

Hitra historielag og Kystmuseet i Sør-Trøndelag - Årsskrift for 2015

SKARVSETTA



SKARVSETTA

er et årsskrift som Hitra historielag og Kystmuseet i Sør-Trøndelag gir ut i fellesskap. Det har fått et navn som du kanskje synes er litt underlig. Bakgrunnen er denne: Før i tida var det ganske vanlig rundt om i grendene på Hitra at folk hadde mer eller mindre faste plasser der de samla seg, fortalte historier og løste lokale verdensproblemer. Ofte var det i godværet på søndager eller lørdags ettermiddager at folk kom sammen og hygga seg på denne måten. Tett i tett kunne de sitte utover lyngrabbene, gjerne med god utsikt, i le for austavindstrekken. På Sandstad hadde de en slik samlingsplass som ble kalt Skarvsetta. Namnet kommer trulig av at her satt folk tett som skarven på et skjær. Årsskriftet vårt skal forsøke å videreføre fortellertradisjonen og historiene fra Skarvsetta og fra liknende samlingsplasser rundt om på Hitra. Velkommen til Skarvsetta.

*«Skarvsetta» 2015 er åttende utgaven av årsskriftet vårt.
Utgavene fra 2008 - 2013 kan du også lese på Kystmuseets nettside:*

www.kystmuseet.no

ÅRETS TEMA: KRIGSMINNER



I 2015 er det 75 år sia landet vårt vart hærtatt av ei fremmed makt, og det er 70 år sia Norge vant sin frihet tilbake. Når vi har valgt å bruke Skarvsetta 2015 til å fortelle om den gangen det var krig i vårt land, er det naturligvis for å minnes dem som opplevde det. Men det er også ment som ei viktig påminnelse til oss om verden i dag: Fred og frihet er ingen selvfølgelighet.

Se deg rundt, og tenk på hvor heldige vi er som kan leve trygt og godt i vårt eget land.

INNHold

- 5 Ord til leseren
 Av Svein Bertil Sæther
- 6 Marinens flyvåpen på Aunøya i 1940
 Av Fredrik Strøm
- 12 Den Kongelige Norske Marine på Hitra i 1940
 Av: Fredrik Strøm
- 16 Tragedien ved Hemnskjela juli 1940
 Av: Fredrik Strøm
- 20 M/S VITA, Krigshelt og hverdagssliter
 Av: Per Johnson og Amy Lightfoot
- 32 M/S SYLVIA si reise frå Hitra til Shetland - og tilbake i 1944
 Av: Svein Bertil Sæther
- 48 Da jeg var med
 Av: Morten Lossius
- 62 Krigsutbruddet og minesprengt
 Av: Asbjørn Roald
- 64 Glimt fra krigsårene 1940-45
 Av: Knut Ansnes
- 74 Krigs- og etterkrigsopplevelser - Barneminner fra Fjellvær
 Av: Magnar Fjeldvær og Sverre Fjeldvær
- 86 Minner fra krigsårene 1940-45
 Av: Louis Akseth
- 88 Ishavsskuta M/S FANGSTMANN
 Av: Olaus Selvaag
- 90 D-dagen som endret historien
 Av: Olaus Selvaag
- 92 Rettelser
 Av: Knut Ansnes
- 93 Hitra historielag

Ord til leseren

Jeg minnes en av Hitras fremste lokalhistorikere: Asbjørn Strand. Han slo ikke om seg med store ord og fak-ter. Han fremheva aldri seg sjøl og sin innsats. Stillfaren og beskjeden som han var, fortalte han om hverdagens helter og heltinner i hittersamfunnet, og han gjorde det med respekt og varme.

På sitt beste var han når han fortalte om krigens hel-ter og heltinner. Gjennom Asbjørn Strand har vi fått innsikt i mange øyværingers opplevelser under andre verdenskrig, og aller helst fortalte han om krigsseiler-ne våre. Det var lokalavisa Hitra-Nytt og seinere Hi-tra-Frøya som var hans medium. Gjennom 15 år skrev han mer enn ett hundre artikler, de aller fleste om hit-terværing, som fikk føle krigens virkelighet, noen med livet som innsats.

Asbjørn var sjøl en av krigsgenerasjonen. Han var ung sjømann på 20 år da Norge vart hærtatt i 1940. Men krigsseiler vart han ikke. Sjøl sa han at han mangla to dager på det. Båten hans skulle gå fra Bergen 11.april 1940. Kanskje var nettopp dette en viktig grunn for hans store engasjement for krigsseilernes historie? I et intervju med lokalavisa i 1990 sa Asbjørn:

- Jeg vil så gjerne at krigsseilernes innsats skal bli husket. Vi må aldri glemme den krigsinnsats våre sjøfolk gjorde un-

der krigen. Vi må huske. Jeg prøver på min måte å minne folk om alle enkeltskjebnene.

Skarvsetta 2015 forsøker etter beste evne å følge i Asbjørn Strands fotspor. Denne åttende utgaven av års-skriftet vårt markerer at det i år er 75 år sia Norge vart tatt av ei fremmed makt og 70 år sia vi fikk vår frihet tilbake. Artikkelen i årets utgave tar for seg større og mindre begivenheter under andre verdenskrig som på ulike vis har med hittersamfunnet å gjøre. Vi finner for-tellinger om noen som reiste ut, om enkelte som deltok i krigshandlinger og om øyværing som på ulike måter møtte krigen på nært hold her heime.

Det har vært svært givende å arbeide med Skarvsetta 2015. Vi som har fått lov å bidra, har merka at engasje-mentet for årets tema er stort. Det er gledelig. Asbjørn Strand hadde rett: Vi må aldri glemme. Vi må huske kri-gen, slik den ramma Norge. Og den klokeste påminnelse av alle fikk jeg av min aller eldste informant. Hun sa: Vi må også huske alle dem som krigen rammer i dag. Det er ikke alle som får leve i fred, slik som vi gjør.

Med disse ord på minne håper jeg du tar Skarvsetta 2015 vel imot.

Hitra, november 2015



Svein Bertil Sæther
museumsdirektør

Marinens flyvåpen på Aunøya i 1940

Fram til 1944 hadde vi i Norge - som i flere andre land, to nærmest uavhengige flyvåpen. Det var Marinens og Hærens Flyvåpen.

Marinens Flyvåpen ble etablert allerede i 1912 mens Hærens Flyvåpen kom først i 1917.

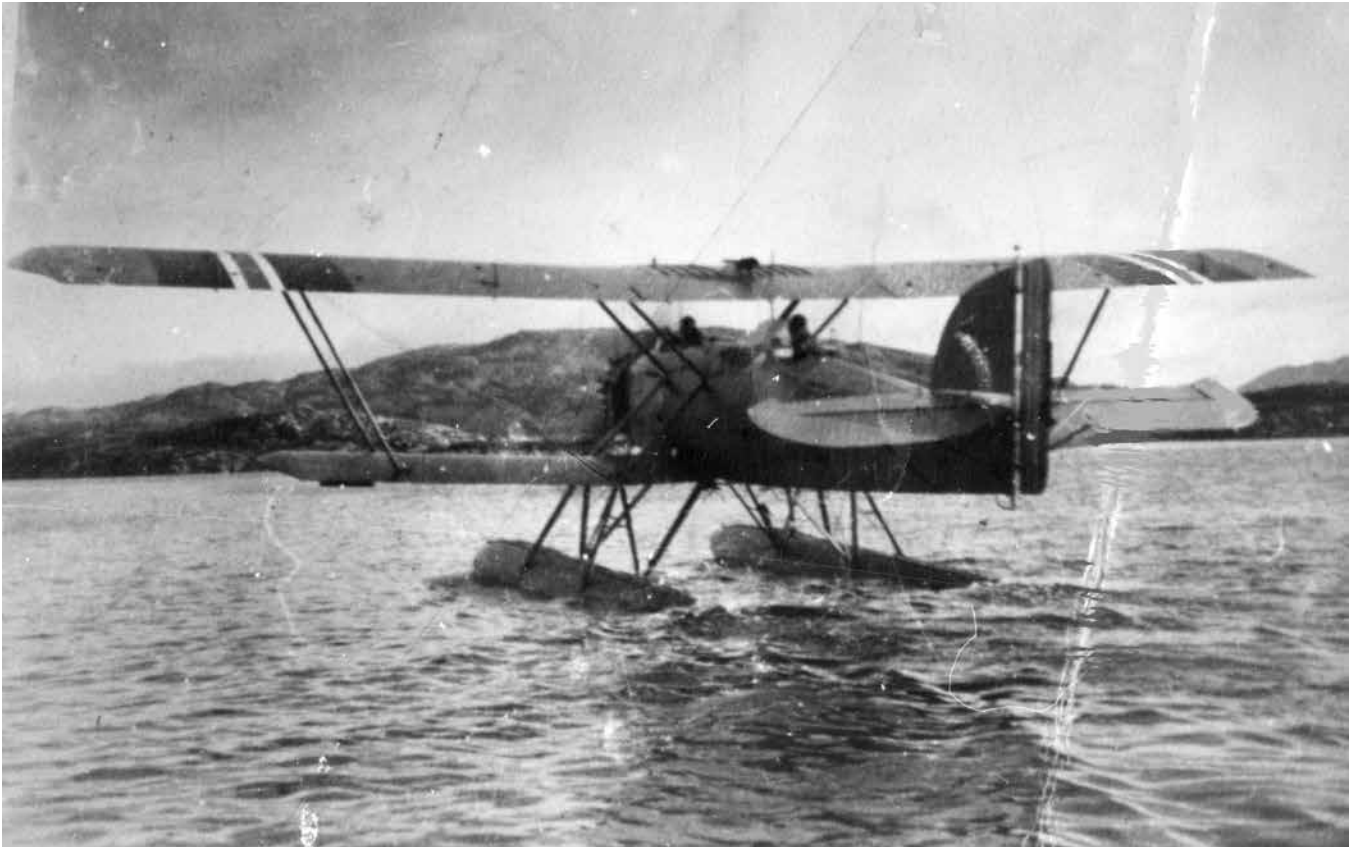
Hovedbasene for marineflyene var Horten, mens Kjeller ble hovedbase for hærens fly. I tillegg var små avdelinger stasjonert i korte og lengre perioder forskjellige steder hovedsakelig i Sør-Norge.

Da 2.verdenskrig startet i september 1939 ble det av forsvarsledelsen bestemt å forsterke vekten i luftrommet langs norskekysten. Som et resultat av dette ble det avgjort at en begrenset gruppe fra Marinens Flystasjon på Flatøya ved Bergen skulle forflyttes til Trøndelag. Kommandoen skulle også overføres til Trøndelag Sjøforsvarsavsnitt ved kommandørkaptein Bergersen.

Stedsvalget falt først på Jonsvatnet som var Trondheim Kommunes flyhavn for Det Norske Luftfartsselskaps rute. Denne gruppen fikk navnet MARINENS FLYGRUPPE, TRONDHEIM og første fly landet på Jonsvatnet allerede 8. september 1939, bare fem dager etter at Storbritannia og Tyskland hadde erklært krig mot hverandre.



Sjefen for flyavdelingen på Aunøya løytnant Kåre Strand Kjos fra Bergen. Allerede i august 1940 var han på plass i Amerika for å forberede utdanning av norske flyvere i Little Norway. Som instruktør omkom han sammen med en flyelev da de styrtet i sjøen den 18.mars 1941 ved Patricia Bay nær Vancouver BC i Canada.



Dette er MF.11 (reg.nr 342) med løytnant Kjos bak spaken taxer ut fra Rørvik depo vinteren 1940 etter å ha fylt bensin. Flytypen var bygd ved Marinens Flyvebaatfabrikk i Horten og satt i tjeneste fra 1932. Med en 575 HK motor nådde det en toppfart på godt over 200 km/t. Totalt ble det bygd 29 slike fly og dette er akkurat det flyet som var hjemmehørende på Aumøya.

Fram til julen 1939 var det tidvis ett og/eller to fly som patruljerte med Jonsvatnet som base. Ett av flyene kranteret under uvær etter en tid og ble ødelagt mens det lå fortøyd. Vraket ble sendt til Horten for reparasjon, men rakk aldri å komme tilbake i tjeneste.

Resultatet var at gruppen kun hadde et eneste MF-11 (reg.nr E.342) sjøfly til disposisjon og dette ble flittig brukt.

Med farten denne flytypen hadde lå Jonsvatnet ganske langt unna de ytre kyststrøk av Møre og Trøndelag. Gruppens patruljeområde strakk seg langs kysten i sør fra Bud ved Hustadvika til Leka i nord. En ikke helt ubetydelig havstrekning også sett med våre dagers øyne og målestokk.

Ikke lenge etter at gruppen var etablert ved Jonsvatnet ble det prøvd å finne en annen lokalitet nærmere kysten. Flere steder ble oppsøkt og undersøkt. Det var en



Aunøysundet i bakgrunnen og husa på Aunøya sto sentralt da krigen startet i 1940. Bildet er tatt tidlig 1980-tall og tilhører Hitra-Frøya lokalavis. Dette er før restaureringen av husa på Aunøya. Den gamle hovedbygningen brant ned til grunnen i 2009 etter en ildspåsettelse.

delegasjon på tre mann som reiste rundt og så seg om etter et bedre egnet sted som sjøflybase.

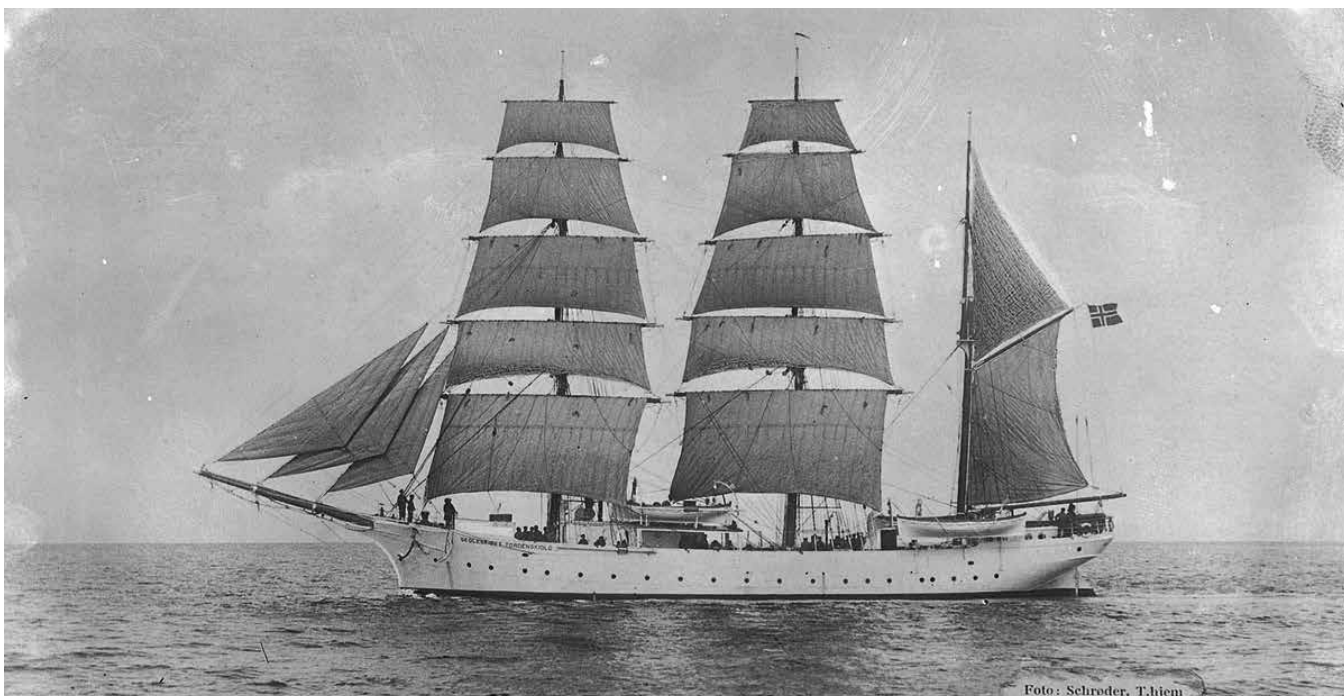
Storfosna ble først valgt og det ble bestemt at her skulle basen ligge. Men, snart oppdaget forsvarsledelsen at Frederik Prytz som den gang eide Storfosna gods, rapporterte alt om saken til den tyske etterretning. Alle-rede på dette tidspunkt viste han seg å være tysk spion. Det hører med til historien at Frederik Prytz ble en meget sentral skikkelse i det norske NS-systemet og var finansminister i Quislings regjering fra 1942 til han døde i 1945. I samme periode var han også fylkesmann i Sør-Trøndelag.

Som følge av disse oppdagelsene måtte marineflygrup-pens "forhandlere" kansellere alle planer om en base på Storfosna.

Det var da valget falt på Aunøya ved Sandstad på Hitra og flygruppen ble offisielt forflyttet dit samme dag de ankom, 20.januar 1940.

En ikke så liten utbygging måtte også til på Aunøya. Det var behov for blant annet hangar på land og en slipp for å dra sjøflyene i land.

Anleggsarbeidet ble påbegynt av byggmester (entreprenør) Sollie fra Brekstad og var planlagt ferdig i mai samme år. Av forståelige grunner ble dette aldri fullført!



Skoleskipet briggen "TORDENSKJOLD". Skipet ble bygd 1905 i Oscarshamn, Sverige. Kjøpt som skoleskip til Trondhjem fra Danmark i 1925. Brukt som losjiskip for mannskapene på Aunøya sjøflystasjon i 1940.

Skoleskipet, briggen "TORDENSKJOLD" fra Trondheim, ble leid som losjiskip for mannskapene. Befalet og en del øvrige personell leide også losji på land i Sandstad-området. Noen hadde også kone og andre familie-medlemmer med.

Midt opp i alt dette foregikk det daglige flypatruljer på strekningen fra Bud til Leka. Det var også lagt ut bensin- og våpendepoer flere steder på kysten og nordligste lokalitet var Rørvik.

Sjef for flyaktiviteten på Aunøya var løytnant Kåre Strand Kjos. Nestkommanderende var fenrik Viggo Jean-Hansen. Av andre navn kan nevnes flyløytnant Magnus Lie, undervannsminør Henry W. Olsen, flyfenrik Finn Kjos (yngre bror av Kåre Strand Kjos) og radio-

telegrafist Thor Egge. Mekanikerkvartermestere var E. Korslund og Erling Larson.

Sistnevnte skulle etter hvert få en litt annen og spesiell rolle når kampene i Norge 1940 var over.

Grytidlig om morgenen 9. april 1940 da tyskerne besatte Norge var flere av flygruppens ledelse ute på tjenestereise. Flere av dem var på vei ut til Hitra med fosenbåten da de møtte den tyske invasionsstyrken på vei inn mot Trondheim.

Flybasens drivstoff- og våpenlager var også meget begrenset så de hadde måttet minimere patroljevirksheten sterkt på grunn av mangel på flybensin.

En båt lastet med drivstoff og andre forsyninger var en uke i forveien reist fra Bergen til Hitra, men nådde aldri fram etter å ha forlist på grunn av et uhell.

Fra Hitra ble det allerede 8.april sendt en fiskebåt sør- over for å hente flybomber og bensin som trengtes sårt. Dette skulle snart vise seg å bli helt fåfengt.

Telefonforbindelsen til Trøndelag Sjøforsvarsavsnitt i Trondheim ble også brutt tidlig morgen den 9.april.

Et tysk fly fyrte også av skuddsalver mot skoleskipet "TORDENSKJOLD" som lå til ankers ved Aunøya. Gastene som befant seg høyt oppe i riggen og på dekk, ble vettskremt og alle som en forsvant de ned til banjern mens mesteparten av prosjektilene havnet i fjærestei- nene.

Noen av prosjektilene gikk også over sundet og eksplo- derte i fjæresteinene rett ned for husene i Badstuvika. Beboerne følte det meget utrygt og valgte å evakuere til Storvågen for noen dager. Eieren måtte imidlertid tilba- ke for å føre dyrene som sto på båas, heldigvis kom ingen til skade.

Løytnant Kjos var også tidlig om morgenen 9.april i kontakt med et tysk Heinkel 111 bombefly. Kjos klarte å gjemme seg vekk i noen skybanker som det akkurat da var nok av på riktig sted. Like etter fikk han melding om at tysk sjøfly fra krysseren "ADMIRAL HIPPER" hadde nørdlandet ved Eidsøra på Nordmøre. Dette måtte han også ta hånd om:

Midt opp i alt dette måtte gruppens hovedkvarter flyttes fra Aunøya til doktorboligen i Fillan, også avdelingens eneste fly lå der natten mellom 9. og 10.april. Naboene trodde først at hele flyavdelingen hadde blitt syk, nyhe- tene gikk ikke så fort i de dager.

Neste dag ble gruppen beordret flyttet til Eidsøra på Møre. Den ble forsterket med et beslaglagt tysk fly av typen ARADO 196, pluss at et par britiske sjøfly av ty- pen Walrus sluttet seg til gruppen som opererte fram til 19.april. Samtlige fly ble da fløyet over til Shetland og Orkenøyene.

Mannskapene ble også spredt for alle vinder. Noen må- te bli igjen i Norge og klare seg som best de kunne. An- dre igjen havnet i Storbritannia, USA, Canada mv.

Etter at Aunøya var evakuert fikk mekanikerkvarter- mester Erling Larson i oppdrag å dra tilbake til Hitra for å sjekke forholdene, dette var mot slutten av juni 1940. Skoleskipet "TORDENSKJOLD" lå fortsatt til ankers ved Aunøya og Larson gjorde en liten rundreise i om- rådet. Han kunne fortelle om tyske fly som fortsatt skjøt spredte skuddsalver mot mistenkelige mål på svaberge- ne o.l. Disse mistenkelige tingene var ifølge hans rapport klær til tørt, fiskeredskaper m.m.

Når det gjelder skoleskipet "TORDENSKJOLD" ble det noe senere gjort forsøk av nazistene på å få det slept inn til Trondheim ved hjelp av en los fra Hitra. Han visste råd og styrte fartøyet rett på en sandbanke - det ble bom stopp. Noe senere kom herrefolket tilbake medbragt egen los, og da foregikk turen til Trondheim problem- fritt.

Båten ble senere tatt i bruk som skoleskip for NS-Hir- den. Den ble tilbakeført sine riktige eiere igjen i 1945, men tilstanden var da så dårlig at eneste alternativ var kondemnering!

Kilder:

Følgende militære rapporter er bl.a. benyttet under arbeidet med denne artikkel:

- Rapport om Trøndelag Flygruppes virksomhet 1939-40 ved løytnant Kåre Strand-Kjos datert Washington 27/8-1940 - han var sjef på Aunøya Flystasjon.
- Rapport om Trøndelag Flygruppes virksomhet 1939-40 ved løytnant Viggo Jean-Hansen datert Ilsvika Sjøflystasjon, Trondheim 16/12-1945 - han var nestkommanderende på Aunøya Flystasjon
- Erindringer fra 1939-40. Håndskrevet manus ved mek. kvartermester Erling Larsson. Han var flymekaniker på Aunøya vinteren 1940 og hadde litt senere etterretningsoppdrag på Hitra fra sommeren 1940.

Den Kongelige Norske Marine på Hitra i 1940

Da storkrigen brøt ut i september 1939 var Norge offisielt nøytralt. I mye større grad enn tidligere ble det påkrevet å håndheve vår nøytralitet. Med vår lange og innholdsrike kystlinje var dette ikke av de enkleste oppgavene.

Nøytralitetsvakten ble omorganisert og spredt langs hele kysten. Både Marinens flyvåpen og flåtestyrkene ble mer involvert og satt i en slags beredskap. Fram til da hadde marinens fartøyer stort sett holdt seg ved kai på basene i Horten og Bergen.

Marinens flyvåpen ser med få unntak også ut til å ha "grodd helt fast" i Horten.

I 1939 besto Den Norske Marine av totalt 150 fartøyer! Da medregnet nærmest alt som kunne flyte. Under halvparten av dette var fartøyer beregnet for bruk i kamp. Hovedsaklig var det forsyningsbåter, depotbåter, patrulje- og bevoktningsbåter etc.

Flere av hvalbåtene fra Hestnes var også innleid til dette formålet.

Høsten 1939 ble det av marinen bestemt å stasjonere to torpedobåter på Hitra for å verne om vår nøytralitet.

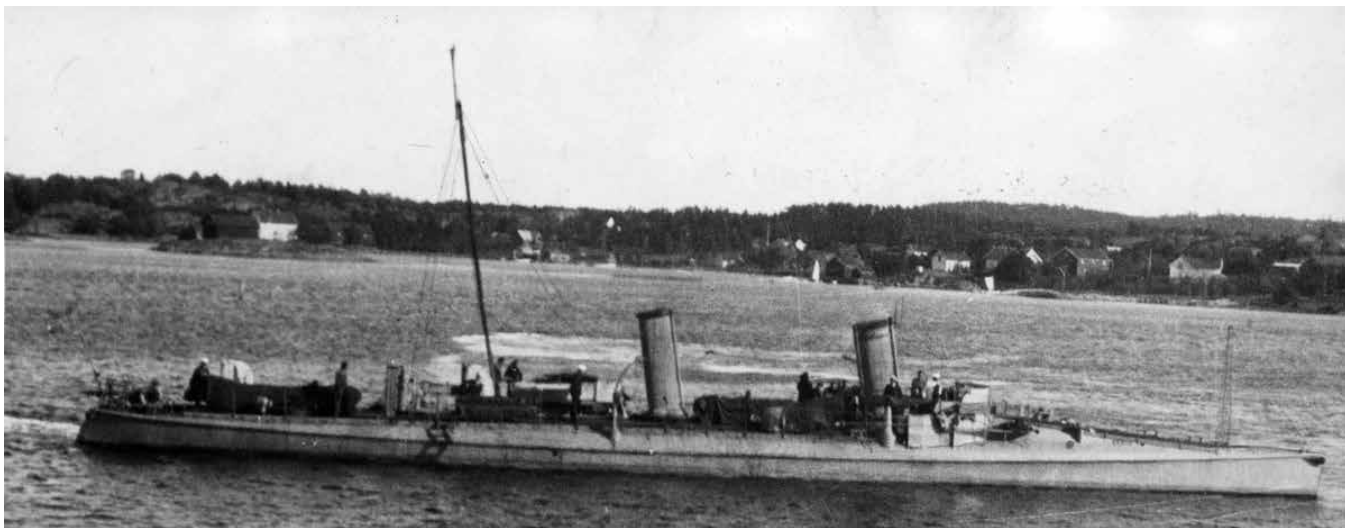
Torpedobåten "SKREI" ble stasjonert ved Hestvika - den andre ble liggende i Knarrlagsundet og hadde navnet "LAKS".

Årene 1898-1901 fikk marinen levert seks slike torpedobåter i klasse 1 - som var den offisielle betegnelsen. Med sine 40 meter var dette meget elegante båter, og med en 1100 HK Trippel dampmaskin gjorde de godt over 20 knop, - besetningen var på drøyt 20 mann.

På grunn av sin slanke og estetisk, vakre fasong gikk de langs kysten under navnet "sigarene" - noe de også lignet på. Men, som en og hver skjønner var dette tross alt 40 år gamle fartøyer som da gikk til sin mest krevende oppgave noensinne.

"SKREI" ble stasjonert ved Hestvika dampskipskai under kommando av skipssjef Ole Andreas Aslaksrud med fenriks grad. En del av mannskapet hadde losji på land mens gastene hadde tilhold nede på banjern under ekstremt trange boforhold.

Da tyskerne angrep Norge 9.april 1940 lå "SKREI" til kai i Hestvika. Like etter angrepet mistet den all kontakt med Trøndelag Sjøforsvarsavsnitt. Skipssjef Aslaksrud hadde bare NRK-radio (som enda var fri) og andre rykter å forholde seg til. Telefonforbindelsen til Trondheim var brutt.



Torpedobåten «Skrei» som lå ved kai i Hestvika da tyskerne inntok Norge april dagene 1940. Mannskapet forsøkte straks å skjule båten i Bjørnavågen. (foto utlånt av Fredrik Strøm)

Aslaksrud bestemte da at "SKREI" måtte skjules for tyskerne. Den litt høye flaggmasten ble kuttet og tatt på land i Hestvika. Deretter satte de kursen mot Bjønnvågen og Tjærravågen som var et godt skjulested under normale omstendigheter. Her ble båten med hjelp av lokale krefter kamuflert med bjørk- og furukvister.

Ikke så lenge etter nådde en ordre fra kontreadmiral Tank-Nilsen om at de hurtigst mulig måtte komme seg til Møre. Ingen skjønnte helt hvorfor, men de fikk ordre om å skjule seg i en liten fjordarm og drive vedlikehold etter beste evne. Flere andre norske marinefartøyer med jageren "SLEIPNER" i spissen opererte i Møre og Romsdal allerede, men "SKREI" skulle holde seg i ro.

Årsaken vet vi i dag: Tyskerne hadde erobret en identisk norsk torpedobåt og drev å patruljerte med den. Norske og britiske sjøstridskrefter opererte i området og jaktet på denne "knaprede" norske torpedobåten.

"SKREI" ble liggende fortøyd fram til 8.mai 1940.

Det overordnede mål hos ledelsen i Den Norske Marine i akkurat denne fasen av krigen var at så få fartøyer som mulig skulle falle i fiendens hender. Ikke så få norske fartøyer ble senket av eget mannskap. Slik endte også "SKREI" sin karriere!

På ikke alt for dypt vann ble den sendt til bunns i Freifjorden utenfor Kristiansund av eget mannskap og alle trodde den var borte for godt.

Men tyskerne visste bedre. De fikk båten hevet og reparert. Den ble satt inn som havnevaktbåt og ble en del av Hafenschutz Flotille Hammerfest.

"SKREI" overlevde krigen og ble i 1945 returnert til Den Norske Marine. Tilstanden var da meget dårlig og fartøyet ble kondemnert like etter.



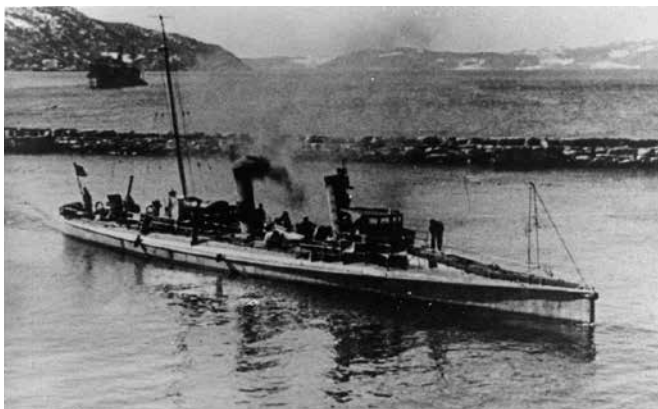
Tre torpedobåter ved kai ved basen i Horten. På bildet ligger "Hitra-båtene" LAKS til venstre og SKREI helt til høyre. Båten i midten er SILD som i samme periode var stasjonert i Bessaker. Bildet er tatt av fotograf Wilse omkring første verdenskrig. (foto utlånt av Fredrik Strøm).

Den andre torpedobåten som hadde Hitra til base var "LAKS" og fikk Knarrlagsund som hjemmehavn. Båten var helt identisk med "SKREI".

Mannskapet var også her delvis innlosjert hos private på land.

Skipssjef var den gang kapteinløytnant (senere kontreadmiral) Ragnvald Tamber. Senere under krigen utmerket han seg som sjef for en norsk MTB-eskadre som opererte på norskekysten med baser i Storbritannia.

