

Finnmark som krigssone gjennom andre verdenskrig

Fredrik Fagertun

Finnmark fikk under andre verdenskrig, i langt større grad enn andre deler av Norge, oppleve reelle krigshandlinger i form av allierte flyangrep og brutale tvangstiltak fra den tyske okkupasjonsmaktens og det norske nazi-regimets side. Tyskerne etablerte seg tungt i Øst-Finnmark som ble et brohode for tyskernes krigføring på Litsa-fronten. Finnmark var viktig for tyskernes militære og strategiske kontroll i nordområdene. Samtidig var norsk og alliert spionasje og overvåking på plass i krigen mot tyskerne på den nordligste flanken.

Da tyskerne angrep og invaderte Norge 9. april 1940 var Finnmark det fylket i landet som var minst berørt av direkte krigshandlinger i de to månedene som felttoget varte. Et tysk fly bombet og satte fyr på trelastbedriften Pasvik Timber i Sør-Varanger, Finnmark kringkaster sin sender- og studiobygning i Vadsø ble ødelagt etter bombing og det var et par andre episoder med tyske fly lengst i nord. I hele Finnmark fulgte folk med på krigsutviklinger ved Narvik og lenger sør i Nordland, og var ikke minst opptatt av Alta-bataljonens innsats ved fronten. Men vesentlige materielle ødeleggelser opplevde ikke finnmarkingene i felttogperioden, 9. april til 10. juni.

Dette endret seg fra juni 1941 da Tyskland angrep Sovjetunionen i operasjon Barbarossa. Fra denne tid ble Finnmark, og i særlig grad Øst-Finnmark, mer og mer en krigssone og en del av krigføringen

på Østfronten. Byene og havner i Øst-Finnmark, ble mål for alliert bombing. Forsyningslinjene langs kysten ble truet av allierte fly og ubåter. Tyskerne måtte føre store mengder forsyninger langs kysten og inn til frontene ved elva Litsa på Kola-halvøya og i Nord-Finland. I like stor grad som tyskerne, var sivilbefolkningen i hele Finnmark avhengige av forsyninger sørfra.

Sommeren 1944 lå byene i Øst-Finnmark for en stor del i ruiner. Med den tyske tilbaketrekningen fra Litsa-fronten og Nord-Finland i oktober oppsto en helt ny og dramatisk situasjon i Finnmark. Tyskerne evakuerte størstedelen av finnmarksbefolkningen med tvang, og brente hus og ødela infrastruktur i et stort omfang. Samtidig gikk sovjetiske styrker over grensen til Norge og etter hvert kunne det etableres et norsk sivilt styre i Finnmark som dermed ble en frigjort del av Norge et

halvt år før den offisielle frigjøringen av landet i mai 1945.

Brohode mot øst

Fordi det østlige Finnmark ble nært knyttet til krigføringen på østfronten, ble Norge fra sommeren 1941 militært delt ved Nordkinnhalvøya. Sør for denne linjen hadde den tyske militærorganisasjonen i Norge (AOK Norwegen) ansvaret og kontrollen. Området øst for Nordkinnhalvøya var under kommando av den tyske 20. bergarmé, lenge ledet av general Eduard Dietl, fra sommeren 1944 av general Lothar Rendulic. Her lå det vanligvis stasjonert opp mot 20 000 tyske tropper. Disse ble ikke regnet med blant de tyske styrkene i Norge fram til november 1944, men inngikk i stedet som en del av styrkene på det nordlige frontavsnittet mot Sovjetunionen – Litsa-fronten og den nordlige fronten i Finland.



Kirkenes var sentrum for forsyninger til Petsamo og Litsafronten og for utskipping av norsk jernmalm og finsk nikkel. Her besøker Rikskommissariatets leder i Kirkenes havna. Sovjetiske krigsfanger i bakgrunnen.

Foto: P.J. Bøgelund OY AB/Rune Rautios samling

Allerede fra høsten 1940 ble hele det østligste Finnmark preget av stor tysk aktivitet. Østfinnmarkbyene og de omliggende lokalsamfunnene fikk oppleve en helt ny hverdag. Både på mindre steder og i byene overtok tyskerne boliger, forsamlingshus, lager – alt som trengtes til forlegninger for soldater og lokaler for lagring av forsyninger, våpen og ammunisjon. Nye brakker, kaier og andre nødvendige hus ble oppført. Det ble arbeidet med utvidelser av flyplassen på Høybuktnoen og militære forsvarsanlegg ble bygget i kystområdene. Kirkenes ble hovedhavn og base for den tyske opprustningen i nordøst. Dette tyske byggebehovet gav arbeid til mange og det ble betalt god lønn. I tillegg fikk også mange tilgang til goder som matvarer, tobakk og brennevin.

