsøkte å få radiokontakt med flyene. I mellomtiden beveget «Suffolk» og destroyerne seg sørover langs kysten med en fart av ca. 19 knop.

Radiokontakten var fremdeles ikke blitt etablert da krysseren kl. 05.16 åpnet ild med sine åtte 20,3 cm kanoner i en avstand fra Sola flyplass på 20 000 yards (19,5 km). Fartøyet befant seg da i en posisjon omlag 10 000 yards sørvest for Feistein fyr og var kommet lenger sør enn beregnet på grunn av forsinkelsen med å etablere kontakt med observasjonsflyene. Kursen ble fremdeles holdt rett mot sør mens kanonene sendte salve på salve inn mot målet. Etter å ha tilbakelagt omlag 2 nautiske mil med samme kurs dreiet «Suffolk» helt om til nord og fortsatte i denne retning parallelt med sin tidligere kurs mens de tunge 20,3 cm kanonene stadig avfyrt sine salver inn mot flyplassen.

Under bombardementet hadde destroyerne inntatt sine posisjoner omkring krysseren med sitt minesøkerutstyr i funksjon, men farvannet lot ikke til å være minelagt.

Det var rolig og siktbart vær og granatnedslagene var godt synlige fra observasjonsflyene som kretset over de britiske krigsskipene. Med unntak av en enkelt melding var det fremdeles ikke mulig å få radiokontakt mellom krysseren og flyene slik at skytingen ble temmelig usikker.

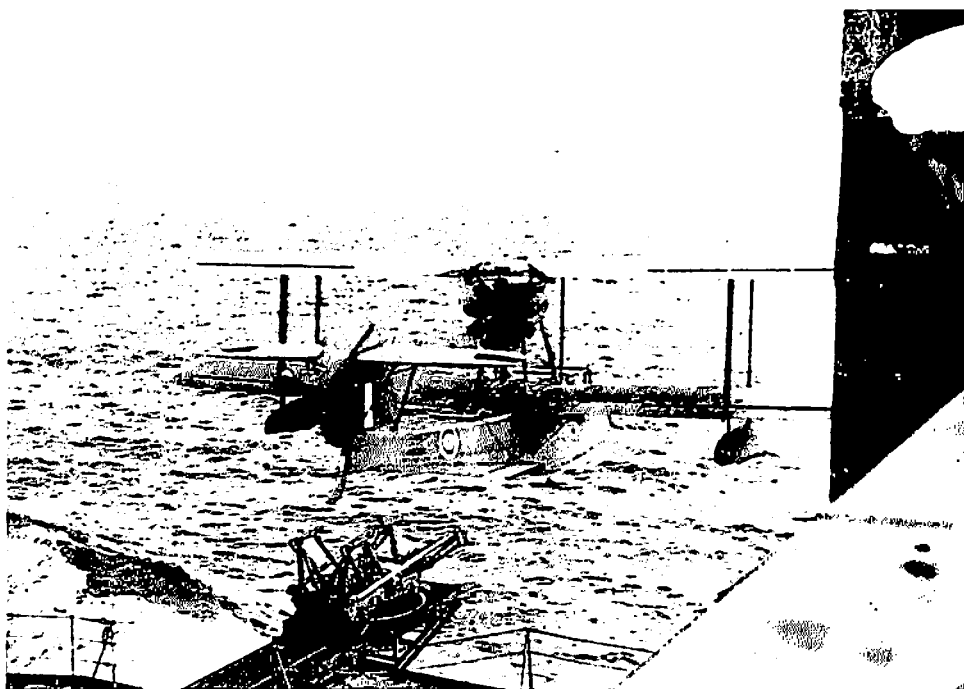
Ifølge tyske kilder befant det seg på flyplassen og i sjøflyhavnen fire forskjellige typer fly, nemlig kystoppklaringsfly (sjøfly) oppklaringsfly, stupbombere (Ju 88) og dessuten også tunge jagerfly (Me 110).⁷

Ingen av flyene på Sola kom på vingene under det britiske flåteangrepet.

Imidlertid var flyplassen blitt angrepet av britiske bombefly den foregående natt, og ifølge opplysninger fra tysk side var skadene så store at flyplassen var blitt sperret.⁸

I hvilken grad flyplassen var blitt reparert og satt i operativ stand da britene, ikke lenge etter satte inn sitt angrep med krigsskip, er et åpent spørsmål.