Også marinens fartøyer måtte jevnlig ha service og reparasjoner. For "LAKS" sin del ville tilfeldighetene at den



Torpedobåten LAKS

lå hos TMV (Trondhjems Mekaniske Verksted) til en "rutinesjekk" da tyskerne kom den 9.april 1940.

Alle vet hvor tallrike og sterke tyskerne var i Trondheim fra første okkupasjonsdag, så Ragnvald Tamber med sitt mannskap og "LAKS" følte seg temmelig innestengt og maktesløse.

Det enorme tyske slagskipet "ADMIRAL HIPPER" ledet an da tyskerne kom sjøveien og okkuperte Trondheim. En kort stund ble "ADMIRAL HIPPER" liggende og Ragnvald Tamber la en plan.

Enda hadde ikke tyskerne oppdaget "LAKS" som lå til reparasjon ved TMV. Ved siden av "LAKS" lå Namdalske dampskipsselskaps lokalbåt "NAUMA".

Torpedobåten "LAKS" var nesten lens for kull og mannskapet bar over kull fra "NAUMA" til "LAKS". Planen var og hurtig bryte ut og torpedere "ADMIRAL HIPPER" mens det lå til ankers på Trondheim red. Gå som det ville, eller måtte gå, mente skipssjef Ragnvald Tamber.

Men, plutselig var det tyske slagskipet stukket til havs igjen. Tambers plan måtte da oppgis. "LAKS" med sitt mannskap ble overgitt til tyskerne.

Båten ble overtatt av tyskerne i nyoverhelt tilstand og de "nye eierne" ga den navnet "ADMIRAL DEINHARD". Den ble en del av Hafenschutz Flotille Dronheim. "LAKS" sin nye oppgave ble med andre ord å være havnevaktbåt i Trondheim.

Båten overlevde krigen og ble i 1945 returnert til Den Norske Marine i noe bedrøvelig tilstand. Ganske umiddelbart ble også den kondemnert.

Tragedien ved Hemnskjela i juli 1940

Den største og mest tragiske enkeltstående episode i farvannet ved Hitra under siste verdenskrig var nok det som skjedde ved Hemnskjela søndag den 21. juli 1940.

Da ble et stort britisk Short Sunderland 4-motors sjøfly skutt i brann av tyske luftstridskrefter for like etter å eksplodere. Samtlige 12 britiske besetningsmedlemmer ble drept denne ulykksalige formiddagen for mer enn 75 år siden. Hverken før, under eller etter krigen har det skjedd noe tilsvarende i vårt nærområde med slikt omfang og dødelige konsekvenser.

Når kampene i Nord-Norge var over i juni 1940, og de siste kapitulasjonsdokumentene underskrevet, var det etter tyskernes utsagn fred i Norge. Dette var så langt ifra sannheten. Det britiske flyvåpen ved Royal Air Force og marine ved Royal Navy utførte til stadighet rekognosering og mindre angrep mot tyske mål i Norge. Konge og regjering var for lengst på plass i Storbritannia, mens Terboven og Quisling var i gang med nazifiseringen av Norge.

På dette tidlige stadium av krigen var det britiske fly som ble spydspiss i kampen mot tyskerne i Norge. Det ble planlagt og utført både heldige og mindre heldige aksjoner i våre farvann og territorier. Først i 1941 ble det mer styrke og presisjon i aksjonene mot tyskerne i det okkuperte Norge.



Dette er Sunderland-flyet fra 204. Squadron som ble skutt ned ved Hemskjel 21. juli 1940. Bildet er tatt kort tid før ulykken. Vi ser tydelig kjennemerkene KG-A og reg.nr. N9028 malt på skroget.



Et av 204.Squadron sine Sunderland søsterfly under take-off. Det var et imponerende skue hver gang disse flyene lettet fra vannet. Vi ser tydelig at dette flyet også har samme skvadronmerke med bokstavene KG-. (bildet er utlånt av Fredrik Strøm)

En av de britiske gruppene som på dette tidspunkt hadde Norge og norskekysten som patruljeområde, var 209. Squadron med base i Skottland og delvis på Shetland.

Gruppen var utrustet med store 4-motors Short Sunderland sjøfly. Oppgaven var å drive rekognosering for til enhver tid å ha kontroll med den tyske aktiviteten i Norge. Virksomheten var allerede i gang fra april 1940. Sunderland-flyene de brukte hadde også ekstrem lang rekkevidde og flytid. De kunne holde seg på vingene opp til 20 timer! Strekningen Skottland-Tromsø uten å etterfylle drivstoff var ingen umulighet og ble faktisk utført flere ganger i april-mai 1940.

Den 21. juli 1940 kl. 00.59 (norsk tid) lettet et fly fra sin base Sullom Voe på Shetland, bestemmelsessted var Trondheim og områdene omkring. Toktets hovedoppgave var å skygge det tyske slagskipet "SCHARNHORST" som akkurat på dette tidspunkt befant seg i området. Flyet hadde kjenningsbokstaver KG-A og reg. nr. var N9028 (se et av bildene).

Akkurat denne søndagen fulgte det også med flere høytstående britiske offiserer som vanligvis ikke var med under slike oppdrag. Hva som nøyaktig hendte denne fatale søndagen får vi aldri fullt ut vite, men noen av begivenhetene kan vi i dag fastslå.



Dette er Sunderlandflyet etter original fargetegning. Identisk med flyet som ble skutt ned sør for Hemnskjela, ved innseilinga til Hemnefjorden, 21. juli 1940. 12 engelskmenn ble drept.

Vi vet også fra tyske rapporter at kl. 05.15 samme morgen ble et av Luftwaffes ME 109 jagerfly skutt ned av et britisk Sunderland sjøfly i nærheten av Trondheim. Den tyske piloten var jageresset Oberløytnant Lorenz Weber som også mistet livet i tildragelsen.

Om dette hendte før eller etter at de hadde vært ”innom” Trondheim fortelles det intet om. Med bakgrunn i senere hendelsesforløp skjedde nok dette på tur nordover.

Neste tildragelse vi med sikkerhet kjenner til er at flyet i 700 meters høyde kom flyvende nær fastlandet med retning sør og passerte rett over sundet mellom Sund og Hemnskjel. Det ser ut som flyet hadde søkt ly langs fjellsidene, for da de hadde passert Hemnskjela satte de kursen noe mer nordvest med Terningen fyr på høyre side. Der ble de møtt at to tyske ME 109 jagerfly

som tydeligvis hadde jaktet på dem etter at en av deres kollegaer var blitt skutt ned tidligere på morgenen med dødelig resultat. De to tyske pilotene i hvert sitt jagerfly var tydeligvis ikke nybegynnere og fyrte av flere skuddsalver mot Sunderland-flyet. Formasjonen de skjøt fra tilsa også at dette var drevne karer. De skjøt nedenfra og oppover fra hver sin side med passende tilstrekkelig avstand.

Det britiske flyet foretok da en helomvending og satt kursen rett mot Hemnefjordens innløp. Flyet var da allerede truffet for i følge vitner så det ut til at styremekanismen var ute av kontroll. Jagerflyene fløy nå lengre fra hverandre tydeligvis fordi at de så at Sunderland-flyet allerede var truffet og skadet.

Sekunder senere vendte flyet nesene nærmest rett opp da jagerflyene på nytt avfyrte skuddsalver fra sine maskin-

kanoner. Det var tydeligvis den bakre del av flykroppen det hadde gått verst ut over.

Plutselig skjedde en eksplosjon og den ene vingen falt av i flammehavet. Få sekunder etter falt flyet i sjøen innhyllet av ild og røyk fra ammunisjon og bensin. Ingen kunne komme levende fra noe slikt.

Til tross for dette fortsatte tyskerne å beskytte vrakdelene som fløt omkring på sjøens overflate enda en stund. Der flyet styrtet er det 150 meter dypt.

Av mannskapet ble bare fire av tolv omkomne funnet. De ble gravlagt på Heim kirkegård. I 1942 ble disse fire britiske flyverne beordret gravd opp. Tyskerne førte dem til Trondheim. I Ravnkloa ble de tatt hånd om av tyske myndigheter og gravlagt på inntil nå ukjent sted.

Fakta:

Sunderlandflyene ble brukt av Royal Air Force 1938-59. Totalt levert 777 fly. Fire motorer hver på 1066 hk. Vingspenn 35 m, totalvekt 27 tonn, toppfart 350 km/t, rekkevidde 3000 km. Bevæpning var 13-15 mitraljøser og maskinkanoner. Det norske flyvåpenet brukte også flytypen i krigens siste to år med base på Shetland.



William Lillie (f.1919) fra Sudbury i Suffolk. Han får representere alle tolv omkomne fra flyet som ble skutt ned ved Hemnskjela. Unge Lillie var haleskytter ombord. To måneder tidligere ble hans røst kringkastet til millioner av lyttere i et BBC radioprogram fra sin plass i haleskyttertårnet på en Sunderland mens han skjøt ned en tysk JU-88 direkte under sending. For denne bragden ble han tildelt Distinguished Flying Medal (DFC).

M/S VITA

- Krigshelt og hverdagssliter

Følgende er en kort og nøktern gjennomgang av en lang, innholdsrik og noen ganger halsbrekkende historie. At M/S Vita i det hele tatt eksisterer i dag skyldes godt håndverk, enestående sjømannskap og en rekke tilfældigheter. I snart 25 år har vi forsøkt å ta hånd om skøyta med stort pågangsmot, få midler og ikke minst respekt for den nøysomme kulturen båten representerer.

I denne kortfattede beretning har vi noen ganger kun hatt plass til en nærmest stikkordpreget oppramsing av fakta. Eksempelvis kan nevnes turene til og fra Shetland under siste verdenskrig, reparasjoner gjort etter krigen og senere års restaureringsarbeid. Shetlandsreisene innebar bragder, mot og utholdenhet som er ubegriperlig for dagens mennesker. Under hver eneste av de til sammen åtte turer, påtok mannskapet seg et enormt ansvar, uten militær utdanning og med risiko for eget liv. Med få unntak har detaljene om disse turene blitt utvisket, og de som var med, er borte. Men Vita har også en spennende fiskerihistorie som varte helt frem til slutten av 80-tallet. Denne er det mange nålevende personer som har vært med på. En omfattende skildring av M/S Vitas virksomhet både i krig og fred kommer vi tilbake til ved en senere anledning.

¹ Pers. meddelelse skuespilleren Finn Schou, sønnen til fenrik Øivind Schou, 2015

Krigshistorien

Partsrederiet Lorents Rolfsnes, Oskar Johannesen og Jens J. Agasøster fra Bømlo, kontraherte M/S Vita hos Lindstøls Båtbyggeri A/S, Risør i slutten av 30-årene. De tok båten i bruk i 1939. Våren 1940, straks etter krigens utbrudd, var en gruppe på 6 motstandsfolk på leiting etter en sjødyktig fiskebåt som kunne føre dem ut av landet. Det var 4 marineoffiserer (løytnant Tore Holthe, fenrikene Per Danielsen, Øivind Schou og Chr. Weydahl) og to fiskere fra Fitjar (Alfred Engstrøm og Ola Tufteland). Da de kom over den nybygde og tillitvekkende skøyta M/S Vita, orienterte de eieren om at de var tvunget til å ta båten av hensyn til rikets sikkerhet, og at det kunne påregnes erstatning når krigen var slutt.¹ De dro fra Bremsnes på Bømlo 8. mai 1940, blant de første skøyter som dro til Shetland da kampene i Sør-Norge var definitivt over.



Motstandsfolk om bord i "Vita" på vei fra Bremsnes på Bømlo til Shetland 8.mai 1940.

I løpet av krigen gikk M/S Vita åtte turer i det som ble kalt shetlandsfarten, mellom basen i Lunnaveo på Shetland og Norge:²

1. 22 - 25/12/1940: til Langøy i Nordhordaland på oppdrag for SOE (Special Operations Executive), en hemmelig britisk militærenhet opprettet i juli 1940.
2. 27 – 30/3/1941: til Bulandet, Sunnfjord
3. 7 – 15/4/1941: til Snillfjord i Sør-Trøndelag med norsk - svensk sabotørgruppe mot jernbanenettet, med våpenlast til motstandsarbeid i Trøndelag.
4. 11 – 17/ 1941: til Serhunden , Folla, Nord-Trøndelag. Under samme turen tok også ombord 12 flyktninger fra "Signal" av Ålesund.
5. 29/5 – 3/6/1941: til Hestnes på Hitra i Sør-Trøndelag.
6. 10 – 16/9/1941: til Rekkøy, Nord-Flatanger, Nord-Trøndelag for å hente Åtte flyktninger og meldinger til ledelsen på Shetland.
7. 18 – 21/9/1941: til Hernar, Nordhordaland
8. 29/9/1941:
til Rekkøy, Nord-Flatanger,
Nord-Trøndelag for å hente en gruppe flyktninger.

I 1995 fikk vi en henstilling fra marinen, der vi ble bedt om å ta båten til Bergen for å delta i markeringen av 50 års jubileet for frigjøringen. Under oppholdet i Bergen møtte vi sønnen til David Howarth (forfatteren av blant



"Vita" på Torgutstikkeren i Bergen i 1995 under markeringen av 50 års jubileet for frigjøringen © Arne Ristesund, Bergensavisen BA.

annet "Ni Liv" (1951) og "Nordsjøbussen" (1955). Under krigen var Howarth nestkommanderende på Lunnaveo, den hemmelige base for shetlandsfarten på nordøstlige

² Håndskrevne notater (upubliserte) Arnt Volden 1995

Shetland, før Scallowaybasen ble etablert i 1942. Stephen Howarth fortalte, sterkt grepet, at "Vita" hadde



Lunna House, ved basen for shetlandsfarten i Lunnavoe Shetland © Amy Lightfoot.

en egen plass i farens hjerte. Han mintes faren fortelle om en gang under krigen da han hadde han gått oppe en hel natt og ventet på en Shetlandsskøyte som ikke

kom tilbake til avtalt tid. Han ble så urolig at han ikke fikk sove. Da tok han med seg verktøy og gikk ombord i "Vita", der han laget en rømningsvei gjennom det solide skottet mellom maskin og lasterom. Meningen med dette var at hvis skuta ble beskytt av fiendtlige fly, kunne mannskapet flykte fram eller akter uten å vise seg på dekk³. "Vita" var den første skøyte tilbake i Norge i offisielt oppdrag fra basen i Lunnavoe ved juletider 1940, og skøyta figurerer sterkt i Howarths bok "Nordsjøbussen".

Her gjengis noen utdrag fra boken som gir et godt tidsbilde:

"I mellomtiden (september 1941) hadde "Vita" gjennomført den lengste turen vi hittil organisert, en tur på 870 nautiske mil til en liten øy Nord for Trondheim, der en flokk karer som var blitt organisert av vår agent i Trondheim, ventet på å bli tatt opp. Besetningen på "Vita" besto av bare fem mann, men de var alle sammen trenede folk som hadde vært med på aksjoner våren før. Skipperen het Ingvald Johannesen, en stor skøyer, som virket litt eldre enn de andre karene i styrken. I den britiske staben kalte vi han gjerne Old Joe. Om våren hadde han overtrådt en av våre strengeste regler og hadde for lengst fått sin tilgivelse. Han hadde postlagt et brev i Norge. Dette var absolutt forbudt, fordi brevene i Norge risikerte å bli sensurert, og ble det postlagt tilstrekkelig mange, ville tyskerne snart greie å finne sporene våre. Men dette var ikke alt. Brevet var adressert til en dame han kjente. Her fortalte han henne – og alle andre som fikk sjansen til å lese det – nøyaktig hvor han skulle gå i land på den neste turen, og ba henne møte ham der for å gifte seg med ham. Hun sa ja til det romantiske frieri, møtte opp på avtalt tid og ble med ham over til Shetland.

³ Pers. meddelese, Stephen Howarth, sønnen til David Howarth, 1995

Denne lille private operasjon var så vellykt at ingen hadde hjerte til å foreta seg noe særlig. Vi gjorde ham bare uttrykkelig oppmerksom på at han hadde satt sitt eget, hennes og hele besetningens liv i den største fare – noe han selvfølgelig var fullstendig klar over selv. Det ble bryllup i Aberdeen, og senere kom fru Johannessen – eller Mrs. Joe – til Lunna for å hjelpe til i huset.

Old Joes motormann var en kjekk, kraftig gutt, godt likt av alle. Han het Hermansen, men han hørte også til dem som man på død og liv skal sette et kjælenavn på. Karene kalte ham Tromsø, siden han var fra byen av samme navn. To av dekkfolkene var Sandvik og Olsen. Disse to var så fine venner at det var som de ikke hadde noen individuell eksistens. Vi tenkte alltid på dem som Sandvik og Olsen, ikke som Sandvik eller Olsen. Senere tilbrakte de to venner over tre år i en konsentrasjonsleir sammen.

Sistemann på Vita het Jens Haldorsen, en stille, godlynt og tenksom kar, som skilte seg ikke så lite fra de andre. De fleste av dem var umiddelbare og bråkete. Haldorsens utseende og måte å være på passet liksom så dårlig for en røff sjøgutt. Med det magre asketiske ansiktet og sine store, rolige brune øyne lignet han mer en prest eller en dikter. Han snakket flytende engelsk, men med sine egne små eiendommeligheter.

Disse fem karene gjennomførte turen med Vita og kom tilbake med ti flyktninger seks dager etter avreisen. På tilbaketuren hadde de dårlig vær, og passasjerene var sjøsyke, så karene om bord måtte overlate dem køyene sine, og etter hva de selv fortalte hadde de ikke fått tid til stort annen enn å fly rundt med pøser.

Old Joe hadde også med seg et brev fra Norge:

Den 8. september 1941

Til kapteinen på Shetland.

En hel del mennesker, flygere, radiofolk osv. må nå over. De er allerede samlet og holder seg skjult i Trøndelag. Politiet er ute etter mange av dem. Det ville være ønskelig om skuta som har med seg dette brevet, kunne anløpe møtestedet på følgende tidspunkter: 23. september, den 4., 15. og 26. oktober og den 9. desember.

Hvis det skulle vise seg å være vanskelig å legge til land på disse, tidspunkter ville det være ønskelig om det kunne gjøres nye forsøk tjue-fire timer senere. På hver tur må båten ha med seg tre dagers rasjoner for ti mann – den neste ladning som venter på å komme over. Dessuten hundre liter bensin og ti liter smøreolje i små kanner til transporten her.

Hvis planen ikke kan realiseres må båten under enhver omstendighet anløpe den 23. og ha med seg et forseglet brev inneholdende Deres instruksjoner til våre tillitsmenn. Dagen etter at Vita kom tilbake, ble "Igland" gjort klar til å ta opp noen karer lenger sørpå. Denne gruppen var også blitt organisert i Trondheim." ⁴

Målet for turen til "Igland" lå et sted innerst i Vinjefjorden, en tur de så vidt slapp fra uten å bli oppdaget. Flyktningene som skulle med, ble tatt. Ledelsen på Lunnavoe hadde lært noe viktig om hvor farefullt det var å hente folk langt inne i fjordene. Dessverre for sent for "Vita" og mannskapet, som allerede en time før Igland var tilbake på Shetland, igjen var på vei til Norge for å oppfylle ønskene i brevet fra Trondheim.

⁴ Howarth, David, Nordsjøbussene, Thomas Nelson and Sons Ltd., 1951

"Vita" la ut på sin åttende tur til Norge 29.9. 1941 for å hente en ny gruppe flyktninger som var sterkt forfulgt av tyskerne. Henteplassen var et sted på Rekkøy, Nord Flåtanger i Nord-Trøndelag. Det ingen visste var at Rinnanbanden hadde infiltrerte motstandsbevegelsen i Trøndelagsdistriktet, og "Vita" var på vei rett i fella. Tyskerne fulgte etter flyktningene til møtestedet. Flyktningene greide å komme seg unna, men tre tyske forpost vaktbåter lå og ventet på skøyta. "Vita" ble beskytt under belysning av kanonbåtenes lyskastere. Som den første av shetlandsskøytene falt Vita og mannskapet i bakhold ved henteplassen. Hele mannskapet på fem overlevde, ble tatt til fange og sendt til Natzweiler fangeleir i Tyskland. Alle overlevde oppholdet i fangenskap. Resten av krigen ble "Vita" brukt som vaktbåt i tysk tjeneste ytterst i Trondheimsfjorden. Båten tjenestegjorde altså på begge sider under andre verdenskrig.

Årene etter krigen

Etter frigjøringen fikk de opprinnelige eiere tilbakelevert båten, som ble funnet igjen i Kristiansund i 1945. Det sies at skuta var i meget dårlig stand. Masta var saget ned og brukt til ved i lugarovnen. En stor reparasjon, med ny kjøll, hudplank, rekker og masten ble utført av Lunde båtbyggeri på Risøy ved Rolfnes. En ny 120 Hk Wichmann ble installert.

Lorents Rolfsnes har fortalt mye om båtens etterkrigs-historie , i fiskeriene etter sild, makrell, makrellstørje og brugde. "Vita" har krysset Nordsjøen på langs og på tvers, fra Sørlandet til Finnmark og fra Vestlandet til Shetland. Utover 60-tallet var "Vita" ofte å se ved Gaustadbrygga på Titran, Frøya. Om ikke alle sesonger var like bra, hadde "Vita" en kjempesesong i 1969. Nedenfor følger Lorents Rolfsnes sine egne notater fra sesongen hvor enkelte dager gav svært gode fangster, blant annet en rekord fangst på 50 brugder på en dag



"Vita" (H-95-B) på Shetlandsøyene under brugdefangst i 1950 årene, © Shetland Museum & Archives



"Vita" på brugdefanst i farvannet rundt Shetland 1952. Utlånt av familien Rolfsnes

(30. juni). Litt av et arbeid når en tenker seg at hver og en måtte heises opp med vinsj for så å skjære ut leveren som var det eneste som ble tatt vare på. Leveren som kan utgjør opptil 25 % av kroppsvekten, utnyttes kommersielt til utvinning av olje til medisinsk og kosmetisk industriformål. Brugden er verdens nest største fisk med en lengde på over 13 meter og kan veie ca 19 tonn. ⁵

Brugdefisk med "Vita" i 1969 ⁶

Mai (Tråling t.o.m 23. mai)

27.ti Ut brugda 61o 15`

28.o Inn til Vågsvåg

29.to Låg Vågsvåg

30.f Ut kl. 0600, Aktivneset 3 *brugder*

31.l Inn kl. 2200

Juni

1.s Til Måløy kl. 16.30

2.m Leverte Måløy 3 *brugder*, 1 922 kg

3.ti Måløy

4.o Ut kl. 2300, NNV

5.to På Aktivneset, 400 fav. 8 *brugder*, bra ver

6.f Frisk SV bris, 1 *brugde*, levert Måløy, 4 969 kg

7.l Oppom Bergen, kl. 15.30 heime

8.s

9.m Ut på brugda, sørover til Skagerak kl. 1400

10.ti Kl. 2300 NV Skagen 13 nm

11.o Vest av Måseskjær, 14 mil, 19 *brugder*

12.to Litt lengre sør, 30 *brugder*

13.f Frisk syd bris, inn til Skagen

14.l Ut kl. 1300, fint ver, 8 *brugder*

15.s Inn til Skagen kl. 2. Tur til Ålborg

16.m Ut kl 14.30, fint ver, 14 mil nord av Skagen
8 *brugder*

17.ti Samme plass 1 *brugde*, friskner på sørøstlig bris ??

18.o Tvers av Egerø, kl. 3 til Haugesund, kl 11 ½
leverte 30 412 kg

19.to Haugesund, heim kl. 1700

....

23.m Ut på brugda, nordover kl 00.30

24.ti Storegga, fortsetter nordover

25.o På 65o 20` N 8o 26` O, 2 *brugder*, bra ver

26.to Samme plass, frisk SV bris

27.f På Garsolbanken, fint ver, lite å se, frisker på
nord, mot Værøy

28.l Inn til Værøy, fyller olje og proviant

29.s Ut kl. 1500, VNV senere VSV, mye *brugde* 60
nm.

30.m **Første brugde kl. 00.30, ferdig kl. 2300,
50 brugder**

Juli

1.ti Inn sør av Trena - Åsvær kl. 9

2.o Sørover leia, Tvers av Histskjær fyr stiv SV
kuling, til Vevang

3.to Fra Vevang kl. 7 ½ , kuling på Stad, slinger til
Måløy kl. 2300,

4.f Leverte Måløy 34 523 kg, ferdig kl. 1600, sørover

5.l Heime kl. 10

...

15.ti Ut brugda, Vikingbanken

15.o Inn, ingen fangst

...

24.to Ut, vest av Marstein

25.f Fint ver, 1 *brugde*

26.l Haugesund, leverte 742 kg

27.s

28.m Ut på brugda. Kl. 1400 «Salvøy» kaster bom
(henviser til størjefisket)

29.ti Inn igjen, gjorde klart for størja

⁵ Havforskningsinstituttet, Institute for Marine Research, Temasider: www.imr.no

⁶ www.fiskeri.no/Reklame/Brugde/Til3.htm

Midt på 60-tallet, ble den gamle semidiesel tatt ut og erstattet av en 300 HK Scania med 6 sylindere. "Vita" ble også forlenget med tre meter fra 51 til 60 fot, og fikk nytt styrehus. Jobben ble gjort av gårdbruker Jon Bruntveit fra Nord-Huglo. Som mange i ytre Hardanger var han et multigeni. Jon hadde ikke slip. Han fikk hjelp av naboer til å dra båten opp i fjæra nedenfor gården. Så saget han skroget tvers av i forkant av keisingen, og dro deretter framparten tre meter lenger opp og rettet inn delene nøyaktig. I følge Jon Bruntveit var det mye graving for å komme til og skjøte kjølen, "men" sa han "skuta var lett å drive for den var så skarp i kjølen". Til våre spørsmål

om ikke det fantes bilder av forlengingen, trakk han litt på det og sa "det hadde me ikkje tid til".⁷

Ut av aktivt fiske

Familien Rolfsnes solgte båten på 80-tallet. To nye eiere drev fiske i noen år. De siste årene gikk båten under navnet "Thule". Tidene hadde forandret seg, og de nye eierne var ikke så nøye med vedlikehold. På fredagskvelden dro mannskapet hjem. Ingen var om bord og tok småreparasjoner eller stoppet lekkasjer. Tilslutt ble det utbetalt kondemneringsbidrag fra Fiskeridirektora-

"Vita" på vei til Trondheim i 1989



⁷ Pers. meddelese, Jon Bruntveit, 2011

tet, og etter regelverket skulle da "Vita" senkes. I 1989 fikk noen forsvarsinteresserte i Trondheim høre om den stolte Shetlandsskøyta's skjebne, fikk godkjent et fritak fra kondemneringsbestemmelsene og flyttet båten til Trondheim. Men de oppdaget snart at det ikke var spøk å ha ansvar for den gamle ærverdige skøyta. Tilslutt lå den i opplag på Kvernhusvik Skipsverft på Hitra, der Per Johnson fikk se den for første gang.

Som sjømann og ualminnelig opptatt av båter, ble Per interessert i det flotte Risør skroget og han fikk høre brokker av krigshistorien. Nyttårsnatta 1991 ble trøndelagskysten hjemsoekt av en voldsom orkan. Masser av skip, kaier, og hus ble ødelagt og skog gikk overende. Da Per hørte stormen slå i veggene her hjemme, tenkte han på gamle "Vita" og kjørte til Kvernhusvik. Der var det ikke et menneske å se i den kraftige vinden. "Vita" lå med akterenden mot været og sjøene brøt over hekken. Det sto vann på dekk i høyde med dørstokken i nedgangen til maskinrommet. Per fikk startet motoren, lenset og snudd båten. Med baugen på været lå båten mye tryggere. Etter hvert tok vi kontakt med eierne og med Kystmuseet i Sør Trøndelag. Det ble enighet om at eierne skulle overføre Vita" til museet, og at vi skulle overta ansvar for vedlikehold og nødvendige reparasjoner.

Slik var situasjonen da "Vita" ble erklært verneverdig av Riksantikvaren i mai 1992. Dette var begynnelsen på det foreløpig 23 år lange restaureringsarbeidet.

Restaureringsarbeidet

I løpet av de første årene fikk vi gjennomført tvingende nødvendige reparasjoner, men det var vanskelig å skaffe midler nok til å begynne på det helt store restaureringsarbeidet. Dette til tross for at "Vita" nå hadde status som verneverdig. Skuta var preget av mange års manglende vedlikehold og det måtte settes i gang med strakstiltak.



"Vita" straks etter den ble hentet til Helgebostad i 1991, foto: Per Johnson

Reparasjonene begynte så smått i 1993 på slippen til Ove Eriksen på Hemnskjela. Ved hjelp av et hastebeleg på kr 15.000, bevilget av Riksantikvaren til å dekke slippleie og materialer, fikk vi skiftet skipsspikeren i alle støyter (bordskjøter) undervanns. I årene fra 1993 til 1998, søkte vi Riksantikvaren og andre instanser om midler hvert år, inntil til det i 1998 var kr 80.000 i kassen. Dette var nok til å igangsette et større restaureringsarbeid på styrbord side over vanns i samarbeid med Bremsnes Båtbyggeri v/ Jakob Arne Dahlen. "Vita" ble da flyttet til Mellomvervet i Kristiansund der følgende



deler ble skiftet: samtlige rekkestøtter, rekkeplatt i full lengde, skanseledning, hele skandekket i full lengde, samt en del hudplank over vanns. For at pengebeholdning skulle strekke til og for å kunne ta del i Bremsnes Båtbyggeris enestående kunnskap om reparasjon av krevellbygde båter, ble Per med hele tiden på frivillig og ulønnet basis. Dette har han gjort under hele restaureringen, en dugnadsinnsats på flere enn 15.000 timer.



Restaureringsarbeider gjort av Bremsnes Båtbyggeri, foto: Per Johnson



Vita slik den så ut etter oppholdet hos Bremsnes Båtbyggeri, foto: Per Johnson

I 2001 fikk "Vita" kr 115.000 av Riksantikvaren. Båten ble flyttet til Ansnes Båtbyggeri på Hitra i september samme år, der båtbygger Willy Eide og Per Johnson satt i gang reparasjon av babord side. Det viste seg raskt at hele dekket foran luka måtte skiftes. Mast, lugarkappe og vinsj måtte på land. Alt dårlig trevirke ble fjernet. Følgende ble skiftet: 12 dekkbjelker, nytt dekk, alle rekkestøtter (25 stk), hele rekkeplatten, skanseledning og halvparten av hudplank over vanns. Arbeidet avsluttet 24. 4. 2002.



Utskifting av rekkestøtter, hudplank og skandekkk hos Ansnes Båtbyggeri, foto: Willy Eide

Nye bevilgninger fra Riksantikvaren og Forsvarsdepartementet muliggjorde neste trinn i restaureringen. 10.02.2003 ble "Vita" flyttet til Kvernhusvik Skipsverft. Det gamle styrehuset og keisingen ble løftet på land i et hiv. Det ble laget en ny keising. Stålkjøl montert i full lengde. Vi tok på land motor og gir for overhaling. Mast, ny vanntank og septiktank montert. Willy Eide jobbet også om bord med ny kravell i tre for fastbolting av keisingen. Det ble bygget nytt styrehus. Kun dører og vinduer fra det gamle kunne gjenbrukes. Arbeidet avsluttet 24.01. 2005.



