

Planlagt kommandoangrep mot Titania 1943: Operasjon Yorker

Tidlig i 1943 gjorde en avdeling norske soldater et feilslått forsøk på å kapre en skipskonvoi utenfor Abelsnes og føre den til Skottland. Aksjonen hadde fått navnet Operasjon Carhampton. Etter det mislykte anslaget mot Abelsnes, trakk Carhampton-styrken seg innover fra kysten til Eiken.

Carhampton var nøye fulgt fra SOE (Special Operations Executive) i London, britenes hemmelige militærorganisasjon for spesielle operasjoner i utlandet. Kompani Linge var en del av SOE, og 30 av de 41 som utgjorde Carhampton-styrken var Linge-soldater – de øvrige fra den norske marinen.

Sjef for SOEs norske, senere skandinaviske seksjon, var oberstløytnant John Skinner Wilson. Også den norske oberstløytnant Bjarne Øen (sjef for Forsvarets Overkommandos 4. kontor, FO IV) og kaptein, kjemiprofessor Leif Tronstad deltok i SOEs vurderinger og ledelse av Carhampton.

Etter Abelsnes-fiaskoen var det viktig å få Carhampton-mannskapene tilbake til England, men helst etter en vellykket aksjon mot et krigsviktig mål. Blant de mulige aksjonsmålene i distriktet var Titanias anlegg på Sandbekk. Det er utviklingen fram mot den endelige avlysning av Operasjon Yorker, som var kodeordet for Titania-aksjonen, vi skal følge videre¹.

Titanias produksjon

Planene om angrep på Titania hadde sin bakgrunn i bedriftens betydning for tysk krigsøkonomi og produksjon av råvarer av betydning for selve krigføringen. Tita-

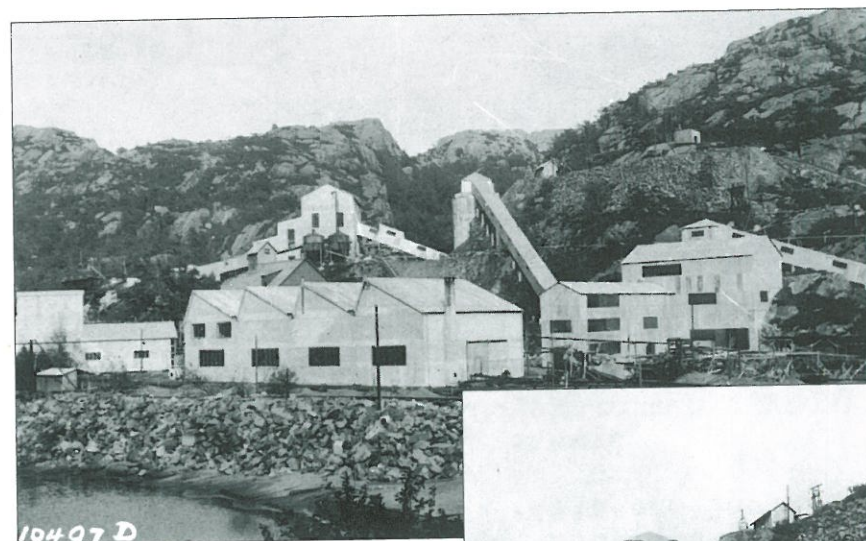
nia var den største ilmenitt-produsenten i Europa og hovedleverandør av dette mineralet til Tyskland og Italia, iflg. en britisk etterretningsrapport fra februar 1943. Denne rapporten beskriver ilmenittkonsentrat som viktig for malingproduksjon, og det fremgår også at britene kjente til tyske planer om å bruke malm fra Storgangen for å produsere ferrotitan ved Meråker Smelteverk i Nord-Trøndelag og i Tyskland. Britene trodde at tyskerne hadde utviklet et slikt produkt som alternativ til andre ferrolegeringer, som var viktig for våpenindustrien.

Videre framgår det at titandioksid brukes til framstilling av titantetraklorid for å lage røyktepper². I en noe senere rapport, fra mai 1943, hevdet det også at ilmenitten brukes til å lage syntetisk rutil for smelteverkselektroder og keramisk industri³.

