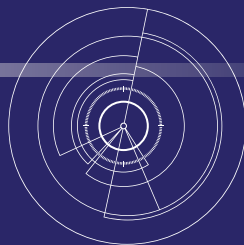




KNM HITRA



Shetlandsbussen

Et seilende museumsskip fra annen verdenskrig





Marinefartøyet KNM Hitra

Norge har i dag et moderne og fremtidsrettet sjøforsvar med godt utdannet og motivert personell som gjør oss godt rustet til å løse stadig mer komplekse oppgaver i fred, krise og krig, så vel nasjonalt som internasjonalt. At Stortinget samtidig har besluttet at Sjøforsvaret skal operere museumsskipet *KNM Hitra* er noe jeg ser på med ære. Jeg ser det som en anerkjennelse av Marinens betydning under de fem krigsårene og en dyp respekt for innsatsen og ofrene til alle de som direkte eller indirekte var involvert i sjøkrigen.

Gjennom å bli bevart i sin originale stand og gjennom å seile til ulike steder langs kysten, skal *KNM Hitra* både være et levende museum for «Shetlandsbussene» samtidig som den skal formidle historien om Marinens fortsatte kamp fra allierte baser under hele annen verdenskrig. Denne historien er av stor betydning også for dagens Sjøforsvar, men det viktigste er at *KNM Hitra* skal bidra til at også nye generasjoner av nordmenn blir kjent med- og reflekterer over forfedrenes kamp for dagens frie Norge.

Bernt Grimstvedt

Generalinspektør for Sjøforsvaret





Innhold

	Side
Krigen i Norge – Marinen til England	4-5
Englandsfarten – Nordsjøfarten med skøyter	6-7
Overtakelsen av tre amerikanske ubåtjagere	8-9
Operasjoner og hensikt I	10-11
Kart – oversikt	12-13
Operasjoner og hensikt II	14-15
Sjefer og baser	16-17
Marinens og sjøfolkenes betydning	18-19
Hitra gjenfinnes og restaureres	20-21
Driften av museumsfartøyet KNM Hitra	22-23

Marinemuseet er den formelle eier av *KNM Hitra*. All den tid den bemannes og driftes av Sjøforsvaret er vår rolle dels å sørge for at den blir bevart i mest mulig original stand, dernest å bidra til at den fyller sin rolle som en levende formidler av sin egen- og Marinens krigshistorie. I denne rollen er innholdet i denne brosjyren også vårt ansvar.

Hans Petter Oset
Sjef Marinemuseet





Krigen i Norge – Marinen til England

Norges lange kyst og geografiske plassering økte ut over 1900-tallet faren for at vi kunne bli trukket inn i konflikter mellom de store europeiske nasjonene. For å kunne overvåke vår lange kyst, om nødvendig hevde vår suverenitet og avskrekke potensielle angrep på vår selvstendighet, har det vært nødvendig med et sterkt og troverdig sjøforsvar. Under første verdenskrig hadde vi et sterkt sjøforsvar som sterkt bidro til at vår nøytralitet ble respektert. I mellomkrigstiden ble få nye fartøyer tilført Marinen og eksisterende fartøyer forfalt gradvis.

Etter Tysklands angrep på Polen 1. september erklærte England og Frankrike krig mot Tyskland og annen verdenskrig var et faktum. I Norge, som fortsatt var nøytrale, ble Marinens fartøyer, sammen med en del rekvirerte fartøyer, mobilisert for igjen å sikre vår nøytralitet. Mange har ment at Norge derfor tross alt burde forsvart seg bedre mot det tyske angrepet 9. april, og mye kunne helt sikker vært gjort annerledes.

Selv om mange fartøyer ble overgitt til tyskerne de første dagene, var det også en del marinefartøyer som fort-





satte kampene. Kampene i Sør-Norge ble oppgitt 1. mai 1940, men de fortsatte i Nord-Norge med støtte fra England og Frankrike. Regjeringen, Kongen og Kronprinsen hadde fra 1. mai vært i Tromsø. I slutten av mai gjenerobret vi og våre allierte Narvik, men på grunn av krigen i Frankrike måtte de allierte trekke ut sine styrker. Da innså vi at det gikk mot kapitulasjon.

Tidlig i juni ble det besluttet å evakuere til England og fortsette kampen derfra. 6. juni gikk det ut ordre til de gjenværende norske krigsfartøyer i Nord-Norge om å gå til England. Dagen etter ble Regjeringen, Kongen og Kronprinsen hentet av den engelske krysseren *Devonshire*. 10. juni ble det inngått en kapitulasjonsavtale.

Noen har senere ment at det innebar at Norge ikke lenger var i krig med Tyskland, men det medfører ikke riktighet. Avtalen gjaldt bare norske stridskrefter i Norge, for det var klart for begge parter at den norske motstanden skulle fortsette fra allierte baser i utlandet.

13 krigsfartøyer og rundt 600 menige og offiserer kom seg over. 20. juni 1940 ble Sjøforsvarets Overkommando gjenopprettet i London. De startet organiseringen og gjenoppbyggingen av en ny norsk styrke i Storbritannia. Gjennom Militæravtalen, inngått med Storbritannia 28. mai 1941, ble det formelt avtalt at Norge skulle disponere og bemanne allierte krigsfartøyer, som skulle inngå i allierte styrker – men i praksis var det tette samarbeidet med britene allerede godt i gang.





Englandsfarten

Etter hvert som kampene i Norge ble oppgitt var det mange gode nordmenn som ønsket å fortsette kampen mot tyskerne. For mange av disse var det mest nærliggende å prøve å komme seg over Nordsjøen til Storbritannia. Det å flykte over Nordsjøen i en mindre båt var forbundet med stor risiko, både på grunn av faren for å bli oppdaget og fordi fluktbåtene og utstyret de hadde med seg ofte var så dårlig at turen i seg selv var en risiko. Denne Englandsfarten ble etter hvert noe mer organisert, men tyskerne ble også gradvis mer opptatt av å stoppe denne trafikken. I september 1941 ble det innført dødsstraff for de som ble tatt under flukt til Storbritannia. Frem til februar 1942 var det likevel over 3000 nordmenn som tok sjansen på å flykte i rundt 300 skøyter eller små båter. Minst 16 båter forliste un-

der overfarten og mer enn 130 mann omkom. I tillegg ble 51 dømt til døden for fluktforsøk og henrettet. De fleste som kom fram endte opp i Skottland, på Shetland eller på Orknøyene. Mange av flyktningene gikk inn i de norske styrkene som ble bygget opp utenlands, mens britene overtok de fleste fluktbåtene.