I juni 1941 ble det klart hva tyskerne ville med all aktiviteten. De tyske armeene angrep Sovjetunionen på bred front. På nordfronten var målet Murmansk og de sovjetiske jernbanekommunikasjonene fra nord til sør. De tyske styrkene nådde aldri Murmansk, men ble stoppet av sovjeterne ved elva Litsa. Her sto fronten til høsten 1944, og fra tysk side ble fronten forsynt via havnene i østfinnmarkbyene, særlig Kirkenes. Med det fulgte bombingene. Sovjetiske og allierte fly bombet de tyske forsyningshavnene, først Kirkenes, etter hvert også Vardø og Vadsø og noen andre mindre lokalsamfunn. Bombingen kunne være intens og fant sted over flere år.

Av sivilbefolkningen i de tre byene døde om lag 50 mennesker, 40 av dem i Vardø, de fleste da sykehuset ble bombet i 1942. I forhold til graden av bombing var de sivile tapene små. Det skyldtes for en stor del at folk evakuerte ut av byene og at de som var igjen etter hvert lærte å beskytte seg.

Det østligste Finnmark fikk altså gjennom 3 ½ år oppleve krig på en helt annen måte enn det folk i resten av landet gjorde. Også i resten av Finnmark var forholdene helt annerledes enn i det bombeutsatte østfylket. Her opplevde en ikke systematiske krigshandlinger, men det kunne også være mye dramatik.

En farlig kystlinje

For den tyske krigsmakten var forsyningslinjene langs hele den norske kysten viktig. Det var bare langs kysten at store volumer av folk, varer, våpen og ammunisjon kunne fraktes. Men denne trafikken var svært utsatt for angrep av allierte skip, ubåter og fly. Også norsk sivil skipsfart ble rammet.

Ut gjennom krigsårene ble finnmarks-kysten den aller farligste kyststrekningen på norskekysten. Nærheten til Sovjetunionen gjorde at sovjetiske fly og ubåter ble en stadig større trussel mot den tyske fraktfarten. Tyskerne trengte hele tiden nye forsyninger til krigføringen i øst, samtidig var sovjeterne og de vestlige allierte opptatt av i størst mulig grad

å stanse de tyske skipstransportene. Langs denne kystlinjen skulle også sivile reise, og det kunne være farlig. Fly og ubåter så ikke alltid forskjell på en passasjerbåt og et fraktskip. Mange hurtigruter ble senket, så som Richard With og Vesteraalen høsten 1941. Da ble det slutt på den regulære hurtigrutetrafikken og erstatningshurtigrutene tok over. Disse var gjerne mindre og mer fleksible fartøyer, mange tidligere selfangstbåter. Men også «ærstatninga» ble angrepet, som i januar 1942, da tre erstatningsrutebåter ble senket i løpet av to uker. Det var Vaaland, Sørøy og Ingøy og til sammen 19 passasjerer og mannskap døde.

Langs hele norskekysten var den norske hjemmeflåten utsatt. Forfatteren Gunnar Grytaas skriver at 237 skip ble senket og 1069 nordmenn, mannskap og passasjerer, omkom. Av disse var det mange som omkom på finnmarkskysten. Årsaken til noen av disse forlisene var miner – som oftest tyske miner. Men de fleste forlisene skyldtes angrep fra allierte (og norske) overflatefartøyer, ubåter og fly. Dette ble langt på vei akseptert av nordmennene. De fleste så det som en tragisk konsekvens av krigen og verken allierte eller norske stridskrefter ble tillagt skyld for tapene, selv om den nazistiske pressen stadig la ansvaret på briter og sovjetere.

Kystens voktere – partisanene

For våre allierte både i øst og i vest var det viktig å ha oversikt over den

tyske skipstrafikken langs kysten. Det gav et bilde av tyske mål og intensjoner i nord, men rapportene som innløp om tyske skips bevegelser ble ofte også brukt til å bestemme angrepsmål for allierte fly og ubåter. En slik kystovervåkning ble først igangsatt av britene. Allerede i krigens første fase etablerte den britiske etterretningstjenesten, Secret Intelligence Service (SIS), seg i Norge. Først i Sør-Norge, fra 1942 også i Nord-Norge. De aller fleste SIS-agentene var nordmenn i britisk tjeneste og deres hovedoppgave var over radio å rapportere om den tyske skipstrafikken.