Gamle styrehuset er fjernet og den ny keising monteres hos Kvernhusvik Skipsverft, foto: Willy Eide

24. 01.2005 flyttet vi "Vita" fra Kvernhusvik Skipsverft til Ansnes Båtbyggeri. Willy Eide listet inn rorhusvinduer, la teak på rorhus front, og laget kartbord og skap i rorhuset. Arbeidet avsluttet 08.07.05.

08. 07. 2005 var "Vita" igjen i hjemmehavnen på Litjholmen, Helgebostad. Et utall av gjenstående detaljer ble utført her hjemme: stikkbjelker over maskinrom, montasje av vinsj og lugarkappe, driving av dekk, ankerutrustning, kjettingsaks, 3 lås ny kjetting på plass. Arbeidet midlertidig avsluttet 23. 10. 2006.



"Vita" slik den så ut 08.07. 2005, foto Kirsten Klein

23.10.2006 "Vita" på Ansnes Båtbyggeri. Willy Eide la golv av dekksp plank i den nye bysse/messe/vaskerom og isolerte keisingen. Skipselektriker Sverre Myhren la opp alle kabler før bordkledning. Bysse/messe/vaskerom innredet.

12. 07. 2007 "Vita" tilbake i hjemmehavn.

14. 04. 2009. Nye bevilgninger fra Riksantikvaren. Willy Eide fortsatte med innredning akter. Det bygges benker langs skottene i messe/bysse. Vi slipte ned dekk

og skutesider. Smurte 20 strøk med dekksolje. Arbeidet gikk sin gang sommer og høst 2009. Willy Eide monterte elektrisk høvel og kappsag i lasterommet. Høsten/vinteren 2009 – 2010 innredet han hele mannskapslugaren framme med 6 køyer, skap, bord og benker. Per la opp det elektriske anlegget. Båten ble liggende på Ansnes frem til september 2011 da den ble flyttet tilbake til Helgebostad. I påfølgende tre år, og i påvente av nye bevilgninger fra Riksantikvaren ble det kun foretatt vanlig slipsettinger med bunnsmøring og vedlikehold. Søknaden for 2014 ble avslått, men Riksantikvaren ga



Lugaren forut i september 2011, foto: Amy Lightfoot



"Vita" med den nye fokken, oktober 2015, foto: Amy Lightfoot

løfte om støtte til fullføring av neste trinn i restaureringen for 2015. Det gjenstår nå å ferdigstille, bysse/messe/vaskerom. Lasterommet skal innredes og lukekarmen skal repareres. I 2015 bestilte vi en ny fokk fra seilmaker Frode Bjørø. Seilet er nå montert på fokkestaget. Det gjenstår en del elektriske arbeider, blant annet instrumentering på bru.

Fremtiden

Fra og med 2016 går Museene i Sør-Trøndelag avdeling Kystmuseet inn med faste årlige beløp til forvaltning og drift av "Vita". I årene før de store reparasjonsarbeidene ble igangsatt, ble "Vita" benyttet til skoleturer for barne og ungdomsskoler i hele Trøndelag. Det ble da klart for oss at den slags undervisning dekket et svært stort og viktig behov og Vi ser frem til et tett samarbeid med Kystmuseet om videreutvikling av den typen virksomhet.

Kilder:

Howarth, David *Nordsjøbussen*, Thomas Nelson & Sons Ltd., London 1951

Ulstein, Ragnar *Englands Farten*, Det Norske Samlaget, Oslo 1967

Volden, Arnt Håndskrevne notater (upubliserte) 1995

www.fiskeri.no/Reklame/Brugde/Til.htm

www.imr.no Havforskningsinstituttet, Institute for Marine Research, temasider

M/S SYLVIA si reise frå Hitra til Shetland – og tilbake i 1944

Mange nordmenn måtte flykte frå heimlandet sitt etter den tyske okkupasjonen av Norge i 1940. Dei kunne ha ulike grunnar til å flykte: Nokre måtte komme seg unna for å redde livet. Andre ville dra for å slutte seg til norske styrkar i utlandet og kjempe for Norges fri-dom. Dei fleste flykta innover landet og kom seg over grensa til Sverige, men ikkje få rømte vestover i mindre fartøy over havet til Storbri-tannia. Særleg var det folk frå Vestlandet som tok sjøvegen, men også nord for Stad var det mange som la i veg over Nordsjøen med kurs for øyane i vest.

Også frå Trøndelagsfylka var det nokre som tok sjansen og sette kursen mot dei britiske øyane. Fire båtar som hørte heime i vårt nærrområde la ut med Shetland som mål. Tre av dei nådde fram.

To frå Frøya og ein frå Smøla

I mars 1941 gjekk M/K OLAF heimehørende i Nord-Frøya over frå Florø over til Shetland med Trond-heimsmannen Ingvald Johansen som skipper. Dei var fem mann om bord, og dei kom fram til Lerwick



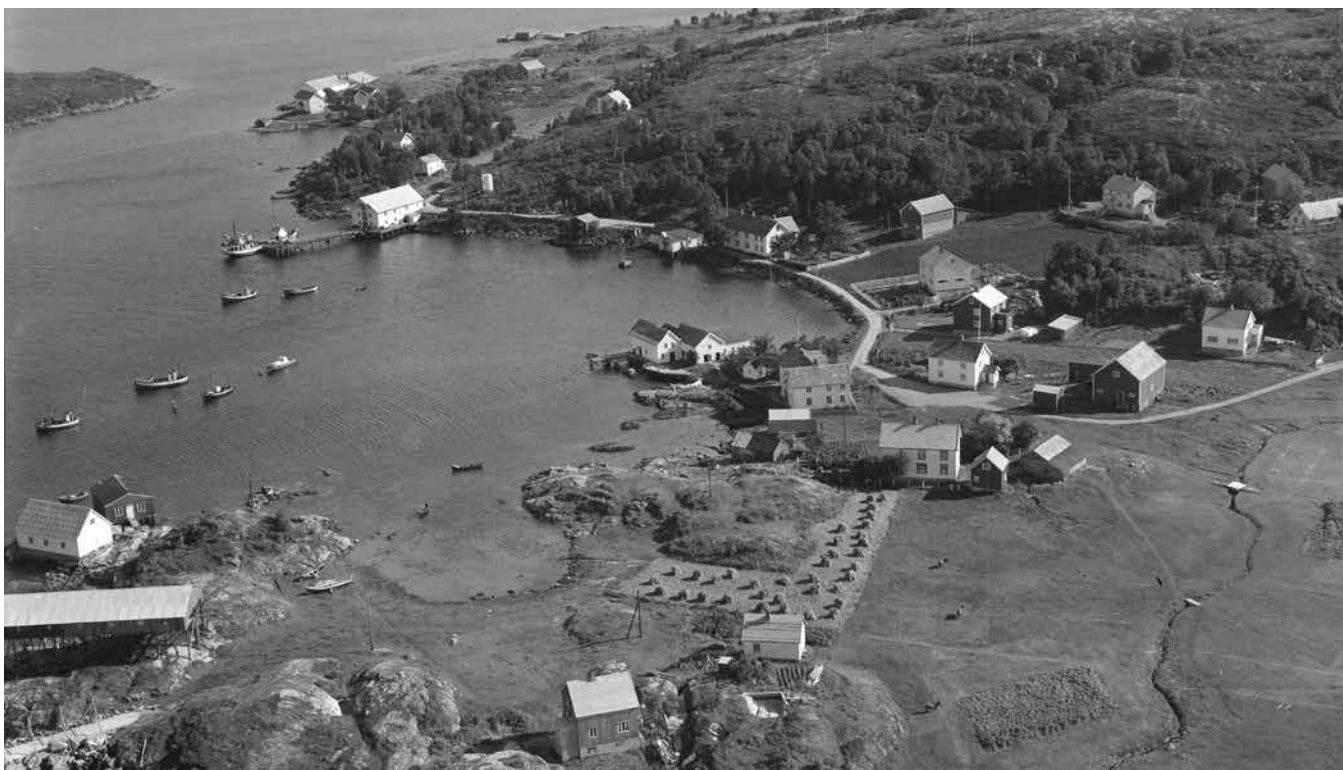
M/S SYLVIA ved Fosnavågen i mellomkrigstida. Ho var av den båttypen dei kalla «svenskeskøyte», rund og drektig – 43 fot lang og 17 fot brei.

16. mars. Berre nokre dagar seinare var Johansen – eller Old Joe, som engelskmennene kalla han – skipper om bord i Shetlandsskøyta VITA¹, på eit oppdrag til Bulan-det i Sunnfjord.

Ut på sommaren 1941 kom ei gruppe på ti menneske frå Oslo til Smøla. Dei var ettersøkte av Gestapo og måtte rømme landet. Eit fartøy skulle kome frå Shetland og hente dei på Smøla den 26. juli, men fartøyet dukka aldri opp. Men kome seg unna måtte dei, så dei fekk kjøpe ei 33 fots skøyte på Smøla² og sette kursen mot

¹ Sjå eigen artikkel om M/S VITA s 20

² Namnet på skøyta frå Smøla kjenner eg ikkje



Her i Børøysundet hørte SYLVIA heime. Kjøpmann Nils Strøm handla frå brygga med den lange kaia. Dette fotoet er frå 1950-talet.

Shetland den 30. juli. Skipperen om bord heitte Einar Tønnesen. Dagen etter vart dei oppdaga av et tysk fly. Flyet skaut varselskot mot dei, og det var ikkje anna å gjera enn å snu mot land. Dei kom seg til Hustadvika. Flyet forsvann og kom tilbake fleire gonger, men til slutt greidde Tønnesen og hans mannskap å stikke seg unna. Dei våga ikkje å prøve sjøvegen ein gong til, så dei kom seg usett i land, rømte over til Sverige og derifrå til Storbritannia.

Den 14.mai 1944 gjekk M/K GANGAR ut frå heimstaden sin Norddyrøya med kurs for Shetland. Det var 22

personar om bord. Skipper på turen var Harald Dyrøy, og turen gjekk godt. Den 16.mai kom dei til Lerwick på Shetland.

M/S SYLVIA til Shetland

Handelsmann Nils Strøm og sonen Torbjørn Strøm i Børøysundet ved Hestvika hadde ei motorskøyte M/S SYLVIA. Det var ei såkalla svenskeskøyte, bygd i 1910 og 43 fot lang³. Nils Strøm kjøpte skøyta i 1916. Ho hadde ein 30 Hk Finnøy-motor, og ho vart brukt til fiske, kvalfangst og frakt. Svenskeskøytene var drektige,

³ Svenskeskøyte var nemninga på båttypen. Dei første var kanskje bygde i Sverige, men slike skøyter vart det bygd mange av i Norge òg. Det som kjenneteikna dei mest, var at dei var så breie og drektige og runde i forma, og dei eigna seg godt som kombinerte fiske- og fraktestartøy. SYLVIA var 17 fot brei, altså godt over ein tredel så brei som lang.

solide fartøy. Lokalt på Innhitra vart SYLVIA i det daglige kalla «Gjeipa».

Under krigen var tidligare lensmannsbetent Arne Ratchje med og dreiv fiske om bord i SYLVIA, og i 1943 leigde han skøyta. På denne tida hadde Ratchje kontakt med ei motstandsgruppe i Trondheim, og frå SYLVIA gjorde han observasjonar i området rundt Hitra, havområda utafor og i Trondheimsleia for motstandsgruppa. Hausten 1943 fekk Arne Ratchje pengar frå motstandsgruppa til å sette SYLVIA på slipp i Hemne for reparasjonar og for utrusting til kvalfangst. Det vart montert en Kongsberg kvalkanon om bord. Han skulle til havs og drive kval- og brugdefangst, fortalte han. Kvalfangsten gjekk så som så, men det var jo heller ikkje den som var viktigast for Arne. I tillegg til å observere tyske aktiviteter, hendte det at han fekk i oppdrag av motstandsgruppa å plukke opp allierte agentar, som var sette i land langt ute i øyane og ta dei inn til Trondheim.

Sommaren 1944 fekk Arne Ratchje melding om å dra til Sula og plukke opp nokre karar, som skulle inn til Trondheim. Arne la i veg utover med SYLVIA og kom til Sula, men dei karane han skulle hente dukka ikkje opp. Han fekk



Arne Ratchje (1916-2013) i 1946.



Edward Martin Wedøy (1921-2001) i 1945.

ein mistanke om at noko var galt, og etter ei tid bestemte han seg for å dra inn til Trondheim sjølv for å undersøke saken. Det viste seg å vera som han hadde frykta. Tyskarane hadde begynt å arrestere nokre av motstandsfolka han hadde hatt kontakt med, og han forsto at no var tida inne til å komma seg vekk.

Straks han var tilbake på Hitra begynte Arne Ratchje å legge planer for å rømme landet. Det måtte bli over havet vestover til Shetland. Han hadde SYLVIA, og han hadde gode venner som han stolte på.

Arne var 28 år i 1944. Han snakka med bror sin, Inge Ratchje, som var tre år yngre. Jau, etter å ha tenkt litt på det, ville Inge vera med. Edward Martin Wedøy frå Vedøya ved Hestvika var berre 23 år, men Arne kjente han godt og visste kva han var god for. Edward hadde kystskippereksamen frå 1942, og han hadde ført doktorbåt for doktor Hognestad og lensmannsbåt for lensmann Kvernmo i all slags vêt, der mellom andre også lensmannsbetent Arne var med. Edward måtte vera rette mann. Han slo til og sa ja. Abert Kristian Sæther var 41 år gammal sommaren 1944. Han hadde mange års erfaring som kystfiskar i lag med far og bror på Fjellværsøya. Han hadde reist som sjømann i utanriksfart i fleire år, og dei seinare åra før

krigen var han i kystfart. I april 1940 var han fyrbøtar på Fosen Dampskibsselskap sitt D/S YRJAR⁴, som prøvde å stikke seg unna inne i Snillfjorden da tyskarane gjekk til åtak på Norge. Men 28.april 1940 oppdaga tyske fly YRJAR ved kai på Krokstadøra, bomba og senka skipet 30.april. Ingen av mannskapet vart skadde, men Albert følte kanskje etter dette at han hadde noko å hemne mot okkupasjonsmakta. Da Arne Ratchje spurte om han ville bli med til Shetland, var Albert straks klar for turen. I nabolaget budde også Paul Andreas Kaald, 26 år gammal. Ved krigsutbrotet var han på Rogalandskysten som sjømann om bord i Norsk Tankanlegg sitt tankskip MIL. I januar 1944 vart M/T MIL minesprengt i Varangerfjorden og mannskapet på seks mann omkom. Da var Paul heldigvis ikkje med, men kanskje kjente han at han skulda dei tidligare skipskameratane sine ein krigsinnsats. Han sa ja da Arne spurte om han ville vera med på SYLVIA over Nordsjøen. Morten Strømsvik var frå Storvika ved Akset på Innhitra. Han kom frå losfamili⁵, reiste til sjøs i 1936 og vart etter kvart los sjølv. Morten var jamgammal med Arne – 28 år – i 1944, ein uredd og solid ung mann. Ja, Morten vart med, ingen tvil om det.

No måtte alt gjerast klart for reisa over Nordsjøen. Nok drivstoff (solarolje) var ikkje så lett å få tak i, men Edward Wedøy, som førte lensmannsbåten, greidde å lure unna rasjoneringskort for nok drivstoff til å greie turen til Shetland. Proviand lurte karane til seg her og der, og attåt fekk dei handle på bok hos kjøpmann Nils Strøm i Børøysundet, eigaren av SYLVIA. Kanskje undra han seg, men han stilte ingen spørsmål. Skipper Johan Utsetø var motstandsmann og kjente til planane til dei seks, så han ga dei eit levande fjorårslam til turproviand.



Morten Strømsvik (1916-1999) i 1945.

12. juli 1944 drog fire av karane med SYLVIA utover til Frøya, godt rusta for «brugdefangst». Dei to siste som han hadde gjort avtale med, reiste ut til Hammarvika. Dit kom SYLVIA og henta dei, og så sette dei kurs mot Sula, som skulle vera utgangspunktet for «brugdefangsten». Mens dei låg her og bunkra vatn, heldt fjorsårslammet konsert nede i lasterommet. Det skapte både latter og undring hos sulværingane på kaia. Skulle hiterværingane på brugdefangst med ein sau i rommet? Fleire tenkte vel sitt, og ingen stilte spørsmål. Den 13.juli la dei ut frå Sula. Shetland var målet. Det første døgnet sette dei kursen rett ut frå kysten. Tyske fly re-kognoserte langs kysten, og på SYLVIA håpa dei å unn-

⁴ Bygd ved TMV i 1925, 345 passasjerar, 370 brt.

⁵ Faren Ole Strømsvik var los hos Det Nordenfjeldske Dampskibsselskap

gå dei tyske flya om dei snarast råd kom seg så langt til havs som dei kunne.

Det var overskya og stille vêr. Karane slakta fjorlammet og gassa seg med kjøtt, kokt potet og smelta margarin. Det var likevel ikkje så aller verst å vera på flukt. Men alvoret og uroa slepte ikkje taket. Dette var eit spel med livet som innsats. Det visste dei seks svært godt.

Det var lyse dagar og netter midt i juli. Snart nådde SYLVIA yttergrensa for normal fiske og fangst. Om tyskarane oppdaga dei her, ville skalkeskjulet med «brugdefangst» vera nyttelaust. Dessutan var SYLVIA nemnt i samband med arrestasjonane av motstandsfolk i Trondheim. Karane på SYLVIA visste at einaste sjansen dei hadde var at dei ikkje vart oppdaga. På ettermiddagen den 15. juli herska det fred og ro om bord i SYLVIA. Finnøy-motoren på «Gjeipa» dunka og gjekk jamt og trutt. Skipper Edward stod i styrhuset og styrte. Nokre av karane dreiv og pusla med forskjellig småtteri på dekk. Andre tok ein strekk på køya nede i lugaren. Så kom eit rop, og det vart peika sørover horisonten. Det kom eit fly i låg høgde rett mot dei. Det var akkurat dette dei hadde frykta. Prose-dyrane vart følgde. Edward stakk ned i maskinrommet. Dei andre trakk ned i lugaren. Så var det berre å vente. Flyet kom raskt nærare. Det sirkla over dei fleire gonger. Frå lugarkappa stirra dei etter teikn og merke på flyet. Edward gløtta på luka til maskinrommet og frykta å bli møtt med eit kuleregn. Så gjekk det opp for dei: Det var ikkje tyske merke og hakekors malt på flykroppen! Det var eit fly⁶ med norske fargar og norsk flagg! Frå lugaren og maskinrommet tumla karane opp på dekk og vinka til flyet. Frå flyet vart det vinka tilbake, før det forsvann og fortsette oppdraget sitt: Jakt på tyske ubåtar.

Det var rolig vêr, og den 16. juli kom skodda sigande. Dei merka på sjøen og på fuglelivet at dei nærma seg land. Den 17. juli letta disen litt, og dei såg ein fjellvegg rett framfor seg. M/S SYLVIA hadde nådd målet sitt: Dei var på Shetland.

Da dei kom nærare, opna det seg ein passasje til styrbord. Her tok dei seg inn og kom inn i ei bukt der det låg fleire fiskebåtar. SYLVIA ankra opp mellom dei, og Arne Ratchje og Morten Strømsvik rodde i land, gjekk opp til eit hus og telefonerte til styresmaktene. Det vart fest om bord på SYLVIA da Arne og Morten kom tilbake med kvitt brød, ekte kaffe og rettelig tobakk.

Etter eit par timar kom soldatar frå sikringstenesta om bord og ransaka både SYLVIA og mannskapet. Seinare på dagen kom det to norske marineoffiserar med oppdrag å føre SYLVIA til hovudstaden Lerwick. Dei seks hitterværingane vart sette på land og ført til Lerwick med militær eskorte.

Shetlandsgjengen

Dei første norske fiskeskøyta stakk over til Shetland alt sommaren 1940, og i jula 1940 gjennomførte M/S VITA det aller første oppdraget mellom Shetland og Norge under andre verdenskrig⁷. Våren 1941 begynte engelske styresmakter å organisere Shetlandsfarten for alvor, og sommaren 1942 vart Shetlandsgjengen ein del av den norske marinen, med 14 fiskeskøyter under sin kommando på turar mellom Shetland og Norge i vinterhalvåret. Oppdraga handla om å frakte agentar fram og tilbake over Nordsjøen, bringe våpen og utstyr til heimstyrkane i Norge og hente flyktningar frå Norge over til Storbritannia. I den lyse årstida var sikkerheitsrisikoen for stor til at trafikken kunne gjennomførast med dei

⁶ Det var iflg Edward Wedøy eit norsk Sunderlandfly, trulig frå flybasen ved Mossbank, Sullom Voe på Shetland.

⁷ Sjå artikkelen om M/S VITA s 20



Shetlandsgjengens emblem og offisielle nemning: Royal Norwegian Naval Social Unit.

saktegåande og bortimot forsvarslause fiskefartøya. Med desse farkostane gjekk Shetlandsgjengen i overkant av 90 turar over Nordsjøen i tidsrommet desember 1940 til utgangen av mars 1943. Den våren vart det klart for dei fleste, både styresmakter, offiserar og mannskap på Shetland, at trafikken med fiskefartøya ikkje kunne fortsette lenger. Sesongen 1942-43 mista Shetlandsgjengen sju fartøy og 33 mann – halvparten av flåten og ein alt for stor del av mannskapsstyrken sin. Tyskarane hadde oppdaga kor viktig denne trafikken over Nordsjøen var, og no sette dei med tysk effektivitet alt inn på å knekke Shetlandsgjengen. Den engelske øvstekommanderande på Shetland, oberst J.S:Wilson, sa stopp. Tapsrisikoen var rett og slett for stor.

Nordmennene ville ikkje gi seg. Oppdraget skulle gjennomførast. Kampen skulle fortsette. Løysinga vart nye fartøy. Ved hjelp av britiske militære styresmakter og solid hjelp frå USA, kom det tre hurtiggåande, amerikanske ubåtjagarar til Shetland til erstatning for de små fiskefartøya. Jagarane fekk namna HESSA, VIGRA og HITRA og vart lagt under norsk kommando. Dei var 110 fot lange, hovudmaskinen hadde ein dieselmotor på 1200 HK, som gav ein marsjfart på 17 knop og toppfart på 22 knop. Med vridbar propell kunne desse langt større fartøya manøvrere lettare enn fiskeskøytene, og med stor entusiasme gjekk Shetlandsgjengen i gang med å lære seg å ta dei nye, fantastiske fartøya i bruk. Både engelskmenn og amerikanarar vart forbausa over kor raskt nordmennene lærte seg den kunsten. Alt 17.november 1943 gjekk den første turen frå Scalloway til Skorpa på Sunnmøre. Det var skipper Ingvald Eidsheim med KNM HITRA. Dei gjorde turen på eitt døgn. HESSA, VIGRA og HITRA gjekk i alt 109 turar over Nordsjøen mellom november 1943 og mai 1945 – utan eit einaste tap.





KMN HITRA, mala i 1945 av Morten Strømsvik, med hjelp frå svogeren Anders Krigsvoll til å male sjø og himmel.

I norsk teneste

Da våre karar kom med vesle SYLVIA til Shetland i juli 1944, var Shetlandsgjengen på offensiven. Det var eit velsmurt og godt organisert krigsmaskineri som viste seg for karane frå Hitra. Nettopp derfor vart også strenge prosedyrar følgt overfor dei nykomne. Infiltratørar i tysk teneste skulle ein ikkje ha noko av. Dei seks hiter-væringane vart først førte til hovudstaden Lerwick på Shetland, deretter med båt til Aberdeen i Skottland og derifrå med tog til London. Her vart dei sendte til Royal Victoria Patriotic School, for her låg London Reception

Centre. Det sorterte under det britiske innenriksdepartementet, og hit skulle alle flyktningar til Storbritannia frå det okkuperte Europa inn til forhør. Våre seks karar var ikkje noko unntak.

Det vart mange og lange forhør. Karane måtte fortelje om sin bakgrunn, familietilhøve, politiske aktivitetar og militærtjeneste. Det vart spurt om nazistar i familie og nærmiljø, og dei måtte fortelje alt dei visste om tyske stasjonar og militære anlegg i heimeområda sine. Det gjekk ei veke, så var dei seks klare for å gå inn i norsk



Mannskapet på KNM VIGRA i 1945. Bak til høgre ser vi Edward Wedøy, og mellom offiserane (den andre frå høgre) ser vi skipssjefen Leif Larsen (Shetlands-Larsen).

militær teneste. Ein dag vart Arne Ratchje henta i ein bil og kjørt vekk. Eit par dagar seinare vart også Edward henta, plassert på eit tog til Aberdeen og sendt med militærfly til Shetland. Arne og Edward skulle på spesialoppdrag – Operasjon Salamander V. Dei fire andre vart etter kvart også sendte tilbake til Shetland for å gå inn i Shetlandsgjengen. Brørne Arne og Inge Ratchje vart seinare med i Kompani Linge⁸.

Tre av dei fire i Shetlandsgjengen gjekk inn som mannskap på dei nye, raske fartøya, som på denne tida hadde vore i bruk rundt eit års tid. Det var Leif Larsen, sjølvstekte Shetlands-Larsen, som no var sjef på VIGRA, Petter Salen var sjef på HESSA og Ingvald Eidsheim var sjef på HITRA. Kvart av fartøya hadde eit mannskap på rundt 20 mann. Albert Sæther var med Larsen på VIGRA nokre turar, men etter kvart vart han plassert i intendanturen, med spesielt ansvar for våpendepotet. Albert var

⁸ Kompani Linge vart oppretta sommaren 1941 som ei britisk militær avdeling av norske frivillige. I 1942 vart Kompani Linge formelt ein del av den norske hæren. Meir enn 500 nordmenn vart tekne opp i Kompani Linge. 292 av dei kom i aktiv teneste, 57 mista livet og sju vart tekne til fange av tyskarane.



Albert Kristian Sæther (1903-1952) i 1945.



Her ser vi M/K ANDHOLMEN frå våre dagar, restaurert ved sida av KNM HITRA.

jo passert 40 år og vart rekna som «ein gammal mann» i Shetlandsgjengen, der dei fleste var i 20-årsalderen. Edward Wedøy var først på spesialoppdrag med SYLVIA på den siste reisa hennes, men etter det var han mest med VIGRA og nokre gonger med HITRA på 17 turar fram og tilbake over Nordsjøen gjennom heile resten av krigen. Morten Strømsvik var mannskap om bord på HITRA, og han var med på rundt 20 turar til og frå Norge mellom august 1944 og mai 1945.

Paul Kaald vart med i forsyningstenesta til Scalloway-basen. Han gjorde teneste om bord i M/K ANDHOLMEN⁹ under skipper Johannes Nessen. Dette fartøyet har ei særeigen krigshistorie. Ho hørte heime i Vesterålen og vart rekvirert av dei norske styrkane under kampane om Narvik våren 1940. Da kampane om Nord-Norge var over i juni 1940, gjekk ho som norsk marinefartøy over til Skottland og opererte som patruljefartøy ved Orknøyane og Island. Hausten 1942 kom ho til Scalloway og vart ein del av Shetlandsgjengen. M/K ANDHOLMEN hadde åtte turar frå Shetland over Nordsjøen fram til våren 1943, da ho vart sett inn i transport med varer og utstyr mellom Skotland og Shetland. Denne transporten var livsnerven for dei norske operasjonane frå Shetland under krigen, og det var i denne risikofylte farten Paul Kaald frå Hestvika gjorde teneste frå hausten 1944 til freden kom i mai 1945.

Operasjon Salamander V

Hausten 1944 vart det planlagt fem operasjonar mot tyske mål i Norge, utført av menn frå Kompani Linge. Desse operasjonane fekk namnet «Salamander» I-V. Berre to av dei vart gjennomførte: Salamander II og Salamander V. Salamander II var eit mislykka sabotasjeangrep

⁹ Bygd i 1938 for Karl Gregussen, Bø i Vesterålen, 73 fot lang, 60 HK Wickmann. I dag er M/K ANDHOLMEN restaurert og tatt vare på som krigsminne.



Mannskapet på M/K ANDHOLMEN i 1945. I midten bakerst ser vi Paul A Kaald, og til høyre for han står skipper Johannes Nessen.

i september 1944 mot tyske mål i Måløyområdet, der både HITRA og HESSA var involverte. Ved operasjon Salamander V var det i utgangspunktet ingen andre enn M/S SYLVIA som skulle frakte mannskap og utstyr til Trøndelag på spesialoppdrag.

Oppdraget som Edward Wedøy og Arne Ratchje vart ein del av, var å frakte to små miniubåtar¹⁰ til Trondheim og bruke desse til å senke eit tysk verkstadskip for ubåtar¹¹, som låg ved ubåtbunkerer Dora i Nyhavna,

Trondheim. Det var sett på som svært viktig å få senka dette skipet, etter som det var det einaste i sitt slag som tyskarane hadde i Nord-Europa på denne tida. Dei to miniubåtane skulle monteras på undersida av SYLVIA. Våpen, ammunisjon, sprengstoff og ein del utstyr skulle dei også ha med.

SYLVIA vart sett i dokk og fekk montert feste for miniubåtane under kjølen. Imens vart fire karar frå Kompani Linge og Edward og Arne frå Hitra sendt på trening til

¹⁰ Den britiske hemmelige militæreininga SOE (Special Operations Executive) hadde i 1943 fått utvikla ein ny type miniubåtar. Desse var klare for bruk i 1944, og vart kalla Sleeping Beauties – forkorta S-B. Dei vart drivne av elektromotorar med kraftige batteri, hadde tankar med komprimert luft, var i underkant av 4 meter lange, hadde ei rekkevidde på opp til 40 sjømil og ein fart på 3,5 knop.