Nordsjøfarten med skøyter

Allerede sommeren 1940 var det noen av de norske skipperne på Shetland som våget å ta turen tilbake til Norge for å hente flere flyktninger. Fra høsten 1940 begynte britene selv å organisere denne nordsjøfarten, slik at de også fraktet sabotører (fra SOE) og spioner (fra SIS). En base under britisk ledelse ble etablert ved





Lunna litt nord og øst på Shetland.

- SIS (Secret Intelligence Service) etablerte opp mot 150 hemmelige meldestasjoner langs kysten, der mer enn 200 agenter og mange hjelpere sørget for å rapportere om skipstrafikk og tyske krigsskip. Fra sommeren 1941 til høsten 1943 valgte SIS i hovedsak å operere sin Nordsjøfart fra Peterhead-basen i Skottland, også dette med norske skøyter.
- SOE (Special Operation Executive) begynte allerede sommeren 1940 med ulike former for aksjoner mot tyskerne i Norge. Høsten 1940 etablerte de en gruppe på Shetland med flere nordmenn. Fra mars 1941 ble «Norwegian Independent Company No 1» («Kompani Linje») opprettet som en selvstendig gruppe under SOE. De deltok også i britiske commandoraid mot norskekysten, dels ved hjelp av skøytene og dels ved hjelp av de norske MTB'ene som fra november 1942 også var stasjonert på Shetland (Lerwick).

Sommeren 1942 ble de norske skøytene og deres mannskap satt under norsk ledelse som Norwegian Naval Independent Unit. På denne tiden disponerte avdelingen i alt 15 fiskefartøyer. Basen ble flyttet til den lille byen Scalloway på sør-vestsiden av Shetland. Hit var det lenger vei til Norge, men god beskyttelse mot even-



tuelle angrep. Man bygget også en egen slipp (Prince Olav Slipway) slik at skøytene fikk gode verkstedsmuligheter.

Skøytene baserte seg på at de ble tatt for ordinære fiskeskøyter med vanlige fiskere – som skulle kunne tåle å bli inspisert. De var derfor ikke synlig bevæpnet, men hadde ett eller flere Lewis maskingevær gjemt på dekk, f.eks. i et oljefat. Noen skøyter fikk «skjulte» stålplater i overbygget.

Etter hvert ble tyskerne veldig oppmerksomme både på MTB-operasjonene og på skøytetrafikken fra Shetland og tap av skøytene økte. Det verste forliset i nordsjøfarten skjedde i november 1941, da Shetlandsgjengens *Blia* forsvant sporløst på vei fra Bremnes med 43 mennesker om bord. Sesongen 1942—43 ble en katastrofe da syv skøyter med til sammen 33 mann gikk tapt. Våren 1943 ble det derfor satt midlertidig stopp for skøytetrafikken som til da hadde gjennomført rundt 100 turer.





Overtakelsen av tre amerikanske ubåtjagere

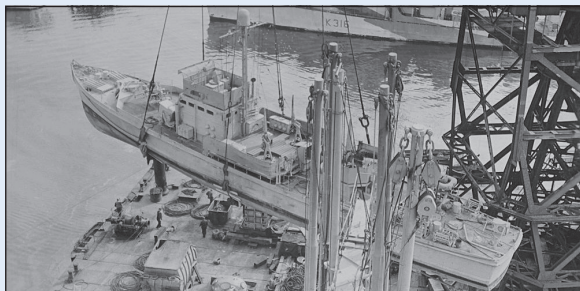
KNM Hitra var opprinnelig en amerikansk undervannsbåtjager (subchaser). Allerede under første verdenskrig bygget USA 440 slike fartøyer (Klasse SC-1). De utmerket seg ved sine relativt lange og slanke skrog, bygget av amerikansk furu på eikespant. De hadde opprinnelig en 3 tommers kanon. Dette ble ansett som et effektivt våpen mot tyske undervannsbåter, som på den tiden normalt angrep i overflatestilling. Ved utløpet av annen verdenskrig ble byggingen gjenopptatt med noen mindre justeringer, og fartøystypen ble nå kalt SC-497. Fartøyene fikk blant annet sonar og dypvannsbomber. Hovedoppgaven deres var nå å holde undervannsbåtene neddykket, slik at de ikke kunne bruke sitt periskop. Allerede før angrepet på Pearl Harbor hadde amerikanerne bygget 84 nye ubåtjagere, og gjennom krigen ble det totalt bygget 438 slike



www.navsourc.org

fartøy. En periode var ubåtjagerne blant de viktigste delene av det amerikanske anti-undervannsbåtvåpenet. Men etter hvert som byggingen av jagere og fregatter tok seg opp, overtok disse denne hovedrollen. Ubåtjagerne forble likevel viktige som kystnære eskortefartøy og støttefartøy.

Det var sterkt ønskelig, både fra norsk og britisk side, at man startet opp igjen norgestransportene fra Shetland så snart det gikk mot høsten 1943. Men alle innså, at man da ville trenge fartøy med en langt sterkere egenbeskyttelse, i første rekke mot tyske fly. Det innebar en type krigsfartøy, men det var ikke uten videre lett å finne tilgjengelige og egnede britiske skip på denne tiden. Sjefen for de amerikanske flåtestyrkene i



www.navsourc.org





Europa, admiral Stark, var også fullt klar over betydningen av shetlands-trafikken. Selv om Stark spilte en rolle, ble selve beslutningen om at Norge skulle overta tre av de nyeste amerikanske ubåtjagerne til shetlandstrafikken, truffet av den amerikanske militærledelsen i Washington DC høsten 1943.

