

Data på SC-718 KNM Hitra

Konstruktør:	Sparkman & Stephens, N.Y. 1941. Kontraktplan nr. 392-1,n.
Hovedmotorer:	2 stk. General Motors 16-184A, 1250 hk totakts diesel med 16 sylindere i fire rekker på vertikal veivaksel (stjernemotor).
Byggemateriale:	Tre, «Pitchpine» (amerikansk furu) på trespant.
Største lengde:	111'6 3/4" (34,00m)
Lengde mellom perpendikulærene:	107'6" (32,77m)
Største bredde:	18'8" (5,69m)
Dypgående:	5'9" (1,75m)
Deplasement:	ca. 125 tonn (fartøyets vekt).
Maks. fart:	22 knop.
Marsjfart:	18 knop (nå 15 knop)
Maks. rekkevidde:	ca. 1800 nautiske mil.
Besetning:	23 mann (nå 10 mann).
Bevæpning:	1 stk. 6 pounder (57mm) Hotchkiss MK VII sjømålskanon. 1 stk. 40mm Bofors L/60 luftvernkanon. 2 stk. 2x20mm Oerlicon maskinkanoner. 2 stk. 1/2" (12,7mm) Colt vannavkjølte mitraljøser.



KNM Hitra på Internet: <http://www.pvv.unifl.no/~tom>

SC-718 KNM Hitra «Shetlandsbussen»

KNM Hitra er et av totalt tre fartøyer som Den Kongelige norske Marine fikk fra USA høsten 1943. De øvrige fartøyene var KNM Hessa og KNM Vigra. Fartøyene var opprinnelig konstruert som små kystubåtjagere med betegnelsen SC (Submarine Chaser).

Da ex KNM Hitra ble funnet delvis sunket utenfor Karlskrona i Sverige i 1982 og fortsatt var restaurerbar, ble «KNM Hitra's Venneforening» stiftet med tanke på historien om «The Shetland Buses». Foreningens oppgave var å samle ressurser for å få brakt Hitra hjem til Norge og restaurert til sin originale versjon.



Nordsjøtrafikken



I løpet av invasjonsåret 1940 kom et 30-talls fiskefartøyer av forskjellige typer og størrelser fra Norge til Shetland. De brakte med seg over 200 flyktninger og over 100 britiske soldater. Mange av fartøyene som kom til Shetland i løpet av sommeren 1940, tok uten uhell korte turer tilbake til Norge etter flere flyktninger. Tyskerne tok dem for ordinære fiskefartøyer.

I november 1940 ble en britisk armémajor, L.H.Mitchell sendt til Shetland. Hans oppgave var å organisere disse fartøyenes turer til Norskekysten. Bak major Mitchells nærvær lå også britenes tanker om at turene til Norskekysten skulle være innledningen til en fast trafikk med kurerer, sabotører, instruktører, telegrafister og utdannede ledere for motstandsbevegelsen. Radiosendere, sprengstoff, våpen og ammunisjon kunne øg bli transportert med disse små anonyme fartøyene.

Allerede opp under jul i 1940 ble M/S Vita beordret til Nordhordland for å hente flyktninger. Fartøyet var tilbake på Shetland 1.juledag. Ut over i 1941 gikk den organiserte skøytetrafikken stadig hyppigere, og skøytene fikk etterhvert navnet «The Shetland Buses».

I begynnelsen var skøytebesetningene organisert som en sivil irregulær gruppe med base på Lunna Voe. Lunna Voe ligger nord på Shetland og var temmelig øde. Stedet ble valgt for å hemmeligholde virksomheten best mulig. I 1942 ble basen flyttet til Scalloway pga. bedre slipp- og verkstedfasiliteter der. Senere ble gruppen omdannet til en organisert halvmilitær enhet. Men fra 1943 ble de organisert under Den Kongelige norske Marine som spesialenhet, NNSU (Norwegian Naval Special Unit), eller bedre kjent som «Shetlandsgjengen».