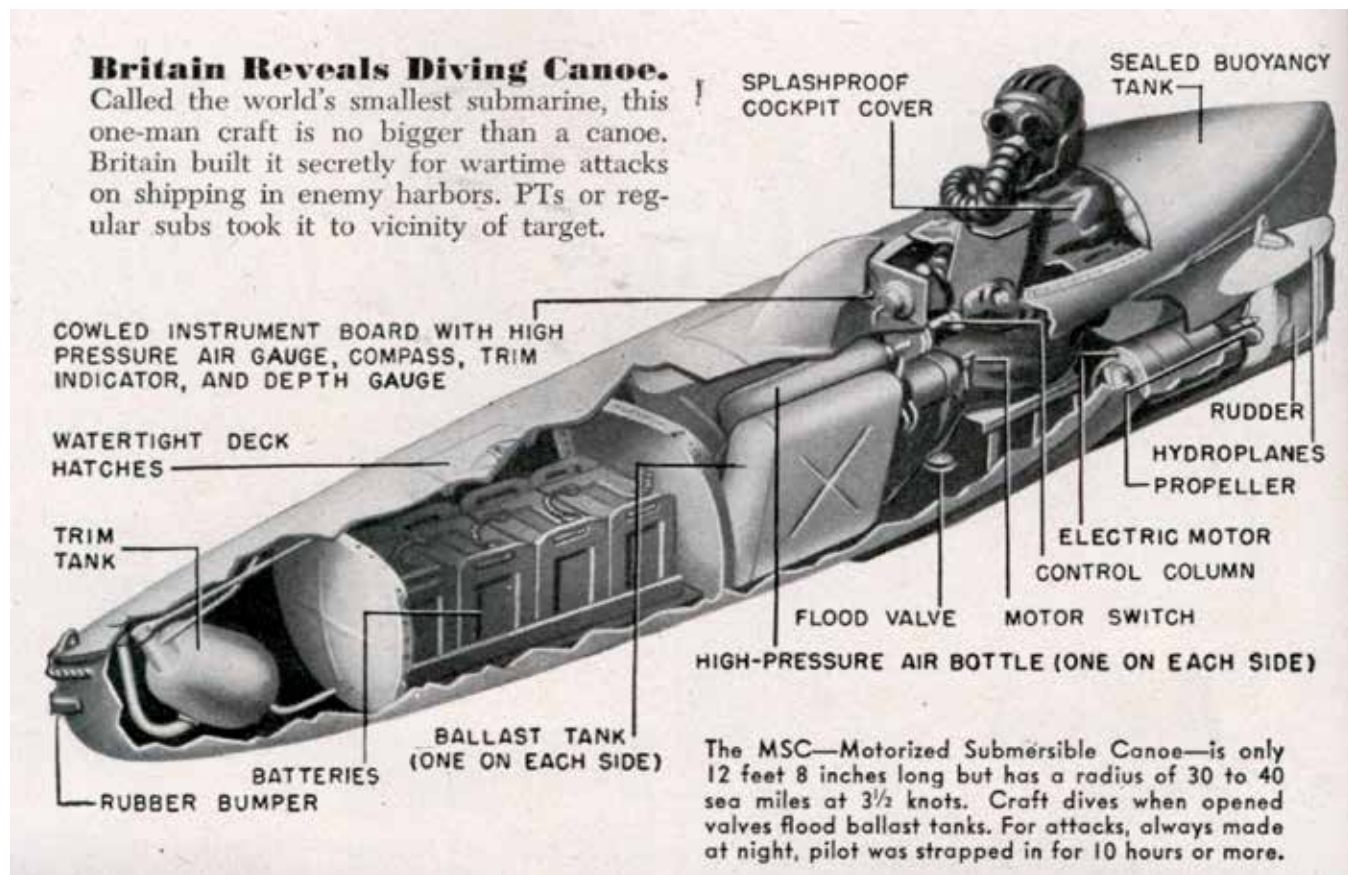
¹¹ Arne Ratchje meinte at namnet på skipet var KAULGARDEN

ein avsides stad Lunna, nordaust på Mainland, Shetland. Dei fire Linge-karane var: Kaptein Torvald Lien (sjefen for ekspedisjonen), fenrik Tønseth, løytnant Fløysand og sersjant Leonard Olsen (telegrafist). Dei tre første var frå Bergen, og Olsen var frå Lofoten.

No vart planen for ekspedisjonen gjennomgått i detalj. Med Edward Wedøy som skipper og Arne Ratchje som kjentmann skulle SYLVIA gå rett inn til Trondheim og legge seg til kai inne i Kanalen på høglys dag. Om natta skulle kaptein Lien ta på seg froskemansdrakt, ta

seg under SYLVIA, gjera laus ein miniubåt, kjøre under vatnet til Nyhavna, feste kraftig, tidsinnstilt sprengstoff med magnetar under vasslina på det tyske skipet, kjøre under vatn tilbake til SYLVIA, feste miniubåten eller berre sleppe han – og så var det å komma seg tilbake til Shetland eller England, på eitt eller anna vis. Mannskapet vart gjort kjent med at det var svært stor sjanse for at dei kunne bli tekne av tyskarane.

Andre veka i september 1944, like før SYLVIA skulle gå frå Scalloway, kom det melding om at SYLVIA med



Engelskmennene hadde fått utvikla ein ny type miniubåtar i 1943, og i 1944 vart dei tekne i bruk. To slike vart festa under kjølen på M/S SYLVIA ved Oppdrag Salamander V hausten 1944.

mannskap var meldt sakna under brugdefangst utafør Trøndelagskysten. Tyskarane fatta med ein gong mistanke om at skøyta hadde stukke av til England. Fleire i familiane til dei seks «brugdefangarane» vart forhørte av norsk politi. Det vart også meldt om arrastasjonar. Dermed var det klart at planen ikkje kunne gjennomførast. No kunne sjølvstakt ikkje SYLVIA gå inn Trondheimsfjorden og legge til kai i Kanalen. Men etter som planene var så langt komne, vart det bestemt at Operasjon Salamander V skulle gjennomførast på ein annan måte. I staden for å gå inn til Trondheim og sprengje det tyske skipet ved Dora, skulle dei gå inn i Vingvågen og ta tyske transportskip, som brukte å ankre opp der. Arne Ratchje meinte at det likevel let seg gjera å ta skipet som låg ved Dora. Han ville at dei skulle gå til Utsetøya og mellomlagre miniubåtar og utstyr i naustet hans Johan Utsetø. Så skulle mannskap og utstyr lastas over i Johan Utsetø si frakteskute MONITOR, som var ei velkjent skute ut og inn Trondheimsfjorden. Sjeldan eller aldri vart ho kontrollert av tyske vaktbåtar. Verken tyske eller norske ville fatte mistanke om dei såg Johan med MONITOR på tur til byen. Og dermed, meinte Arne, kunne Operasjon Salamander V gjennomførast som planlagt.

Det brygga opp til ganske hard diskusjon mellom kaptein Lien, som var sjef for ekspedisjonen, og Arne Ratchje om dette. Men saka løyste seg fort og brutalt. Det kom melding om at Johan Utsetø var arrestert¹², og dermed fall Arne sin plan av seg sjølv.

Den 13. september 1944 la SYLVIA ut frå Scalloway med kurs for Hitra. Ubåtjagaren HESSA eskorterte dei eit døgn tid. Det var fint vêr over Nordsjøen. Etter tre dagar fekk dei landkjenning ved Sula, og dei gjekk inn i Frøyfjorden om kvelden med sløkte landterner. Planen var at dei skulle bruke øya Stora ved Hestvika som base

for angrepet på Vingvågen, men med den farten dei hadde kunne dei ikkje nå fram og losse utstyret før det vart lyst. Dei måtte ha ein kjentmann som kunne finne ei bortgjømt hamn for dei til neste kveld. Arne rodde i land og fann Kristian Sæther, som i stummande mørke losa dei mellom holmar og skjær til ein gjømmestad ved Dolmsundet ein plass. Neste natt gjekk dei til Stora, og etter ei mellomlasting på fiskeskøyta til Laurits og Paul Storø, fekk dei utstyret på land. Det var mykje arbeid som tok si tid, for det var tungt utstyr: Radiosendar, batteri til sendaren, handdriven generator for lading av batteri, våpen, sprengstoff, sivile klede, proviant og dei to miniubåtane.

SYLVIA blir senka

Mens Edward og tre mann arbeidde med utstyret på Stora, vart ein mann med Arne Ratchje for å senke SYLVIA. Skøyta var ettersøkt. Om ho vart oppdaga, var heile ekspedisjonen avslørt. Det var inga anna råd. Ordren frå England var klar. På innsida av Børøya går berget rett i sjøen, og her er det brådjupt ned til 90 meter. Dette var rette plassen for å senke SYLVIA. Frå Shetland hadde dei med seg ei 16-fots snekke med ein bensinmotor på tre hestekrefter. Arne styrte SYLVIA inn mot berget, og dei to gjekk ned i maskinrommet, bora mange hol i botn på SYLVIA og prøvde å slå hol med ei stor slegge. Men det var trangt i rommet og SYLVIA var sterk. Dei greidde ikkje å slå hol. Arne meinte ho hadde dobbel botn. Dei gjekk opp frå rommet. Arne tok fart på fleire hundre meter og rente SYLVIA i full fart rett mot berget. Litt skadd vart ho, men SYLVIA sakk ikkje. Ho flaut som ein kork. Da sette Arne lyddempar på maskinpistolen sin og tømte fleire magasin i ein ring i skuteseida. No greidde dei å slå ut eit stykke. Så svinga dei bommen ut over skuteseida, og når dei hengte seg i bommen, greidde dei å krenge SYLVIA nok over til at sjøen rann inn gjennom

¹² Det viste seg seinare at nokon i all hast hadde greidd å sende ei melding til Johan Utsetø, slik at han vann å rømme unna.

holet og fylte ho, slik at ho sokk. Slik Arne mintes det mange år seinare, sokk ho med orlogsflagget til topps. Så gjekk dei tilbake til Stora i snekka. Utstyr og mannskap låg no gjømt mellom bergklover og lyngrabbar der.

Neste formiddag fekk dei besøk. Ein flokk med skoleungar kom til Stora og skulle plukke tyttebær. Dei stod plutselig høgst oppe på øya og såg rett ned på karane. Edward prøvde å gjøemme seg så godt han kunne, for han kjente bror sin Kaare og naboenta Lovise frå Vedøya¹³. Arne gjekk bort og snakka med ungane. Dei undra seg på kven alle desse karane var, og Arne fortalte at dei var militære på hemmelig øving. Ungane lova at dei ikkje skulle røpe denne hemmelige øvinga for nokon. Det kunne ikkje karane våre stole på. Sjølvsaft måtte dei no få med seg utstyret og komma seg vekk frå Stora så fort som råd var. No angra dei at dei hadde senka SYLVIA.

Diskusjon, retrett og dramatikk

Men åtaket mot Vingvågen kunne dei gjera raskt – kanskje allereie samme kveld? Så kunne dei berre stikke vekk etter utført oppdrag, slik planen heile tida hadde vore. Utpå kvelden gjorde dei seg klare. Kaptein Lien tok på seg froskemansdrakta, starta miniubåten og tok ein prøvetur. Jau, utstyret virka som det skulle, men dei som følgde med frå land, fekk eit sjokk. Det var så mykje moreld i sjøen at Lien med miniubåten lyste som ein lyskastar på lang avstand. Det var heilt umulig å komme usett inn til skipa til ankers i Vingvågen. Arne Ratchje trudde likevel at det kunne gå. Det var meir ferskvatn i sjøen der inne, og trulig mindre moreld. Men kaptein Lien avgjorde at det ikkje let seg gjera denne natta. Kanskje neste natt?



M/S SYLVIA si siste reise var i hemmelig oppdrag frå SOE (Special Operations Executive).

Dei fekk melding frå England om at tyskarane hadde begynt å peile etter radiosendaren deira. Bort frå Stora måtte dei med ein gong. Natta vart brukt til å flytte miniubåtane og så mykje som råd av utstyret til Aunøya, seks-sju kilometer sørvestover Trondheimsleia. Det som dei ikkje fekk med på snekka, grov dei ned på Stora. Edward Wedøy skulle bli igjen på Stora for å halde auge med dei tyske skipa i Vingvågen. No tok dei kontakt med Paul Storø og informerte han om planane sine. Paul hadde visst at dei var der. Han hjelpte dei på alle vis. Edward fekk gjøemme seg på låven hos Paul, og båt fekk han også låne. Klok som han var, stilte ikkje Paul eit einaste spørsmål.

Aunøya med skog og meir kupert terreng eigna seg langt betre som gjømmeplass for Linge-karane. Det var Asbjørg og Gunnar Strøm som hadde Aunøya på denne tida. Arne tok kontakt med Gunnar, fortalte at dei låg gjømte i skogen på øya hans og at det var farlig å nemne for nokon at dei var der. Det var i Jutulbukta inn mot Djupsundet dei gjømte seg. Miniubåtane låg bukserte opp i fjæra der. I grålysinga om morgonen var det fjæra

¹³ Kaare og Lovise fortalte seinare at dei begge hadde kjent att Edward, sjølv om han hadde uniform på seg. Men dei fortalte ikkje til nokon at dei hadde sett han.

sjø, og no la Arne merke til at ubåtane låg tørt og godt synlige frå land på andre sida av sundet. Han vassa uti og fekk flytta miniubåtane ut på djupare vatn.

Omtrent samtidig låg Edward på Stora og følgde dei tyske skipa i Vingvågen med kikkert. Mismodig kunne han berre ligge å sjå på at dei letta anker og gjekk sørover Trondheimsleia. Han rodde sørover til Aunøya, fann dei andre og rapporterte til kaptein Lien. Operasjon Salamander V var ein fiasko. No var det berre å komma seg tilbake over Nordsjøen.

Kvelden etter senka dei miniubåtane på djupt vatn og tøffa austover frå Aunøya i snekka. Dei gjorde tre-fire knops fart. No var det berre å ta tida til hjelp. Det var avtalt at dei skulle bli henta på Vågsvær, sørvest for Sula. Dit rakk dei ikkje å komma på ei natt. Dei kom fram til Jensøya ved Ansnes, og her tok dei inn hos eit søskenpar som Arne Ratchje kjente godt og hadde full tillit til. Bortsett frå Arne skulle karane gi seg ut for å vera engelskmenn, og den rolla spela dei godt. Etter krigen vart det kjent på Ansneslandet at dei på Jensøya

hadde gitt husrom til han Arne Ratchje og ein gjeng engelske soldatar hausten 1944. Kvelden etter fortsette dei utover mot Frøya. I frisk bris frå aust passerte dei Svellingen, der det var ein tysk vaktpost. Sjøen vaska inn over den vesle båten, som var ganske tungt lasta. Dei var rundt 50 meter frå land da det plutselig vart skote opp ein serie med lysrakettar. Dei svinga snekka brått unna mot nokre små skjær lenger ute. Så begynte motoren å fuske, stansa heilt og snekka gjekk på grunn. Fleire lysrakettar vart skotne opp, men dei fleste dreiv inn over land i austavinden. Så kom ein rakett rett over dei. Alt vart lyst som midt på dagen. Arne meinte han hørte maskingevær begynte å knatre og såg kulene slo ned i sjøen attom seg. I lyset frå raketten oppdaga dei at ein skruv hadde lausna på forgassaren. Så snart dei fekk fiksa det, starta motoren. Dei fekk båten flått, og kom seg i ly attom skjæra. Der låg dei og venta. Fleire rakettar vart skotne opp. Så vart det mørkt og stille. Tyskarane hadde ikkje fleire lysrakettar, og ikkje hadde dei båt tilgjengelig, heller. Karane våre fortsette no vestover på yttersida av Frøya. Det vart ein frisk tur. Vinden hadde snudd og



Austover frå Sandstadsundet mot Vedøya og Stora.

auka på til stiv kuling frå vest. Det var mykje sjø, men langt ut på morgonen nådde dei Vågsvær.

Tilbake til Shetland

På Vågsvær skulle eit fartøy frå Shetland komme og hente dei. Men det vart uvêr ute i havet og det vart venting. I tre dagar var karane hos Ole Lyngvær med kona Pauline og sonen Laurits, som var rundt ti år gammal på Vågsvær. Den 30.september kom KNM HITRA med skipper løytnant Eidsheim og frøyværingen Harald Dyrø som kjentmann og henta dei. Ole, Pauline og Laurits vart også med over til Shetland. Ein kunne aldri vita. Om «rette» folka fekk greie på at dei hadde husa sabotørar, var det best for familien Lyngvær å halde seg

langt unna. HITRA var tilbake i Scalloway på Shetland 1.oktober 1944. Arne og Inge Ratchje gjekk no med i Kompani Linge. Dei fire andre hatterværingane vart med i Shetlandsgjengen, i lag med fleire frå vårt nærrområde: Palmer Haugland frå Hitra, John Mollan frå Snillfjord og Harald Dyrø frå Frøya. Alle desse kom heim etter krigen. Men Shetlandsgjengen mista også mange. Ein av desse var Frithjof Haugland frå Hitra. Han var med på M/K BRATTHOLM, som kom i kamp med tyske sjøstyrkar i Toftefjorden i Troms 5. juni 1943. Mannskapet kom seg i land, men her vart dei møtt av tyske soldatar. Dei fleste frå BRATTHOLM fall her, men tre vart tekne til fange, ført til Tromsø og avretta. Den einaste frå BRATTHOLM som kom seg unna var Jan Baalsrud.



Scalloway på Shetland i 1940-åra. Her låg den norske basen frå 1942 til 1945.

Etterspel i Børøysundet

I eit okkupert land er det mykje som skjer og mange slags ærend som blir utført. Når eit fartøy som okkupasjonsmakta har hatt ein mistanke til, plutselig kjem vekk, begynner praten å gå folk imellom. Alltid greier okkupantane å snappe opp sladder og folkesnakk. Og når seks mann frå nabolaget akkurat samtidig er borte og ingen veit kvar dei er, skal det ikkje stor kombinasjons-emne til for å lukte kva som har skjedd: M/S SYLVIA har rømt frå landet med seks mann om bord. Her må det vera nokon som veit noko.

Sjølvsagt går mistanken først mot eigarane av SYLVIA: Nils og Torbjørn Strøm. Etter som snakket begynner å gå, blir dei tvinga til å melde fartøy og mannskap sakna. Noko anna vil verke direkte påfallande. Den 17.august 1944 er det fleire på Innhitra og i Fillan som blir forhørte og arresterte. Tyskarane og norsk politi mistenker dei for å kjenne til det som har hent. Tidlig på morgonen er dei heime hos Nils og Jenny Strøm på Bakken i Børøysundet. Tyske soldatar med maskingevær står vakt ved alle inngangar til huset.

På loftet ligg kjøpmann Nils Strøm (1881-1946) sjølv. Han er sjuk og sengeliggande. Nils Strøm skal i fengsel. Sønene August og Torbjørn ber om at faren må få sleppe. Han er sjuk. Begge tilbyr seg å gå i fengsel i staden for han. Det hjelper ikkje. Kjøpmann Nils Strøm blir henta opp frå sjukesenga, arrestert og ført til fengselet på Volan i Trondheim. Her blir han sittande til julaftan 1944. Så blir han slept fri. Han visste visst ingen ting, likevel. Sønene går inn til Trondheim med M/K ØISTEIN og hentar heim far til jul.

Eit siste minne

Utanom den historia som her er fortalt, fins det eitt einaste minne igjen frå M/S SYLVIA. Det ingen såg den

mørke haustkvelden ved Børøya i 1944 da SYLVIA sakte glei ned gjennom sjøen, var at ei av dekkslukene lausna og flaut opp. Som ein kombinasjon av ein protest og ei siste helsing sendte SYLVIA luka si inn Børøysundet. Her vart ho funne og gjømt bort på brygga til Nils Strøm, heilt til ho no er henta fram og stilt ut som eit siste minne.

Kilder og literatur:

Frithjof Sælen: *Sjetlands-Larsen*. Bergen 1947

David Howarth: *Nordsjøbussen*. Oslo 1952

Odd Strand: «*Hitra. Med Ingvald Eidsheim og hans menn på krigstokt over Nordsjøen*». Bergen 1987.

Svein Carl Sivertsen: «*M/K Andholmen i krig og fred*». Oppegård 2002.

Shetland Bus WW II frå nettsida warsailors.com

Idar Aune: *Skøyta «Sylvia» på mislykket krigstokt*. Årbok for Fosen 1996.

Bjørn Rønningen: *50 år siden «Sylvia» og Englandsfarten*. Intervju med Asbjørn Strand i avisa Hitra-Frøya 25.november 1994

Asbjørn Strand: «*Våre krigsseilere*», artikler i avisa Hitra-Frøya 11.juni 1982, 23.desember 1988 og 8.juni 1990

Festskrift for den seniore Helge Arild Bolstad. Bergen 2008

Arne Ratchje: *M/K SYLVIA-ekspedisjonen*. Notat til Svein Bertil Sæther

Edward Wedøy: Tre maskinskrivne notat om hendingane i 1944 og 1945.

Svein Bertil Sæthers notat frå samtalar med Arne Ratchje

Svein Bertil Sæthers notat frå samtale med Kari Strøm, Hestvika

Takk for hjelp og bistand frå: Ola Aalmo Ratchje, Jon Erling Strøm, Kari Strøm, Wivian Wedøy, Øyvind Kaald, Nils Strømsvik, Karen Anne Klingenberg Aalmo, Turid Reinjfjord, Johan Henrik Lilleheim

Da jeg var med!

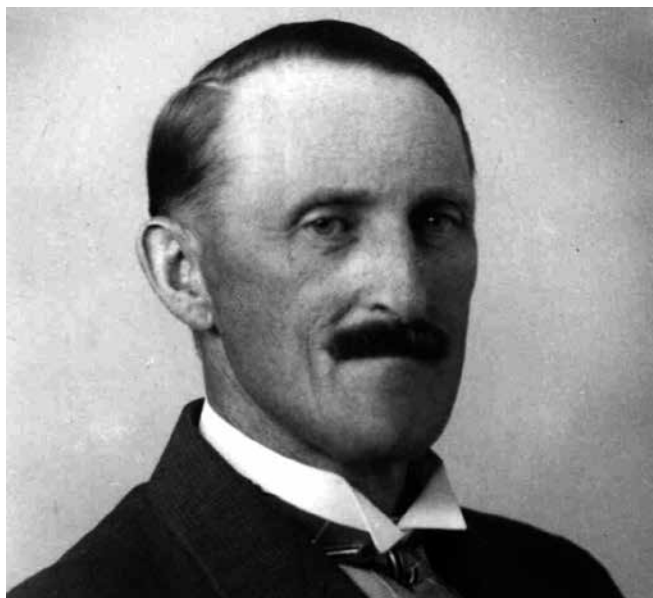
Nedenstående er skrevet av Morten Lossius (1889-1972). Morten var fiskersønn fra Gjæssøya (Kvalen) i Kvenvær. Han ble utdannet lærer, og var bl.a. ved Hopsjø skole på Melandsjø i 40 år. Han var også ordfører i gamle Hitra kommune en periode. Noen år før han døde skrev Morten Lossius "Tilbakeblikk" hvorfra nedenstående historie er hentet.

Hans sønnesønn Gunnar Lossius har lånt oss historien for publisering i dette års «Skarvsetta» Gjengis omtrent ordrett, men et avsnitt er forkortet og omarbeidet av hensyn til etterlatte.

Restaureringsarbeidet

Klokken var kvart på åtte, jeg var nettopp kommet ned fra soverommet, fyrt opp i komfyren og slengt over kaffekjelen. Av gammel vane slo jeg på radioen. Jeg kjente stemmen til programsekretær Carl Lycke. Han leste opp en melding. Oslo, Kristiansand S., Bergen, Trondheim og Narvik var besatt av tyskerne. Mange år senere fikk jeg vite at Lycke sto og leste meldingen med rolig stemme, som alltid, mens en tysk offiser trykket en revolver inn i ryggen på ham. Jeg fór ut i gangen og ropte opp gjennom loftstrappen: KRIG I NORGE! KRIG!!

Knappt et minutt senere sto familien omkring radioapparatet og lyttet åndeløst. Den første tanke som for gjennom hodet mitt var at det sikkert ikke ville vare lenge



Morten Lossius rundt 1945

før engelskmennene kom og jaget disse røverne på sjøen, og jeg var nok ikke den eneste som tenkte slik. Jeg møtte i skolestua til vanlig tid. Jeg forklarte ungene ganske kort hva som hadde hendt, underviste i om lag tre timer, og lot elevene gå hjem. De skulle få nærmere beskjed om fremmøte.

Mobilisering

Jeg hadde tidligere, på høstparten 1939, fått beskjed fra regimentskontoret i Steinkjer (13. regiment.) at jeg skulle være sjef for vaktstyrken, som i tilfelle av intervensjon av en fremmed krigsmakt, skulle bevokte kabelfestene for telefonlinjene på Hitra og Frøya. Styrken besto av omlag 50 mann. I tilfelle av mobilisering skulle

jeg ha min kommandoplass i telegrafbygningen i Fillan. Jeg hadde ikke hatt militær tjeneste siden 1917, men sto enda i de militære ruller - som sersjant. Jeg hadde aldri søkt noen militær stilling, bare avtjent fire års verneplikt, fra 1911. Mannskapslistene, samt kortene for mobilisering, lå alltid klar, og da jeg kom hjem fra skolen, kontaktet jeg straks telefonsentralen på Melandsjø og fordret at jeg ville ha prioritet når det gjaldt militære samtaler. Men så sto jeg over et uløselig problem: Vi hadde ikke uniformer, ikke våpen og ingen ammunisjon. En gang hadde det vært lagret uniformsgjenstander et sted i Hitra (våpenjakker og luer som var inndradd for lenge siden). Godt, jeg nådde de fleste av karene gjennom telefonen, eller ved bud - det var jo ingen vits i å legge mobiliseringskortene i posten. Like etter ringte jeg skytterlagsformennene i Hitra og Frøya om å få tak i gevær og ammunisjon. Det lyktes, og vi fikk nøgda av alt dette. Men kunne jeg bevæpne sivile mennesker til vakttjeneste?. Dette funderte jeg meget på. Det ville jo ikke være hyggelig å bli hengt opp i nærmeste stolpe, om ulykken var ute. Jeg ga derfor beskjed til vaktmannskapene at jeg stilte dem fritt med hensyn til å bære våpen. De aller fleste fylte lommene sine med patroner, og slengte geværet over skulderen under patruljeringen. Men det hele ble nærmest en slags symbolsk vakttjeneste. En av de første som var kommet på plass var en frøyværing. Han patruljerte i tettbebyggelsen på Flatval, med krageren på skuldren, og skal ha sett temmelig morsk ut i ansiktet.

Vi hadde følgende vaktposter: Kabelfestet på Sandstad, telegrafstasjonen i Fillan, kabelfestene på begge sider av Vettastraumen i Hitra, på Kjerringvåg og Flatval. Dagen etter, den 10. april, forsøkte jeg å komme i kontakt, telefonisk med regimentsstaben på Steinkjer (IR 13.) - over Fosen, men lyktes ikke. Så ba jeg telefonsentralen på Melandsjø om å skaffe meg forbindelse med IR 11, i Molde. Sannelig, det lyktes. Jeg snakket med en offi-

ser på regimentskontoret, og forklarte ganske kort hva jeg hadde satt i verk, og ba om forholdsordre fra IR 11, da jeg av gode grunner ikke kunne komme i forbindelse med mine nærmeste overordnede - IR 13. Jeg fikk til svar at jeg måtte innrette meg etter beste skjønn og overbevisning, for IR 11 var helt ukjent med forholdene her ute hos oss. Og så ble jeg ønsket lykke til.

På vakt

Senere har jeg ofte tenkt på hvor uforberedt og nedverdiggende hele situasjonen var for det ganske land hin aprildag 1940. Regjeringen Nygårdsvold nektet å mobilisere mens det var tid, tross gjentatte henstillinger fra de ledende militære, og da mobiliseringsordren endelig kom, var vi på det nærmeste et hærtatt land. Og tankene gikk videre til 1950 om høsten. Det skulle være prøvemobilisering for Heimeværet over hele landet.

Først kom ordren om vanlig beredskap, et par dager senere om skjerpet beredskap. Ingen av mannskapene hadde da lov til å være borte fra hjemmet, selv for kort tid. En ettermiddag ved fire-tiden kom Toril Asmundvaag Enebo, poståpnersken på Melandsjø, springende med tungen ut gjennom halsen med beskjed fra major Ottgar Lüdemann, Steinkjer, om alarm. Han hadde ringt til meg like før, men ikke fått svar i min telefon. Ved et tilfelle var den akkurat da i ustand, og det visste jeg ikke. I radioen hadde alarmsignalet gått for en halv time siden, men jeg hadde den ikke stående på. Men ti minutter senere hadde jeg uniformen på, og bevæpnet med en Coltpistol langet jeg ut nedover til Melandsjøen, og okkuperte straks telefonsentralen. Om lag to timer senere var alle mannskaper på plass på de forskjellige vaktsteder. Da jeg ikke fikk kontakt med områdesjefen, løytnant Dagfinn Strøm, ringte jeg major Lüdemann, og fikk ham på tråden med en gang (militær ilsamtale), ga ham en kort beskjed om mine disposisjoner, og Lüde-

mann takket og takket, og var meget fornøyd. Like etter kom løytnant Arne Ratchje farende over Hitra i bilen sin for å foreta kontroll av mine disposisjoner. Smilende og tilfreds fór han på dør til neste sted, Fillan.

Hadde vi hatt den samme beredskap i 1940, ville Heimevernets (om vi da hadde hatt det) 120 000 mann ha klart å innta sine stillinger i løpet av et par timer og dekket mobiliseringen av de regulære tropper. Vi ville neppe ha fått krigen i det hele tatt, for Hitler syntes hele felttoget var temmelig risikabelt, selv om landet vårt på det nærmeste lå forsvarsløst. Takket være tyskernes enestående flaks, og nordmennenes mange uhell, lyktes det fienden å sette seg fast her i landet etter et par måneders krig.

Ut i krigen

Fredag 12. April 1940 ringte det i telefonen fra Frøya. Kaptein Ulrik Rabben var på tråden. Ordre: Hold deg klar til avreise tirsdag 16. April for å delta i forsvaret av landet. Møt på Melandsjøkaia kl. 1500. Ordren var fra en oberstløytnant i Kristiansund N. (har glemt navnet). Men hva med kabelvaktene, spurte jeg. Fikk et negativt svar. Så var det dødsens alvor. Da jeg denne tirsdagen satt sammen med familien og spiste middag - deilig kjøttsuppe - tenkte jeg på om dette måltidet kanskje kunne være det siste sammen med kone og barn.

På kaia var det møtt opp ganske mange mennesker som ville si farvel. Motorbåten fra Frøya klappet inntil, og straks etter sto vi sørover Dolmsundet i vakkert vårvær. Om kvelden, ved 20-tiden, var vi fremme i Kristiansund og tok inn på Bondeheimen, tror jeg hotellet kaltes. Vi var fire karer i følge: kaptein Rabben, løytnant Aksel Ervik, hans sønn, sersjant Ervik, og meg. Der i Kristiansund ble en del av en bataljon foreløpig satt opp av denne oberstløytnanten som foran nevnt. Lørdag middag var vi ferdig til avreise. Jeg hadde ikke stort av kon-

tanter, lønn var ikke å tenke på foreløpig, og spurte sjefen derfor om et forskudd på femti kroner. Det fikk jeg. Familien hjemme måtte jo også ha noe av pengebeholdningen jeg disponerte, skulle det ikke bli alt for knepent for dem. I Kristiansund hadde jeg forsøkt å få tak i noen uniformsplagg, men de passet meg ikke, bortsett fra ei lue som hadde tilhørt en kommandersersjant. Jeg tok av de røde snorene, og beholdt den siste. Nede ved kaien lå en av de store fergene parat til å ta oss sørover.

Nede ved Almenningen var det møtt opp en mengde mennesker for å se oss vel av gårde. Fergen var stappfull av sivilkledde soldater, det var nesten ikke en ståplass ledig. Da vi la ut fra kaien, istemte folkemengden ”Ja, vi elsker”, og viftet med lommetørklær. Mange av det kvinnelige innslag gråt. Vi måtte hele tiden holde oss under dekk, for tyske fly var på speidertokt, og ved et par anledninger hadde vi et av dem rett over oss uten at noe hendte. Vi kom i god behold til Gjemnes. Der sto en rekke busser og ventet, og så bar det av sted langs fjorden, til Batnfjorden, videre over fjellet til Oppdøl, hvor vi skulle vente på transportskip fra Molde. I stappende mørke ble vi innlastet i skipene, og ved 24-tiden bar det av sted med slukkede landterner. Det ble snakk om tyske ubåter inne i fjorden, og den tanken slo meg at rett nå går vi til vær. Men alt gikk uten vansker av noe slag, og ved 6-tiden søndag morgen klappet vi til kaien i Veblungsnes. Heldigvis var det snøfall, så vi hadde intet å frykte foreløpig av de tyske flyene.