I stor hemmelighet ble de tre ubåtjagerne SC-718 (Hitra), SC 683 (Hessa) og SC1061 (Vigra) fraktet som dekkslast på et Liberty-lasteskip fra Brooklyn til Belfast. Derfra gikk de 14. oktober videre til den amerikanske marinebasen Rosneath utenfor Glasgow. Samtidig hadde skøytemannskapene på Shetland blitt delt i tre grupper, og nøkkelpersoner ble sendt fra Shetland til Rosneath for en kort opplæring av amerikanerne. Den 26. oktober 1943 heiste fartøyene norsk kommando og de fikk sine nye navn, hvorefter de seilte til Scalloway. Her var nå Prins Olav Slipway utvidet for å kunne ta seg av de nye fartøyene. Her fortsatte opplæringen samtidig som det ble gjort en del tilpasninger. All anti-undervannsbepåpning ble fjernet, og de fikk ombord 2 doble 20 mm Oerlicon-kanoner som luftvern-skyts. I tillegg hadde de 1 stk. 40 mm og 1 stk. 57 mm maskinkanoner og 2 stk. 12,7 mm Colt mitraljøse.

17. november var *Hitra* klar for den første turen som gikk til Skorpasundet på Sunnmøre, der de hentet

motstandsfolk som lå i skjul for tyskerne. *Hessa* hadde sin første tur 13. desember og 17. januar 1944 var også *Vigra* klar, med den legendariske Shetlands-Larsen som kaptein.

De tre ubåtjagerne viste seg å være vel egnet for sin nye tjeneste. Mens skøytene bare gjorde 6-7 knop kunne ubåtjagerne med sine to 1200-hesters GM-maskiner holde en marsjfart på 15 knop, og enda noen knop på maks



fart. De hadde to vridbare propeller med variabel stigning, noe som både ga god manøvreringsevne i trange farvann og en god mulighet til å justere farten i høy sjø, slik at de nærmest «duvet med bølgene». Selv om de primært skulle unngå kamp, var de så godt bestykket at de også utgjorde en stor trussel for tyske fly og fartøyer. Det var også på grunn av selvforsvarsevnen at de hadde så mye som 22 manns besetning.





Operasjoner og hensikt I

Det var selve transporten av personell og utstyr mellom Shetland og Norge som var primæroppgaven både for skøytenes og for ubåtjagerne. Men denne transporttjenesten var samtidig en del av overordnede planer og strategier som stadig ble justert, og som noen ganger også var kompromisser mellom norske og allierte interesser.

Invasjonsaspektet:

Allerede ganske tidlig etter okkupasjonen av Norge fryktet tyskerne et alliert invasjonforsøk. Dette var også grunnen til at de bygde opp «Festung Norwegen», med opp mot 3-400.000 mann. I denne perioden, dvs under skøytenes periode, var det derfor et mål å bygge opp og koordinere innsatsen og planene til lokale motstandsgrupper. Linge-mennene spilte her en viktig rolle som sambandsmenn, organisatorer og instruktører. Hensikten

var at disse, gjennom sabotasje og på annen måte, skulle støtte opp om en invasjon – og i alle tilfelle bidra til at tyskerne fortsatt trodde på en slik invasjon.

En slik operasjon, som involverte nordmenn i både første og andre fase av shetlandstrafikken, var oppbyggingen av en sabotasje- og motstadsgruppe rundt Mosjøen i Nordland. Under operasjonen, som egentlig var fem deloperasjoner (Archer 4, Heron 1, Heron 2, Heron Red og Falcon), ble SOE/Linge-karer og utstyr fraktet til og fra Shetland. Høsten 1942 kom tyskerne på sporet av organisasjonen, og ved Majavatn måtte noen Linge-menn skyte seg ut og flykte. Som gjengjeldelse for dette og andre forhold henrettet tyskerne 23 mann ved Falstad i oktober, og det var ikke selv sagt at operasjonen skulle fortsette. Men britene prioriterte Nordland, og under ledelse av Birger Sjøberg, som hadde blitt igjen, fortsatte operasjonene. På grunn av den lange avstanden og den tyske oppmerksomheten ble dette skøytenes vanskeligste oppdrag og det oppdrag som medførte de største tapene. I desember 1942 ble *Sandøy* senket, og først med *Bergholm* i mars 1943, fikk de landsatt nye sabotører og forsyninger. På vei hjem ble også *Bergholm* bombet, men Leif Lar-





sen og hans menn kom seg unna. Både *Hessa* og *Vigra* var tidlig i 1944 over til Lånan utenfor Mosjøen med forsyninger til gruppen, før *Hitra* i mars var over to ganger. I juni 1944 oppdaget tyskerne leiren gruppen hadde etablert i fjellheimen vest for Mosjøen. Gruppen kom seg unna etter å ha satt fyr på hyttene, men under flukten ble Sjøberg og to andre skutt. I august 1944 gjorde *Hessa* den siste turen til området, da de berget hjem 24 flyktninger fra gruppen.

Operasjoner mot krigsproduksjon i Norge:

De operasjonene som ble planlagt og gjennomført etter hvert, med sterk deltakelse fra nordmenn fra kompani Linge, hadde til hensikt å ramme virksomhet i Norge som var viktig for den tyske krigsindustrien. Til transport ble også ordinære marinefartøy benyttet. Undervannsbåten *Uredd*

hadde med seg seks Linge-agenter da den ble minesprengt i februar 1943. Problemet med denne typen aksjoner var, dels de kraftige tyske represaliene og dels at en del av den rammede produksjon, f.eks sildeoljefabrikker, også var viktige for forsyninger til den vanlige nordmann. Sammenlignet med alliert bombing av industrimål og faren for utilsiktet skade gjorde at aksjonene ble opprettholdt til 1943.