En ting er imidlertid sikker nok. Tyskerne hadde overdrevne forestillinger som størrelsen av den britiske flåtestyrken som angrep Sola. Den ble oppgitt til å bestå av 3 til 4 kryssere og 10 destroyere. De opplysninger som ble gitt fra tysk side om virkningene av de britiske skipskanoner er trolig mer pålitelige. Granatene rammet for det meste sjøflyhavnen. Og her ble det anrettet betydelige skader. To sjøfly ble



Observasjonsfly av typen Walrus ble skutt ut med katapult. Disse flyene hadde en besetning på 3 mann og kunne lande i sjøen såvel som på land. Det var en alvorlig strek i regningen at radioforbindelsen mellom «Suffolk» og dens to observasjonsfly sviktet på grunn av atmosfæriske forstyrrelser, noe som i høy grad reduserte treffsikkerheten av krysserens tunge kanoner.

* Foto: Imperial War Museum.

Walrus spotting aircraft being launched by catapult from warship. It was a great disadvantage that the radio connection between «Suffolk» and her spotting aircraft failed because of atmospheric, which to a considerable extent reduced the precision of the cruiser's heavy guns.

ødelagt og to ble skadet. Bygningen der den tyske plasskommandanten holdt til ble skutt i brann, likeledes ble to bensinlagre truffet og både bensinen og en mengde krigsmateriell på sjøflyhavnen gikk opp i flammer.⁹

Videre heter det i den tyske situasjonsrapport om angrepet at et fiendtlig fly, trolig et artilleriobservasjonsfly, ble skutt ned.

Dette siste medfører ikke riktighet. «Suffolk»s egne to Walrusfly såvel som det senere ankomne Hudsonfly satte kursen mot Skottland etter endt oppdrag. Og her ankom de i god behold.¹⁰

Etter 48 minutters uopphørlig bombardement av Sola flyplass kom solen opp bak flyplassen slik at det ombord på «Suffolk» ikke lenger var mulig å observere granatenes nedslag med noenlunde sikkerhet. Skytingen ble derfor innstilt og «Suffolk» og de fire destroyerne dreiet kursen mot vest og satte farten opp til 30 knop for å komme raskt ut fra kysten. Man håpet på at jagerflyene som var lovet til beskyttelse under tilbaketuren snart ville vise seg.

Kl. 07.00 var fremdeles ingen britiske jagerfly i sikte. Captain Durnford ga da ordre om å dreie kursen mot nord i henhold til et radiosignal han hadde mottatt direkte fra Admiralitetet før «Suffolk» gikk til angrep på flyplassen. Dette signalet gikk ut på at han, etter at oppdraget var utført, skulle oppsøke og angripe en avdeling tyske destroyere som angivelig skulle komme nordfra langs kysten.

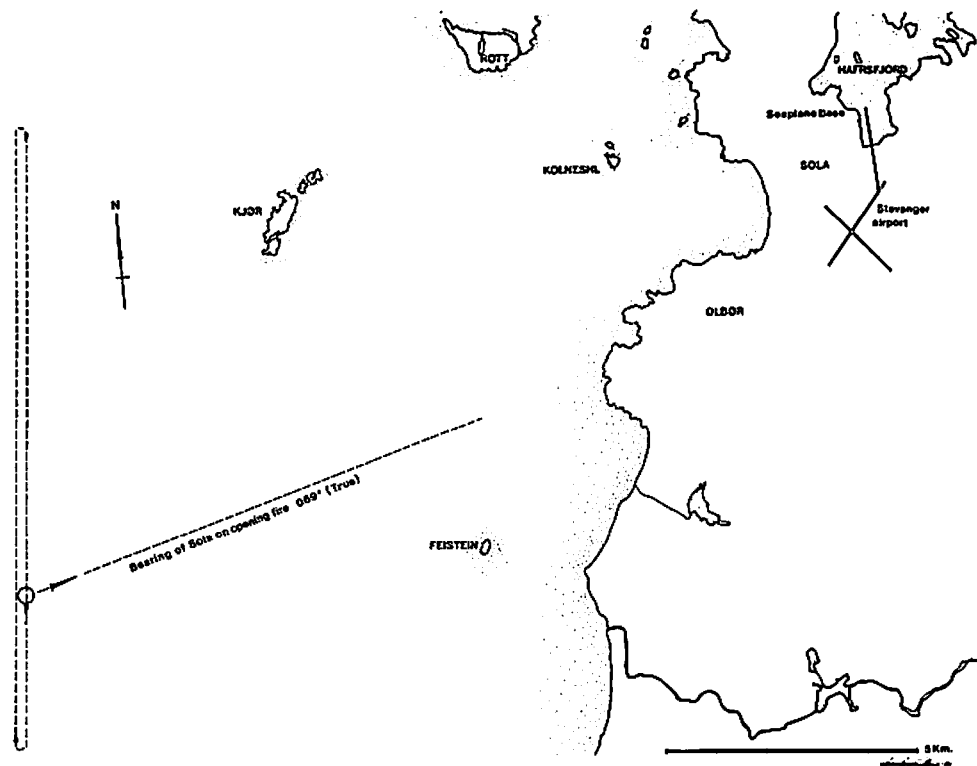
I overensstemmelse med denne ordre holdt den britiske eskadre nordlig kurs langs kysten i nærmere halvannen time uten å se noe til de tyske destroyerne.