Veblungsnes

Veblungsnes var besatt av engelske tropper da vi kom dit. Soldatene var dårlig utrustet, dårlig bevæpnet, og rasket sammen i hui og hast fra byene ved Nordsjøen og sendt over til Norge med krigsskip. Men senere kom det tropper med god utrustning, utlastet i Åndalsnes, som for øvrig var en eneste heksegryte med voldsomme angrep



fra tyske bombe-fly, fra tidlig om morgenen til mørkets frembrudd, hver dag så lenge krigen varte. Hele denne søndagen satt de fleste av oss nykommere i et tomt skolehus og ventet på å bli innkvartert. Det forekom meg at alt var temmelig improvisert. Befal av nær sagt alle grader for frem og tilbake, gav ordrer og kontraordrer.

Endelig fikk vi anvist et kvarter i noen forlatte hus nær sjøen på vestsiden av den egentlige tettbebyggelse. Vi

lå på golvet med noe halm under oss, men vi hadde da soveposer - av den gamle type - uten noe foring innvendig. Ellers hadde vi det ganske bra der. Oppsetting av en bataljon på tre kompanier begynte dagen etter, men det tok merkelig lang tid. Ofte gikk det flyalarm, og vi måtte ty til de små kjellerrommene, som ikke kunne gi synderlig beskyttelse. Like under det stupbratte fjellet, om lag 500 meter fra det stedet vi hadde kvarter, lå en stor engelsk krysser (kanskje noe slik som 10 000 tonn).

Den lå alltid og manøvrerte, den hadde ikke anker ute. Denne krysseren var et delikat mål for de tyske flyene. På grunn av fjellet var den ytterst vanskelig å komme på skikkelig skuddhold. En gang kom et bombefly over ekserserplassen og videre rett over hodene på oss. Flyet slapp bombene alt for tidlig, og de falt ned på grunt vann bare et par hundre meter fra oss, men bombesplintene føk til alle kanter med voldsom kraft, uten at vi som satt i kjellerne ble skadet. På tross av intens luftvernssild fra skipet, så det ut som om flyene kom fra det uten synderlige skader.

En dag kom et fly vestfra innover fjorden og passerte den tidligere nevnte krysseren på noe slikt som 600 meter. Merkelig nok, syntes jeg da, åpnet den ikke ild mot flyet. En mitraljøse oppe i bakken, betjent av engelskmenn, begynte å skyte, og like etter en norsk, som var plassert nær ekserserplassen. Plutselig kom røyk ut fra flykroppen, og flammer slo til værs. En mann hoppet ut i fallskjerm. Straks etter falt flyet ned i fjellet bak Åndalsnes. Guttene våre skrek hurra av full hals. En tropp av vårt kompani (Ranes komp.) ble sendt av sted for å berge fallskjermhopperen. Det var en - - engelskmann! Flyet var altså engelsk, og det er ganske merkelig at ikke deres egne folk kjente flyet. Han som hoppet ut i fallskjermen ble berget, han hadde bare forstuet en ankel. Føreren av flyet var død, og stygt forbrent av ilden.

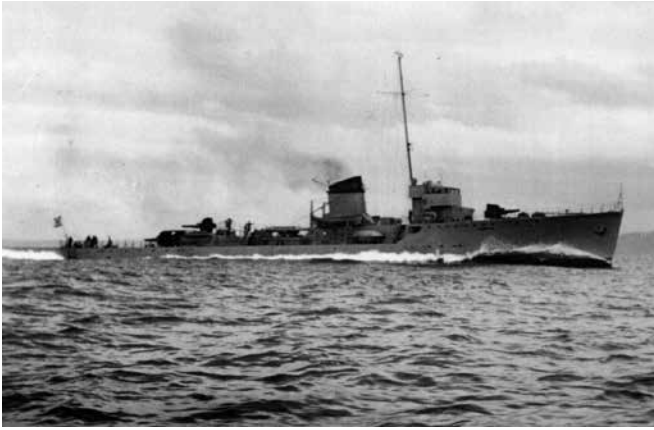
Tysk bombing

Tidlig en morgen, i grålysningen, kom en konvoi på tre-fire store lasteskip innover fjorden, ledsaget av jageren "Sleipner". Tre tyske bombefly var på vingene og overøste skipene med sin last av bomber. "Sleipner" ble noen ganger nesten borte bak veldige vannsøyler, med god hjelp av foran nevnte krysser, som fyrte med alt som fantes om bord av skyts. En gang så det stygt ut for krysseren. Et tysk bombefly seilte en god stund over områ-

det for å komme i god posisjon. Fra Skottehammeren på den andre siden av fjorden styrte flyet i stor høyde rett på skipet, og de hvite skyene rundt dette fortalte oss hvor granatene eksploderte, ofte faretruende nær. Kommet halvveis omtrent, gikk flyet ned i skrå linje, og et øyeblikk etter slapp det bombelasten. Vi hørte et voldsomt brak, formasten på krysseren ble slengt høyt i luften samtidig med andre gjenstander, og like etter slo en veldig ildsøyle fra fordekket til værs, himmelhøyt. Noen minutter senere kom to båter fra land med sanitet og materiell til krysseren. Mange av besetningen om bord hoppet i sjøen for å ikke bli brent levende. De fleste ble fisket opp etter hvert. På spørsmål til engelskmenn på land hvordan det ble med tap etter bombingene, ble det ikke gitt noe svar. I det hele tatt fikk man ikke vite noe hos disse karene på hva man spurte om, men det kunne forekomme unntakelser.

Ut på ettermiddagen samme dag gikk krysseren over fjorden og la seg i nærheten av Skottehammeren sammen med Sleipner. Da et nytt flyangrep kom, fyrte også krysseren ganske kraftig, så det så ut som om alt var i orden om bord. Øverste dekk av stål hadde nok holdt for bombenedslaget.

I den tiden vi lå på Veblungsnes hadde jeg kommandoen over en tropp på 30 mann. Det gikk greit med mottak av de militære effekter fra depotet, selv om vi ofte ble forstyrret av flyalarm. Depotsjefen gav meg frie hender når det gjaldt saker til meg selv, og jeg forsynte meg med to splitter nye uniformer, to sett nytt undertøy m/m. Men så var det våpen til meg personlig. Jeg fikk en COLT pistol, men ingen ammunisjon, intet var igjen, men det skulle komme - noe som aldri skjedde. Så fikk jeg lånt nøkkelen til geværrommet. Jeg lette meg ut en delikat KRAG-JØRGENSEN karabin, dette var et instrument jeg forsto å bruke, og til slutt fylte jeg lommene mine



Jageren Sleipner

med patroner. Colt-pistolen puttet jeg i pakksekken, og der ble den liggende under hele felttoget.

Under oppholdet på ekserserplassen, kom en dag en oberstløytnant - han var vel sjef der borte - og sa til meg at jeg skulle avgis fra kompaniet Rabben, og så reise til Sunndalsøra hvor der skulle opprettes et kontor for administrering av soldater og materiell fra England, altså en ny landgangsplass. Men jeg fikk kontraordre dagen etter. Noe senere fikk vi melding om at Sunndalsøra på det nærmeste var rasert av tyske bombefly. Det viste seg som regel at tyskerne var godt underrettet, slik også denne gang.

Under en bombetokt av tyske fly hadde to fenriker fått bombesjokk og rømt til skogs, men kom senere til rette. Oberstløytnanten som er nevnt foran kom bort til meg og sa at han måtte sende hjem disse karene, og at jeg samtidig skulle overføres til kompaniet Raner, for der var det nå størst mangel på befal. En av kaptein Rabbens befalingsmenn, løytnant Ervik, som hadde fulgt med motorbåten fra Frøya og videre til Veblungnes, gikk omkring og hadde det svært vondt. Han var nervøs, og hadde ellers dårlig hjerte. Han ble dimittert og sendt hjem, og døde ikke så lang tid etter.

Til Dombås

Så kom dagen for oppbrudd, visst nok fredag 26 april. Kompaniene Rabben og Raner ble sendt med jernbanen fra Åndalsnes, til Dombås ble det sagt. Mange lastebiler med alskens utstyr, våpen og ammunisjon, skulle kjøre av sted sent samme kveld. Jeg skulle følge førerbilen. Ved 23-tiden bar det endelig av sted, og vi måtte kjøre med slukkede lykter. Vi sneglet oss oppover Romsdalen, og da vi nådde Lesjaskog, var veien så hullet etter bombesprengninger at det var litt av et kunststykke for sjåførene å holde bilene på rett kjørl i mørket. Vi hadde et par mindre uhell, men ellers gikk alt bra. Ved nevnte jernbanestasjon stanset vi så sjåførene kunne få litt hvile. Da hendte noe: Sjåføren jeg satt ved siden av under kjøringen begynte plutselig å løpe rundt bilen mens han ga fra seg noen underlige lyder, og plutselig begynte han å gråte. Jeg skjønnte straks at han var helt ferdig, fikk ham med meg inn til stasjonsmesteren, og skrev i all hast en rekvisisjon for transport av soldaten til Ålesund, hvor han hørte hjemme. Samtidig fikk jeg høre at han ikke hadde sovet på tre døgn. Han hadde vært i virksomhet hele denne tiden, det var nemlig stor mangel på sjåfører. Men vi hadde heldigvis en ung soldat som kunne påta seg å kjøre bilen.

Borte i bakkeskråningen på den andre siden av veien sto et ganske lite hus som hadde fått stygge skrammer etter bombing: Der bodde en gammel mann helt alene. Jeg snakket med ham og spurte om han ikke ville evakuere. Nei, det kunne ikke falle ham inn, han ville bli hvor han var.

Bakhjulet på venstre side på en av bilene våre begynte å sjangle noe besynderlig, akkurat som en gammel slipestein som sjener av sted. Vi måtte stoppe, og noen engelskmenn i nærheten hjalp til med å rette skaden. Det lyktes bare sånn måtelig, for da vi satte i gang, haltet og skumpet bilen noe ganske vederstyggelig, men fram kom

den - ved sjutiden om morgenen nådde vi frem til Dombås, og parkerte i skogen nedenfor jernbanestasjonen. Like ved var postet en norsk mitraljøse, som skulle holde de tyske flyene på anstendig avstand. Mens jeg sto og pratet med skytteren, kom en tysk jager i svær fart over åsen. Den sprøytet med prosjektiler, og jeg fant det rådeligst å søke dekning bak en diger furulegg, for kulene kom faretruende nær, og slo inn i trestammene rundt omkring. Den unge soldaten med mitraljøsen sendte en dødbringende stråle av kuler etter flyet, og plutselig fikk jeg se røyk tyte ut av bakparten på flyet. Røyken ble til en hel sky, og flyet tapte fort høyde og falt ned i dalen om lag en kilometer borte.

Kaos

Vi var alle trøtte og slitne etter denne lange kjøreturen - 16 mil fra Veblungnes, men jeg måtte snarest få tak i løytnant Raner for å melde vår ankomst. Oppe ved stasjonsområdet var alt i et eneste virvar, store mengder av offiserer og soldater, engelske som norske. Folk virret hit og dit, kom og gikk, og alt virket nokså planløst. Det ble fortalt meg at det var oppstått strid mellom engelsk og norsk ledelse om en del busser som engelskmennene ville legge beslag på. Et norsk kompani skal til og med ha gått i stilling mot engelskmennene. Men det endte med at engelskmennene fikk beholde bussene. Det var jo dem som på sett og vis hadde den øverste ledelse. Raner kunne jeg ikke finne, jeg spurte og lette. Endelig fikk jeg vite at han var sendt med halvparten av sitt kompani til Hjerkin. Men Rabben, hvor var han? Jeg grov og spurte. Jo, sist var han sett inne i tunellen sammen med mange andre som hadde søkt dekning der for et voldsomt bombeangrep tidlig på formiddagen. Hans kompani var nettopp lastet inn i et par jernbanevogner da angrepet kom. Alle fløy ut for å søke dekning, unntatt en, en smølværing som ble sittende ganske rolig mens han spiste sin frokost. En bombe slo ut nesten hele veggen

på yttersiden av den jernbanevognen han satt i, men soldaten rikket seg ikke, ble det fortalt meg. Noe senere fikk jeg vite at kaptein Rabben hadde forsvunnet, ingen ante hvor han var. Nestkommanderende, en fenrik fra Kristiansund, hadde alt overtatt kompaniet. Var Rabben falt? Spurte man seg. Ingen kunne gi svar på det. Jeg ruslet nedover til bilene våre igjen og møtte en fremmed kaptein som spurte hvor vi aktet oss hen. Det fikk han svar på. Nei da, dette måtte være helt feil - Vi fikk ordre om straks å kjøre tilbake til Bjorli jernbanestasjon og avvente nærmere ordre. Løytnant Bævre og Sivert Raner, begge hadde fulgt bilkolonnen, og jeg overveiet denne merkelige ordre. Skulle vi nekte å lystre, eller hva? Min mening var at vi ikke hadde stort annet å gjøre enn å kjøre tilbake til Bjorli, det var en strekning på om lag 5 mil. Enden på det hele ble at vi humpet av sted på den ødelagte veien mot det oppgitte mål.

Vel kommet til Lesjaskog stasjon stoppet vi et øyeblikk. Nok en fremmed kaptein kom bort til oss og spurte hvor vi aktet hos hen. Jeg gav en kort forklaring. Nei, dette var ruskende galt, vi hadde straks å kjøre tilbake til Dombås. Da vi holdt på å snu bilene, ble det motorstopp i den bilen Bævre satt i. Jeg sa til ham at han måtte prøve å få tak i en annen lastebil og komme etter oss så fort han kunne, for nå hadde vi ikke tid til å vente, nå måtte vi se til å få rettet opp dette tullet vi hadde blitt innviklet i. Og så kjørte vi andre av sted med den fart som var tilrådelig, kanskje litt mer enn tilrådelig. Ut på sene ettermiddagen var vi atter ved Dombås, og jeg var så heldig straks å finne fenrik Ødegård fra Smøla. Han var løytnant Olav Raner's nestkommanderende, og jeg fikk i en fart forklart ham hvilke bedrifter vi hadde utført. Ødegård sa at vi straks skulle gå i gang med å laste ammunisjon inn i en jernbanevogn som sto i tunellen.



Alv Kjøs Major og bataljonsjef 1940

Til Hjerkin

Nå hadde jeg fått min tredje bataljonsjef, nemlig major Alv Kjøs, senere oberst og stortingsmann. Da Ødegård og jeg kjørte opp til jernbanevognen, fikk jeg hilst på ham (Kjøs). Han var meget elskverdig og forekommende. Da jeg fortalte ham om Bævres uhell med bilen, hvor guttenes pakninger også var opplastet, ble han noe betenkt, men sa til slutt at det var intet å gjøre med det nå. Utenpå vognen vår sto malt med store bokstaver: 40 MAND. 8 HESTE. Altså ble vi stuert inn i en krøttertavn, hvor vi tidligere på kvelden hadde plassert en mengde kasser med sprengstoff, håndgranater m.m. Vognen ble helt overfylt, vi satt eller sto så tett at en ikke kunne røre seg. I en annen vogn var majoren sammen

med kompaniet til Rabben. Ved midnattstid var alt stuert inn, den store døra til vognen ble stengt utenfra og vi måtte ikke bruke lys og ikke røke, for vi hadde brennbar last, i høyeste grad eksplosiv. Så kjørte toget mot Hjerkin, det visste vi, men heller ikke stort mer. Jeg dumpet meg ned på kanten av en kasse granater, og ved siden av satt fenrik Ødegård. Jeg var veldig trøtt etter alt maset de siste døgnene, hadde ikke smakt søvn. Jeg helte hodet mitt til skulderen på Ødegård og sovnet. Jeg våknet med et rykk, et fælende skrik kom fra et sted borte i vognen. Med det samme syntes jeg å se et lysblink, og den tanken for gjennom hodet mitt at nå går vi til værs, for jeg trodde det var ild løs. Like etter hørte jeg en som lo ganske godt, for hans sidekamerat hadde drømt noe fælt, og det var fra ham skriket kom.

Ved to-tiden om morgenen kom toget til Hjerkin stasjon og lossingen og den derpå følgende stuing av materiellet i en av jernbanens bygninger tok omtrent en time. Major Kjøs fortsatte med sine gutter til Oppdal, og jeg så ham ikke mer. Våre folk skulle ha foreløpig kvarter i det daværende turisthotell et like stykke nedenfor stasjonen. En fotpatrolje ble sendt til hotellet, og da alt viste seg å være i orden ble kvarteret tatt i besittelse. Noen sambandsoffiserer hadde sine rom i annen etasje. Jeg og noen andre av guttene, deriblant en stuert fra Tustna, skulle bo i en av turisthyttene nær jernbanestasjonen. Da vi kom dit var et av rommene opptatt av vaktmannskaper ved jernbanetunellen like vest for stasjonen. Disse karene var fra Lom og Vågå. Vi fikk servert kaffe og mat hos dem. I den andre stua var der en rekke jernsenger med madrasser. Stuert hjalp meg med å ordne en seng, ulltepper hadde jeg i pakksekken, og jeg hadde ikke før fått lagt hodet på puten, så sov jeg som en stein. Å, det var herlig å få hvile, bare hvile!

Avdelingen på Hjerkin ble dagen etter forflyttet østover 1,5 km på den andre siden dalen og forlagt i en tom

arbeidsbrakke der. Jeg hadde med en gang fått vite da vi kom til Hjerkinnt at løytnant Olav Raner var blitt beordret til Folldal og skulle der avløse en sikringsstyrke som var plassert ved Einunda bru, rett sør for Savalen, og ca. 3 km fra Alvdal. Sikringsstyrken, hvis mannskaper var fra Vågå og Lom, hadde til dels hatt en anstrengende tjeneste med diverse kamper med tyskerne, og trengte nå å få hvile ut en stund. Fra Hjerkinnt kom jeg i telefonisk forbindelse med kompanisjefen, O. Raner. Ved ankomsten til Hjerkinnt hadde vi fått nok en ny bataljonsjef. Det var major Sandvik. Han hadde kommandoplass ved gården Moan, et stykke nord-vest for Einundaelva, ei sideelv til Folla.

Det viste seg at kaptein Rabben ikke var falt ved trefningene. Jeg snakket nærmere med ham i 1943, og han fortalte bl.a. at han hadde fått ordre der borte på Dombås om at han med sitt kompani skulle dra til Bjorli, grave skyttergraver der, og bygge forskansninger, altså en ny forsvarslinje for å kunne stanse fienden for en tid. Ordren ble annullert kort etter. Det må ha vært denne ordre som angjeldende kaptein tenkte på da han beordret oss med lastebilene tilbake til Bjorli, da vi var på fremmarsj mot Dombås.

Kampen ved Einunna bru

Men tilbake til Hjerkinnt. Sturten som bodde sammen med meg i turisthytta, ble syk (et gammelt maveonde forklarte han), og jeg fant å burde sende ham hjem. Lege eller sanitetsfolk visste jeg ikke av, og hadde ikke sett slike under hele felttoget, hvorfor jeg skrev en rekvisisjon til ham om fri transport, og så reiste han. En dags tid senere kom en ordre fra kompaniet ved Einunda bru at vi skulle laste inn i biler og komme østover og slutte oss til styrken der borte. Det gikk sakte nedover Folldalen, for veien hadde mange større eller mindre bombekratere, og fly var noen ganger også over oss. Like sør

for Folldal Verk gjorde vi en kort stans. Jeg tenkte å ta en tur bortover til en mitraljøsstilling like i nærheten, (engelskmenn ble det sagt), da et tysk jagerfly kom rusende over åsen i lav høyde og pøste på med mitraljøsene sine. Jeg hadde nettopp kommet meg opp på en snøskavt ved veien da flyet kom, kastet meg bakover med hodet først og kom inn i hulningen på snøskavten mens prosjektilene suste vilt omkring. Straks etter oppdaget jeg blod på hånden min, og da jeg ellers var like hel, ruslet jeg inn på en butikk like ved, hvor de holdt på å evakuere. Jeg fikk lagt en forbindelse av en av damene der inne. Forbindingssaker hadde jeg ikke selv. Det var bare et ganske lite kjøttsår i en finger, men om det var en tysk kule, eller selve fallet som var årsaken, vet jeg ikke. For to-tre måneder siden (mai 1967) snakket jeg med en dame, som ved et tilfelle fortalte meg at hennes søster hadde lagt en forbindelse til en norsk soldat akkurat ved det høve.

Ut på ettermiddagen kom vi endelig frem til Einunda Gård hvor vi skulle ha vårt kvarter sammen med våre kamerater som var der fra før. Gjensynsgleden var stor, og løytnant Raner kom opp på veien og ønsket oss velkommen. En av hans fenriker (politimann i Kristiansund ved den tid), kom springende og ropte at nå måtte jeg gratulere ham med hans første tyske offiser (en han hadde felt i kamp). På gården var det svært mange bygninger og hovedbygningen ruvet godt i landskapet, et utall av rom i begge etasjer til sammen. Folkene var evakuert, men kom to ganger om dagen og stelte besetningen i fjøs og stall. På gården var en babelsk forvirring av soldater, flere hundre, storparten østlendinger som var på retrett over Tynset og Alvdal. De fleste av disse karene hadde vært i kamp helt fra 9. April. Kompanisjefen vår, Olav Raner, hadde annektert det store soveværelset i første etasje til sitt kommandorum. Sambandsfolk hadde lagt telefonlinjer både til bataljonens kommandoplass og til vaktstyrken ved Einunda bru, for å nevne



Tyske motoriserte tropper under ild ved Einunna bru 26 apr 1940
Europeana eu

noe. Disse folkene (østlendinger) var spesialister på sitt område. I kommandorommet var der særskilt telefonvakt. Da jeg kom beordret Raner en løytnant som hadde sengeplass inne på rommet, til å ta i besittelse en sengebenk ute på gangen, for nå skulle jeg ha plassen inne hos kompanisjefen. Jeg kom med innvendinger, men Raner svarte kategorisk at det skulle bli som han hadde sagt. Løytnanten måtte ta sitt pikk-pakk og flytte ut på gangen. Men hvor ble det så av løytnant Bævre? Vi forlot ham for flere dager siden borte i Lesjaskog. Og han

hadde ikke gitt livstegn fra seg. Men så endelig kom han likevel. Det hadde holdt hardt å få tak i lastebil, men det lyktes endelig, og straks han hadde fått lastet om, satte han kursen for Dombås. Der borte var det ikke en kjeft som kunne sette ham på rett vei, og Bævre trodde nå at vi kanskje hadde kjørt til Oppdal, og så startet han for nevnte sted. Nå fikk soldatene sine ryggsekker som de hadde savnet så meget.

Dagen før jeg kom til Einunda Gård, hadde kompaniet til Raner hatt føling med tyskerne. Kompanisjefen hadde i god tid fått melding om de var på marsj mot dette avsnittet. Brua over Folla var underminert, og de elektriske ledninger munnet ut på kommandoplassen oppe i lia, hvor guttene våre gikk i stilling. Disse stillingene var forberedt på forhånd. Olav Raner hadde gitt ordre om at ingen måtte løsne skott før etter ordre. Hans hensikt var å få den tyske forpatruljen over brua. Dermed ville den tyske bilkolonne som fulgte etter, være kommet foran den krappe svingen i veien, langs fjellveggen, og fienden ville dermed bli et lekkert mål for våre gutter. Fotpatruljen ville være likvidert på et blunk. Brua ville bli sendt til vær, og tyskerne kom til å klumpe seg sammen på veien like ved elvekanten. Planen var meget god, men den holdt ikke. Der kom overfallsmennene. Først en motorsykkel med sidevogn (2 mann), så en til, og et lite stykke bakenfor en større bil (altså forpatruljen). Borte i veisvingen kunne en skimte flere biler på rekke og rad. Plutselig smalt et skott oppe i lia hos våre gutter, og dermed var alt røpet. Den første motorsykkel med de to tyskerne fikk straks sin bekomst. Og så brak det løs. En av guttene våre hadde ikke hatt nerver til å vente til ildordren kom, men trykket seg ned bak en stor stein og fyrte. Han manglet det som vi i militærspåket kaller ilddisiplin. Kampen varte bare en liten stund, så fikk tyskerne trukket seg tilbake, men hadde nesten hele tiden sendt blåbærene sine i tretoppene, og vi mistet ikke en eneste mann. Tyskerne hadde noen få døde og sårede.

Den store familiesenga i kommandorommet ga plass både til Raness og meg. Han lå alltid fullt påkledd med revolveren på maven, jeg tok av meg det meste av tøyen og sov ganske trygt.

En dag jeg satt i kompanirommet på Einunda Gård, hørte jeg et smell fra den andre fløyen av huset. Jeg sprang ut, og der kom en kokk ut gjennom døren, skrikende, og så falt han om på gårdsplassen. Han hadde funnet en håndgranat som han ble stående og tukle med. Han trakk ut sikringen, men ante i det samme uråd, og kastet granaten bortover gangen. Den eksploderte med det samme og splinter rammet kokken. Det meste av begge armene var borte, og stygge sår hadde han fått i hodet, men var bevisst. En av guttene våre rev av seg våpenjakken, rev den i filler og laget en foreløpig bandasje, mens en lotte hjalp til. Så ble han kjørt til feltlasarettet ved Folldal Gruber, hvor han døde dagen etter. Ammunisjon og sprengstoff for øvrig ble ofte behandlet på en likegyldig måte, og det hendte at jeg så håndgranater ligge og slenge. Det var jo en slik en den arme kokken fant, og helt ukjent som han var med å håndtere en slik tingest, måtte det gå galt.

Retrett

En ettermiddag fikk kompanisjefen, Raness, en underlig ordre - vaktstyrken skulle trekkes ut av stillingene. Vi funderte og diskuterte, men like kloke var vi. Ordren syntes helt umulig, det var den også, for det ble senere oppklart at det hele var et falsum. Ordren ble forresten ikke fulgt heller. Så fikk vi greie på at en sivilperson hadde vært borte ved stillingene våre. Hadde han utstedt denne ordre? Den kjente fotballspilleren på landslaget, Kristian Henriksen, oppholdt seg i leiren, han var militærpolit, og ble budsendt. En stund etter forsvant han. Tidlig neste morgen kom han inn til oss, og på spørsmål svarte han: "Vi har ham nå!" Og så snorksov politimannen.

Han hadde kastet seg tvers over sengen vår. Men hvor var den plagsomme sivilisten? Var han uten videre likvidert? Ingen visste noe, ingen spurte heller. Så en dag kom skriftlig ordre fra bataljonsjefen om å klargjøre et visst antall lastebiler for transport. Raness og jeg overveiet og spekulerte. Hva nå? Ut på ettermiddagen samme dag kom ny ordre: Opplasting av mannskapene, våpen og utstyr, klar til avmarsj, front vestover. Dette kunne bety bare en ting. Retrett. Hva hadde så hendt? Vi visste intet. Hva så med all denne hemmeligheten fra første stund av? Jo, nazistene var på ferde over alt, snuste hvor de kunne komme til, og det viste seg ofte at tyskerne var forbausende godt underrettet. Følgelig måtte man utvise den aller største forsiktighet når det gjaldt ordrer, meldinger, og hva de dermed sto i forbindelse med. Jeg hjalp til med innlastningen, og da vi borte på stabburet hadde fått mye mat, fikk jeg karene til å bære fleskesinker, okselår, smørstamper (fjellsmør), kaffesekker, sukker og mye annet, og alt dette la vi oppå ammunisjonskassene. Den siste kassen med 3000 patroner fikk vi ikke plass for, og folkene mine bar den et stykke ovenfor veien og grov den ned. Kanskje den ligger der den dag i dag?

Ordren om avmarsj klokken 24.00 hadde kommet i god tid, og ved fastsatt tid ruklet bilene avsted med slukte lykter. Hvor stor denne bilkolonnen egentlig var, vet jeg ikke. Jeg satt sammen med en sjåfør og en til i kompanisjefens bil. Han (Raness) var foran i kolonnen i en annen bil. Kommet et lite stykke på vei, kom et stort smell like foran nesen på oss. Det var en gjeng fra sprengningskommandoen som skulle demolere veien så snart alle biler hadde passert. Der sto vi, og et stort hull i veilegemet hadde karene laget. Jeg skyndte meg bort til foranstående lastebil, fullpakket av soldater (østerdøler) og fikk kravlet meg opp til dem, for jeg kunne ikke øyne noen sjanse for bilen vår til å slippe over. Men den klarte det merkelig nok likevel, for den kom etter oss ut på morgenkvisten. Det gikk smått med kjøringen, veien

var hullet etter bombingene, mørkt var det også. I grålysningen nådde vi fram til Hjerkin st. og ble stående der en tid, av hvilken grunn vet jeg ikke, for vi skulle lenger, viste det seg.

I bomberegnet

Endelig bar det av sted igjen, og ut på formiddagen dagen etter tilbaketrekingen var begynt nådde vi frem til Bjorli stasjon i Gudbrandsdalen. Der måtte vi stoppe for de tyske flyene. Et stort antall var på vingene og begynte bombingene som kom til å vare i fem-seks timer. Det var en forferdelig dag. Bilene ble stående på veiene, mens folkene søkte dekning hvor en kunne finne den. Terrenget der i strøket er svært åpent, og det var nærmest uråd å finne tilstrekkelig beskyttelse. Mellom hvert bomberaid søkte jeg stadig nye plasser. Løytnant Ranes og jeg skulle ta en tripp ned til et hotell, ikke lang fra veien. Der kom et bombefly mens vi var like ved noen digre grindstolper fra svære furutrær. Ranes tok den ene, jeg den andre og flyttet oss etter hvert som flyene avanserte fremover, slik at vi var mest i skjul og dekning hele tiden. Merkelig nok fyrte ikke flyet, slapp ikke bomber heller, og vi kom oss ned til hotellet hvor vi straks måtte ty til kjelleren, som var fullpakket av soldater fra før. Bombingen fortsatte uten stans. En mitraljøsekule hadde gått gjennom et vindu i annen etasje i bygget og rasert svært i den motsatte veggen. I vinduet var et rundt hull etter prosjektilet, men ikke en eneste brist for øvrig i vindusglasset. For en fart, for en rotasjon disse kulene hadde!

Under et bomberaid senere på dagen sto selvsamme Ranes under en jernbaneundergang mens flyene raste over hodet på ham. Ganske rolig sto han og røykte på snadden sin mens bombene falt tett. Kaldblodig kar!

Ut på dagen, under en liten pause i bombingene, søkte jeg opp mot kirkegården for om mulig å finne en brukbar dekning, men kirkegården viste mange bombekratre, og jeg snudde. Om lag femti meter fra veien lå et lite hus med en delvis ødelagt dør. Jeg stakk inn, og like etter kom flyene igjen. Stua var overfylt av soldater (østerdøler visstnok). De kastet seg ned på golvet. Det var ikke mer plass, så jeg tok til takke med gangen med den skadde døra. Bombene falt og detonerte med voldsomme brak. Jeg var meget redd, skal villig innrømme det. Den tanke for igjennom meg: I neste sekund blir du revet i filler. Dog mistet jeg ikke besinnelsen et eneste øyeblikk. Da fikk jeg høre en besynderlig lyd like utenfor døra. Jeg kikket ut. Der virret min klassekamerat fra underoffiserskolen, løytnant Bævre, omkring i snøfonnene. Han var grå i ansiktet og rullet med øynene, og skum frådte om munnen hans. Bombesjokk tenkte jeg, fikk ham inn i gangen og tvang ham til å legge seg flat på golvet. Han ville imidlertid opp og ut, men jeg holdt ham i skulderen, og han ble roligere. Da bombingene endelig var over sent på ettermiddagen, kom han seg fort, og fortalte at en bombe hadde slått ned like ved ham mens han søkte dekning under et tre et stykke fra stua hvor vi holdt til. Som det så ut utenfor! Knekte telefonstolper, telefontrådene hang i laser, snøen rundt omkring var helt svart etter bombenedslagene. Men huset, stua, hvor vi hadde oppholdt oss en god stund, sto der like hel. Det var intet mindre enn et mirakel.