Blant de mest kjente aksjonene er Lofoten-raidet, og det store Måløy-raidet, der kaptein Linge falt. Kjent er også Jan Bålsruds flukt fra den mislykkede operasjonen mot Bardufoss våren 1943. *Brattholmen*, som hadde fraktet sabotørene fra Shetland, ble senket av egen besetning. Det ble også *Arthur* høsten 1942, da den, med Leif Larsen som sjef, fraktet noen sabotasjeubåter som skulle angripe selveste *Tirpitz* i Åsenfjorden.



NORDSJØTRAFIKKEN NORGE – S

Tur	Tid ÅÅMMDD	Sted	Last tonn	Operasjon	Agenter inn/ut	Flyktn. tilbake
1	431117 - 431118	Skorpa, Sunnmøre	0	Vestige	0/4	7
2	440104 - 440106	Skorpa, Sunnmøre	0	Antrum	0/0	0
3	441701 - 441801	Skorpa, Sunnmøre	0	Antrum	0/1	0
4	440128 - 440130	Erkna, Sunnmøre	0	Antrum	0/0	0
5	440205 - 440208	Erkna, Sunnmøre	0	Antrum	0/0	0
6	440217 - 440218	Erkna, Sunnmøre	0	Antrum	1/0	0
7	440305 - 440309	Lånan, Træna	5	Falcon	2/0	0
8	440317 - 440319	Lånan, Træna	6	Falcon	3/0	0
9	440324 - 440325	Batalden, Sunnfjord	0	S.I.S.	0/0	0
10	440327 - 440328	Batalden, Sunnfjord	2	S.I.S.	0/0	0
11	440331 - 440401	Bømlo, Sunnhordland	3	Vestige	3/0	0
12	440407 - 440408	Skorpa, Sunnmøre	1	S.I.S.	2/0	0
13	440412 - 440413	Torkildsvåg, Sunnhord.	0	Albatross	0/0	0
14	440416 - 440417	Torkildsvåg, Sunnhord.	1	Albatross	2/0	0
15	440818 - 440819	Stavenes, Sunnfjord	0	S.I.S.	0/0	0
16	440907 - 440908	Gangsøy, Nordfjord	1	S.I.S.	4/0	0
17	440911 - 440914	Jøssundfj. N-Trøndelag	1	Woodlark	3/0	0
18	440918 - 440919	Dronen, Sunnhordland	0	Razorbill	2/0	0
19	440921 - 440922	Horgo, Sunnhordland	0	S.I.S.	0/2	0
20	440929 - 441001	Lyngvåg, S-Trøndelag	0	Salamander	0/6	3
21	441006 - 441007	Steinsøy, Nordhordland	2	S.I.S.	0/0	0
22	441014 - 441015	Dombevær, Ytre Sogn	1	Siskin	4/0	1
23	441021 - 441022	Sløvåg, Nordhordland	2	Björn West	5/0	1
24	441027 - 441029	Nerland, Sunnmøre	1	S.I.S.	1/0	0
25	441103 - 441104	Terneeskjær, Sunnhord.	1	S.I.S.	1/0	0
26	441108 - 441109	Horge, Sunnhordland	0	S.I.S.	1/0	0
27	441208 - 441209	Leirvåg, Nordhordland	2	Pommac	2/0	0
28	441223 - 441224	Sløvåg, Nordhordland	5	Björn West	4/1	12
29	450106 - 450107	Torkildsvåg, Sunnhord.	1	Polar Bear	0/0	14
30	450115 - 450116	Føllesvåg, Sunnhord.	3	Polar Bear	2/0	0
31	450118 - 450119	Sløvåg, Nordhordland	1	Razorbill	2/1	1
32	450124 - 450125	Hernar, Nordhordland	1	Redwing	0/1	28
33	450201 - 450202	Kjelnesvika, Nordfj.	3	Snowflake	0/0	0
34	450212 - 450213	Røytingen, Ytre Sogn	2	Barbro	2/0	0
35	450221 - 450222	Årøy, Nordhordland	6	Björn West	1/0	0
36	450303 - 450305	Smøla, S-Trøndelag	1	S.I.S.	2/0	0
37	450314 - 450316	Årøy, Nordhordland	10	Björn West	0/0	0
38	450324 - 450325	Kvaløsen, Nordhord.	0	Redwing	0/0	4
39	450405 - 450406	Nautøy, Sunnhord.	10	Arquebus	0/0	0
40	450414 - 450415	Storsund, Ytre Sogn	7	Siskin	1/0	0
41	450418 - 450421	Flemsøy, Sunnmøre	0	Dipper	0/0	0
42	450424 - 450425	Stadlandet	1	Snowflake	0/0	5
43	450501 - 450501	Skorpesundet, Sunnm.	0	Antrum	0/0	0
44	450502 - 450503	Skorpesundet, Sunnm.	0	Antrum	0/0	15
45	450504 - 450505	Storsund, Ytre Sogn	10	Siskin	6/0	0