Kl. 08.25 inntraff noe man lenge hadde ventet. Man oppfanget lyden av flydur, og kort etter ble «Suffolk» angrepet av en bølge tyske bombefly. Alt var gjort klar for en slik eventualitet og de britiske krigsskip åpnet ild med hele sitt luftvernsskyts.

«Suffolk»s nestkommanderende, Commander A.D. Torlesse R.N. befant seg akterut på taket til krysserens flyhangar da det tyske flyangrep begynte. Dette var den vanlige plass for nestkommanderende under kamp. Og herfra hadde Torlesse en god utsikt over det som nå skjedde. Utenom den vanlige utdanning som marineoffiser, hadde han også utdanning og praksis som observatør i marinens flyvåpen. Nå ble han vitne til noe som på den tid bare var i sin begynnelse – kamp mellom marinefartøyer og fly i rom sjø.¹¹

De tyske bombefly kom i bølge etter bølge og konsentrerte særlig sine angrep om «Suffolk». Bombene falt tett omkring den britiske krysseren og mange eksploderte så nær at skipssidene ble gjennomhullet av splinter. Etter en times forløp ga Captain Durnford kl. 07.04 ordre om å legge kursen om fra nord til vest – mot flåtebasen Scapa Flow.

De tyske flyangrep syntes ikke å ta ende. Fremdeles konsentrerte angrepene seg om «Suffolk», som foretok avledende manøvrer og skjøt med alt sitt luftvernsskyts. Mannskapene hadde ikke hatt tilstrekkelige regulære øvelser med dette skytset, så



Tidlig om morgenen kl. 0516 åpnet «Suffolk» bombardementet på Sola flyplass. Krysseren beveget seg utenfor kysten i en sløyfe som her er tegnet inn på kartet ette anvisning av Rear Admiral A.D. Torlesse som var krysserens nestkommanderende under angrepet.

Early in the morning at 0516 «Suffolk» opened fire on Sola Airport at 20 000 yards. During the bombardment the cruiser sailed in a bow along the coast as indicated above by Rear Admiral Torlesse who was executive officer during the attack.

virkingen av skytingen var ikke så effektiv som ønskelig kunne være. Dog ble to treff registrert.¹²

De angripende fly var av typen He 111 og Ju 88. Av disse var Ju 88-flyene de mest effektive i den foreliggende situasjon fordi de var konstruert for stupbombing. Imidlertid var den samlede luftvernild fra «Suffolk» og de fire destroyerne så intens at den tvang stupbomberne til å løse ut bombene i en høyde som reduserte treffsikkerheten.

Etter at utallige bomber hadde eksplodert i sjøen omkring «Suffolk» ble krysseren truffet på akterdekket av en 500 kilos bombe som gikk tvers gjennom dekket, videre gjennom det underliggende dekk der den eksploderte med et veldig brak. Her satte eksplosjonen fyr i en cordittladning som var lagret i nærheten og i cordittladningen til kanontårn nr. 3. Det oppsto en ny eksplosjon som sendte en stikkflamme gjennom kanontårnets panser opp mot aktermasten der den sved av et flagg som vaiet på gaffelen like over hodet til nestkommanderende.

Han forsto straks at det måtte være oppstått alvorlige skader under dekket, der det var store røykutviklinger, og ilte nedenunder for å lede slokningsarbeidet og innsisere skadene. Ved en iherdig innsats lyktes det å slokke ilden.

Men dermed var ikke problemene løst. Bombeeksplosjonen drepte 33 av mannskapet og såret 38. Dessuten var det voldt alvorlige skader. Begge de to kanontårn akterut var satt ut av funksjon, likeledes det akterske maskinrommet, slik at skipet måtte redusere farten til 18, senere 15 knop. Vannet strømmet inn i et stort hull i skipsbunnen og den elektriske strøm til begge styremaskinene ble kuttet ut. Dermed måtte skipet styres med propellene og kunne ikke lenger foreta avledende manøvrer mot flyangrepene.