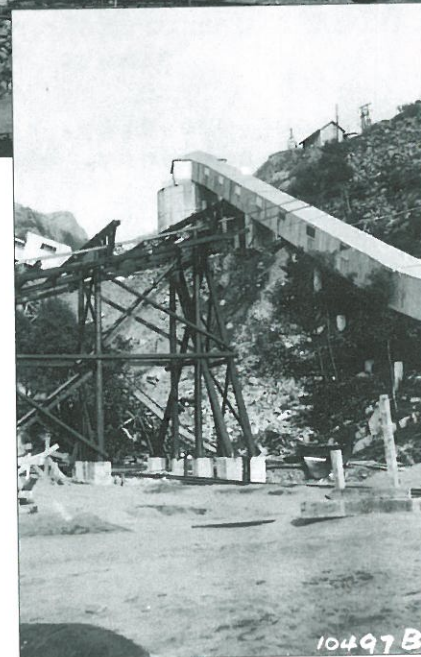
Det var kjent at tyskerne var svært interessert i å øke ilmenittproduksjonen ved Titania. I 1939 ble denne rapportert å være ca 55. 000 tonn, og britene anslo det for mulig å få produksjonen opp i 60-70.000 tonn pr.år⁴.

Etterretningsvirksomhet

Det er all grunn til å tro at britisk og tysk etterretningstjeneste forholdt seg til Titanias virksomhet allerede før krigen kom til Norge. Vi vet at særlig kystområdene her i landet var overvåket, og krigen foregikk bl.a. så å si på vår dørterskel – i Nordsjøen og Norskehavet. Ikke minst var malmskip viktige mål for ubåter og bombefly fra begge de krigførende partene. Konkret kjenner vi ikke til at malmskip på vei fra Jøssingfjord ble



Fotografier tatt før krigen var en viktig kilde til kunnskap for allierte etterretningsfolk. Disse to bildene er påført identifikasjonsnummer/objektnummer og ble senere utstyrt med etterretningsopplysninger. (Norges Hjemmefrontmuseum).



rammet, men det er tegn til at en skjerpet norsk kontrapionasje også berørte Titania høsten 1939. Selskapets funksjonærer måtte skriftlig erklære at de pga. den «nuværende situasjon i Europa» ikke skulle «meddele opplysninger til utenforstående om selskapets forhold» og også føre tilsyn med at «opplysninger som kan være til skade for bedriften og derigjennom for hele stedets arbeidsliv» ikke kom utedkommende i hende⁵.

Etter tyskernes invasjon i april 1940 tok det noe tid før alliert etterretningsvirksomhet i Norge kom i funksjon.

Cheese

I februar 1941 opprettet Odd Starheim kontakt med London fra en radiosender

ved Flekkefjord. Dette skjedde samtidig med at et agentnett ble bygd opp i Agderfylkene og Sør-Rogaland. Deres rapporter kunne resultere i radiomeldinger til London, ofte om tysk skipstraffikk, troppeforflytninger og forsyningssituasjonen. Et telegram fra Cheese, som denne organisasjonen ble kalt, forteller f.eks. i mars 1941 om et lager på 25.000



Hauge og Sandbekkområdet ble fotografert fra fly ved flere anledninger. Bildene fra toktet 10. september 1942 var i målestokk 1:25500. (Norges Hjemmefrontmuseum).

tonn ilmenittmalm i Jøssingfjord og ett på 8.000 i Rekefjord⁶⁻⁷.