Færøyene

Shetland

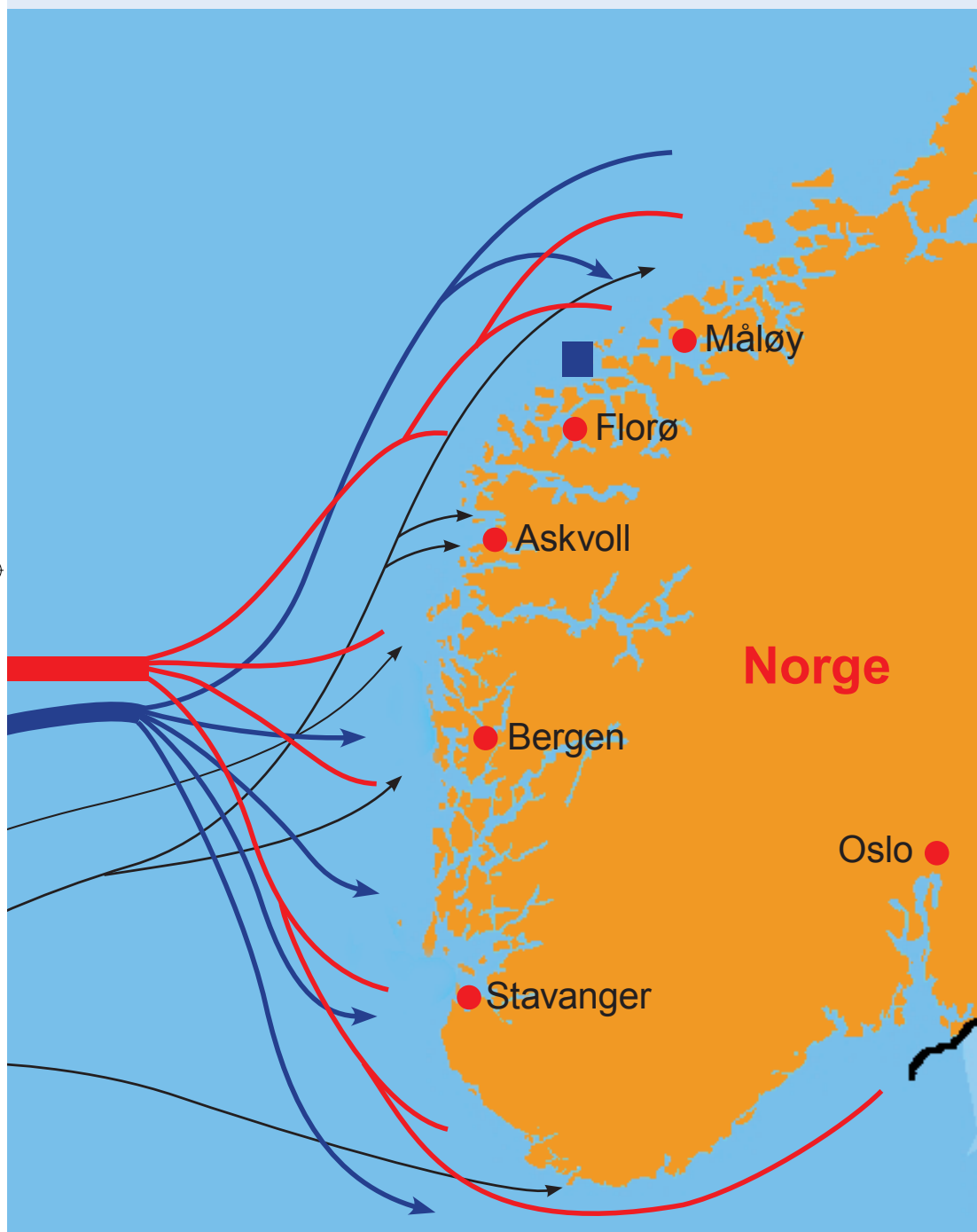
Lunna
voe
Scalloway
Lerwick

Skottland

Burghead

Peterhead

SHETLAND /SKOTTLAND 1940-45





Operasjoner og hensikt II

Planer og aksjoner mot landveis transport mellom Nord-Norge og Sør-Norge:

Da russiske styrker høsten 1944 presset tyskerne ut av Finnmark, ble en lignende oppgave for etablerte motstandsgrupper å drive sabotasje mot de tyske forsyningslinjer mellom Nord- og Sør-Norge.

Operasjon Woodlark 13. januar 1944, var en slik operasjon. Lokale motstandsfolk, sammen med agenter som var fraktet inn av *Hitra* og *Hessa* i september året før, sprengte da en jernbanebro over Jølstadelven ved Snåsa. Resultatet ble at sørgående tog sporet av og 75 tyske soldater mistet livet. Dette er fortsatt norgeshistoriens største togulykke.

Etterretning

Under hele krigen var det viktig for de allierte å få løpende og sikre etterretninger om den tysk militære aktiviteten. Fra 1943 ble det mindre sabotasjeaksjoner og mer fokus på å ramme den tyske skipstrafikken langs Norge, ikke minst frakten av jernmalm. Da ble rapporteringen av skipstrafikken viktigere enn noen gang. I tillegg var det helt avgjørende at man hadde god kommunikasjon mellom de ulike motstandsgruppene og ledelsen på Shetland og i London. Gjennom krigen ble rundt 150 ulike radiostasjoner med ulike kodenavn opprettet. De ble bemannet av mer enn 200 norske SIS-agenter. Også Linge-mennene var viktige for etterretningsinnhenting. Støtte til denne typen virksomhet ble derfor en viktig del av ubåtjagernes oppgaver de siste to krigsårene.





Til Sunnhordland hadde de flere turer til støtte for radiosenderen Arquebus. I Bergen bygget Gunnar Wiig-Andersen opp radiostasjonen Redwing, som på det meste sendte 20 meldinger om dagen, og som var livsviktig for forbindelsen mellom motstandsgruppene og Storbritannia. I mars 1945 tok *Hitra* med seg 28 flyktninger som hadde vært involvert i denne farlige virksomheten. Til Sunnmøre var de flere ganger. I Oksavika, sør på øya Gurskøy var det en radiostasjon som sendte viktig informasjon om tyske fartøyer på vei sør over Stadt, der det var spesielt gunstig for allierte fly å angripe.

Antisabotasje – forberedt maktovertakelse

Selv om det fra høsten 1944 bare var et tidsspørsmål om før krigen var vunnet, var det stor frykt for at tyskerne før en overgivelse eller tilbaketrekning, ville ødelegge mest mulig av den norske infrastrukturen, herunder havner. I krigens siste fase ble det igjen lagt større vekt på å bygge opp motstandsgrupper, eller regulære militære enheter, som dels skulle hindre slik ødeleggelse (antisabotasje) og som skulle sørge for en rask militær kontroll i en situasjon man fryktet kunne bli kaotisk.

Razorbill var en slik operasjon i området sør og nord for Bergen som fikk viktig støtte fra ubåtjagerne. Av avgjør-



ende betydning var også mellommenn som Hans A Helle, som sørget for transport av folk og utstyr til avtalte punkter. En tilvarende operasjon i Trondheim hadde kodenavnet Polarbear.