Så lastet vi atter en gang inn i bilene, og en kort stund etter passerte vi Stuguflåten, hvor visstnok stabsoffiserene oppholdt seg, hvor også kongen med følge, og regjeringen hadde holdt til bare noen dager i forveien. Det fikk jeg vite lenge etter at krigen var slutt.

Det begynte å mørkne, vi var endelig kvitt flyene. Disse luftens pirater var vanskelig å holde på avstand, for vi



Ruiner etter bombing av Åndalsnes april 1940

hadde ikke luftvern skyts, bare noen få mitraljøser. Prosjektiler fra maskingevær bet som regel ikke på flyene.

Under bombingene disse dagene ble mange biler skadet, eller delvis ødelagt. Lastebilen hvor vi hadde lagret så mye av provianten vår, fikk en fulltreffer i motorkassen, mens jord og grus sprøytet over bilen. Selve motoren var så forvridd at den lignet en korketrekker. I bilen hadde jeg oppbevart en mappe som jeg hadde funnet like ved Einunda bru like etter kampen der, som er fortalt om foran. Den hadde tilhørt en tysk fenrik. I mappen lå et ferdigskrevet brev til hans mor i Tyskland. Han avslutter brevet med å si at han snart håpet å komme tilbake til

hjemmet og til moren. Men slik gikk det nok ikke, for fenriken falt under trefningen.

Våpenstillstand

Det var alt blitt mørkt da vi kjørte ned gjennom Romsdalen. I lia på begge sider av veien brant skogen som hadde fått føling med tyske brannbomber. Langt nede i dalen sto et jernbanetog som var antent under bombingene. Det brant lystig i et par av vognene. I grålysningen torsdag 2. mai passerte vi Åndalsnes. Et fælt syn møtte oss, stedet var fullstendig rasert. Bare nakne, svarte skorsteinspiper raget opp i luften. Vi fortsatte rundt Is-

fjorden, forbi Åfarnes, og kom til Mittet i Romsdalen ut på formiddagen samme dag. Der skulle vi ha kvarter. En større norsk troppestyrke var kommet før oss og blitt innkvartert i strøkene langs Langfjorden. Godt og vel en kilometer fra hovedveien, oppe i Mittet-dalen, ble vårt kompani plassert i ei toetasjers stuebygning som tilhørte en enke.

Kokkene gikk i gang med middagsmaten, deilig lapskaus. Middagsmat hadde vi ikke smakt siden avreisen fra Einunda den 30. april om natten.

Vi fikk vite at det var inntrådt våpenstillstand, intet skott måtte løsnes hva som enn hendte, lød ordren. Hvor regimentsjefen, oberst Jørgensen, og divisjonssjefen, general Hvinden-Haug oppholdt seg, visste vi ikke, men gettet at det måtte være i trakten omkring Vistdal inne i Langfjorden.

Under oppholdet på Mittet møtte jeg for første gang major Sandvik, bataljonssjefen, og fikk hilst på ham. Han hadde sin kommandoplass i et stort hus like ved hovedveien. Et par ganger fulgte jeg Olav Ranes dit ned (halvannen kilometers biltur), bl.a. for å sondere terrenget, Men bataljonen visste lite eller intet om hva underhandlingene ville føre til. En kveld ved 22-tiden kom ordre fra bataljonen om at vårt kompani skulle stille i gevær, og være klar til avmarsj ved midnatt. Ordren inneholdt intet om grunnen. Men ved ett-tiden ble ordren annullert, og vi fikk gå til køys. Enda den dag i dag aner jeg ikke hva vi skulle brukes til ved denne anledning.

Heimover

Tidlig tirsdag morgen 6. mai kom beskjed om at vi i vårt kompani, og muligens andre, skulle få fri avmarsj. Innlevering av våpen og andre militære effekter skulle skje

på et nærmere angitt sted, og passersedler ble utlevert til samtlige. Det hele gikk greit, og ved middagstider sto vi på kaia i Åfarnes og ventet på ferga som skulle ta oss over fjorden. Tyske offiserer som vimset omkring enset oss ikke i det minste, de lot neste som de ikke så oss. Vi gikk i land på Sølvsnes, fikk tak i en stor buss, og kjørte tvers over halvøya til Fanafjorden, over fjorden på motorbåt, videre med lastebiler til Gjemnes, så atter om bord i motorbåt, og kom til Tustna ut på morgensiden onsdag 7. mai. Styrken var nå skrumpet inn til 10-12 mann. Vi fikk komme inn i skolehuset der på stedet, vi tente opp i ovnen og fikk det godt og varmt. Jeg satt på en stol og la bena opp på katetret - og sovnet. Jeg våknet ved at jeg ramlet i gulvet.

Ut på dagen fulgte jeg smølaværingene i motorbåt til Sør-Smøla, og fikk være med fenrik Ødegård hjem. Neste dag, 8. mai, fikk jeg låne en sykkel hos Ødegård og syklet til Nordvika, ca. 25 km. Der fikk jeg leid en motorbåt og kom til Risøysund, til svigerforeldrene ut på ettermiddagen samme dag. Men jeg ville hjem til Kvalen, til barndomshjemmet, og dit kom jeg ut på kvelden onsdag 8. mai. Så ringte jeg til lensmannen i Hitra om skyss hjem, og Johan Fjeldberg på "Ruth" kom og hentet meg torsdag 9. mai.

På veien oppover til Hopen klokkergård møtte jeg skolestyrets formann, sogneprest Rein. Etter en liten prat ser han på meg og sier at jeg fikk ikke begynne skolen med det samme, men vente en ukes tid. Vikaren, ungdomsskolelærer Hognestad, kunne fortsette i vikariatet til så lenge.

Kanskje jeg under mitt fravær ved fronten hadde vært på god vei fra - menneske til - soldat.

Krigsutbruddet og minesprengt

Asbjørn Roald i Botnvika, har sendt oss disse to historiene om sin nabo Andreas Nordbotn. Svært mange husket Norges nøytralitet under 1. verdenskrig og selv om handelsflåten led tunge tap, regnet vel de fleste med at landet ville styre klar krig også denne gangen.

Krigsutbruddet

Krigsskyene som tårnet seg opp over Europa, ble formidlet daglig gjennom aviser og radio, men så lenge landets myndigheter tilsynelatende ikke uttrykte særlig bekymring, var vel heller ikke frykten for krig særlig utbredt på Hitra.



Andreas Nordbotn

Situasjonen som Andreas Nordbotn beskriver fra smia i kvartsutbruddet på Hvitsand, Fjellværøya om morgenen 9 april 1940, er kanskje representativt for hvordan mange på Hitra opplevde denne dagen: Ja, jeg husker så godt da Karl Hvitsand kom inn i smia i frokostpausen og fortalte at han nettopp hadde hørt på radioen at tyskerne hadde gått i land i flere norske byer utover morgentimene. Det var full krig langs norskekysten mellom engelske og norske marinefartøyer på den ene siden og tyske på den andre.

Det var vanskelig for oss å forstå at vi virkelig var i krig. Men etter hvert som Karl fortalte om overfallet, begyn-

te det å gå opp for oss hva som hadde skjedd i løpet av natten. Tankene på borestål, feisler og slikt som hørte steinbruddet til, altså det arbeidet vi hadde begynt på denne dagen også, kom mer og mer på avstand. Vi syntes det hørte til en annen tid som i dette øyeblikk sto fjernt fra oss. Det ble så uendelig mye annet å tenke på etter dette.

Vi satt en halv times tid og snakket om denne situasjonen, så gikk vi hver til vårt.

Utover dagen kom mange motstridende meldinger og kirkeklokken ringte, men det var lett å forstå at det på høyeste hold rådet fullstendig kaos.

Stemningen blant folk flest denne første krigsdagen var definitivt ikke tyskvennlig.

Jeg mente at krigen kom til å vare to år eller der omkring, og at Frankrike ville ta knekken på Tyskland.

Ikke noe av dette stemte, men at tyskerne kom til å tape krigen var jeg hundre prosent sikker på.

Menneskeheten kunne ikke la Tyskland vinne denne krigen – det var opplagt.

Minesprengt

M/S RANSÆTER ble senket av en tysk mine ved Prestmåsåya, like nord for Bodø, den 16 (17) juli 1943. Båten var på vei fra Sørfjord til Thamshavn lastet med kvarts.

Båten hadde et mannskap på 8 og i tillegg kom 4 passasjerer – blant dem Andreas Nordbotn fra Fjellværøya. (5) 4 døde i forbindelse med ulykken, deriblant kapteinens datter på 13 år.

Ulykken skyldes etter alt å dømme feil informasjon fra de tyske havnemyndighetene i Bodø om plassering av tyske minefelt.

Andreas Nordbotn skulle hjem på ferie og beskriver opplevelsen slik: "Så skjedde det. Jeg oppfattet et forferdelig brak og båten hellet umiddelbart 30 - 40° mot babord.



Dammen, Nordbotn

Jeg ble klemt mellom babords livbåt og skorsteinen. Det er det siste jeg husker før jeg lå i sjøen, sannsynligvis hadde jeg mistet bevisstheten en tid. Da jeg etter hvert kom til meg selv, var jeg langt under vann og ble trukket videre nedover av vrakgods som jeg åpenbart satt fast i. Omsider kom jeg løs på en eller annen måte og svømte opp mot overflaten med desperate svømmetak.

Sjøen var mettet av sand og olje, så det var alt annet enn behagelig å få i seg. Omsider var jeg over havflaten som sistemann av de som ble reddet. Jeg var så si helt sprengt.

Sjøen var full av vrakrester, men ingen store nok til å flyte på. Noen hadde kommet seg opp på en redningsflåte og jeg tok sikte på den. Samtidig så jeg en arm som viftet gjennom oljesjølet og styrmannen som stupte ut fra flåten og svømte ut til personen som lå der. Det viste seg å være kapteinens kone, som dermed ble reddet i siste øyeblikk. Hun hadde blant annet et svært sår i ansiktet. De fem som omkom, befant seg alle under dekk da minen eksploderte.

De første som kom fram til oss mens vi befant oss på redningsflåtene, var en tysk vaktbåt, men de forlot stedet straks de fikk bekreftet at vi ikke førte tysk last. Vi får tro de visste om den skøyta som kom straks etter. Det var to brødre fra et handelssted på sørsiden av fjorden. Hos dem fikk vi et enestående godt stell i flere døgn, blant annet tilsyn av lege.

Jeg hadde voldsom feber første natten, men etter det merket jeg ingen ting verken fysisk eller psykisk.

En del av de andre som ble reddet hadde alvorlige skader og døde få år etter – sannsynligvis som følge av disse skadene.

De menneskene som sto på land og så eksplosjonen kunne ikke begripe at det var et levende vesen igjen om bord. Ildsjøen sto 60 – 70 meter til værs fortalte de.

Dette var det første virkelige forliset jeg hadde vært med på og det var fullstendig meningsløst å tenke på de menneskene vi nettopp hadde blitt kjent med, og som nå på brutalt vis var revet bort for alltid.

Kanskje var det den smilende 13-årige unge piken som endte sitt liv på en så hensynsløs måte, som gjorde det dypeste inntrykk på oss. Skjønt det var vel like galt for alle som kom bort".

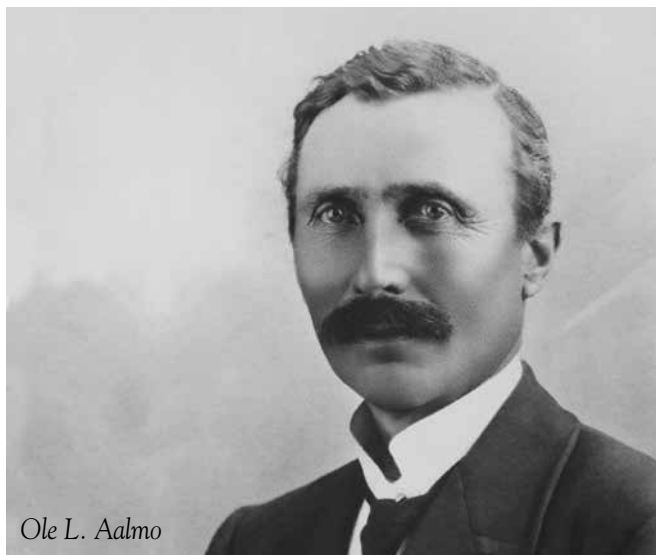
Glimt fra krigsårene 1940-45

I anledning markeringene av at det er 75 år siden krigen startet i Norge, og 70 år siden freden kom, har Hitra historielag samlet inn mye stoff fra medlemmer og andre. Noe tar vi med i Skarvsetta nå i år, mye annet vil vi lagre til senere bruk. Her følger et utvalg av historier som vi har registrert:

Den store krig (dagboksnotater) (1940)

Ole L. Aalmo (1861-1943) skrev sine erindringer fra sin tid som lærer på Nordmøre og på Hitra, og vi gjengir noen avsnitt fra april 1940, etter tillatelse fra hans datter, Kari Strøm.

Tirsdag 9 april 1940 – radio kl. 8 morgen: «Oslo-fjord i krigstilstand. Horten bombardert. Bergen besatt. Trondhjem besatt. Narvik mindre styrke. Kristiansand flyangrep av tyske stridskrefter.» Dette var mye på en gang. På en eneste natt greidde tyskerne alt dette og uten varsel endog bombardere våre byer. Utover dagen nye meldinger: Oslo besatt, Agdenes befestninger besatt av tyskerne, Narvik likeså. Den norske regjering og kongen har forlatt Oslo og flyttet til Hamar. Stortinget likeså, men besluttet hjemsendt etter å ha bemyndiget regjeringen til å verge landet etter beste evne. Lykke, Mowinchel og Hundseid tiltrådt regjeringen. Kl. 22 tirsdag kveld: Quisling proklamerer ny regjering med sig sjøl som stats- og utenriksminister. Stakkars mann, han skulde altså ende som landsforræder. Onsdag 10 april: Melding at England og Frankrike kom Norge til hjelp med krigsskip, fly og soldater. Imidlertid har tyskerne besatt og overtatt alle offentlige kontorer og kontrollerer



Ole L. Aalmo

trafikken og de besatte byer. Den gamle regjering er flyttet til Elverum. Men tyskerne har satt efter med motorisert avdeling for å ta til fange Konge og regjering. Skolekompaniet og skytterlagene fra Østerdalen tok imot tyskerne ved Elverum og klarte endog å slå dem tilbake. Kronprinsessen med Harald og småprinsessene reist til Sverige. Sør-Trøndelag fylkesting har avbrutt sine forhandlinger og reiser hjem. Ordfører John Aalmo, og broren Gudmund som gikk på Mykland Handelsskole i Trondhjem, kom sig hjem med siste båt fra byen, Yrjar, onsdag. Mørebåten Hankø gikk samtidig fra byen, men blev stoppet ved Selva og kom ikke lenger. Passasjerene måtte fortsette tillands sørover som best de kunde. Onsdag kveld kl. 11 dundret et kanonskudd så hele stua skalv. Straks efter kom folkene fra nabogården Strand og skolehuset. De turde ikke være hjemme og blev her om natten, 13-14 i alt. Det var en brisantgranat fra Leia som hadde eksplodert over Strandgårdene. Da jeg ikke

hørte flere skudd, gikk jeg og la meg. Flere satt oppe hele natta. Telefon til Trondhjem er avbrutt.

Torsdag 11 april: Engelske og tyske sjøstridskrefter har vært i kamp langs hele Norges vestkyst, helt til Tromsø. Et tysk skip ved Trondheim senket. Vor egen «Olav Tryggvason» har torpedert og senket et tysk skip. Kanonade nordover leia og i Trondhjemsfjorden utover natta. Ingen post, ingen dampskip til eller fra byerne. Tyske bombefly har av og til faret forbi, et av dem tett over hustakene her.

Fredag 12 april: Radiomeldinger. Store sjøslag utfor Bergen, i Skagerak og Storebelt. Flere tyske skip senket, et med våpen og ammunisjon. Også norske skip tapt. Et stort slag mellom nordmenn og tyskere syd for Kongsvinger. Nordmennene kringsetter Bergen og Trondhjem. På sistnevnte sted har tyskerne underminert alle broer. Mange tyskere kledd i norske uniformer. Et medlem av Quislings regjering, dr. Lunde, er på flukt til Sverige tatt til fange og innsatt i Kongsvinger festning.

Lørdag 13 april: 22 tyske fly passert Sognefjordens munning nordover. Melding på engelsk via Vigra radio. Kl. 12 melding at 6 engelske skip er i kamp med flyene utenfor Ålesund. Kl. 13: Skipene igjen på vei innover uskadd

Søndag 14 april: Engelskmennene senket flere tyske skip i Narvik og jaget tyskerne til fjells. Søndag kveld: Oprop og melding fra Kong Håkon og den norske regjering til det norske folk. Konge og regjering overfalt med bomber og maskingevær på et ubefestet sted i det sydøstlige Norge – ant. Trysil. Kongen og de andre lå flat i sneen mens prosjektilene slog ned om ham. Han var Norges «mest forfulgte mann», men aktet å bli i landet så lenge han hadde «jord å stå på» Nordland, Troms og Finnmark styres av sine fylkesmenn. Likeså Møre, Sogn og Fjordane,

Hardanger. Ingen forbindelse med Trondhjem og øvrige landsdele undtagen gjennom radio. Ingen post, telefon. Man kan komme landeveien inn i Trondhjem og øvrige landsdele, men ikke ut igjen. Tyskerne besatt alle veie til byen. Likeså strøket omkring Agdenes festning, Vasbygda og Værnes til Vingvågen. Den som ikke etterkommer de tyske forordninger blir skutt. Gudstjeneste i Sandstad kirke ved Holt. Klokkeren var kommet hjem fra høiskolen på Lade til fots over Orkdal og Hevne. Ellers ingen vei å komme. Ingen dampskip går i rute. Mandag 15 april: Radio: Kongsberg tatt og Larvik av tyskerne. 2000 nordmenn trukket seg tilbake over grensen til Kornsjø og internert i Sverige. Dette ser ille ut. Engelskmenn og hele verden lover Norge hjelp, mens landet oversvømmes og besettes ved tyske fly, som bringer soldater hitop. Engelskmennene finner vel ruiner når de kommer.

16-21 april, resyme: Tyskerne går frem i Østerdal og Gudbrandsdal. Namsos bombet og brent. Engelskmenn og franskmenn er kommet sammen med norske tropper i Innherred og i Gudbrandsdal og Østerdal. Men Røros skal være tatt av tyskerne. Alle radiostasjoner i Syd. Norge til og med Trøndelag i tyskernes vold. De sender løgnnyheter.

Søndag 28: Kirkseterrøra og Vinjeøra blev bombet. En stor bombe falt i haven til Dyrnes på Kirkseterrøra. Ingen kom dog tilskade.

Mandag 29: 3 bomber blev kastet ned på havnen i Børøsund, hvor lå 5-6 motorfartøy. Ingen blev rammet, men beboerne flyktet opover bergene til beboerne i Nøstvik og Nordvik. Bombemaskiner, tyske, flyr flere gange om dagen og til dels om natten att og fram over husene også her på Strand, og ikveld hørte vi knitret av flyets maskingevær. Lærer Sitter og de hos Karl Strand er flyttet til Storvågen og Grønli. Søndag 28/4

blev Kristiansund bombadert av tyske fly. Det meste av Kirkelandet skal være brent. Telefonforbindelsene både til Trondhjem og Kristiansund er brutt. Fjorddampskipene i Kristiansund blev bombet da de skulle forlate byen. Ingen forbindelse pr. post. Ikke en båt å se i Leia. Bare robåter våger seg ut om natten. Motorkutter «Øystein» er flyttet til Båtsvikvågen, Innhitra. De andre av våre motorbåter har gjemt seg på forskjellige steder. Tirsdag 30 april: Kaptein Bakken og 2 maskinister kom hertil fra Krogstadøra i Snillfjorden, hvor D/S Yrjar var senket av flybomber. De 3 nevnte hadde måttet flykte over fjellene til Åstfjorden i sne og uføre med en liten pappkasse i hver hånd for å undgå å bli tatt av en tropp tyskere som hadde marsjert over fra Lensvik, da Yrjar hadde flyktet til Snillfjorden istedenfor å etterkomme tyskernes ordre om å komme til Trondhjem. De reiste igjen onsdag kveld herfra for å komme til Ansnes og videre til Frøya og senere til Nordland. De turde ikke bli i Trøndelag hvor de hører hjemme med familie.



Selvågan, oversikt

Soldat i 1940

Kristian Alfred Reksen fra Fjellværsøya har skrevet ned sin krigshistorie til Arve Fjeldberg i 1996, og den gjenngis her med tillatelse, litt oppfrisket i språket, men ikke med noe utelatt:



Kristian Reksen med krigsmedaljen.

«Jeg ble innkalt til nøytralitetsvakt på Steinkjersannan 5 januar 1940. Der var vi en ukes tid før vi ble sendt med troppetransportskipene «Leda» og «Jupiter» til Narvik. I Narvik lå vi i tre uker, og vi gravde skyttergraver der i tilfelle vi skulle komme i kamp. Det pågikk jo blant annet en blodig krig mellom Finland og Sovjetunionen. Da dette var ordnet, reiste vi til Elvegårdsmoen, og ble der til 8 april 1940. Om kvelden kl. 22 ble jeg vekket av fenrik Holgersen med beskjed om at jeg skulle følge med til Narvik. Det ble å stå opp i en fart, og av sted snarest mulig. Jeg forsto da hva vi hadde i vente. Det var ca 700 mann på Elvegårdsmoen, noen gutter ble igjen som vakter, mens vi andre dro med ferge fra Øyjord til Narvik. Kl 04:45 den 9 april gikk vi på land i Narvik. Vi var kommet 50 meter fra ferga da krigens første smell hørtes, og straks etter et til, slik at hele Narvik ristet. Vi stoppet da og snakket med hverandre. Major Spjeldnes var vår overordnede. Vi fikk nå beskjed om å marsjere inn til

byen og stoppe på det sted hvor vi hadde oppholdt oss i januar. Vi fikk vite at de to smellene vi hadde hørt var senkingen av panserskipene «Norge» og «Eidsvold» utafor innløpet til Narvik. Vi forsto dermed at full krig var på gang.

Videre fikk vi beskjed om å ta imot ammunisjon og gå i de skyttergravene vi hadde gravd i januar. Jeg ble uttatt til ordonnans for løytnant Bårvik, som sto og tok imot ordre pr telefon fra oberst Sundlo, vår øverste befalingsmann i Narvik. Og jeg sprang mellom Bårvik og kaptein Strømstad og Bjørnson. Etter kort tid kom alle gutter som skulle til skyttergravene tilbake, for det var tyskere i alle skyttergravene. Det kom nå ordre fra oberst Sundlo om at vi skulle overgi oss alle sammen. Da tok major Spjeldnes og en annen major som var kommet til, Ongdal, en rask beslutning om at vi skulle stille til samtale. Ordren lød slik: Vi går ut av byen, etter jernbanesporene oppover til Bjørnefjell, og så går vi i stilling når det passer. Vi måtte være forberedt på det verste, men det var frivillig om vi ville være med eller overgi oss.

Da ble vi ca 70 mann som marsjerte bevæpnet ut av Narvik. Vi passerte tyske vakter, de ville stoppe oss, men vi hadde fått ordre om å marsjere til tyskerne skjøt først, da skulle vi svare med skudd. Vi gikk videre med gevær og full pakning langs jernbanesporet, delvis i dyp snø – noen lett marsj var det ikke, men det gikk da bra. Tyskerne var etter oss hele tiden oppover og skulle stoppe oss, men det klarte de ikke, for når de kom for nært gikk vi i stilling med det vi hadde av våpen, og da trakk tyskerne seg tilbake. Vi var innom stasjonene Strømsnes og Sildvik og fikk litt mat, for sjøl hadde vi ikke mer enn en pakke kjeks og vann på feltflaska. Vi kom opp til Hunddalen på Ofotbanen om kvelden kl 22, der fikk vi ligge i et skur, med litt halm under oss.

Den 10 april kl 5 våknet vi med et skjelv og kanonade, det var sjøslag i Vestfjorden. Vi måtte stå opp, for det kom beskjed om at det kom tyske tropper med tog fra Narvik. Vi fikk ordre om å sprengre Nordalbrua over Hunddalen når toget kom. Brua falt, men toget klarte å stoppe på kanten. Tyskerne måtte da returnere til Narvik. Vi måtte passe på at ikke tyskerne kom til fots eller på ski. Kl 14 brøt det ut sjøslag inne i Rombaksbotn. Det hørtes noe fryktelig. 7 tyske skip ble senket av engelske og franske skip, ingen av de engelske og franske ble senket. Vi lå der oppe i fjellet og så på senkingen. Den 12 april ut på dagen fikk vi melding om at 14 tyske soldater på ski var på vei mot det stedet der vi hadde våre stillinger. Det ble straks flyttet 18 mann, som skulle stoppe dem. Da tyskerne kom på riktig hold, ble det skutt varselskudd, og tyskerne svarte med samme sinn, men de la ned våpnene og overga seg til oss.

15 april traff en av våre patruljer en tysk patrulje, og der ble det skuddveksling, og en av våre ble skutt, han het Kattmo. En annen av våre ble tatt til fange, mens de to siste kom tilbake til oss. Dagen etter, den 16 april, gikk tyskerne til stormangrep på oss, for da visste de sikkert hvor vi var og hva vi hadde å stille opp med som motstander. Vi lå da ved «Nye Turisthotell» på Bjørnefjell, og der ble det kamp. 7 døde nordmenn og 8 sårede den dagen. Jeg var blant de heldige, av den grunn at jeg hadde valgt god dekning. Da jeg så meg en mulighet til å stikke over grensen til Sverige, ble jeg beskutt flere ganger, så kulene slo ned i snøen rundt meg.

I Sverige ble jeg brakt til sykehuset i Kiruna og innlagt der sammen med de sårede som hadde kommet over grensen. Jeg var ikke såret, men syk i brystet og halsen (bronkitt). Da jeg kom ut fra sykehuset var jeg i interneringsleir, og etter det på gårdsarbeid i Sverige. I juli 1940 reiste jeg heim».

Kristian Alfred var født på heimgården på Rekse 31 januar 1916. Foreldrene hans het John og Jørgine Reksen, og han tok over gården etter dem, bnr. 3 på Rekse. Han ble gift med Marta Kolsum fra Skogn i 1948.

Hans beretning fra april 1940 er preget av beskjenhet. Da det kom til virkelig kamp, leser vi ikke annet enn at han var heldig på grunn av god dekning. 56 år var gått da han skrev ned dette, og med alle navn på steder og personer har han kanskje hatt et notat fra da han kom heim i 1940 å holde seg til? Vi har bare sjekket de oppgitte stasjonsnavn på Ofotbanen, og det ser riktig ut. Ellers får dette stå som hans egen personlige og nøkterne beretning, slik han opplevde det og husket det. Han ble en gammel mann, døde 11 desember i 2006.

Vi kjenner ellers til at det var en del flere fra Hitra som var på nøytralitetsvakt da krigen brøt ut.

Se også det Morten Lossius har nedskrevet om sin opplevelse fra våren 1940, i en egen artikkel i årets Skarvsetta.

Bildet av Kristian Reksen er tatt av Arve Fjeldberg på Hjorten i Fillan i 1996.

Minelagt kyst

Vi har kartlagt minst tre mineulykker med dødelig utgang.

På Værøya (utafor Murvollan) ble 4 tyske soldater drept av ei mine som var drevet på land. Dermed var det bare en tysk soldat igjen på Værøya, han var kokk, og var ikke kjent med hvordan han skulle få kontakt med utenverdenen, men til sist fikk han signalisert til et tysk skip. Først ble beboeren på Værøya tatt for å ha forårs-



Hernesnaustet

ket sprengningen, men kokken fortalte hva som hadde skjedd, slik at beboeren slapp unna mistanken. Kilde: Aud og Ulmar Ulvan.

I nærheten av Hernes rak en drivende mine rundt i november 1940. Brødrene Bernhard og Augustinus Hernes, født 1905 henholdsvis 1912, tok den inn i båten sin, og senere ble den brakt i land ved Hernesnaustet. Så, den 30 november, skulle denne store gjenstanden undersøkes nærmere. Augustinus satt på skrevs over mina med verktøy, Bernhard sto noen få meter unna. Mina var magnetisk, og eksplosjonen kom straks. Det ble ikke mye igjen av Augustinus som satt på mina, bare noen små rester. Broren var det noe mer igjen av. Kilder: Bokverket «Våre Falne», samt Gudrun Ertzaas, Louise Mittet Hernes og Sturla Hernes. Foto ved Otto Raum Eide, viser Sturla Hernes ved naustet.

På Langholmen nær Burøya og Edøya (Bispøyan) bodde Mikkel Theodor Langholm med sin lille familie fram til 1902. Da flyttet han til Edøya, men tok med seg Etternavnet. Han var en eldre mann (født 1865) da han 5 mars 1941 ble drept av en minelignende gjenstand som han fant på sjøen, og berget den opp på land og inn i naustet sitt. Han ble advart mot å fingre med denne av folk som viste til ulykken på Hernes høsten før. Men han mente visstnok at det var en bøye av en eller annen sort, ulik de minene han hadde sett før, så det ble til at han undersøkte den litt nærmere. Men tross sitt ufarlige utseende inneholdt den farlige eksplosiver – og Hitra fikk atter et uskyldig krigsoffer da mina gikk i lufta. Kilder: Bokverket «Våre Falne», Asbjørn Strand: Krigens ofre – artikkelserie i Hitra-Nytt (1981), samt brev fra Theodors datter Dagny Hov til Arne Danielsen.

Kystmuseet har i sitt eie en båt som har tilhørt Langholm, samt et portrettmaleri av ham, utført av Trygve Thorsø.

Senere under krigen hadde nok folk etter hvert lært å passe seg bedre for minene som begge de krigførende parter hadde lagt ut langs kysten. Også ved Heimarøya i Selvågan på Ulvøya drev ei mine i land, den ble sprengt på kontrollert vis. Folk i Selvågan måtte åpne vinduene og sikre løse gjenstander på grunn av lufttrykket, og forflytte seg oppover og bak noen knauser før sprengningen. Kilde: Ulmar Ulvan.



Johannes Sæther

Ei slik sprenging fant også sted på Sørsætra, Fjellværsøya. Kåre A. Sæther på Sandstad har nedskrevet historien: Dette hendte i krigsårene 1940-45 i en periode med sterk sydøstlig kuling. Min far Johannes skulle se til naustet sitt, som ligger ved eiendommen Sørstranden. Området er ganske værutsatt når det blåser sterk kuling fra øst

med mye sjø. Det var i den sammenheng han oppdaget hornmina, som lå og rullet oppover skjærene i de store bølgene østavinden skapte. Han undersøkte saken etter beste evne, og kom til den konklusjon at han måtte ta kontakt med myndighetene, dette ble da lensmannen i Fillan og Sandstad, Trygve Kvernmo. Kvernmo ba ham kontakte den tyske kommandanten på Hemnskjela, og det ble gjort. Tyskeren ba pappa sikre mina når sjøen falt, og mina lå på tørt land, og pappa festet derfor beistet med tau så den ikke skulle drive av når sjøen flødde igjen. Han hadde også fått beskjed om å se etter en blank tapp som skulle være synlig. Denne skulle indikere at mina var sikret, slik at den ikke eksploderte uten videre. Pappa kontaktet tyskeren igjen og fortalte at han så den blanke tappen. Beskjeden tilbake var at alle som bodde

i nærområdet skulle evakueres opp til gården Sørsætra, da dette var sikker avstand fra mina. Tyskerne kom, og mina ble sprengt, det hele gikk greit og problemfritt, men det var en meget kraftig eksplosjon, trykket kjentes godt på Sørsætra også. Jeg har fortalt så nøyaktig jeg husker, slik som pappa opplevde dette.