Mens SIS-agentene i nord hovedsakelig dekket Nordland og Troms, drev Sovjetunionen en lignende overvåkingsvirksomhet i Finnmark. De sovjetiske etterretningstjenestene rekrutterte nordmenn og sendte dem på oppdrag langs finnmarkskysten med radiosendere og forsyninger. Disse agentene kjenner vi i Finnmark og Nord-Troms som «partisaner». Partisanene utførte de samme oppgavene som de britisk styrte SIS-agentene sørover i landet. I starten fikk partisanene også andre oppdrag, for eksempel sabotasje, men over tid ble arbeidsoppgavene aller sterkest knyttet til overvåking av kysttrafikken og rapportering om denne.

Arbeidsforholdene for partisanene var ganske mye vanskeligere enn for SIS-agentene lenger sør i landsdelen. Tyskerne satte mye inn på å oppspore, ettersøke og

fange partisaner og deres hjelpere. Tyske sikkerhetsmyndigheter fryktet partisanene som de gjerne oppfattet som kommunister, og i jakten på partisanene i Finnmark benyttet de seg av instruksjer og rutiner for «partisanekrig», slik tyskerne kjente denne type krigføring fra Øst-Europa og Finland. Det innebar at de fikk tilgjengelig store mannskapsressurser og etterretningskapasitet når det var mistanke om partisanvirksomhet.

I 1943 ble for eksempel mer enn tusen tyske soldater satt inn i jakten på partisaner på Varangerhalvøya. Partisanene i Finnmark ble dermed mye mer direkte «jaktet på» enn SIS-agentene. Mange nordmenn som arbeidet for SIS ble også drept i oppdrag. For Nord-Norges del mistet fem SIS-agenter livet. Antallet partisaner og hjelpere som ble drept i kamp, henrettet eller døde i fangenskap, var langt høyere, trolig 55.



Partisaner fra Finnmark. Fra venstre Ingolf Eriksen (Indre Kiberg), Oskar Karila (Kiberg) og Ingvald Mikkelsen (Komagvær). Alle tre mistet livet under krigen.

Foto: Hans Kristian Eriksens samling

I hvor stor grad radorapporter fra partisaner langs finnmarkskysten konkret førte til senkning av skip med tysk last, vet vi ikke. Tysk militær etterretning knyttet til tyske konvoier på vei til Kirkenes og Petsamo, mente imidlertid i 1943 at systematikken i sovjetiske angrep tydet på at opplysninger om skipsbevegelser måtte komme fra spionasje, med andre ord radiosendere langs kysten.

Antallet partisaner i nord kan ikke fastslås sikkert. Tallet på partisaner som fikk utdanning i Sovjetunionen kjenner vi, men så var det også mange som uten agentutdanning drev et aktivt etterretningsarbeid, gjerne i samarbeid med (formelle) partisaner. Hvordan skal de regnes? Og til sist alle hjelperne, skal ikke de tas med i regnskapet? Nye beregninger fra historikeren Stian Bones kommer til at cirka 90 personer må regnes som aktive agenter eller underagenter, og av hjelpere som kan dokumenteres, finner han 180. Samtidig regner forskere med at én aktiv agent hadde støtte fra om lag ti hjelpere. Da kan antallet partisaner og hjelpere i Finnmark og Nord-Troms være et sted mellom noen hundre og opp til 900.

«Beistet» Tirpitz

Én operasjon i Finnmark var partisaner i liten grad en del av, først og fremst fordi dette var en britisk SIS-operasjon med norske agenter i hovedrollen. Slagskipet Tirpitz var en trussel mot alle allierte marine-

fartøyer og ikke minst mot konvoifarten fra Storbritannia til Murmansk. «The brute» kalte Winston Churchill skipet. Den britiske marineledelsen satte inn store ressurser i jakten på det enorme slagskipet og bevegelsene til skipet ble fulgt med skarpe blikk av agenter fra SIS, men det berget seg gjennom flere forsøk på bombing og ble også i Alta angrepet av dvergubåter.

På sensommeren 1943 var Tirpitz på sitt første og eneste operative oppdrag. Det var til Svalbard sammen med flere andre større tyske marinefartøyer. Der bombarderte de bebyggelsene og satte fyr på gruver. Etter dette kom slagskipet til Alta, og her ble det liggende til midten av oktober 1944. Da hadde det fått så store skader etter britisk bombing, at det ikke lenger var et funksjonelt krigsskip. Tirpitz ble slept til Tromsø der det skulle brukes som et flytende luftvern batteri, men 12. november ble slagskipet endelig senket av britiske bombefly.