Bjørn West var en forlengelse av Razorbill, der en langt større styrke, opp mot 250 mann, ble bygget opp i Matrefjellene nord for Bergen. De ledende agentene ble satt over av *Vigra* og *Hitra* i oktober 1944, og siden gjorde de flere turer med personell og utstyr. Fordi styrken trengte så mye utstyr, ble også flyslipp prøvd, men dette innebar en risiko for at utstyret landet på feil sted, og en risiko for å bli oppdaget. Men tyskerne kom på sporet, og i slutten av april kom det til regulære kamper mellom Bjørn West og tyske styrker der begge parter hadde flere falne. At kampene opphørte 2. mai, var også takket være den tyske kommandanten i Bergen. I motsetning til sine sjefers innså han at videre kamp var meningsløst.





Sjefer og baser

Baser

I den første fasen hadde skøytene blitt lagt i Cat Firth rett nord for Lerwick. Da major Mitchell og løytnant Howarth fra tidlig 1941 overtok organiseringen av operasjonene, flyttet de virksomheten til halvøya Lunna, litt lenger nord og øst for Lerwick. På dette øde stredet var det en god opplagsplass for skøytene, men eventuelle reparasjoner måtte gjøres i Lerwick. Mannskapene ble innkvartert i den store murbygningen «Lunna House». Mitchell selv hadde sitt kvarter litt lenger sør i Flemington House,

som også ble brukt til trening av agenter.

Verkstedsmulighetene, sammen med bedre beskyttelse mot flyangrep, var grunnen til at man sommeren 1942, flyttet skøytene og deres mannskaper til Scalloway, på sør-vest kysten. I denne lille byen med rundt 400 innbyggere hadde William Moore & Son et verksted, og her ble det bygget en ny slipp. Det nye hovedkvarteret ble i Dinapore House, mens de fleste mannskapene ble forlagt i en lagerbygning som ble kalt Norway House. Lunna House ble beholdt som samlingssted for sabotørene før oppdrag.



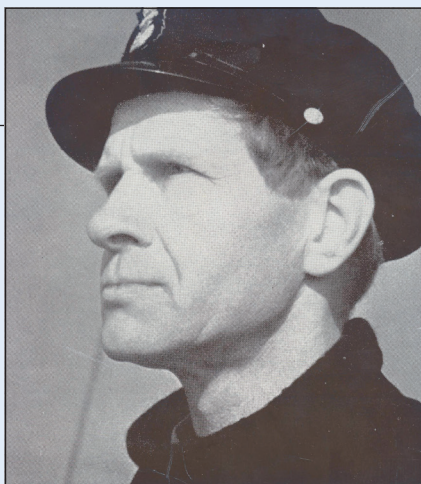


Ingvald Eidsheim:

Eidsheim var skipssjef på 43 av *Hitras* 45 tokter til Norge. Han kom seg over til Færøyene med en av Ole Solbjørgs tre fiskeskøyter. Han ønsket seg til handelsflåten, men ble overtalt til å gå inn i Marinen med løfte om officersutdanning. Han gjorde tjeneste på flere skip rundt Island, og her traff han også sin tilkomne kone Anna. Våren 1942 førte han en konvoi med fire norske fiskebåter til Shetland (*Brattholmen, Sandøy, Bergholm* og *Andholmen*). Her gjorde han så tjeneste som nestkommanderende ved basen. Våren 1943 leide han et hus i Scalloway (Castle Heaven) og Anna ble med han hit. Den ene turen han stod over i januar 1944, var da konen nedkom med deres første barn. Eidsheim er tildelt krigskorset med ett sverd.

Leif Andreas Larsen – Shetlands-Larsen:

Larsen var først sjef på 12 skøyteturer før han var sjef på 36 av *Vigras* 41 turer til Norge. Også han hadde mye sjømannserfaring før han i februar 1941 kom seg over til Shetland. Han var først mannskap på *Nordsjøen*, som måtte forlates i Norge, og han ble senere sjef på *Arthur*, som de kapret for å komme seg til Shetland. Med *Arthur* var han med på operasjon Title, da de slepte noen britiske sabotasje-



ubåter som skulle angripe *Tirpitz* i Åsenfjorden. Etter en dramatisk flukt via Sverige kom han tilbake til Shetland, der han ble sjef for *Bergholm*, som senere også ble senket. Leif Larsen er en av tre marineoffiserer som er tildelt Krigskorset med to sverd. Etter krigen var Leif Larsen vernepliktig offiser og han var særlig engasjert i oppbyggingen av Sjøheimevernet.

Petter Birger Salen:

Salen var sjef på 18 av *Hessa's* 29 tokt. Også han var innom forsøkene med minelegging fra skøyter og han hadde i tillegg 10 turer som skipper på de ordinære skøytene. I et forferdelig vær høsten 1944 ble *Hessa* angrepet av et britisk fly utenfor Shetland. De kunne ikke tenke seg at noen ubåtjager var ute i slikt vær, og de trodde det var en tysk ubåt. Salen ble lettere skadet og han ble senere en del av operasjon Polarbear, som skulle hindre tysk sabotasje av havneanlegg i Trondheim. Salen er tildelt St.Olavsmedaljen med ekegren.





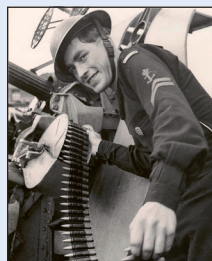
Marinens og sjøfolkenes betydning

8. mai 1945 ble vår kamp kronet med seier. Heldigvis ble den tyske kapitulasjonen samtidig og fullstendig, og overgivelsen av det enorme tyske krigsapparatet i Norge skjedde stort sett fredelig og med tysk orden. I et tilbakeskuende perspektiv kan vi selv sagt ikke hevde at verken Shetlandsbussenes innsats, eller innsatsen til de mange agentene og motstandsfolkene som var involvert i denne, var avgjørende for krigens utfall. Men i tillegg til den tekniske og materiellmessige betydning av disse operasjonene, hadde Norges innsats mot den tyske okkupasjonen en betydelig signaleffekt – om et lite lands vilje til å kjempe for sin frihet. Signalet betydde mye for de

som led under okkupasjonen og for de som kjempet ute. Det betydde også mye for vår selvfølelse, vår forsvarsholdning og vår internasjonale anerkjennelse etter krigen.