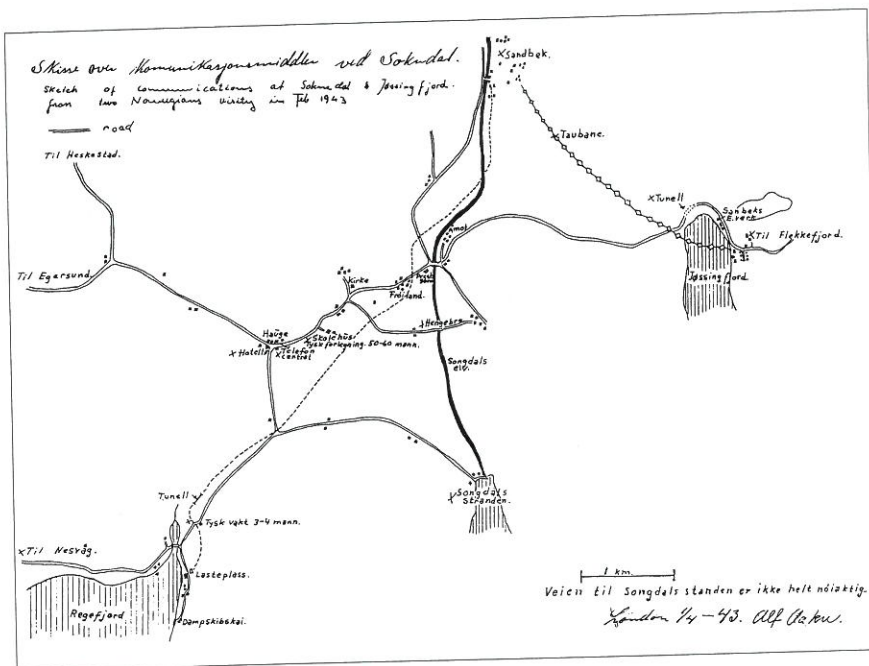
Flyfotografering

Flyfotografering av området Hauge-Sandbekk-Rekefjord-Jøssingfjord foregikk ved flere anledninger, første sikre tokt 2. januar 1941 – sannsynligvis også minst ett tokt tidligere. I slutten av janu-

ar 1943 har likevel ikke tilgjengelig materiale fra de utførte flytoktene vært nok for planleggingen av Operasjon Yorker. 30. januar 1943 anmodes det om nye flytokt for fotografering av Sandbekk, Øvre og Nedre Hellen og Lindland kraftstasjon og malmlagre og kaianlegg i Jøssingfjord og Rekefjord. Foreliggende fotodekning var da ikke nok til å utarbeide



Rekefjord – Løvland – Tothammer fotografert fra stor høyde i klarvær sensommeren 1943. Bildet er bl.a. merket med toktnummer (N/912) og dato. (Sokndal Bygdetun).



*Da de kom tilbake fra Carhampton-ekspedisjonen, tegnet Alf Aakre og Kjell Endresen denne skissen over veier, jernbane og de sentrale havneområdene i Sokndal.
Deler av skissen er i 1995 avtegnet i nøyaktig kopi av Finn Munthe-Kaas Olsen.
(Norges Hjemmefrontmuseum).*

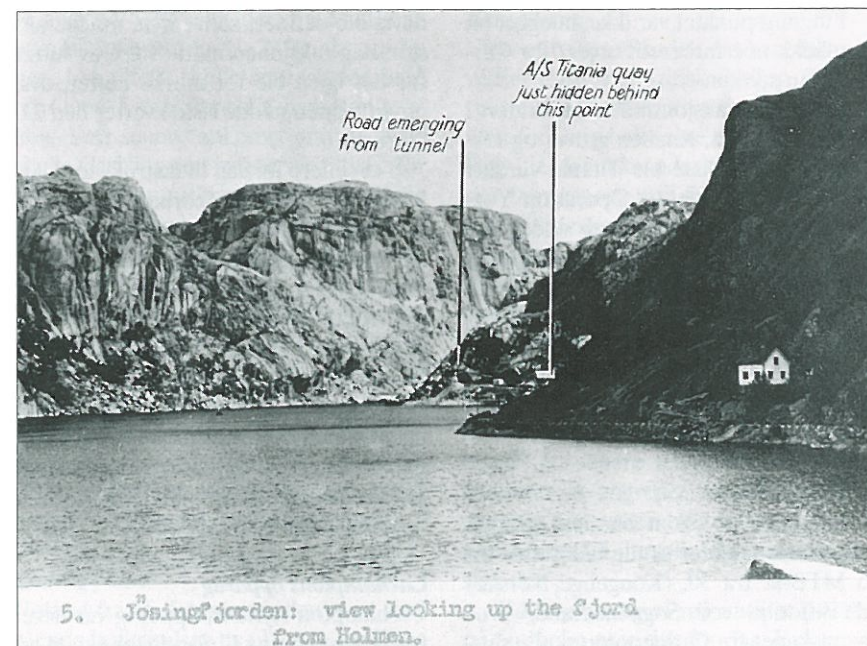
en tilstrekkelig detaljert målbeskrivelse for en operasjon mot Titania, noe man hadde forsøkt å lage allerede høsten 1942 med tanke på et eventuelt angrep samme høst eller vinter.