I det store hullet i skipsbunnen som bombetreffet hadde forårsaket, strømmet vannet stadig inn. Skipet ble tyngre akterut slik at sjøen lekket inn gjennom de mange huller i skipssidene som var forårsaket av splinter av bombeeksplosjoner i sjøen nær fartøyet.

Alt i alt var situasjonen meget kritisk, men lysnet betraktelig da britiske jagerfly dukket opp kl. 14.15. Dette bremsset opp de heftigste luftangrepene. Men tyskerne fortsatte sine angrep enda en times tid, om enn mer sporadisk.

Da de tyske bombefly omsider innstilte sine angrep, hadde «Suffolk» skutt opp nesten all sin luftvernammunisjon og vært under kontinuerlig angrep i nærmere 7 timer.

Krysseren kom inn til Scapa Flow neste morgen kl. 08.00, og da lå hele akterdekket i vannskorpen og skipet ble satt på grunn for at det ikke skulle synke. Destroyeren «Kipling» var skadet av et bombetreff like utenfor skipssiden, ellers hadde de øvrige tre destroyerne sluppet heldig fra det langvarige møtet med tyske bombefly.



Ovenstående foto er tatt av en tysk soldat under «Suffolk»s bombardement av Sola flyplass. De fleste av granatene rammet Sjøflyhavnen og i bakgrunnen ser man røyken av en bygning og et bensinlager som ble skutt i brann. Flere tyske sjøfly i sjøflyhavnen ble truffet og ødelagt, man kan skimte 4 sjøfly som ligger i bukten utenfor. Fotografiet må være tatt fra Vardåsen på Nord Tjora og man ser Kuholmen til venstre. Landskapet er dekket av et lett snelag. Det var lette snebyger den 15. og 16. april. Da bildet ble tatt var det en morgentemperatur på $\pm 1,6$ grader C.

* Foto: Stavanger Museum. Meteorologiske data er gitt av
Det norske meteorologiske institutt 2/4 -84.

Photo taken by a German soldier during «Suffolk»'s bombardment of Sola Airport. Most of the shells hit the Seaplane base where considerable damage was caused. The picture shows smoke from a building and a petrol store which was shot afire. Several sea planes were also destroyed by the shells from «Suffolk»'s 20,3 cm. guns.

Det var «Suffolk» som måtte ta hovedbyrden av de langvarige luftangrep.

Alt i alt ble det fra «Suffolk» observert 33 angrep. De fly som deltok tilhørte Luftflotte 5, som nylig var blitt opprettet og som omfattet flystyrkene i Norge, Danmark og en del av Nord-Tyskland.¹³

Det er meget sannsynlig at det deltok fly fra Sola i angrepene. Flere timer etter at «Suffolk» hadde bombardert flyplassen ble den kl. 11.30 angrepet først av 6, deretter av 20 britiske bombefly og flere tyske fly ble ødelagt på bakken. Britene måtte imidlertid avbryte det siste angrepet da tyske jagerfly (Me 110) kom på vingene og skjøt ned et av bombeflyene i luftkamp.¹⁴ Dette tyder på at Sola flyplass var i operasjonsdyktig stand på dette tidspunkt, og da må trolig bombefly som befant seg på flyplassen deltatt i angrepet på «Suffolk» sammen med flystyrker fra andre baser i Danmark og Nord-Tyskland.

*

Admiral Forbes var alt annet enn fornøyd med utfallet av operasjon «Duck», som var kodenavnet på «Suffolk»s angrep på Sola flyplass.

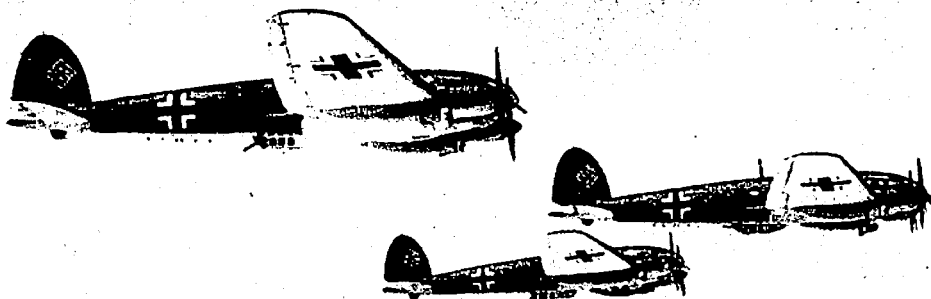
Formelt sett hørte krysseren under hans flåteavdeling. Det falt dermed i hans lodd å skrive en rapport til Admiralitetet. Det heter her at han var til sjøs da operasjonen ble beordret og gjennomført, men han tok det som en selvfølge at