Hovedoppgaven til «Shetlandsgjengen» var først og fremst å bringe agenter og sabotører til og fra Norge, i tillegg militært utstyr og instruktører til

motstandsbevegelsen i Norge, samt å bringe livstruete flyktninger og nordmenn som ville gå inn i alliert tjeneste over til Shetland. Etterhvert ble tyskerne oppmerksomme på denne illegale «skøyetrafikken» og satte inn flere patruljefartøyer og fly i de aktuelle områdene. De saktegående og svakt bevæpnede fartøyene hadde lite å stille opp mot denne overmakten, og var i tillegg utsatt for ekstreme værforhold, så etterhvert ble tapene store.

I løpet av vinteren 1942-43 var tapene totalt 10 fartøyer, 44 besetningsmedlemmer og mer enn 60 flyktninger ble offer for tyske angrep og uvær i Nordsjøen. Av denne årsak ble det besluttet å stoppe trafikken til det eventuelt ble skaffet egnede hurtiggående og bedre bestykkete fartøyer.

Det ble sett på en rekke fartøystyper i Storbritannia uten å komme frem til noen god løsning. Dette kom sjefen for de amerikanske marinestyrker i Europa, admiral Nimitz, for øret. Han var redd for å miste de verdifulle etterretningene om tyske marineoperasjoner langs norskysten, så han anmodet president Roosevelt om å gi nordmennene tre små ubåtjagere. Disse fartøyene ble fraktet over til Skottland i august 1943, modifisert og heiste norsk kommando den 26. oktober 1943. Fartøyenes navn ble KNM Hessa, KNM Vigra og KNM Hitra.

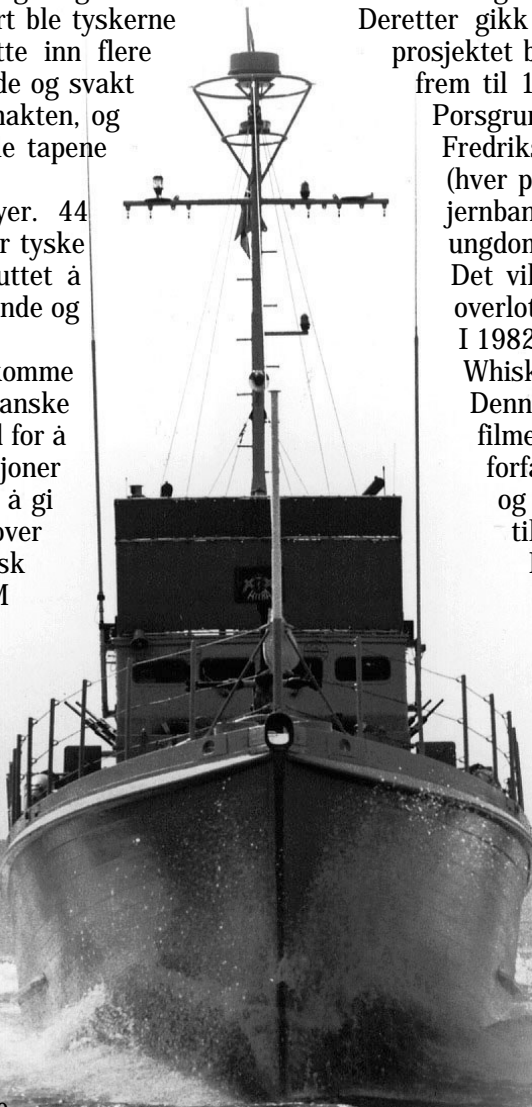
KNM Hitra hadde sin første tur til Norge allerede 17. november 1943 til Skorpesundet på Sunnmøre. Etter at disse fartøyene var satt i drift, ble tjenesten adskillig mer effektiv. Av totalt 114 turer utførte KNM Hitra 43. 98 av det totale antall turer var vellykkete. Ingen menneskelig gikk tapt og de materielle skadene var minimale. Fra 1941 til frigjøringen i mai 1945 hentet «Shetlandsbussene» 373 flyktninger fra Norge, landsatte 192 agenter og 383 tonn militært utstyr i Norge.