Det lyktes ikke da å få utført flere flytokt mot Sokndal, og behovet for detaljopplysninger var ikke blitt dekket da Titania kom opp som aksjonsmål for Carhampton-styrken. Dette må være bakgrunnen for nevnte anmodning fra FO IV til Combined Operations, som ble bedt om å bevirke at nye bilder blir tatt. «Det er visse grunner til at en aksjon mot Titania bør skje raskt», heter det i brevet fra FO IV – som nok hadde Carhampton-styrken i tankene⁸.

Fra hovedkvarteret for Combined Operations (CO) ble det raskt avklart at spesielle omstendigheter utenfor COs kontroll for øyeblikket gjorde det utilrådelig å gå videre med et spesielt tokt mot Titania⁹. Vi vet ikke hva disse «omstendighetene» kan ha vært, men nye luftfotograferinger av Titanias anlegg ble ikke utført før 3. og 21. mars 1943. Dette var etter at Yorker-aksjonen var kansellert¹⁰.

«Special report»

Inter-Service Topographical Department arbeidet ved årsskiftet 1942/1943 med en «Special Report on Jösingfjorden, Raekefjorden and A/S Titania Mines». Denne inneholder i tillegg til 48



Også på bakkefotografier ble etterretningsopplysninger notert.
(Norges Hjemmefrontmuseum).

Operasjon Yorker

2. februar ba London løytnant Starheim om å rekognosere ved Titania med tanke på et kombinert angrep her og påfølgende retur til England¹¹.

På et møte i London samme dag ble Carhamptons vanskelige situasjon drøftet på høyt plan i SOE, også med representanter for Royal Navy til stede.

Det framkommer av referatet fra møtet at Carhampton lå i dekning, men med liten forsyningsreserve. Styren hadde selv bedt om å bli hentet på et angitt sted.

På dette tidspunktet kan det se ut som om London er mest pågående for å få utført nye aksjoner, men det ble innsett at dette ikke kunne skje før styrken hadde fått nødvendige forsyninger.

I utgangspunktet var ikke anlegget på Sandbekk noe forberedt objekt for Carhampton-styrken.

Tre mulige aksjonsmål ble diskutert i London: Titania, Knaben gruver og Lista flyplass. Av disse ble Titania vurdert som mest passende, og Operasjon Yorke utviklet seg derfor til en sideoperasjon for Carhampton. Som vi har sett var det i dagene like før dette møtet en viss aktivitet for å få framskaffet etterretningsmateriale om bedriften og Sokndal generelt, og allerede 3. februar er det laget en foreløpig plan for aksjonen mot Titania¹³.

Aksjonsplanene

Denne gikk ut på at en liten gruppe kommandosoldater skulle landsettes fra to MTB-er fra 30. (Kongelige Norske) MTB-flotilje ved Sogndalstrand, hvor mannskaper fra Carhampton skulle slutte seg til dem og føre den samlede styrken til Sandbekk. Ifølge dette første risset over aksjonen skulle forflyttingen mellom Sogndalstrand og Sandbekk, en distanse anslått til fire-fem miles, skje med sykkel (!).

Ganske snart har man imidlertid forlatt sykkel-alternativet til fordel for å gå. Målet med aksjonen var å ødelegge gruveanlegget på Sandbekk og bringe Carhampton tilbake til England. Etter utført aksjon, fire-fem timer etter landsettingen, skulle både kommandosoldatene og Carhampton-styrken bli hentet fra Sogndalstrand av fire MTB-er. MTB-ene ville bli gitt flystøtte ved returen til Peterhead i Skottland, en reise som kunne ta 18-20 timer.