Mest avgjørende for skjebnen til Tirpitz var imidlertid perioden fra september 1943 til oktober 1944, da skipet lå i Kåfjorden ved Alta. I denne perioden var det på litt ulike tidspunkter fire SIS-radiostasjoner i Vest-Finnmark. Det var stasjonene Lyra og Vali nær Hammerfest, og to stasjoner i Alta som helt spesifikt vaktet på Tirpitz. Her etablerte Torstein Raaby og Karl Rasmussen stasjonen Ida i Alta høsten 1943 og i september 1944 overtok Anton

Arild og Knut Moe overvåkingen av Tirpitz med stasjonen Aslaug.

Torstein Raaby rapporterte jevnlig om Tirpitz etter at skipet i september 1943 ble angrepet av britiske dvergubåter. Han fulgte reparasjonsarbeidene nøye med vurderinger av skipets sjødyktighet. Da Tirpitz utpå vinteren 1944 igjen begynte å røre på seg, la Raaby med sine rapporteringer til SIS i London et viktig grunnlag for det neste bomberaidet mot slagskipet. Han informerte om reparasjonsaktiviteten, om tyske radarinstallasjoner, om luftspenn og ikke minst bidro han med daglige værobservasjoner da angrepet nærmet seg. Torstein Raabys rapporter ble av SIS vurdert som «svært verdifull informasjon».

3. april 1944 kom angrepet med 40 britiske bombefly. Tirpitz ble skadet, men bombene greide ikke å trenge gjennom panserstålet i skipet, og de tyske mannskapene fortsatte arbeidet med å få skipet i operativ stand. Flere bomberaid ble planlagt, men ikke gjennomført, og i mai ble Torstein Raabys stilling så utsatt at Ida-stasjonen måtte nedlegges og han måtte dra til Sverige. Kort tid etter dette ble stasjonene Lyra og Vali avslørt av tyskerne og store deler av agentnettet i Vest-Finnmark ble revet opp. 25 personer ble arrestert og fikk oppleve harde forhør. Også Raabys kollega i Alta, Karl Rasmussen, ble arrestert. Han fryktet at han ikke ville greie forhør og tortur og kastet seg ut av et vindu i Gestapo-gården i

Tromsø. Rasmussen ble en av de tre SIS-agentene som ble drept i tjeneste i Nord-Norge. De andre som ble arrestert i denne alvorlige affæren berget livet, trolig fordi mange tiet under de skarpe forhørene.

I Vest-Finnmark foregikk motstandsoperasjoner både i regi av britisk og sovjetisk etterretningstjeneste, i begge tilfeller med hovedsakelig norske mannskaper. Men en norsk etterretningsorganisasjon gjorde seg også gjeldende i Finnmark fra 1942/43. Det var organisasjonen XU som hadde til formål å framskaffe informasjon om tyske styrker, installasjoner, befestninger og bevegelser. Særlig i Vest-Finnmark var det mange XU-agenter i virksomhet. Blant annet ivaretok XU en viktig rute til Sverige – fra Alta, via Kautokeino og over grensen.

Tysk bygging av veier, jernbane og befestninger

De nordligste delene av Norge var for tyskerne strategisk og militært svært viktig. Strekningen fra Tromsø og til det østligste Finnmark var sluttetappen på forsyningslinjen til den tyske fronten på Kola-halvøya. I tillegg måtte den store tyske tilstedeværelsen i Finland ha tilførsler av forsyninger. Det finske vei- og jernbanesystemet var ikke i stand til å ivareta dette forsyningsbehovet fra sør, og forsyninger fra nord var nødvendige. Samtidig var kysten mer utrygg og utsatt for angrep. En landverts, sikker forbindelse var

tyskernes hovedmål, først og fremst en helårlig veiforbindelse – Riksvei 50 (Rv 50) – men det ytterste målet var en full jernbaneforbindelse fra sør til nord, der strekningen fra Fauske til Kirkenes ble kalt Polarjernbanen.

Kysten var fortsatt viktig – det måtte nødvendigvis ta tid å bygge veier og jernbane. På strategiske steder for frakt av forsyninger ble det utbygd havneanlegg og kaier og en rekke befestninger med kanonstillinger ble bygd ut langs kysten av Norge, ikke minst også i Finnmark. Den

såkalte Vikingbefalingen fra mai 1942 omhandlet både kystbefestninger, vei- og jernbanebygging og innebar en forsterket innsats på alle disse områdene.