De tyske Ju 88 var etter manges mening de mest avanserte bombefly i tjeneste ved krigsutbruddet. De var meget hurtige, tok forholdsvis stor bombelast og kunne brukes både til stupbombing og horisontal bombing. Ju 88 fly deltok både i tyskernes angrep på Sola flyplass og i angrepet på krysseren «Suffolk».

* Foto: Pilot Press Ltd.

The German Ju 88 were probably the most advanced bombers at the outbreak of the war. They had a considerable speed, could carry a substantial bomb load and were constructed for horizontal as well as dive bombing. Ju 88 bombers were used in the German conquest of Sola Airport as well as the attack on «Suffolk».



De tyske middels tunge bombefly av typen He 111 ble først utprøvet i den spanske borgerkrig. De deltok også i angrepet på «Suffolk», men da de bare var konstruert for horisontalbombing, var de ikke på langt nær så fryktet som de angripende Ju 88 stupbombere. De ble brukt i stor målestokk i slaget om Storbritannia hvor de led betydelige tap.

The German He 111 medium bombers were first used in the Spanish civil war. They participated in the attack on «Suffolk», but being only able to perform horizontal bombing they were not by far as dangerous as the Ju 88 dive bombers. They were extensively used in the battle of Britain where they suffered heavy losses.

«Suffolk», utenom destroyerne, ville bli gitt en meget sterk eskorte av fly fordi krysseren ville være innen rekkevidde av fiendtlige flyplasser, inkludert flyplasser i Tyskland. Han peker videre på at den eskorte av jagerfly som skulle beskytte «Suffolk» ikke fant frem til krysseren på grunn av dårlig koordinering. Videre tvilte han på at bombardementet av flyplassen hadde ført til særlige materielle ødeleggelser fordi krysseren ikke var blitt tildelt de rette sprenggranater, fordi mannskapet ikke hadde tilstrekkelig øvelse og fordi flyobservasjonen sviktet.¹⁴

Dette siste moment som admiralen nevner, kan neppe skyldes menneskelig svikt ettersom det trolig var atmosfæriske forstyrrelser som førte til at forbindelsen mellom krysseren og observasjonsflyene ikke fungerte. Men ellers bærer admiral Forbes' rapport preg av en umiskjennelig kritikk av Admiralitetets befatning med operasjon «Duck».

Nestkommanderende på «Suffolk», Commander, senere Rear Admiral A.D. Torlesse har i sine refleksjoner hevdet at i utgangspunktet var det maritime angrep på Sola flyplass en fornuftig krigsoperasjon. Men Admiralitetets senere beslutning om å la «Suffolk» og dens eskorte av destroyere henge igjen utenfor norskekysten uten flybeskyttelse kan bare karakteriseres som tåpelig, og det var rett og slett et slumpehell at krysseren ikke gikk tapt.¹⁵

Den britiske marinehistoriker Geoffrey Till deler admiral Torlesse's vurdering av at operasjon «Duck» i sitt utgangspunkt ikke var noe misgrep. Den hadde til hensikt å redusere risikoen ved et britisk flåteangrep på Trondheim ved å sette Sola flyplass ut av funksjon. I henhold til denne plan nærmet «Suffolk» seg sitt mål om natten, bombarderte flyplassen ved daggry og skulle opprinnelig sette full fart vestover under beskyttelse av britiske jagerfly. Men så kom radiosignalet fra Admiralitetet om å sette kursen nordover for å angripe tyske destroyere. Derved ble krysseren nødt til å oppholde seg ved kysten nærmere to timer lenger enn planlagt uten å bli funnet av de engelske jagerflyene, derimot ble den funnet av de tyske bombefly.¹⁶



Etter bombardementet av Sola flyplass ble «Suffolk» og dens 4 eskortejagere angrepet i nesten 7 timer av tyske bombefly. Angrepene var vesentlig konsentrert om «Suffolk». Splinter fra bomber som eksploderte nær skipet forårsaket betydelige skader og krysseren ble truffet akterut av en 500 kg bombe som nær på senket skipet. Situasjonen er rekonstruert på ovenstående bilde etter slaget.