Planen var å gå til aksjon nokså snart, fordi Carhampton var i en presset situasjon. 13. februar var månen i første kvarter. Den skulle da gi tilstrekkelig lys for landsetting og utførelse av aksjonen, og

dette ble definert som første mulige aksjonsdag (aksjonen måtte være avsluttet før det igjen ble for mørke netter, dvs. innen månen nådde siste kvarter den 27. februar).

I et senere forslag til instruks for Carhampton, datert 15. februar, er planene for aksjonen blitt noe justerte. Nå er første mulige aksjonsdato satt til 19. februar. 30 eller 32 kommandosoldater under ledelse av major Fynn skulle settes i land fra tre MTB-er ved kaien på vestsiden av Sogndalstrand tidligst kl. 2200 aksjonsdagen. Her skulle Starheim personlig, sammen med fire menn møte kommandosoldatene og ledsage 24 av dem til Sandbekk. De øvrige skulle bli igjen i Sogndalstrand som brohode.

Carhamptons oppdrag

Carhampton-styrkens oppdrag var flere: foruten veivisning til Sandbekk skulle en gruppe på 16 ligge klar ved Hauge skole («Gamle skolen») for å hindre de tyske styrkene som var forlagt der (anslått til 50-60 mann) i å slå alarm eller gå til motaksjoner. Tyskerne skulle angripes hvis overraskelsesmomentet var falt bort.

Videre skulle en mindre gruppe sørge for at de tyske vaktmannskapene ved Sogndalstrand ikke slo alarm. Det var antatt at denne vaktposten hadde telefonkontakt med Prestskjær og Buvarodden («Janshålo»). Planen var også at gruppen her med lyssignaler skulle lede MTB-ene inn til landingsstedet¹⁴.

Ved Prestbru skulle dessuten Carhampton-soldater lage veisperring for å stoppe eventuelle tyske forsterkninger fra Jøssingfjord. En etterretningsrapport oppdatert til mai 1942 viser at britene regnet med at den tyske styrken her var på 225 mann¹⁵.

Instruksen til Carhampton gikk videre ut på at kommandosoldatene ikke vil-

le angripe Sandbekk dersom MTB-ene ankom senere enn kl. 2400 aksjonsdagen. I så tilfelle skulle operasjonen bare gå ut på å evakuere Carhampton-styrken. Ved senere ankomst enn kl. 0200 skulle Carhampton trekke seg tilbake for å prøve igjen en annen kveld. I tilfelle angrepet ble noe av, skulle kommandosoldatene være i land i maksimum fire timer, og seneste tidspunkt for retur fra Sogndalstrand var kl. 0300. Det var avgjørende viktig at Carhampton-styrken ikke lot seg oppdage før MTB-ene var ankommet.

Instruksene inneholdt også beskrivelser av gjenkjenningssignal og prosedyrer dersom MTB-ene måtte returnere uten å ha fått Carhampton-styrken evakuert.

Endelig plan?

Notatet fra 15. februar gir den mest inngående beskrivelsen av planene for Operasjon Yorke. Hjemmefrontmuseets eksemplar inneholder en rekke håndskrevne rettelser og justeringer, og det er uvisst om disse har ledet til en ny, maskinskrevet versjon. Vi har heller ikke holdepunkter for å kunne si om Carhampton noen gang mottok de detaljerte operasjonsbeskrivelsene.

Kommandosoldatenes sjef, major F.W. Fynn, er identisk med lederen for en av kommandogruppene som i siste del av januar 1943 gjennomførte et vellykket angrep mot kisgruvene ved Sagvåg på Stord – Operasjon Cartoon.

I en rapport skrevet like etter denne aksjonen beskrives major Fynn som en som ville sette i gang «big show» og «big nice fire»¹⁶. Slike holdninger støttet oppfatningen om at norske, ansvarlige offiserer måtte være med under allierte landganger i Norge, men såvidt vi kan se, var major Fynn alene om ledelsen for Operasjon Yorke.