For Marinens del var bemanningen av Shetlandsbussene bare en mindre del av den betydelige virksomhet som ble bygget opp i utlandet etter 1940. Med utgangspunkt i de 13 krigsskipene og 600 mann som kom over til Storbritannia i juni 1940, bygde vi gradvis opp en marinestyrke på mer enn 8000 mann som bemannet mer enn 100 norske krigsfartøyer, herunder:

- 12 jagere – som drev viktige eskortetjeneste både under slaget om Atlanterhavet, murmanskkonvoiene og som deltok under D-dagen.
- 7 korvetter – som drev både lokal og oversjøisk eskortetjeneste
- 4 undervannsbåter – som var blant de mest suksessfulle av alle de allierte undervannsbåtene
- 10 motorlaunchere – som truet tyske konvoier og drev minelegging i Kanalen
- 28 minesveipere – som bidro til å





- holde egne havner og seilingsleder trygge for tyske miner
- 30 motortorpedobåter – som først og fremst opererte mot tysk skips-trafikk langs Norges kyst
 - en rekke mindre ombygde hvalbåter og andre overtatte båter som drev ulik form for patruljetjeneste
 - i tillegg kommer innsatsen til Marinens Flyvåpen som opererte mer enn 40 fly

Under annen verdenskrig mistet Marinen ca 1000 mann – og på samme måte som Shetlands-trafikken var deres innsats et viktig bidrag til den allierte krigsinnsatsen og et forbilde for senere generasjoner.

Den mest betydningsfulle norske innsatsen og de største ofrene under den annen verdenskrig var det likevel den norske handelsflåten som stod for. I alliert tjeneste under Nortraship opererte ca 30.000 norske krigsseilere rundt 1000 skip – med et tap av nær 4000 mann. Denne betydelige flåten, og kanskje særlig tankskipsflåten på mer enn 250 skip, var i en periode helt avgjørende for å bringe krigsforsyninger fra USA til Storbritannia, og den var viktig for forsyningene til Russland og rundt Storbritannia. Inntektene herfra var med på å finansiere driften av krigsorganisasjonen. Mannskaper fra de torpederte skipene var også viktige for rekrutteringen til den voksende marinestyrken.

Etter krigen da vi skulle bygge opp en ny Marine i Norge manglet det ikke på velvilje fra våre allierte. Mange krigsfartøyer, både de vi selv hadde operert og andre, ble overført til Norge på svært gunstige vilkår. Grunnstammen i bemanningen ble de mange, unge krigsveteranene.

Også de tre ubåtjagerne gikk inn i det nye Sjøforsvaret etter krigen, og en periode gikk de i kystoppsyn med base i Kristiansand. Men det viste seg at antall fartøyer ble flere enn vi kunne drifte, og tanken om å bevare de sentrale krigsfartøyene var ikke fremtredende. Ubåtjagerne ble derfor solgt ut av Sjøforsvaret, først til ideelle organisasjoner for en symbolsk sum, men etter hvert ble de solgt videre til ulike private prosjekter, og de forsvant ut av norsk kontroll og bevissthet. (*Vigra* sank i Drammenelven i 1964, *Hessa* forliste på svenskekysten).





Hitra gjenfinnes og restaureres

Det var først da en russisk undervannsbåt av Whisky-klassen en høstdag i 1981 plutselig stod høyt på et skjær utenfor den svenske marinebasen i Karlskrona, at man igjen ble påminnet om de gamle ubåtjagerne. Episoden medførte et enormt mediefokus. En svensk marinemann gjorde oss nordmenn oppmerksomme på at vraket av ubåtjageren *Hitra* lå halvt nedsunken som vrak ved Turkø, ikke langt fra den russiske ubåten. Marine-museets daværende sjef (Stein Moen) reiste ned og inspiserer vraket. Sammen med Ingvald Eidsheim dro han i gang en aksjon med målsetting å redde *Hitra*. Tatt i betraktning fartøyet tilstand var det en optimistisk og ambisiøs målsetting. Alt utstyret og inventaret var borte, deler av broen var ødelagt og skroget var dels skadet og stedvis råttent. Likevel mente man

at eikespantene og den originale amerikanske furuen ikke var verre skadd enn at den kunne gjenoppbygges. Aksjonen startet som en privat aksjon med dannelsen av foreningen «Shetlandsbussens venner», men det var avgjørende at sentrale personer i ledende stillinger i Sjøforsvaret støttet opp om prosjektet. Sjefen for Sjøforsvaret på Vestlandet, admiral Bård Helle, tok også på seg ledervervet i venneforeningen. Med velvillig støtte fra det svenske sjøforsvaret fikk man i 1983 flyttet vraket og alle løse deler til Oma Båtbyggeri på Stord. Det ble drevet av Gunnar Oma som selv hadde erfaring med denne typen fartøyer. Bidragene og støtten til restaureringsprosjektet var meget stor, både fra skaper og enkeltpersoner, særlig fra folk med minner eller tilknytning til fartøyenes krigsinnsats.





Under Gunnar Omas ledelse gikk man i gang med det omfattende restaureringsarbeidet. Mange originale gjenstander kom inn som gaver, blant annet hadde Eidsheim selv tatt vare på sjefsstolen fra styrehuset. Men Oma selv la også ned en stor innsats for å skaffe til veie originale deler. Han fikk blant annet tak i to av de originale, vertikaltstilte dieselmotorene fra et vrak han kjøpte fra USA. Bestykning i form av Boforskanon, Oerliconkanoner og Colt-mitraljøser kom på plass ved Sjøforsvarets hjelp. Den originale 57mm sjømålskanonen på akterdekk måtte man klare seg uten, men til gjengjeld fikk de låne saluttkanoner for å kunne ivareta Marinens tradisjon med hilsen. I 1984 var man kommet så langt at man ante at man kunne lykkes, men det var slutt på pengene. Saken ble tatt opp i Stortinget, som viste stor respekt for det arbeid som var gjort og den historie som skulle formidles. Ved St.prp 169 1984-85 bevilget de den nødvendige summen for ferdigstilling.