After the bombardment of Sola Airport «Suffolk» and her 4 escort destroyers were attacked continuously for almost 7 hours by German bombers. Splinters from bombs which exploded near the ship's sides caused considerable damage to the plating and the cruiser was hit aft by a 500 kg. bomb which nearly finished her. The situation is reconstructed on the picture above after the battle.

* Photo by courtesy of Rear Admiral A.D. Torlese C.B. D.S.O.

Ifølge kilder som Geoffrey Till anfører kan den tilleggsordre som «Suffolk» fikk direkte fra Admiralitetet, og som oppholdt krysseren unødig lenge utenfor norskekysten, skyldes en av de såkalte «midnight follies». Dette var oppnavnet på nattlige besøk i Admiralitetet som daværende marineminister Churchill foretok sammen med øverstkommanderende for flåten, Admiral Sir Dudley Pound og nestkommanderende i marinens stab Admiral Sir Tom Phillips.

På denne tid av døgnet var Churchill den våkne og dominerende person, Admiral Pound var halvt i søvne mens Admiral Phillips så ut som en uskikkelig skolegutt. Og her ble det, midt på natten, gang på gang sendt ut forhastede ordre uten at de ansvarlige stabsoffiserer ble konsultert.¹⁷

Fra tysk side er det blitt hevdet at «Suffolk»s angrep på Sola flyplass bar vitne om at krigen til sjøs var kommet inn i en ny tidsalder. Det var ikke lenger skipskanoner som var det viktigste våpen i sjøkrigen, noe marineflygere i de fleste land forgoes hadde forsøkt å overbevise sine respektive admiraler om. Nå kunne man ikke lenger sette inn tyngre sjøstridskrefter i områder som var behersket av fiendtlige fly.¹⁸

Lignende tanker syntes å ha vunnet frem i den britiske krigsledelse. Om formiddagen den 20. april, to dager etter at krysseren «Suffolk» var kommet inn til Scapa Flow i synkeferdig tilstand, ble det planlagte flåteangrepet på Trondheim offisielt avlyst ved et telegram fra Admiralitetet til sjefen for Home Fleet, Admiral Sir Charles Forbes. Om det er noen sammenheng mellom disse to begivenheter, er ikke klarlagt. Påfallende er ihvertfall den plutselige kuvending når det gjelder et prosjekt man tidligere var gått ivrig inn for.

Det ble i denne forbindelse ført frem ikke mindre enn seks argumenter for å avlyse operasjon «Hammer». Det viktigste av disse syntes å ha vært betenkelighetene ved å konsentrere nesten hele Home Fleet i et område hvor fartøyene kunne bli utsatt for kraftige luftangrep.¹⁹

Nettopp dette argument kan ha blitt sterkt aksentuert ved de bitre erfaringer man høstet ved det første trinn i operasjon «Hammer», nemlig krysseren «Suffolk»s angrep på Sola flyplass ved kodenavnet operasjon «Duck».

*

Et år etter bombardementet av Sola flyplass var «Suffolk» igjen klar til ny innsats. I forbindelse med meget omfattende reparasjoner ble krysseren utstyrt med det beste og nyeste som fantes av radarutstyr. På den tid var britene de ledende fagfolk nettopp på dette felt.

Takket være det nye og overlegne radarutstyret ble det mulig for «Suffolk» å spille en viktig rolle i en av de mest spennende episoder i den senere tids sjøkrigshistorie, nemlig jakten på det fryktede tyske slagskipet «Bismarck». I regn, tåke og

usiktbart vær kunne «Suffolk» følge det tyske slagskipet og rapportere dets kurs, fart og posisjon fra 23. mai 1941 klokken 19.22 til 25. mai kl. 03.06. Derved fikk de britiske flåtestyrker uvurderlig assistanse til å oppsøke og senke «Bismarck». ²⁰

Sett fra et slikt synspunkt er det mulig at de alvorlige skader og tap av menneskeliv som «Suffolk» ble utsatt for i forbindelse med krysserens angrep på Sola flyplass 17. april 1940 ikke var helt forgjeves.

Summary

Early in the morning 9. April 1940 the Germans attacked Norway. This came as a complete surprise and in a short time German forces had conquered the capital, several important towns along the coast as well as all the important airfields.

The Norwegian Army was fighting a desperate struggle against the invaders, and the Government, hoping to get assistance from the Allied, sent an urgent appeal to London stressing the importance of having the centrally situated town Trondheim recaptured.