Kansellering

Etter at tyskerne hadde økt beredskapen ved et mislykket britisk flyslipp 17. februar måtte Carhampton-styrken være ytterst forsiktig i alle sine bevegelser. I tillegg ble det ikke noe av den planlagte skøytetransporten til Sokndal. Flere dager gikk derfor uten at situasjonen utviklet seg særlig. Carhampton antok i et telegram til London 20. februar at styrken kunne være på operasjonsstedet 25. februar, og meldte «spirit very high», mens London svarte umiddelbart at 25. var siste mulige dag for MTB-ene. Kunne styrken være klar til angrep 23. eller 24. februar? Et senere telegram samme dag forklarer at angrepet mot Titania kan droppes og styrken hentes et annet sted enn i Sokndal dersom Carhampton ønsket det¹⁷.

Tiden gikk, og vi må anta at presset på Starheim økte dag for dag. Rekognoseringsgruppen dro til Sokndal antakelig 21. februar¹⁸. Senest 24. februar er det tegn til at aksjonen ennå ikke er kansellert, fordi Starheim melder at han fremdeles har vanskeligheter med transporten. Alt peker mot at aksjonen likevel skal skje neste kveld. En håndskrevet lapp, signert JSW 24. februar 1943, er den siste skriftlige, samtidige noteringen blant Norges Hjemmefrontmuseums Yorke-dokumentasjon¹⁹.

Årsaker

Gjennom det foreliggende materialet får vi ikke vite sikkert hvorfor aksjonen mot Titania ble kansellert eller hvem som tok initiativet til dette.

Vi kan altså bare spekulere i årsaken(e) til at dette skjedde. Henning Engebretsen skriver at dette skjedde på grunn av dårlig vær, en oppfatning som har vært alminnelig også blant de lokale aktørene i saken.

Værobservasjonene som gjelder for Rogalandskysten og vår del av Nordsjøen, viser at det de mest kritiske dagene under forberedelsene til aksjonen 21. – 25. februar ikke var sterkere vind enn liten kuling fra vest – sørvest, for det meste svakere. Fra den 21. februar var det kun observert «noe sjø».

Fra 26. februar tok vinden seg opp, og måneden gikk ut med liten storm²⁰.

I det foregående er beskrevet enkelte andre forhold som kan ha veid svært tungt ved kanselleringen av Titania-aksjonen:

Tiden var i ferd med å løpe ut. Siste mulige aksjonsdag var 25. februar, sannsynligvis på grunn av lysforholdene. Carhampton hadde ikke fått utført sine rekognoseringsoppdrag etter programmet, og forflyttingen til Sokndal skjedde for sent. Aksjonen kunne derfor heller ikke forberedes lokalt på tilfredsstillende vis.

Det foreliggende etterretningsmateriale var ikke tilstrekkelig for Londons planlegging av aksjonen. Dette har vært klart allerede da planene om å sette Carhampton på oppdraget ble formulert, men London håpte å få utført flere fotografieringstokt med fly i løpet av planleggingsperioden²¹.

Når disse vesentlige forutsetningene for en vellykket aksjon ikke var til stede, må London ha vurdert det som vanskelig å gjennomføre Operasjon Yorker. Alternativet var å hente Carhampton-styrken med MTB'er i Nesvåg.

Dette kan ha vært besluttet allerede 24. februar om kvelden. Datoen for evakuering var satt til 26. februar, men da hadde værforholdene forandret seg til det verre²².

Min oppfatning er at Operasjon Yorker ikke var moden for aksjon i begynnelsen av 1943. Saken er bokstavelig talt tatt ut av skapet på grunn av Carhampton-styrkens utilsiktede tilstedeværelse i landsdelen.

Mislykket?

Mye taler for at angrepet mot Sandbekk ville blitt mislykket dersom det var blitt igangsatt, og kanselleringen er et resultat av at London har innsett dette slik det hele utviklet seg.

Først og fremst var etterretningsgrunnlaget for tynt for et vellykket resultat. Sandbekkanleggets vitale deler var ikke lokalisert verken på tilgjengelige luftfotografier eller ved hjelp av lokal rekognosering. Kommandostyrken visste derfor ikke hvor de skulle rette sitt anslag.