En marineoffiser

Blant alle våre mange krigsseilere tar vi med Paul Ludvik Nordsæther, født på Nordsætra, Fjellværsøya i 1909, død 1970 i Trondheim. Han seilte innenriks i fraktfart ei tid før han reiste utenriks. Han tok til som kokkgutt på ei lita seilskøyte og sluttet sjølivet som høyt betrodd flaggskipper i P. Meyers rederi. Han ble utskrevet til tjeneste i marinen fra 11 juli 1942, med tjenestetid til 15 mai 1946 da han ble dimittert som løytnant og utnevnt til kapteinløytnant i reserven. Som væpningsoffiser og

«gunner» fikk han den lengste tid om bord i S/S Fridtjof Nansen, og kom med i det siste store flyangrepet mot Algier i Nord-Afrika 4 juni 1943. Videre deltok i de alliertes invasjon på Sicilia så vel som ved invasjonen i Normandie. Krigsårene satte sine spor hos ham som hos mange andre krigsseilere som gjennom fem år ofte seilte i livsfare. Han var innehaver av flere høye utmerkelser for innsats og tapperhet. Kilder: Bokverket «Våre Falne», samt Asbjørn Strand: Krigens ofre – artikkelserie i Hitra-Nytt (1981).

Fyrvokterens sønn

På Terningen fyr var Johan Eliassen Haugland fyrvokter fra 1932 til 1955. Han var selv fra Lurøy, men gift med Marie Sæther fra Osen. Blant parets 6 barn var Frithjof, født i 1916. Han dro ut som sjømann 17 år gammel. Var med i Finlandskrigene 1939-40. Reiste til England mot



Terningen fyr

slutten av 1941 og ble opptatt i kompani Linge. Utførte spesialoppdrag på norskekysten. Gjennomgikk telegrafistkurs sommeren 1942, og tjenestegjorde ombord i «Feiøy» som gikk i hemmelig tjeneste på Norge. Tjenestegjorde senere på m/s Brattholm som telegrafist, og var med på turen til Toftefjord ved Tromsø i slutten av mars 1943 med ammunisjon. Ble angitt av en nordmann, og mannskapet, unntatt en mann, ble tatt til fange 3 juni samme år, og skutt. Haugland ble forhørt og torturert først. Kilde: Bokverket «Våre Falne»

Frithjof Haugland har fått plass på bautaen som er reist ved Sandstad kirke med navn på hitterværinger som døde på grunn av krigen.

Arbeide for okkupantene

Krigsårene bød på mange utfordringer, og det var et dilemma at folk så seg nødt til å arbeide for å tjene til livets opphold – alt arbeide tjente jo i bunn og grunn også okkupasjonsmakten og deres norske lakeier. Verst var det antagelig å bli innkalt til arbeidstjeneste for Nasjonal Samling. Dette skjedde med mange menn i 20-årsalderen. Til tross for trusler og straff var det en del som satte grenser for hva de ville være med på. Noen prøvde



Falken, brukt ved Frøya under krigen. Utlånt av eier med tillatelse.

å rømme landet. En ungdom fra Uthitra, bare 16-17 år, fikk seg hyre på en båt som fraktet forsyninger fra Titran ut til Slettingen fyr. En dag fikk han spørsmål om en ekstratur fra Sula til Bogøya. Det kom folk ombord på Sula, og minst en på Bogøya. Han skjønnte da at det var en fange som skulle fraktes. Til tross for alvorlig press og trusler nektet han å dra videre. Resultatet ble senere arrestasjon og fengsel i 3 måneder i Trondheim.

Ulvøya under krigen

Ulvøya og Herøya lå strategisk plassert i forhold til skipstrafikken ut/inn Trondheimsfjorden, og videre sørvestover, nordover, eller ut Frøyfjorden eventuelt Dolmsundet. Observasjonstårn eller vakttårn var etablert før krigen på Ulvøyas topp, Tjæravalen, ikke langt fra Ørnfjellet, 74 meter over havet. Det var på Tjæravalen at St.Hansbålene ble tent i gamle dager. Vi vil utfordre våre medlemmer og lesere til å bidra med mer informasjon om dette anlegget, og hvordan det ble brukt under krigen. Etter hva som fortelles, anla tyskerne ytterligere en vakthytte på denne toppen, samt at det ble laget et solid tilfluktsrom lenger nedover mot ungdomshuset, der det var vaktskifte. Ungdomshuset ble benyttet som bolig. I 1948/49 ble den ene hytta (etter sigende den som



Bernhard Hernes

tyskerne hadde bygget) revet og satt opp nede ved Sundet som dukkestue for småjentene. En ny hytte ble så reist på samme sted. Fra etterkrigstida husker jeg at vi hadde godt utsyn fra Ansnes til toppen av Ulvøya, hvor det sto to hytter nær hverandre. Den minste ble senere revet, men den firkantede i betong står ennå, jeg har vært oppå taket av den og beundret utsikten i mange



Feiring av 17-mai i Hammahytta i 1944. Fremst sitter unggutten Erik Strøm, og ved sida av han ser vi Fridtjof Hjertaas. Bak ser vi fra venstre: Lars Aalmo (stående), Hans Strøm, Daniel Strøm, Steinulf Myhr og ukjent (lengst til høyre). Bak i døra står Sverre Strøm.

himmelretninger. Men det var et aber med Tjæravalen etter hvert som krigen skred frem. Det lå utsatt til for engelske flyangrep. Jeg tror at aktiviteten der oppe ble redusert kanskje allerede i 1941, mens en annen utsiktspost på toppen av Skanken på Herøya ble mer benyttet. Toppen her ligger 56 meter over havet, med uhindret

sikt nord- og østover. Jeg har vært der oppe, ingen synlige byggverk står igjen, men en kløft i fjellet gir bra skjul. Det skal ha vært bygget en hytte nedafor fjellet.

Det var jo kamper i Sør-Norge fra det tyske angrepet 9 april og noen uker utover, og engelske og franske krigsskip patruljerte disse ukene utafor norskekysten, til støtte for engelske, franske og polske tropper, og de norske styrkene. Ulmar Ulvan som vokste opp nede i Ulvan, var knapt 10 år da krigen kom til Norge. Han forteller at to engelske destroyere oppholdt seg på Tarvahavet og nærliggende havstrekninger et par uker etter 9 april, om kveldene søkte de inn til Knarrlagsundet. Det skal blant annet ha vært en trefning på Kråkvågfjorden. Tyske fly var stadig på vingene på dagtid for å prøve å «ta» skipene, men det lyktes ikke. Et fly ble truffet, og prøvde å komme seg unna, det fløy lavt over Ulvan og det skal ha styrtet da det kom inni Trondheimsleia. Mye folk fra Ulvøya vandret ut på heiene disse dagene for å se kamphandlingene.

Under krigen lå det to tyske patruljebåter stasjonert i Knarrlagsundet, en i Berget på Ulvøya og en i Trolla på Fjellværsøya. Okkupasjonsmaktens aktivitet var det mange som mislikte, og en lørdagskveld tok noen ungdommer som hadde vært i Tranvikan på fest og saboterte sambandslinja fra kaia i Berge og opp til vakthytene. Tyskerne kom styrtende og det ble harde forhør. En ungdom fra Ulvøya ble ved en annen anledning arrestert og sendt til Tyskland. Soningen der merket han for livet.

Olaus Selvaag forteller en historie som far hans, handelsmann Asbjørn Selvaag, fortalte mange ganger. Han bodde like ved kaia i Berget, Knarrlagsundet. En dag kom et engelsk bombefly på sveip østover Sundet. Asbjørn ble nervøs for oljetanken på kaia som inneholdt 30 tonn drivstoff. Da flyet kom uti Herøysvaet, snudde det og kom vestover Sundet igjen, idet det markerte

med vingene og det ble vinket. Da innså han at oljetanken nok var målet, han åpnet raskt ventilen og slapp hele innholdet rett ut i Sundet. Dermed forsvant flyet, som ikke hadde behov for å bombe en tom tank. Asbjørn hadde sluttet å røyke flere år tidligere, men denne dagen måtte han ta seg en blås igjen, så nervøs hadde han visst aldri vært.

Tyskerne tok seg til rette

Tyskerne kunne være høflige og hjelpsomme, men etterhvert som krigen skred frem trengte de stadig flere ressurser. Omlag 300.000 tyskere i Norge måtte ha mat, mye ble kjøpt eller beslaglagt i Norge. De hadde bruk for båter eller de ville legge beslag på dem, og fra oktober 1942 omtrent ble alle nyere båter beslaglagt. De hadde bruk for hester, og bøndene måtte levere dem fra seg. Lena Winther Berge fra Selvågan, Ulvøya forteller at blant hennes første minner er den dagen da hesten måtte leveres i siste del av krigen. Hennes far Knut tok henne med til stallen slik at hun kunne klappe det trofaste dyret til avskjed. Våpen og radioer var naturligvis strengt forbudt. Hos oss på Ansnes hadde min onkel Birger radio, og fulgte ivrig med i sendingene fra London. En dag varslet de fra handelsmannen på Nesset om at en båt med tyskere, antagelig fra Hemnskjela, nærmet seg raskt ute på Fillfjorden. Min farmor ble svært oppskaket, tok med seg minstebarnet og løp bort til noen naboer. Min oldefar skal ha holdt seg hjemme. Tyskerne tok det grundig, lette fra mørkloft til kjeller, og alle rom i fjøset og andre uthus, men ikke under fjøset, der lå radioen. Der måtte en krype for å komme inn. Men etter den tid ble radioen gjemt i en torvstakk ute på hauan, sies det. Min onkel hevdet at han var blitt anmeldt av en tyskervennlig på Ansnes.

En bauta

Ved Sandstad kirke er det reist en bauta over falne fra Hitra under krigen, med denne strofen fra et dikt av Nordahl Grieg inngravert:

«Her skal vi minnes de døde
Som ga sitt liv for vår fred
Soldaten i blod på sneen
Sjømannen som gikk ned.»

Det står oppført 10 navn på minnesteinen:

Erling Margido Eriksen
Frithjof Haugland
Eilif Torsø Hansen
Johan Ansgar Johansen
Paul Edvind Lian
August Ansgard (Albert) Murvold
Arnfinn Strøm
Johan Strømmen
Harald Arnfinn Wassæter
Wilhelm Wilhelmsen

Det var flere enn disse fra Hitra som falt under krigen, og Hitra historielag arbeider med å lage en komplett liste. Vi tar gjerne imot innspill fra leserne av Skarvsetta.

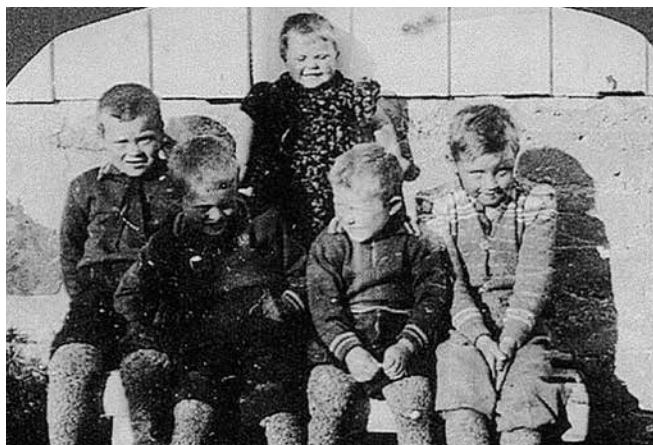
Hitra historielag 2015 v/ Knut Ansnes

Krigs- og etterkrigsopplevelser - barneminner fra Fjellvær

Dette er i hovedsak skrevet av Magnar Fjeldvær med et tillegg om mat og mattradisjoner som er et samarbeid med hans bror Sverre Fjeldvær. Minner fra oppveksten på gården Fjellvær.

Hitra hadde i 1940 fire kommuner: Hitra, Sandstad, Kvenvær og Fillan med tilsammen ca 4000 innbyggere. Min far Anton A Fjeldvær var småbruker og ordfører i Fillan kommune og min mor Lina Fjeldvær var lærerinne i skolekretsene Fjellvær og Herøya. Fjellvær hadde 2-delt skole,- småskole og storskole. På Herøya var det en samlet klasse med 8 - 10 elever.

Jeg var snaue 3 år da krigsutbruddet kom 9. april 1940 og husker ikke noe spesielt fra hendelsen. Det var heller ikke noen direkte krigshandlinger i vårt nærområde, og vi som var barn vokste opp med krigens forordninger, restriksjoner og pålegg og hadde ikke noen referanser til andre forhold og vi aksepterte dette nærmest som normaltstanden. Jeg vokste opp i en søskenflokk på fire: Asbjørn født i 1934, Sverre i 1935, jeg Magnar i 1937 og Ragna i 1939.

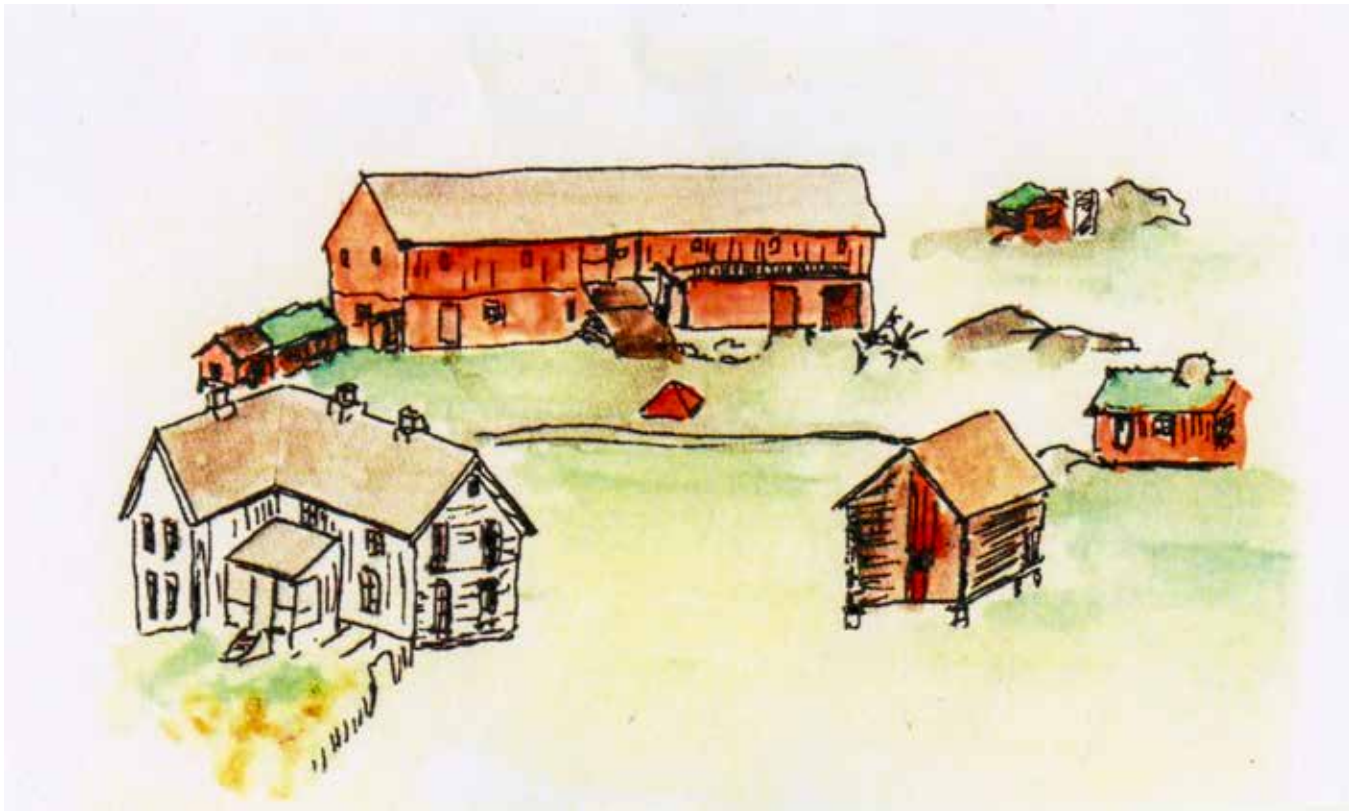


Barna på Fjellvær i 1942. Det er f.v. Asbjørn, Sverre, Ragna (i midten), Magnar og Andreas (fra nedi stua).

Gården Fjellvær

Fjellvær var etter forholdene en middels stor gård med mulighet for en rimelig selvforsyning av det meste. Fire melkekyr, okse, ungnaut, 6-7 sauer, 7-8 høner, en hane, gris og hest. Dessuten hadde vi tilgang til sjøbruk og fiske med båt.

I 1940 levde ennå alle mine besteforeldre. Mine besteforeldre på mor sin side Samuel og Ragnhild Lillestøl, de bodde i Hornindal, Nordfjord. Mine besteforeldre på fars side Andreas og Maren Fjeldvær bodde på gården



Tegning av Sverre Fjeldvær. Slik sto husa på gården på 1940-tallet.

Fjellvær. Men alle fire døde i løpet av krigens første år, fra 1941 til 1943. På gården bodde også far sine søsken, Arne som i 1940 var 24 år og Aasta som da var 20. I tillegg til at vi var fire søsken, hadde vi også som oftest hushjelp, eller taus som vi kalte dem. Så det var en ganske stor husholdning. Hovedhuset på Fjellvær var bygd ut med ei fløy siste del av 1930-årene, så det var rimelig god plass.

Båten var vårt transportmiddel

Det var ikke bru- og tunnelsystem den gangen. All forbindelse i øysamfunnet foregikk pr båt. Alle hadde tilgang på båter for å foreta den nødvendige lokale for-

bindelsen. Skulle en lenger avsted, som til Trondheim som også den gang var administrasjonssenteret og knutepunkt, måtte en innpasse seg rutebåten/Dampen.

Det var mange sjøfolk på våre kanter, og vi hadde både slekt og venner i nærområdet som levde i stadig angst og redsel. Trygve Johnsen var gift med mitt søskenbarn Marren. Han hadde vært med og blitt torpedert flere ganger. Hans Strand som var far til Helge og Olaug Strand seilte ute under hele krigen.

Det var ikke biler eller motoriserte kjøretøy på Fjellværøya verken før- eller under krigen. Heller ikke veier som var dimensjonert for annet enn hestetransport og



Dampbåten Yrjar gikk i rutetrafikk og var et kjent skue. Båten fikk senere installert dieselmotor og gikk i rute lenge etter krigen.

gang og sykkelferdsel. Olaus Mellemsæter (OA) kjøpte en 3-hjuls motorsykkkel med lasteplan like etter krigen. Far Anton kjøpte en lastebil i 1953. Elektrisk kraft kom også til øysamfunnet i den tiden. Dette var på en måte inngangen til en ny tid.

Minnene

Vi hadde radio da krigen brøt ut, men den måtte leveres inn da de nye styresmaktene kom med forbud mot å ha radio. Det var ikke mange som hadde telefon heller. Hos

oss hadde vi telefon og vi måtte gå med telefonbud når noen ringte for å få tak i noen for samtale.

Vi hadde ikke innlagt vann. Vannforsyningen fikk vi fra gårdsbrønnen på tunet helt fram til etterkrigstiden da det ble gravd ut brønn på Kattholmhaugen, og lagt vannledning fram til huset.

Far Anton hadde ei hardangerjakt på ca 45 fot,- «Rosi-nante»- som han hadde drevet fiske og fiskehandel med. Men rundt 1940 «sang den på siste verset». Vi hadde også en motorkutter,- «Gideon» på 32 fot,- som var bygd



Feskarbeid på Kattholmhaugan før krigen. Far Anton troner øverst. I bakgrunnen båtene «Rosinante» og «Gideon».

på bestilling på 1920-tallet. Båtbygger var Konrad Langfjær fra Ansnes. Denne båten ble brukt til fiske av min far og hans bror Arne, og hadde i tillegg som vekslende mannskap, Martinus Reksen, Adolf Størdal og Oskar Flatnes. De drev ofte fiske ut fra Sula og Titran. Her var det på den tiden godt innsig av skrei. Det var også et rikt sildefiske på de kantene både før- under og etter krigen.

Skreifiske var grunnlaget for produksjon av klippfisk som foregikk på Kattholmhaugan på gården Fjellvær.

Når det skulle rustes ut for fiske var det vanlig å bake brød for en sesong på 5-6 uker. Dette var surbrød,- uten melk, og tålte langtidslagring. Jeg husker de i Kattholmvika hadde en baksteovn som ble brukt for dette.

Hver høst hadde vi bakstekoner som kom og bakte flatbrød. Både Bårne Hassel og Gusta Jensen (Myran) var eksperter på dette. De bakte flatbrødleiver som ble lagret i stabler på «buret» og tatt inn etter behov. Flatbrød var et fast innslag ved alle middager.



Klippfisktørring på Sandholmen sist på 1940-tallet. Her er det meg Magnar, Asbjørn, Sverre og Helge Strand (Bostvika).

På «bursloftet» hadde vi også stamper med saltkjøtt og -flesk. Her var også binger for kornlagring. Et annet «matlager» hadde vi i «sildeskottet» ved siden av stallen i fjøsbygningen. Her sto det gjerne ei tønne med spekesild og ei tønne med saltfisk, mest «gammelsei». Potetene hadde vi i potetkjelleren under «austerstua» i hovedhuset. Med rimelig godt forråde av mat var grunnlaget for et levelig liv godt.

Etter nåtidens forhold var det dog ganske primitive forhold, uten innlagt vann, med utedo, ikke elektrisitet. Vi måtte fyre med torv for oppvarming, matlaging og for å få varmt vann. Men for meg som var 3 år var det slik det var, og slik det skulle være.

Nazistene pålegg

Min far var ordfører og ihuga venstremann ved krigsutbruddet og han måtte fratre og overgi vervet til naziststyret. Da krigen kom og nytt styresett ble innført ble det innført tvangsl levering av matvarer som ble produsert på gården, og pålegg og restriksjoner som innskrenket det frie liv. Det ble redusert vareutvalg og rasjonering av alle livsnødvendigheter.

Selv om utvalget av kjøpsvarer før var ganske beskjedent ble det nå lite å flutte seg med. Men oppfinnsomheten var stor. Brente erter kunne gi farge og fornemmelse av kaffe når det ble kokt. Stekt kålrabi kunne med

god fantasi bli biff. Potetmos kunne drøye en beskjeden smørkvote. Sko ble produsert med «overlær» av papir og fiskeskinn.

For mannfolk flest var nok kanskje tobakken det verste savnet. Mange skrapet ut gammel tjære av pipehodene for å få i seg litt nikotin. Det ble eksperimentert med ulike vekster for å få til noe tobakksliknende. Onkel Arne hadde vært så heldig at han hadde fått tak i noen tobakksplantefrø. Disse sådde han i et bed i hagen, og kunne se at det vokste fint opp.

Vi hadde på den tiden et «kopplam»,- det vil si et lam etter en sau som måtte slaktes før lammet kunne få i seg næring på «egen hånd». Dette var gårdens kjeledegge og gikk sammen med oss overalt. Men en dag hadde kopplammet vært i hagen og spist opp alle tobakksplantene! Da var populariteten borte fra enkelte i familien.

Det ble etterhvert innført rasjoneringskort. Det vil si hver enkelt ble tildelt et rasjoneringskort med et visst antall merker på som en kunne handle med mot å få klippet ut merker fra kortet. Dette gikk på alle slags forbruksvarer som; sukker, mel og brød og fett, bekledning, sko, strømper, tobakk, brennevin, kaffeerstatning og mye mer. Rasjonene var små og svartebørshandelen var stor. Mange benyttet seg av nøden og gjorde gode penger på den. Likevel må det sies at lojaliteten og solidariteten jevnt over var stor.

Vi hørte jo snakk om enkelte som hadde gjort tvilsomme forretninger og skodd seg på andre sin nød, men jeg kan aldri huske at mine foreldre, eller noen av de nærmeste snakket nedsettende om noen.

Det var mulig å kjøpe hvetemel i beskjedne mengder ved bruk av rasjoneringsmerker, men likevel skulle hovedforbruket dekkes fra egenproduksjon i gårdsdriften. Det var dårlige forhold for hveteproduksjon, men havre



Rasjoneringskort fra krigens dager. Unge Ragna f. 1939 fikk også «kaffeerstatningskort»

og bygg grodde godt. Etter innhøsting, tresking og tørkingen var det en årlig tur til kverna i Kaldklovan. Her ble kornet malt til mel og produsert havregryn.

Halmen etter treskinga var stuvet inn på fjøslemmen, over høyet og ble dratt frem og hakket til fôr. Men halmen ble også til fyll i sengebolstrene. Før hver jul ble det fylt ny halm i bolstrene. Det var stas å legge seg i seng med ny halm i bolstrene. Nærmere himmelen var det vanskelig å komme. Høyt og mykt lå vi. Når i tillegg pappa las høgt fra «Biggles på nye eventyr» når vi hadde lagt oss var alt fullkomment.

Det fantes «spesialister» innenfor visse områder som vi benyttet oss av: Hans P Nordbotn var en flink skomaker som vi brukte når det var mer avanserte reparasjoner. Hans A Nordbotn var spesialisten når klokker trengte nye deler og måtte repareres. Jakob Sørsæter var en hyppig benyttet slakter. Han tok ikke betaling for jobben i penger, men skar seg en skikkelig godbit av slaktet, helst indrefiletten.

Tyskere på Herøya

Vi kunne fra tid til annen se krigsskip i sjøen på vei, og både hørte og så fly som passerte, men jeg kan ikke huske at vi så noen aktive krigshandlinger. På Herøya var det utplassert tyske vaktposter. De så vi når vi var med mor Lina på lærerjobb. Det var skummelt, men vi holdt god avstand og hadde ikke noe annet ubehag av det.

Det var spennende å gå i fjæra ved sjøen og se om det var noe som hadde kommet rekende. Vi hadde jo fått beskjed om å være forsiktige, og var fortalt om miner og granater som kunne drive udetonert. En gang vi var på Sandholmen så vi en torpedoliknende gjenstand på ca en halv meter som fløt et stykke fra land. Vi kastet «på blink» mot den, men heldigvis skjedde det ikke noe.

Noen ganger når vi hørte fly passere, måtte vi ut og se for ofte hadde de sluppet sølvpapirstrimler i store mengder som skulle forstyrre radaren. Disse plukket vi opp og samlet på. Dette kan ha vært rundt 1943 da allierte fly hadde en stor bombeaksjon mot Trondheim havn.

Evakueringen

I forbindelse med tyskernes nedbrenning av store deler av Finnmark og Troms høsten 1944 ble det satt i gang en storstilt evakuering av befolkningen.

De fleste kommunene ble pålagt å ta imot evakuerte. Filan kommune ble pålagt å ta imot noen. Dette ble til at

vi fikk familien Birkelund i forpleining. Det var; Magnus og Pauline og sønnen Ernst som var på vår alder. Men periodisk kom også flere av barna deres. Bjarne var den eldste og var vel da i 30-årsalderen. Men også Terje og Odd og en datter Randi, med sin mann var innom, samt ei datter som het Aud. Magnus var en fargerik person. Vi mente han hadde overnaturlige evner, og kunne lese fra «svartboka» og «ganne».

Vi fikk oppleve noe av dette en gang vi hadde vært med båten til Flessa for å skjære tang til dyrefôr, og Asbjørn hadde kuttet seg i en finger. Det blødde noe aldeles forskrekkelig, men Magnus tok Asbjørn med ned i lugaren og foretok litt lesing og magi, og så var alt i orden.

Bjarne spilte trekkspill. Mens de bodde på Fjellvær kjøpte han et nytt trekkspill og vi ungene fikk det gamle. Det ble flittig brukt og Asbjørn og jeg fikk etterhvert en viss ferdighet.

Under krigen fikk bøndene rasjoner av cellulose til dyrefôr og melasse, en sirupsliknende masse, for «kosttilskudd». Cellulosen kom i store leiver, og liknet i tykkelse og utseende på lefse. En gang kom en tysk kontrollør til gården, da skulle han med god gammeldags høflighet få servert «kaffe» og lefser. Han bemerket da på gebrokkent norsk: «Denne krig snart slutt, do slippe spise cellulose».

Vi lærte oss å leve under disse primitive forholdene, og vi lærte oss å være selvhjulpne ut fra de mulighetene som ble gitt og slik det alltid hadde vært i vår kultur, og ut fra erfaringer våre foreldre og nærsamfunnet hadde tilegnet seg.

Vi halvsålte sko med bekatråd, plugger, skostift og lær som vi kjøpte på butikken hos L Sandstad. Vi brukte gårdssmia til å fornye hestekoene og lage beslag til vog-

ner og redskap. Vi lagde det vi trengte i hverdagen både i hushold og gårdsredskap.

Mange bygde båter. Jeg husker onkel Arne bygde en båt. Den var trolig et par og tyve fot. Den ville han selge for 500 kroner. Min far Anton måtte ta imot han som kom og skulle kjøpe for onkel Arne «måtte ut i annet ærend». Jeg husker kjøperen forhandlet ned prisen til 450. Jeg var veldig betenkt, men slik ble det. Og onkel Arne var fornøyd. Da var jeg trolig 6-7 år.

I samme periode bygde Johan Bostvika en båt etter mal av fars Gideon. Den var også 32 fot og ble gitt navnet «Kamerat». Den hadde en 15 hk Rapp-motor.

Foreninger og besøkende

Emissærer var et annet årvisst innslag, til berikelse og oppbygging for enkelte og forargelse for andre. Og på Fjellvær hadde vi også en aktiv Pinsebevegelsen. Jeg husker jeg for min del syntes det ofte var skremmende når de var på det mest aktive med tungetaler og høyløyd bønn. Men det var ofte fengende musikk og sang som fulgte med aktivitetene på møtene og vi «snek» oss til å høre på det. Det ble fra tid til annen også foretatt dåp. Misjonsforeninger, saniteten og andre foreningsaktiviteter var mest en «kvinnegreie». Her var det strikking, kaffe i den grad det var mulig å skaffe, andakt og sang. Dette gikk på omgang hos medlemmene.

Taterfølger var også på jevnlig besøk. Noen var ganske skumle både av utseende og vesen, men andre var mer fredsommelige. Av de mer godlynte var familiefølget Landmark. Gamlefar Landmark hadde glimt i øyet og fortalte at det var kongen sjøl som hadde gitt ham navnet, for han hadde sagt; «Du har vernet land og mark, så du skal hete Landmark!». Taterne var flinke håndver-



Foreningslivet var aktivt. Her er det dåpsseremoni for pinsevevnene i Fjellværbukta på 1940-tallet.



Fra møte i sanitetsforeninga en gang på 1940-tallet. Det er foran f.v. Anna (Borti Stua), Ane Einwika, Ingeborg Borti Stranda. Bak: Anna Reksen, tanta Johanna, Olga Mellemsæter, Asbjørg Einvik, Olga Borti Stua, Maia Leirvika, Ingeborg Einvik, Lavine Einvik og Magnhild Aukan. Helt bak: Lovise på butikken og Otelie Einvik.

kere. De lagde visper, kaffekjeler og spann, og foretok reparasjoner av forskjellig slag.