This appeal was well received by The Supreme War Council as well as The Military Co-ordination Committee and was eagerly supported by The First Lord of the Admiralty, Winston S. Churchill. It was decided to recapture Trondheim by a direct attack from the sea lane by the Royal Navy supported by forces landed North and South of Trondheim at Namsos and Åndalsnes.

The responsibility for the naval attack with the operation name of «Hammer», would rest with Admiral Sir Charles Forbes, Commander-in-Chief of the Home Fleet. He was at sea outside Lofoten in the North of Norway when he got a signal from Admiralty with information about operation «Hammer» and request for his opinion about forcing ships through the narrow sea lane to Trondheim which was protected by forts. The Admiral's answer was that the operation was not feasible without the risk of very serious losses caused by continuous heavy German air attacks.

Admiral Forbes was then ordered to prepare for operation «Hammer» and informed that the airfield of Trondheim, captured by the Germans, would be put out of operation by naval aircraft attacks and bombardment from the fleet, while the strategical important Sola airport near Stavanger would be put out of action by attacks from Royal Air Force followed by bombardment from the cruiser «Suffolk».

The airport Sola with adjacent sea plane base had been captured by German parachuters early in the morning of 9. April and bombers from this airfield would be a serious threat to British naval forces attacking Trondheim.

The heavy cruiser «Suffolk» which was ordered to carry out the bombardment of Sola airport left Scapa Flow 16. April at 16.30 provided with escort by the four destroyers «Kipling», «Juno», «Janus» and «Herwarth» for high-speed minesweeping and anti-submarine protection. One Hudson aircraft carrying a naval observer was provided for spotting in addition to «Suffolk's» own two Walrus amphibian aircraft. Furthermore, the cruiser was promised air support by Blenheim fighters.

«Suffolk» and her escorts left Scapa Flow 16. April at 16.30. Late in the night the cruiser received a signal from Admiralty ordering her, after the bombardment of the airport, to intercept enemy destroyers, believed to be steering south along the Norwegian coast.

Early in the morning 17. April the British squadron had reached its destination. «Suffolk's» two Walrus planes were launched and the Hudson aircraft had arrived, but it appeared to be impossible to obtain radio contact with the 3 spotting aircrafts, probably due to atmospheric conditions. Anyhow, after some delay fire was opened at 05.16 with «Suffolk's» 20.3 cm. guns at 20 000 yards.

Visibility was good, but it appeared that observation of the fall of shots was very difficult due to lack of radio contact with the spotting aircraft. Most of the shot hit the seaplane base where considerable damage was caused.

The bombardment lasted for 48 minutes and at 04.04 «Suffolk» and her consorts steered due west at 30

knots in expectation of arrival of the promised air escort. When no escort arrived, the cruiser at 07.04 altered course to the northward to intercept German destroyers in compliance with Admiralty orders.

This appeared to be a very unfortunate undertaking. No enemy destroyers were observed, but at 08.25 «Suffolk» was attacked by German bombers continuously for almost 7 hours and was hit aft by a 500 kg bomb, which caused serious damage. She reached Scapa Flow the following morning, badly mauled, with her quarterdeck awash and had to be beached in order to prevent her from sinking.

«Suffolk»'s attack on Sola airport, with the operation name of «Duck» is remarkable because it was the first time in history of warfare that an airport was attacked by naval artillery. It was a reasonable operation of war intended temporarily to deny enemy air facilities at Sola airport before a large scale naval attack on Trondheim. But the signal from Admiralty ordering the cruiser and her escorts, to remain at the Norwegian coast after the bombardment, looking for enemy destroyers without fighter protection, was undoubtedly an unreasoning idea, which nearly led to «Suffolk»'s total destruction.

Admiralty had been very keen on operation «Hammer», the direct naval attack on Trondheim, Admiral Forbes had been more sceptical. But two days after «Suffolk» reached Scapa Flow with the sea lapping over her quarterdeck from her painful meeting with German bombers, Admiralty sent a signal to Admiral Forbes calling off operation «Hammer».

To what extent there might be any connection between the sad outcome of operation «Duck» and the cancellation of operation «Hammer» is an open question. Anyhow, the «Suffolk» incident was a clear demonstration of how exposed warships were to enemy air attacks – a lesson which indicated that naval warfare would never be quite the same as before.

A year after the bombardment of Sola airport «Suffolk» was again serviceable. In connection with very substantial and elaborate repairs she was supplied with the best radar equipment available at that time. This made it possible for the cruiser to find, shadow and report the position of the formidable German battleship «Bismarck» from 23. May 1941 at 19.22 until 25. May at 03.06, thus giving the British naval forces invaluable assistance in finding and destroying her.