For det andre synes nødvendig tid for utførelsen av oppdraget å være underestimert i planleggingen. Maksimalt fire timer skulle kommandostyrken være i land²³. På denne tiden skulle all forflytting og selve angrepet skje. Deler av forflyttingen måtte foregå i tettbygd område med passering av tyske vaktposter. Siste del av marsjen til Sandbekk ville følge veien over Lindland/Kalveskaret eller jernbanen mellom Åmødt og Sandbekk – begge alternativene gjennom bratt og ulendt terreng utenom selve vei- og banelegemet.

For det tredje måtte muligheten for at MTB'ene ville blitt eksponert under innseiling og opphold i Sogndalstrand være ganske stor. Innseiling kunne skje gjennom det bevoktede Vambelsundet, mellom Langholmen og fastlandet, og landgang kunne foretas på moloen midt i bebyggelsen. I tilfelle eksponering, ville en rask aksjon være helt avgjørende for å sikre evakueringen.

For det fjerde er det spørsmål om Carhampton-styrken hadde de nødvendige forsyninger for å kunne utføre sine oppdrag.

Ikke flere angrepsplaner

Om Yorker-aksjonen i februar 1943 ble oppgitt, fortsatte likevel de allierte med detaljkartleggingen av Titania en tid framover, bl.a. gjennom de nevnte foto-toktene i mars og etterretningsarbeid på bakken. Vi kjenner imidlertid ikke flere planer om allierte aksjoner av noe slag mot bedriften. Londons interesse for Titania dabbet etter hvert av, noe et telegram til Vestige IV i mai 1944 viser klart. «Sandbekk ikke av interesse» er den klare beskjeden fra London nå²⁴.

Den allierte taktikken var allerede i ferd med å legges om når det gjaldt aksjoner mot industrimål i Norge: Operasjon Cartoon mot kisgruvene på Stord i januar 1943 ble den siste med landsetning av større styrkeenheter i et raskt gjennomført angrep. Nå skulle sabotasjen økes ved å sende inn mindre grupper mot industrimål i Norge, og fremdeles var bergverkene generelt viktige sabotasjeobjekt utover i 1943 og deler av 1944.

Finn Nesvold

FOTNOTER:

- *1 I Norges Hjemmefrontmuseum finnes en del dokumentasjon på denne utviklingen. Dokumentasjonen kan i hovedsak samles i tre grupper: samtidige notater og brev skrevet i London, London-kopier av dechiffrede telegram til og fra Carhampton-styrken og endelig to lengre rapporter fra deltakere i Carhampton-ekspedisjonen: en fra fenrik Karl Vilnes skrevet ved hjelp av Alf Aakre og Kjell Endresen i slutten av mars 1943 (Vilnes var styrkens nestkommanderende) og en fra matros Henning Engebretsen skrevet tidlig på 1970-tallet. Vilnes-rapporten er selvsagt meget verdifull på grunn av sin nærhet i tid til hendelsene og Vilnes' posisjon som offiser og NK, mens Engebretsens beskrivelse er interessant siden han hadde den meniges synsvinkel på det som skjedde. Tiden mellom hendelsene og nedskrivningen er imidlertid så lang at Engebretsens rapport ikke må betraktes som avgjørende pålitelig i en del detaljer. Pensjonert førsteamanuensis Erling Georg Larsen, Flekkefjord, har brukt Vilnes-rapporten som utgangspunkt for en meget grundig og interessant gjennomgang av Carhampton-styrkens bevegelser i en artikkelserie i bladet *Julehilsen fra Flekkefjord* 1994 og 1995. Serien avsluttes i 1996-utgaven, og her kan interesserte følge Carhampton-aksjonen nærmest fra dag til dag.
- 2) Special Report on Jøsingfjorden, Raekefjorden and A/S Titania Mines, s. 38-39, 4. februar 1943. Norges Hjemmefrontmuseum (NH).
- 3) Interpretation Report No. D.269, 1. mai 1943. NH.
- 4) Special Report....., s. 40
- 5) Rundskriv fra A/S Titania til selskapets funksjonærer datert 25. oktober 1939, returnert til bedriften med erklæring om at det er mottatt. Titanias arkiv.
- 6) NH, telegram 9. mars 1941.
- 7) Historikeren Jostein Berglyd beskriver i sin bok *De gjorde et valg* (1990) noe grundigere hvordan Cheese knyttet kontrakter i Sokndal og på Titania.
- 8) Brev fra Lt. Reimers (FO IV) til Squadron Leader Aschan, Combined Operations, 30. januar 1943. NH.
- 9) Brev fra Aschan til Reimers, 1. februar 1943. NH.