Mange har bidratt sterkt til at Shetlandstrafikken ble så vellykket som den ble, og av disse personene må nevnes: *Leif Andreas Larsen*, skipssjef på KNM Vigra og kjent som «Shetlands-Larsen». Han gjennomførte en rekke heltedige og dristige tokt mellom Shetland og Norge. For sin innsats ble han den høyest dekorerte norske marinesoldat under andre verdenskrig.

Ingvald Eidsheim og *Peter Salen* var skipssjefer på henholdsvis KNM Hitra og KNM Hessa.

Jack Moore eide slippen og skipsverkstedet på Scalloway. Han var til uvurderlig hjelp for å holde fartøyene operative.

I 1959 ble alle fartøyene avhendet. KNM Hessa og KNM Vigra gikk over i privat eie og er nå tapt for alltid, mens KNM Hitra først ble «solgt» for kr. 1,- til Croftholmen Sjøguttskole ved Brevik. Der lå den i tre år og ble brukt til



undervisning i sjømannskap, men gikk aldri for egen maskin.

Deretter gikk den over i privat eie og skulle bygges om til lystbåt, men prosjektet ble gitt opp av flere eiere. Det er lite vi vet om fartøyets historie frem til 1968 da den ble kjøpt for kr. 600,- av Ingemann Nordfjellmark, Porsgrunn. Fartøyet lå da i Karlskrona, og eier var Peter Zwilgmeyer, Fredrikstad. Nordfjellmark skulle montere to stk. lokomotivmotorer (hver på 3000 hk.) som han hadde kjøpt for kr. 4000,- fra det svenske jernbaneselskapet. Motorene ble aldri installert, da to svenske ungdommer i mellomtiden hadde åpnet bunnventilene slik at båten sank. Det ville koste 18000,- svenske kroner å heve den, så Nordfjellmark overlot fartøyet til Den svenske Marine.

I 1982 ble Hitra funnet ved en ren tilfeldighet. Det var da den sovjetiske Whisky-klasse undervannsbåten gikk på grunn utenfor Karlskrona. Denne saken fikk stor mediadekning, og ved en anledning ble Hitra filmet på TV; sunket med bare baugen over vann, og i en meget dårlig forfatning. Tidligere skipssjef, kommandørkaptein Ingvald Eidsheim, og bestyrer på Marinemuseet, kommandørkaptein Stein Moen, reiste til Karlskrona for å forsikre seg om at det virkelig var tidligere KNM Hitra. Og det var det!!!

Like etter ble «KNM Hitras Venneforening» stiftet, og begynte straks arbeidet for å få båten hjem til Norge og restaurert. At KNM Hitra, og hva fartøyet sto for, hadde mange venner var åpenbart. Penger ble samlet inn. Informasjon, originalt utstyr, reservedeler, tegninger og annet kom fra marinen og privatpersoner; i Norge såvel som Shetland, USA og England.

Til alt hell var de originale motorene tatt i land fra samtlige av fartøyene før de «endte sine dager». Det er de samme motorene som er ombord i fartøyet i dag, men en av dem har tilhørt Shetlands-Larsens KNM Vigra.

I 1983 ble fartøyet fraktet hjem til Norge, nærmere bestemt til OMA Baatbyggeri på Stord, som hadde fått i oppgave å restaurere fartøyet til original versjon. Penger til restaureringen var skaffet til veie ved innsamlinger og bevilgning av Stortinget.

Fartøyet ble ferdig restaurert våren 1987, og har siden seilt langs kysten som et levende museum til minne om Shetlandstrafikken under krigen. Fartøyet har også besøkt Shetland ved to anledninger, senest i 1993. Da besøkte fartøyet Scalloway, Mr Jack Moore, «Crown Prince Olav Slipway» og en rekke personer fra «Shetland Norge venneforening».

KNM Hitra, eller VSD-16 «Hitra» som fartøyet heter i dag, er det eneste gjenværende marinefartøy fra andre verdenskrig som fortsatt er under norsk kommando, og nå tilhører marinemuseet.