From this point of view it is possible that the serious damage and loss of human lives which «Suffolk» suffered in connection with her attack on Sola Airport 17. April 1940 was not in vain.

Author's address: Erika Nissens v. 3, N-4000 Stavanger, Norway

Kilder og opplysninger

1. Fremstillingen av erobringen av Sola flyplass bygger vesentlig på E.A. Steen: Sjøforsvarets kamper og virke på Vestlandet og i Trøndelag i 1940. – Utgitt ved Den krigshistoriske avdeling – Oslo 1956 s. 165 – 169.
2. Den tyske plan gikk ut på at Førnebu flyplass skulle angripes på samme tidspunkt og etter samme mønster som Sola. Imidlertid var det tett tåke i Oslo-området slik at flyene fikk ordre om å vende tilbake. Denne ordre ble oppfattet og utført av den første angrepsbølgen som førte fallskjermso-l-datene, derimot ikke av de etterfølgende transportfly som førte tropper og materiell. Da disse fly kom inn over flyplassen og landet på bakken, ble de møtt av en uventet motstand av luftskys og tre fly ble ødelagt og fem skadet. Flyplassen ble likevel erobret uten den planlagte innsats av fall-skjermso-l-dater. Jfr. E.A. Steen. Det tyske angrep i Oslofjorden og på Norges sørkyst – utgitt ved Den krigshistoriske avdeling. Oslo 1954 s. 131 og 132.
3. En omfattende beretning om tyskernes besettelse av Stavanger finner man i Trygve Wyllers bok: Aprildagene 1940 s. 116-131. Utgitt av Stavanger kommune 1959.
4. T.K. Derry: The Campaign in Norway. s. 53 – London 1952.
5. Sitat fra Winston S. Churchill: Den annen verdenskrig. Bd. II s. 193. – Oslo 1948.
6. T.K. Derry: s. 73 og 74.
7. Karl Assmann: The German Campaign in Norway. s. 56. – Naval Staff, Admiralty 1948.
8. Walter Hubatsch: Die deutsche Besetzung von Dänemark und Norwegen 1940. s. 199. – Göttingen 1952.

9. Walter Hubatsch s. 199 og s. 298.
10. Opplyst av Admiral A.D. Torlesse i brev av 8.12. 1980.
11. A.D. Torlesse var utdannet ved Royal Naval College, Osborne og startet sin aktive tjeneste til sjøs i mai 1918 ombord i et skip tilhørende The Grand Fleet. Som 25 år gammel løytnant ble han utdannet som flyobservatør og tjenestgjorde i The Fleet Air Arm i 9 år til han gikk tilbake til vanlig skipstjeneste og endte sin karriere i Royal Navy som Rear Admiral. Han har gitt detaljerte muntlige og skriftlige opplysninger om sin deltakelse i «Suffolk»'s angrep på Sola og den etterfølgende kamp med tyske fly. Den fremstilling som her er gitt om disse begivenheter bygger vesentlig på disse opplysninger.
12. De tyske kilder oppgir ikke noen tap av fly, men det utelukkes ikke at fly kan ha blitt skadet ved treff.
13. Luftflåte 5 ble opprettet 12. april mens kampene i Norge enda pågikk. Sjef for den nyopprettede luftflåte som omfattet ca. 500 fly var Generaloberst, senere Generalfeldmarschall Erhard Milch. Jfr. Hubatsch s. 199 og 200.
14. Admiralty Group of Papers ADM 199 – 393 p. 113. Public Record Office, Kew.
15. Brev fra admiral Torlesse av 3. nov. 1980.
16. Geoffrey Till: Air Power and the Royal Navy. s. 20 – London 1979.
17. Geoffrey Till: s. 132.
18. R.K. Lochner: Als das Eis brach. Der Krieg zur See in Norwegen 1940. s. 523 – München 1983.
19. Avlysing av operasjon «Hammer» jfr. T.K. Derry s. 75 og 76.
20. «Suffolk» var i følge med krysseren «Norfolk», hvis radarsett var utstyrt med en antenne som bare virket i en smal sektor fremover og var derfor lite brukbart når det gjaldt å oppdage og skygge en fiende. Jfr. Russell Greenfell: The Bismarck Episode – London 1948. Her gjengitt etter norsk utgave: Jakten på «Bismarck», s. 53 og 54. Vedrørende «Bismarck»'s radar jfr. også Buckard von Mühlenberg Rechberg: Battleship «Bismarck». – London 1981.