I vårt miljø var det ikke noe organisert idrett, men vi drev sportslige aktiviteter både sommer og vinter. Til ei jul hadde far bestilt et par ski til hver av oss guttene. Ola Sandstad var produsent. Det var stas. Skøyter/hornskøyter gikk i arv og de brukte vi flittig. De hadde lærerremmer som gjorde at vi fikk festa dem godt på beksømstøvlene. Vi hadde ikke mye utstyr, men lagde det vi trengte for å utfolde oss både i friidrett og vinteridrett. Vi lagde flåte for sjøaktiviteter, vi lagde hoppbaker med varierende sprett i hoppet.

Sjøtemperaturen kom sjelden over 14-15 grader, så svømming foregikk som oftest i Fjellværvatnet, og det ble flittig brukt. Johan Båstvika og Ludvig Storvågen var fantastisk dristige og gode til å stupe fra store høyder.

8 år da freden kom

Da krigen var slutt i 1945 var jeg nesten 8 år. Jeg husker jubelen og gleden de voksne ga uttrykk for da fredsbudskapet kom. Vi hadde vært på Fillan i et eller annet ærend og fikk budskapet der. På veien hjem med båten hadde vi ikke noe flagg, men flagges skulle det. Derfor ble det heist opp et håndkle i masta. Da vi kom hjem ble det rigget til ei flaggstang i bursmønnet og heist flagg. Vi hadde en spennende hendelse da den tyske minesveiperen «Syrian» skulle eskorteres ut av norsk farvann av den norske minesveiper «Børtind», den grunnstøtte like ved Bukholmen utenfor Litlvågen. Den ble stående der flere dager og vi guttungen fikk lov å komme ombord.

Rasjonering også i etterkrigstida

Rasjoneringsordningen av visse mat- og handelsvarer vedvarte lenge etter krigen, men gradvis ble livet nor-

malisert. Butikkene som hele tiden hadde vært møtsteder og «sosiale sentra» fikk etterhvert bedre vareutvalg. Butikkene var på mange måter datidens møtsteder og stedet for utveksling av nyheter og informasjon.

I tillegg til at folk fikk fylt opp sine 4 liters parafindunker fikk de etterhvert kjøpt både skråtobakk, røyketobakk og matvarer i stadig utvidet sortiment. Butikkene fikk etterhvert både appelsiner og bananer. Appelsinene kom til butikken i to-etasjers trekasser. Disse passet utmerket til nattbord for å ha ved senga. Her kunne vi også montere nattbordlys etter sinnrike installasjoner med Hellesens lommelyktbatteri og pærer fra sykkellyktene som kunne gi rimelig godt leselys. Virkelig eksklusiv luksus.

L Sandstads Landhandel og K Einvik konkurrerte om kundenes gunst på Fjellvær. På Nessa dominerte O Skarsvåg. I Sundet hadde vi K. Røvik på Fjellværøysiden og O Selvaags efft. på Ulvøysiden.

Et annet møtested var «kaia», der «Dampen» anløp. Dampskipsanløp hadde vi både på Fjellvær, på Nessa og i Sundet. Å gå på kaia og følge med på hvem som kom og reiste «ut i den store verden», om ikke lenger enn til Trondheim, var av de store opplevelsene. Det eneste som kunne forstyrre den opplevelsen var når anløpet av «dampen» kolliderte med ønskekonserteren. Fra 1950 fikk vi også et par ganger i året besøk av Norsk Bygdekinno. De rigga selv til med bensindrevet aggregat og viste en barneforestilling og en forestilling for voksne.

Mat og matproduksjon

Matproduksjonen både før-, under og etter krigen foregikk i hovedsak fra grunnen av. Grøden på jorda, oppavl av dyr for slakting, fangst av fisk og preservering ved salting og tørkingen. Slik jeg husker det var det hver lørdag byggmelsgraut og spekesild. Byggmelsgraut i varm



Tegning fra butikkbesøk hos L Sandstad på Fjellvær. Det er barnebarnet til Lovise og Anton Aukan, Jostein Lien som har tegnet. Bak disken Anton og Lovise i kjent positur. Heller ikke vanskelig å kjenne igjen kunder, blant andre tante Johanna i munter prat med Lovise.

tilstand og smørøyet. Byggmelsgraut i kald tilstand med varm melk.

Havregrynsgraut var ofte kveldsmat. Det var godt, men det måtte være smeltet smør og ruter på med sukker og kanel.

Grisen gav kjøtt. Alt fra grisen ble brukt. Blodet fra slaktingen ble brukt til pølse og pannekaker. Blodpølse med havregryn var godt både stekt og i kald form, mens de med fett i var best stekt og ble brukt til middagsmat. Når noe skulle feires eller markeres på annen måte skulle det serveres sodd og sviskegrøt. Rømmegrøt var også festmat.

Når siste teigen var slått om sommeren ble det feiret med «slåttagraut».

Når kvinnene gikk med «beining» til barsel, eller til dåpsseremonier var det rømmegrøt.

Feskbaill i alle varianter; ferskfiskball, saltfiskball, blainnaball, alle med godt krydret fett i, var nydelig mat. Vi unge ville dog helst slippe fett og fikk laget varianter uten, - langbaill. Potetball var også nydelig mat. Alt servert med flekk / bacon og poteter og en god saltkjøttknoke til, samt baillsup.

Det var ikke all fisk som var etanes. Steinbit og breiflabb var «ufesk» den gangen og ble kastet ut igjen om en var så uheldig å få sånt opp i båten. Det var også stor skepsis til makrellen, men ikke i den grad som lenger nord, hvor de ikke kunne tenke seg å spise makrell. Vi var skeptiske til historiene om at grunnen til at makrellen hadde grønne striper i skinnet var at den hadde spist likene av tyske soldater. Krabbeklør kunne en spise, men resten av krabben var det bare å kaste.

Gjennom generasjoner hadde folk eksperimentert og lært seg å tilberede og oppbevare kjøtt og fisk. Speke og tørke. Nausttørka laks, flekt- og tørka makrell og sild,- flakksild, boknafisk og -sild og mye mer. Sverre summerer opp hva han minnes fra måltidene:

Frokost: Brødskive med smør og pålegg. Pålegget kunne være sukker, sirup eller heimkokt ost. Som unntak kunne vi få ei skive med et par skiver spekepølse på - slikt «kjøpepålegg» var ikke hverdagskost. Drikke var helmelk for oss ungene og kaffe for de voksne. Eller det kunne være kald byggmjølsgraut med varmet melk på. Middag (klokka 12): Råstoffet var slikt vi avlet på gården eller fisket i heimsjøen med heimdyrka potet til (kokt med skallet på).

Nonsmat (ca kl ½ 5) Som til frokost.

Kveldsmat (etter fjøstid): Oftest byggmjølsgraut – gjerne med surmelk eller saup (kjernemelk). Da jeg begynte på skolen i 7-årsalderen, måtte jeg ha med skolemat, et par skiver brød og ei flaske melk.

Etter hvert ble det vansker med å skaffe godt brødmjøl. Det heimedyrka kornet hadde ikke gode bakeegenskaper så brødet fikk «rårand». I stedet for å steike vanlig brød, laget en hyllkake av deigen og steikte den på komfyren; eller de laget potetkake.

Etter hvert som importen av varer svant hen, kom det mange fantasifulle erstatningsvarer. De fleste voksne savnet kaffen. Mange slag røtter f.eks. løvetannrot ble tørket og stekt før den ble malt som kaffe. Korn og erter ble også brukt på samme måte. Resultatet ble et brunt drikke, men det hadde ikke den oppkvikkende effekten som kaffen.

Etter hvert kom det kaffeerstatning i butikkene. «KORNELIUS» var en av de mest populære merkene. Såpe: Den parfymerte toalettsåpa var mangelvare. Barbersåpe var å skaffe, men til vanlig handvask ble B-såpe brukt. Den var lite parfymert og virket som å skure seg med leire. Et alternativ var å koke såpe sjøl. Når en slaktet, ble innvollene plukket for fett og dannet grunnlaget for heimkokt såpe. Vi kokte såpe av sauetaig og kaus-tisk soda. Ikke luksus akkurat, men effektiv nok og et godt supplement til B-såpa.

Klær og sko: Gamle klær ble lappet, sprettet opp og omsydd. Pensko ble laget av fiskeskinn og kanskje med tresåle.

Sukker var rasjonert vare og kunne bare brukes til strengt nødvendige ting.



Elever foran skolestua på Fjellvær

En del gamle teknikker ble tatt opp igjen, blant annet å lage potetmel og å garve skinn til sko.

Bortsett fra et svært begrenset utvalg av mat og livsnødvendigheter levde vi, etter mitt skjønn, og i forhold til mange andre, et rimelig godt liv. Vi hadde ukeblader. Hver uke kjøpte vi Norsk Ukeblad og Alle Kvinner. Innimellom også Hjemmet og Allers. Her var det spennende tegneserier. Fantomet, Mandrake og Tarzan var favorittene. Og så hadde vi til jul; Vangsgutane, Knoll og Tott og Stomperud.

Fra min barndom husker jeg at begrepet «Helsevesen» var doktor Hognestad og jordmor Dagny. Medisinen var

Globoid, nafta og kamferdråper. For tannpine hjalp det visstnok å legge på skråtobakk. Jeg hadde heldigvis såpass gode tenner at jeg slapp å prøve ut det.

Etter at krigen var slutt ble far Anton igjen innsatt som ordfører i Fillan kommune, men han ga seg like etter og inn kom Arne Nilsen.

Onkel Arne hadde tatt kystskippereksamen og hadde fått jobb som skipper på en båt som het «Konvallen». Den gikk i kystfart med personell som var med i gjenoppbyggingen av Finnmark og Troms.

Minner fra krigsårene 1940-45

Dette er et foredrag som Olaus Akseth holdt på en temakveld på Fjellværøy skole for en del år siden.

For å orientere det norske folk om det som hendte på de forskjellige steder under den tyske okkupasjonen fra 1940 til 1945, er det jo skrevet mange fete bind, også fra de som var i tysk fangenskap, så alle som har interesse av det kan bli godt orientert. Her ute på Hitra var det jo mest knappheten på enkelte varer som vi følte mangelen av. Vi vet jo at den vaktposten nordmenn hadde på Ulvøya ble overtatt av den tyske marine, og at de bygde ny vaktpost på Herøya ut mot Kråkvågfjorden. Norge hadde jo beredskapslagre av matvarer, forretningene hadde også lagre av klær og sko, så i 1940 og 1941 merket vi ikke så mye til knappheten på alle ting.

Det er da mest naturlig for meg å fortelle litt om det vi så og hørte selv. Vi fraktet stein med jekta «Godt Håp» fra bruddet på Kvitsand til Thamshavn på den tiden. Vi lastet mandag 8. april, og tenkte oss inn Trondheimsfjorden om natten. Da vi var kommet over Kråkvågfjorden, fikk vi en skade på motoren, og gikk inn til havna på Storfosna. Etter at skaden var reparert, fikk vi høre på radioen at engelske marinefartøy hadde lagt ut minefelt flere steder langs norskekysten. Posisjonene for disse feltene ble opplyst, men vi undret oss over hvorfor engelskmennene gjorde dette. Norge hadde jo ikke bedt om hjelp fra England, men England hadde jo erklært krig mot Tyskland da de «gikk inn» i Polen. Vi besluttet å sove litt, for å gå videre inn fjorden i dagslys neste dag.

I grålysningen om morgenen den 9. april 1940 seig vi ut fra havna på Storfosna. Vi hørte et par skudd fra festningen på Agdenes, men trodde de dreiv øvelse, noe de kanskje også gjorde.

Den norske vaktbåten lå langt opp ved land, der hvor fergeleiet ved Valset nå ligger. Vi måtte jo inn til dem for kontroll, for de var nøye nok. De vinket oss bare av da de hadde fått beskjed om hvor vi skulle og hvilken last vi hadde, uten å fortelle hva som hadde skjedd om natten. De trodde kanskje at vi hadde hørt nyheter på radioen, men det hadde vi ikke. NRK sendte ikke nyheter før klokka 8 på morgenen. Da vi satte på radioen klokka 8, var vi langt innover fjorden, men da fikk vi også grei beskjed: Norge var blitt hærtatt av tyske tropper, nesten uten motstand. Det skjedde fordi engelsk etterretning hadde oppdaget stor aktivitet av tyske troppe- og transportkip med følge, som hadde kommet ut i Skaggerak. Engelskmennene gikk derfor hjem for å beskytte seg selv, for de visste ikke hvor tyskerne hadde tenkt seg. Radiomannen Toralv Øksnevad var nok forståelig nesten på gråten hele formiddagen.

Vi kom vel fram til Thamshamn, der var ennå ikke plass til lossing, så vi fikk tid til å se oss om, og høre nytt og vente. Det kom en stadig strøm av biler som evakuerte mennesker fra Trondheim, og der var bare dystre alvorlige fjes å se. Dette fortsatte nesten hele tiden mens vi var på Thamshamn. Vi gikk derfra torsdag morgen, men møtte så sterk nordvestkuling ute i Trondheimsfjorden at vi måtte gå inn til Lensvika og tørne. Der trodde vi oss ganske trygge, men ut på kvelden ble det plutselig en kanonade fra skip inn og ut fjorden, men det holdt ikke på så lenge.

Vi var oppe til vanlig tid neste morgen, og hørte flydur etter en stund. Det kom ni fly lavt over åsen, men de hadde jo ringer under vingene – altså engelske og venner. Dette fikk vi også snart bekreftet, for på Strømmen i Rissa lå en tysk destroyer som skulle ta over Agdenes festning. De hadde allerede satt opp luftvernskyts oppover åsen så de kunne beskytte seg mot flyangrep, men de traff ingen av flyene, og flyene traff ingen av båtene med noen av bombene. De flyene som hadde vært og bombet båtene på Iilsvikøra kom også velberget tilbake, og dermed var en av de første engelske flytokter over Trøndelag over. De gjorde nok ikke så store skader som det ble meldt om fra London etterpå.

Så kom spørsmålet: Var det trygt å gå ut fjorden, eller hva skulle vi gjøre? Plutselig kom Fosenbåten og la til kai i Lensvika. Den ble liggende der, så vi rodde i land for å høre nytt fra byen. De om bord visste ikke om det nå var trygt ute forbi Agdenes, for hvem bestemte nå – de norske eller tyskerne? Så kom båten til Edvin Olsen fra Osen til kaien i Lensvika. De hadde rømt fra byen fordi tyskerne hadde begynt å beslaglegge båter til eget bruk: De kom seg ut fra byen og hadde først gått mot Leksvika, til de kom innunder land. Så gikk de nær land til Røberg og skrådde over fjorden til Lensvika. De visste heller ikke om det var trygt å gå ut forbi Agdenes. Det var fint vær, og vi rodde ombord i Godt Håp igjen for å få oss mat.

Vi og Godt Håp kom også godt hjem, og gledet oss med de andre hjemme. Uken etter var vi på Grøtvågen verft i Hemne for å gjøre ferdig vårpussen. En dag så vi derfra flykamp ute i Trondheimsleia. Situasjonen vedrørende ferdsel til sjøs ble normalisert ganske snart. Nå var det tyske vaktbåter ved Agdenes og ved Smellingen. Båtene måtte få fartssertifikat, og vi måtte få oss identitetskort. Alle radioer ble også samlet inn. Det så etter hvert

ut som kontrolleringen av skipene ble i orden. Når en glemte passkortene hjemme, kunne en komme opp i ubehagelige situasjoner.

Vi begynte i samme farten, men fra høsten -41 til høsten -42 satte vi jekta på land for reparasjoner. Det holdt vi på med et helt år i påvente av at krigen skulle slutte, men da måtte vi igjen i fart for å få tilbake noe av utgiftene på jekta. Vi begynte igjen å frakt stein til Thamshamn.

De to neste årene hendte det jo mange ting på forskjellige steder i Norge. Også i Orkdal var det en sabotasje-gruppe. To ganger stoppet de kistog som kom fra Løkken med kis til Thamshamn. De ødela eller brente opp lokomotivene. En natt vi lå ved kai der, gikk brannalarmen. Da brant et lokomotiv og en passasjervogn av treverk og skuret der det sto. Dette var rett ved kaien vi lå. Tyskerne fant ut at det ble brukt fosfor til disse sabotasjene. Derfor ble det ikke hevnaksjoner i Orkdal. De fant ingen sabotører der, men en ble skutt på vei til Sverige.

Vi opplevde også å bli arrestert, og hadde nær havnet på Falstad. Vi skulle til Åsen etter tømmeret til bedehuset på Fjellvær. Vi kom fra Thamshamn og fikk med oss fire kasser dynamitt som steinbruddet på Hvitsand skulle ha. Svinghjulet på motoren løsnet, så vi måtte inn til byen på verksted, og ble tatt i kontroll i byen. Vi slapp med nød og neppe å komme til Falstad.

Det ble etter hvert lite å få kjøpt i butikken. Det merket vi godt da vi skulle gifte oss i 1944. Min frue opplevde at mange av hennes slektninger dro over til England i en fiskeskøyte, men ikke alle kom tilbake etter krigen. Min bror Arnold var i marinen under krigen. Han kom hjem, men ville nødig snakke om opplevelsene sine.

Ishavsskuta M/S FANGSTMANN

Den tidligere ishavsskuta MS Fangstmann var tatt i bruk som forsyningskip da den kom i brann i Knarrlagsundet, underveis fra Trondheim til Titran, med proviant til de tyske styrkene.

At gamle historier kan gå i glemmeboka, om man ikke noterer ned det som blir sagt, vet vi alle. Historien som jeg forteller, har jeg hørt gjentatte ganger. Men, på grunn av usikkerhet omkring det som virkelig skjedde, valgte jeg å henvende meg til to personer som ved selvsyn så hva som hendte.

Johan Grøtvik, f. 1930, og Erling Lervik, født 1932. Begge var vitner til den helt spesielle hendelsen som inntraff en stormfull desemberdag i 1942.

Norge var okkupert og tyskerne hadde utplassert militærposter rundt omkring på trøndelagskysten, herunder også i Knarrlagsundet og på Herøya, Dette er omhandlet et annet sted i årets Skarvsetta.

Våren 1941 igangsatte den tyske okkupasjonsmakten å bygge Stabben fort på Titran. I overkant av 100 soldater var stasjonert på Titran, i perioder kunne det være noe mer.

Rundt 25 bunkere ble bygget på et området som ble bundet sammen med rundt 200 meter underjordiske ganger. Opptil 150 østeuropeiske krigsfanger ble satt til å gjøre jobben sammen med private aktører som gikk i kompaniskap med tyskerne. Krigsfangene var hovedsakelig

sovjetere og serbere. Anlegget var en del av det som fikk navnet Atlanterhavsvollen.

Den 120 fot store ishavsskøyta MS Fangstmann av Ha-reid på Sunnmøre, var tatt i bruk som forsyningskip av tyskerne. Skuta var underveis fra Trondheim til Titran, lastet med proviant da den ble møtt av et forrykende uvær fra sørøst. Det ble besluttet å ankre opp, og søke ly for været i Knarrlagsund. Nærmere bestemt i det som på folkemunne kalles for Dalabukta. Dette er på sørsiden av sundet, på Fjellværsøya, rett ned for Skjærbusdalen. Her lå skipet ankret opp i noen dager.

Johan Grøtvik, 12 år gammel, satt i klasserommet på skolen på Ulvøya da han og de andre elevene ble oppmerksomme på at det steg opp kraftig røk fra MS Fangstmann. Flammene sto over dekk og det var fare for at byggingen på land kunne ta fyr. En båt kom til stedet og det ble festet slepetau mellom den nyankomne båten og MS Fangstmann. Gnistregnet steg opp fra skipet mens det ble trukket vestover Knarrlagsundet. Skoleelevene fulgte ivrig med mens de sprang langsetter fjæra og bivånet den selsomme hendelsen.

Det har ikke lyktes undertegnede å få brakt på det rene hvilken båt som tok MS Fangstmann under slep, men Johan Grøtvik mener å vite at det muligens var Kristian Røvik som brukte en av sine båter som slepebåt. Denne opplysningen er usikker.

Rundt 500 meter etter at skipet ble tatt under slep drev det opp mot Vikabukta, på Ulvøysida, og havnet nært inntil brygga til Erling Kornelius (omtalt som Elling) Lervik, far til Erling Lervik, som jeg har snakket med.



Erling forteller at skipet grunnstøtte etter kort tid og bikket over på siden før det ble liggende med baugen inn mot land, med mastra pekende østover. (Se bildet). Dette resulterte i at flammene som hadde stått høyt til værs og var en fare for antennelse av brygga, slukket.

Lukene over dekk falt av og proviant begynte å drive ut fra skipet. Eplekasser og annen proviant som holdt seg flytende ble plukket opp av personer fra lokalmiljøet. Mannskapet hadde forlatt skipet og det var fritt fram for folk å forsyne seg av provianten ombord.

Johan forteller at han og hans far fisket opp en kasse med Corned Beef som ble til mange gode middager i en ellers så trang krigstid. Det var ikke forbundet med noen trussel eller fare for reprimande fra norske eller tyske myndigheter om folk hentet ut varer til eget bruk. Myndighetene så mellom fingrene på denne ekstra og kanskje kjærkomne matauken for folk flest.

Det ble aldri funnet svar på hvorfor brannen oppsto i etterforskningen som fulgte. En av teoriene var at brannen hadde oppstått i maskinrommet, en annen teori var at den var påsatt. Hva som er riktig er med andre ord usikkert.

Skipet var som nevnt en ishavsskute som var bygget for å seile i arktisk strøk og hadde derfor en spesialgarnering på spantene og ekstra tykk ishud rundt skroget. Det er kjent at folk forsøkte å slå seg gjennom skroget med øks for å nå inn til provianten som lå i fremre del av skipet, men dette lot seg ikke gjøre på grunn av det ekstra tykke skroget.

På vårparten 1943 ble MS Fangstmann rettet opp og tømt for sjøvann. Båten ble tatt under slep av en slepebåt som kom til stedet. Erling Lervik forteller at skipet, etter at krigen var avsluttet, atter ble benyttet som ishavsskute i mange år.

D-dagen – dagen som endret historien

Klokken 06.30 om morgenen den 6. juni 1944 begynte verdens største landgangsoperasjon i Normandie. Over 300 000 soldater startet den allierte landgangen. Mer enn en tredjedel omkom, resten befridde Vest-Europa.

Også hitterværingene deltok under invasjonen. En av dem var Alfred Klingenberg.

Alfred Klingenberg var født den 13. mars 1908 på Fjellværsøya. Han var sønn av Anton Ludvig Larsen Sæther og Olava Markusdatter Sæther. Alfreds døpenavn var Lars Alfred. I 1949 tok han slektsnavnet Klingenberg. Alfred giftet seg med Karen Synnøve Skarsvåg og de fikk to barn sammen. Ellen født i 1936 og Lillian i 1946.

40 år etter invasjonen var Alfred Klingenberg tilbake ved strendene i Normandie, sammen med 11 andre utvalgte krigsveteraner fra Sjøforsvaret, for å representere Norge under minneseremoniene i Frankrike. Før Klingenberg og hans kolleger reiste nedover til Frankrike, var de samlet på Håkonsvern og deltok på paradeoppstillingen sammen med mannskapene fra KNM "Horten" og KNM "Narvik".

Klingenberg forteller at inntrykkene han sitter tilbake med, etter det han så og opplevde langs strendene av invasjonsområdet, aldri blir borte fra hukommelsen. Langs strendene lå det en mengde lik, hovedsaklig amerikanske soldater som aldri nådde land.



Alfred Klingenberg

Før avreisen fra Håkonsvern til Normandie holdt pensjonert viseadmiral, den nesten legendariske Skule Valentin Storheil en beveget hilsningstale til de oppstilte mannskaper og offiserer. Han fortalte at han aldri hadde drømt om at han nok en gang skulle få heise kommandoflaget om bord i et norsk marinefartøy. Han uttrykte håp om at alle ville minnes de mange som gjorde sin plikt og sloss for Norge og freden under andre verdenskrig. God tur, good luck and good hunting, var den gamle krigsmannens ord til sine soldater, etter at admiralflaget vaiet ombord i KNM "Narvik".

Klingenberg var tilbakeholden med opplysninger om hva han opplevde og følte disse helt spesielle dagene i juni og juli 1944. En hendelse som har festet seg hos meg, var da han fortalte om hvordan han og flere andre tok seg inn i en kirke, kun noen hundre meter fra strandlinjen. Kirken Klingenberg tok seg inn i var et av festningsverkene til de tyske styrkene, inntil de allierte styrkene brøt gjennom deres rekker i månedsskiftet juni- juli. Døde - tyske soldater - lå rundt omkring i kirkebygningen. Men slik jeg oppfattet det var det de mange sårede og livredde tyske soldatene som gjorde størst inntrykk. Våpnene var lagt ned, og det oppsto en stilltiende fredsavtale mellom de stridende parter, som kun dager eller timer forut hadde skutt mot hverandre. De tyske soldatene var takknemlige for å bli tatt som krigsfanger. De forsto at krigen, for deres del, var et avsluttet kapittel.

Klingenberg reiste til sjøs for første gang som 16 åring. Han ønsket å utdanne seg for oppgaver i maskinen og gjennomførte to år på maskinistiskoler før han forlot Norge i 1938. Lite visste han da han forlot familien, at den urolige tidsepoken verden gikk inn i, skulle medføre at han ikke skulle vende tilbake til familien og heimlandet før høsten 1945.

Klingenberg var mannskap om bord i nøytraliseringsskipet Draug og var blant annet med under kampene ved Narvik våren 1940. Han avsluttet tjenesten om bord i Draug i juni 1942. Han gikk over og begynte i eskortetjenesten. Eskortetjenesten ledsaget kolonner av allierte skip og vernet dem mot angrep fra det tyske krigsmaskineriet.

Klingenberg opplevde selv å bli torpedert en gang under sin tid som sjømann.

Etter krigen mottok Klingenberg en rekke norske og britiske ordener og krigsmedaljer for innsatsen han hadde lagt ned under andre verdenskrig.

Hans krigsinnsats bidro også til at han ble utnevnt som kapteinløytnant.

Etter frigjøringen videreførte Klingenberg sin utdanning og seilte som maskinsjef på forskjellige norske handelsskip. Han var også lærer i flere år på sjømannsskolen i Trondheim, hvor han uteksaminerte mange nye maskinister og maskinsjefer.

Klingenberg døde 1. juni 1997, 89 år gammel.

Rettelser til Skarvsetta 2014:

Redaksjonen har mottatt rettelser og kommentarer til Skarvsetta 2014. Det takker vi for, samtidig som vi beklager mangler og unøyaktigheter som vi har gjort oss skyldige i.

I artikkelen «To hundre år med stortingsrepresentanter fra Hitra og Frøya» har vi oversett en vararepresentant, som dessuten gjennom en årrekke har vært en av Hitras mest profilerte lokal- og regionpolitikere:

Egil Hestnes, født 1. juni 1943 på Hitra. Han var vararepresentant til Stortinget fra Sør-Trøndelag for Høyre i periodene 1989–1993, 2001–2005 og 2009–2013 og møtte i sju dager.

Han var medlem av Hitra kommunestyre 1968–1971, 1976–1983 og 1988–2007, og han var Hitras ordfører 1988–1999 og 2003–2007. Han var medlem i Sør-Trøndelag fylkesting i perioden 1984–1987 og tidsrommet 2003–2015. Hestnes var personlig rådgiver for statsråd Leif Arne Heløe i Sosialdepartementet i 1985, og har vært leder for Hitra Høyre.

Han ble ansatt i trygdeetaten i 1964, og ble trygdesjef i Hitra kommune i 1974. Hestnes har blant annet vært formann i Trygdekontorenes fylkeslag i Sør-Trøndelag og medlem av Trygdekontorenes Landsforenings sentralstyre.

I artikkelen «**Herøya. Et lite samfunn rundt 1814**» er det satt feil billedtekst til et av bildene. Det dreier seg om begravelsen på Herøya først på 1960-tallet (side 35).



Tidligere ordfører Egil Hestnes

Riktig tekst skulle vært:

En begravelse i 1962. Her står familie og venner bak kista til Nils Olsen Herø den 8 mai 1962. Han døde 1 mai, vel 92 år gammel. Vi har fått tilbakemeldinger, slik at vi kan navngi 16 av de 17 personene som kan sees på bildet. Fra venstre : Magnar Herø, Sara Herø, Olaf Nilssen, Anna Nordbotten, så en som er nesten helt skjult, deretter Anne Sæther, Birger Stene, Jens Nilssen, Mikal Sæther, Anne Vedø, Simon Kvernstad, Ovedie Kvernstad, Margot Nilssen (delvis skjult), Aksel Stene, Johanna Stene, Ole Nilssen og Anne Stene.

I tillegg har vi fått flere tilbakemeldinger til bildene i denne artikkelen, slik at vi er i stand til å navngi personer på flere av bildene. Vi vil ta vare på dette materialet.

Rettelsene er foretatt av forfatteren til de to artiklene: Knut Ansnes

Hitra Historielag

her eksistert i ca 8 år, og har vært med på å utgi “Skarvsetta” sammen med Kystmuseet. Dette årsskriftet er det 8. i rekken.

Blader er gratis for medlemmene. Vi har over ca 200 betalende medlemmer, og er derfor en stor forening, men vi ønsker å bli enda større, så medlemmene oppfordres til å verve flere som er interesserte i lokalhistorien vår! Ta kontakt med et av styremedlemmene (nedenfor) dersom du verver noen.

Vi har mange oppgaver som det bør tas fatt på, men det viktigste hittil har vært innsamling av data til de nye bygdebøkene for Hitra.

Styrets sammensetning etter valg på årsmøtet i mars 2015:

Leder	Anne Brit Berg	928 01 264	mail@fjellvar.no
Nestleder	Ellen Aanes Drågen	481 86 728	ellen@oyguiden.no
Styremedlem	Jenny Akseth Nergård	906 37 630	
Styremedlem	Asbjørn Roald	901 48 973	aroad@online.no
Styremedlem	Svend Sivertsen	950 44 002	svend.sivertsen@hitra-froya.no
Styremedlem	Sølvi Næss	454 54 574	solvi.naess.bremvag@kystmuseet.no
Kasserer/sekr.	Knut Ansnes	934 97 577	ansne@online.no
Varamedlem	Arve Fjeldberg	991 03 540	
Varamedlem	Eivind Skaget	975 35 598	
Varamedlem	Olaus Selvaag	930 44 993	

Boka er utgitt med støtte fra:



REKLAME • DESIGN • PROFILERING • TRYKK • FOTO

Mediehuset, 7240 Hitra - post@vindfang.com

Hitra historielag og Museene i Sør-Trøndelag avd Kystmuseet © Årsskrift for 2015 – 1. opplag

SKARVSETTA

Redaktør for «Skarvsetta» 2015 er Svend Ingar Sivertsen, Hitra Historielag og Svein Bertil Sæther, Kystmuseet.

MIST Kystmuseet: www.kystmuseet.no – telefon: 72 44 40 10

Design og trykk: Vindfang AS, Mediehuset, 7240 Hitra - www.vindfang.com

Brødtekst satt i Goudy Sans 11/13. ISBN: 978-82-93071-25-9

ISBN 978-82-93071-25-9



9 788293 071259