De var også forutseende nok til å stille som krav at fartøyet, som museumsfartøy, skulle tilhøre Marinemuseet, mens det som seilende museumsfartøy skulle opereres av Sjøforsvaret. Dermed ble *Hitra* et såkalt «KNM-fartøy», hvilket likestiller det med Sjøforsvarets øvrige krigsfartøy – men med en egen drifts- og tilsynskomite der også Marinemuseet er representert.

Sjøsettingen og redåpen på Stord fant sted på merkedagen 8 mai 1987 – med stor nasjonal oppmerksomhet og tilstedeværelse av både krigsveteraner og Sjøforsvarets ledelse.





Driften av museums-fartøyet *KNM Hitra*



Det var selvsagt mange som gjerne ville ha besøk av den nyrestaurerte *KNM Hitra*. Den første turen gikk til Oslo der Kong Olav fikk inspisere fartøyet. Turen gikk også tilbake til Shetland, med gjenlevende veteraner fra Shetlandsgjengen, til stor festivitas og mye gjenynsglede.

Selv om Sjøforsvaret skulle drifte *KNM Hitra* var det helt fra starten klart at den ville bli bemannet med pensjonerte marineoffiserer, et minimum av menige mannskaper og at den kun ville seile i sommersesongen. Det ble prioritert å seile innenfor operasjonsområdet fra krigen, med hovedvekt på Vestlandet. Særlig de første årene ble det prioritert å besøke de

mest sentrale stedene *Hitra* hadde operert under krigen. Her er det mange steder også reist minnesmerker fra operasjoner under annen verdenskrig, og her er det mange ildsjeler som bevarer og formidler denne historien.

I 1993, 2003 og 2012 var *KNM Hitra* tilbake på Shetland med hjertelige gjensyn i Scalloway, som også har mange minnesmerker og noen få slektninger etter ubåtjagernes virksomhet. Shetlandstrafikken har også fått plass i et eget museum i Scalloway, som ble nyåpnet av statsminister Stoltenberg, 17. mai 2012.

I 1995 ble det etter initiativ fra Sjømilitære Samfund reist en statue av Shetlands-Larsen, på torgutstikkeren ved Fiskertorget i Bergen. Statuen ble avduket 8. mai av Kronprins Haakon. Den bekranses hver 17. mai av Sjøforsvaret, normalt med *KNM Hitra* liggende ved kaien.

Da det i 1998 ble etablert et eget Nordjøfartmuseum på Telavåg utenfor Bergen, ble *KNM Hitra* betydelig avlastet i sin formidlingsoppgave om Nordsjøfarten under annen verdens-





krig, og museet har siden vært en naturlig samarbeidspart. Samarbeid har det også vært med de privat-restaurerte shetlandsskøytene *Andholmen* og *Heland*. Et visst samarbeid har det også vært med Forsvarets seilende museumsfartøy fra den kalde krigen, minesveiperen *M314 Alta*, som har sin base i Oslo.

KNM Hitra har ofte også hatt et tokt til Østlandet, med besøk på trebåtfestivalen i Risør eller andre veteranbåttreff. Den har også vært på besøk ved det svenske Marinmuseum i Karlskrona og hos museumsvenner i Danmark.

Men selv begrenset seiling og vinteropplag kan ikke forhindre at tilstanden til *KNM Hitra* gradvis forringes. Under et tokt til Oslo i 1999 havarte begge de gamle hovedmotorer. Fartøyet måtte få nye motorer, men de gamle er tatt vel vare på av Marinemuseet. I 2008 var råte- og lekkasjeproblemene så store at dekket og deler av skroget måtte skiftes, hvilket satt fartøyet ut av drift i hele 2009 og deler av 2010.

Dette er nå utbedret og det er ingen grunn til å tro at ikke *KNM Hitra* ennå kan seile i mange år. Operasjonsområdet vil av praktiske årsaker fortsatt primært være Vestlandet, men det legges større vekt på deltakelse på ulike festivaler som samler masse folk. Vårt eneste seilende krigsfartøy skal fortsatt formidle historien

om Shetlandstrafikken, men i større grad enn før skal trafikken settes inn i en større sammenheng. Målgruppen er fortsatt alle deler av befolkningen, og alle ønsker om besøk vil bli nøye vurdert. Men samarbeidet med skoleverket og andre ungdomsgrupper vil bli høyt prioritert.

Det viktigste *KNM Hitra* med sin seiling og formidling kan bidra til er at nye generasjoner øker sin bevissthet om:

- at frihet og demokrati ikke alltid har vært selvfølgelige rettigheter – at det for mange fortsatt ikke er det i dag – og at vi ikke har noen garanti for at det vil være det i fremtiden
- at våre forfedre under annen verdenskrig stod opp og kjempet for disse rettigheter
- at Forsvaret fortsatt har en viktig rolle for å sikre disse rettigheter, både nasjonalt og internasjonalt

Forsvaret:

For alt vi har – og alt vi er.





- *KNM Hitra* er Norges eneste bevarte krigsskip fra annen verdenskrig.
- Den er også den best bevart av de mer enn 400 amerikanske ubåtjagerne fra krigen.
- Våren 1943 ble det for farlig å benytte fiskeskøyter i trafikken mellom Shetland og Norge.
- Vi hadde da mistet 10 skøyter, 44 besetningsmedlemmer og mer enn 60 sivile liv.
- Sammen med Vigra og Hessa ble Hitra de nye «Shetlandsbussene»
- De gjennomførte 115 turer med agenter, utstyr og flyktninger – uten tap av menneskeliv.
- Under krigen utenfor Norge kjempet Marinen i 5 år med mer enn 8000 mann og 100 skip i alliert tjeneste.

På Marinemuseet i Horten og www.marinemuseet.no kan du lære mer om både KNM Hitra og Marinens historie.