- 10) Interpretation Report....
- 11) NH, telegram 2. februar 1943.
- 12) Referat fra møte i 88 Chiltern Court, 3. februar 1943. NH.
- 13) Operation «Yorker», Outline Plan, 3. februar 1943. NH.
- 14) Operation «Yorker», Instructions to Guerilla Force, 15. februar 1943. NH.
- 15) Informations about lights and marks Lista – Jøssingfjord, s. 1. NH.
- 16) Rapport 29. januar 1943 (CARTOON). NH.
- 17) NH, telegram (CARHAMPTON/YORKER), 20. februar 1943.
- 18) Vilnes-rapporten, s. 15. NH.
- 19) Vilnes skriver at Starheim orienterte ham den 24. februar, etter at styrken hadde begynt forflyttingen mot Sokndal, at aksjonen ikke ble noe av. Styrken skulle likevel bli plukket opp av MTB-er i Nesvåg. Matros Henning Engebretsen forklarer i sin rapport at mannskapene fikk greie på angrepet mot Titania da de reiste fra Kvås 24. februar. Hans versjon er videre at avlysningen av aksjonen mot Titania først skjedde 26. februar, da styrken var kommet til Hauge. Det var i kontakt med London at Carhampton fikk den «lite oppmuntrende beskjed om at angrepet på Titangrubene var blitt avlyst på grunn av dårlig vær – slik at MTB båtene ikke kunne komme.»
Vilnes har nok rett i at avlysningen var besluttet allerede 24. februar, og det er heller ikke usannsynlig at han var den eneste Starheim orienterte før avreise til Sokndal. Skulle hele styrken forflytte seg til Sokndal uten et operasjonsmål, ville dette sannsynligvis virke demotiverende. Engebretsen kan derfor også ha rett i sin versjon – mannskapene fikk ikke noen beskjed før de nærmet seg fullført forflytting, og da var også returen via Nesvåg blitt umulig. Engebretsen beskriver stemningen etter denne beskjeden som meget dårlig. Det ble åpent diskutert å splitte styrken opp i grupper på to og to som så skulle ta seg tilbake til Skottland på egen hånd.
- 20) Det norske meteorologiske institutt, brev til FN 8. november 1995 og 7. mars 1996, samt værobservasjoner på Lista stasjon februar 1943. Værforholdene i vestlige og sentrale deler av Nordsjøen er ikke undersøkt.
- 21) Av «Special Report.....» (dat. 4. februar 1943) framgår s. 41 at man mangler detaljer om bl.a. følgende viktige punkter:
 - vannforsyning til oppredningsverket
 - lokalisering av gruveinngangen
 - lokalisering av sprengstofflager
 - sikker lokalisering av kompressorstasjonen
 - lokalisering av ladested for lokbatterier
 - informasjon om transformatorstasjon.
 De fleste av disse forholdene ble avklart ved flytokt 3. og 21. mars 1943 (Interpretation Report....).
- 22) Det benyttede kildematerialet er ikke tilstrekkelig til å vurdere om også årsaker utenom disse kan ha medvirket til kanselleringen. Kan endringer i den tyske aktiviteten på kysten Sola – Lista ha skapt problemer for MTB'ene? Kan prioriteringen av MTB-bruken ha endret seg fra denne operasjonen til andre oppdrag?
- 23) Instructions to Guerilla Force
- 24) NH, telegram (VESTIGE IV) 6. mai 1944.