I desember 1941 beordret Adolf Hitler at en vintersikker Rv 50 skulle prioriteres i 1942. Samtidig etablerte den tyske militære byggeorganisasjonen, Organisation Todt (OT), seg i Finnmark og Nord-Finland. OT skulle gjennom krigsårene stå for mye av planlegging og bygging av vei i Finnmark selv om grunnlaget var allerede



Både å bygge veier og holde dem åpne var krevende i nord. I 1941 ble snøfresere hentet fra Tyskland. På mange strekninger måtte likevel snøen ryddes med håndmakt. I slikt arbeid ble krigsfanger, soldater og den tyske Riksarbeidstjenesten satt inn.

Foto: August Emshoff/Rune Rautios samling

eksisterende norske veiplaner. Det var også Vegvesenet som vanligvis bygde veiene, ofte forsterket med krigsfanger og arbeidere fra den tyske Riksarbeidstjenesten. Rv 50 ble allerede høsten 1940 ferdigstilt for sommertrafikk, men med mange ferigestrekninger og begrenset kapasitet. Først i 1943 kan man si at riksveien var farbar vinterstid, men i Finnmark innebar det at store mannskapsressurser måtte brukes i snørydding, og at det ble bygget store anlegg av snøtunneler og overbygninger på utsatte strekningene, for eksempel Kvænangsfjellet og Sennalandet. Imidlertid ødela tyskerne store deler av Rv 50 i Finnmark og Nord-Troms under den tyske tilbaketrekningen høsten 1944.

Sluttord

Det tyske krigs- og okkupasjonsmaskineriet var under krigen svært aktivt i Finnmark. Finnmarks befolkning møtte den tyske krigsmakten på alle områder: som væpnet okkupant, som krigførende, som utbygger og arbeidsgiver, som daglig tilstedeværende i lokalsamfunnet, men også som mennesker de måtte forholde seg til og også kunne få en relasjon til. Det siste krigsåret ble dramatisk og uten sidestykke i norsk historie, med tvangsevakuering, brenning og ødeleggelser av store deler av fylket. Det går an å si at finnmarkingene opplevde mer krig enn det den norske befolkningen ellers i landet fikk erfare.

Litteraturliste:

- Fagertun, Fredrik, Palle Ydstebø, Hans Otto Frøland og Mari O. Lundemo. 2022. Frigjøringens militære forutsetninger. I Stian Bones (red.), «Kampen om frihet», kap. 2 i bind 3 i Fredrik Fagertun (red.): *Andre verdenskrig i nord*. Stamsund, Orkana Akademisk.
- Fagertun, Fredrik og Stian Bones. 2022. Norsk og alliert motstand i Nord-Norge. I Fredrik Fagertun (red.): «Overfall og okkupasjon», kapittel 10 i bind 1 i Fredrik Fagertun (red.): *Andre verdenskrig i nord*. Stamsund, Orkana Akademisk.
- Fagertun, Fredrik. 2022. Etterrettingsorganisasjonen XU i Nord-Norge. I Fredrik Fagertun (red.): «Overfall og okkupasjon», kapittel 11 i bind 1 i Fredrik Fagertun (red.): *Andre verdenskrig i nord*. Stamsund, Orkana Akademisk.
- Frøland, Hans Otto og Mari O. Lundemo. 2022. Tysk bygging av militær og sivil infrastruktur i Nord-Norge og Nord-Finland. I Fredrik Fagertun (red.): «Overfall og okkupasjon», kapittel 6 i bind 1 i Fredrik Fagertun (red.): *Andre verdenskrig i nord*. Stamsund, Orkana Akademisk.
- Grytås, Gunnar. 2020. *Dødsleia og livsnerven Krigsforlis 1940–1945*. Oslo, Samlaget.

Isachsen, Nenne Rachløw. 2016. *Min krigsdagbok*. Stamsund, Orkana forlag. Støvne, Knut J. 2022. Raaby. *Krigshelt og eventyrer fra Tirpitz til Kon-Tiki*. Oslo, Gyldendal.



Fredrik Fagertun, er dosent i historie ved UiT Norges arktiske universitet. Han har tidligere arbeidet med norsk sikkerhetspolitikk og militærhistorie og i de siste årene arbeidet med andre verdenskrigens historie i nord.

E-post: fredrik.fagertun@uit.no