



Forsvarshistorisk
Museum



FORSVARET
For alt vi har. Og alt vi er.



VESTAGDERMUSEET

Norwegian·British
CHAMBER OF COMMERCE

FRIGJØRINGS- KONVOIEN 2025



Norges maritime krigsinnsats

Under 2. verdenskrig omkom tusenvis av menn, kvinner og barn på grunn av fiendens handlinger, både til sjøs og på land.

Flere norske fartøy spilte en betydelig rolle i den allierte motstanden mot nazistene. Norske sivile og militære fartøy var en viktig del av mange operasjoner, og beskrives som det desidert viktigste norske bidraget til alliert seier.

Fem av de norske fartøyene som tjenestegjorde under andre verdenskrig er restaurerte og vil ankomme Lerwick på Shetland innen 8. mai 2025 som en hyllest til Norges og Storbritannias felles krigshistorie og for å markere 80-års jubileet for seier i Europa.

Deltagende fartøy i Frigjøringskonvoien 2025

- KNM Hitra
- D/S Hestmanden
- M/K Andholmen
- M/K Erkna
- M/K Heland

Disse historiske fartøyene vil seile fra Bergen i begynnelsen av mai 2025, med en feiring 8. mai 2025 i Lerwick, Shetland. Innen 17. mai 2025 skal konvoien ha nådd Liverpool for å feire den norske grunnlovsdagen med våre britiske allierte. Under oppholdet vil våre fartøyer tilby en rekke attraksjoner for besøkende. Skipene vil holde åpent med gratis inngang i de ulike havnene. Publikum får dermed en unik mulighet til å besøke de ulike fartøyene og oppleve både sterke utstillinger, omvisninger samt filmer og foredrag.

SHETLANDSBUSSEN

Shetlandsbussen og Shetlandsgjengen er en viktig del av norsk krigshistorie. Dette var en hemmelig norsk marineavdeling som under andre verdenskrig fraktet motstandsmenn, agenter og flyktninger mellom Shetland og Norge. På folkemunne ble mannskapet på disse fartøyene kalt «Shetlandsgjengen». Senere under krigen ble gruppen en del av den kongelige norske marine og byttet navn til «Royal Norwegian Naval Special Unit».

Special Operations Executive, Norwegian Section

SOE ble opprettet høsten 1940, med base på Shetland for operasjoner mot Norge, og hvor målet var å produsere motstandsgrupper, hovedsakelig nordmenn som kunne peke ut økonomiske mål for britene, som fabrikker og kraftverk.

Gruppene skulle gjennomføre sabotasjer på fiendens samband, fyrlykter, ferjer, fiendens observasjonsposter og flyplasser. Videre skulle styrken bidra med minelegging og yte assistanse i forbindelse med raid fra luft og sjø, og opprette radioforbindelse.

For å utføre oppdragene ble det i hovedsak brukt godkjente fiskebåter, ubåtjagere og MTB-er.

Ved siden av SOE var det også en annen spesialstyrke, Combined Operations / CO, ledet av Lord Mountbatten, som hadde i oppdrag å drive nålestikk mot fienden.

I mars 1941 gjennomførte CO et raid i Lofoten med navn Claymore.

Etter dette fikk Mountbatten i oppdrag med å samle en gruppe båter fra forskjellige land, som skulle gjennomføre flere operasjoner i julen 1941, og som involverte Den norske Marinen, Norwegian Independent Company No. 1 (senere Kompani Linge) og Shetlandsgjengen.

Oppgaven var å skaffe frem 12 små fiskebåter, the Small Wessels Pool, med sterk anbefaling om å bruke norsk marinemannskap til bemanning av båtene.

Noen dager før Mountbatten fikk oppdraget hadde ledelsen i SOE et møte med den norske marineoffiseren Sjur Østervold i den Engelske kanalen. Dette ble kimen til den norske MTB

flotiljen (motortorpedobåter) og handlet om å trene norsk personell til å angripe tysk skipstrafikk fra kamuflerte, tungt bevæpnede båter. Samtidig skulle fiskebåter angripe ulike havner.

Fra juni 1942 og ut krigen var MTBene organisert i 30. (N) MTB Flotilla, re-nummerert til 54. (N) med etter hvert basert i Lerwick.

MTBene ble også benyttet til å sette inn og hente ut sabotører og agenter til og fra det okkuperte Norge, også med de amerikanske ubåtjagerne, Hitra, Hessa og Vigra, basert i Scalloway på Shetland. Flotiljen disponerte 8 MTBer av den sjøgående "Fairmile type D" hvor toppfarten var over 30 knop. Norge disponerte totalt 21 fartøyer av denne typen i løpet av krigen, men aldri mer enn 12 samtidig. Fra november 1942 til mai 1945 gjennomførte de norske MTB-ene i alt 161 oppdrag på norskekysten, fra Trondheim i nord til Kristiansand i sør. I løpet av krigen senket de i alt 27 skip, hvorav 7 krigsfartøyer.

8 MTB-er gikk tapt som følge av brann, sjøskade, eksplosjoner eller lignende og 20 mannskaper mistet livet i artillerikamp, eksplosjonsulykker, ved bombing eller henrettelser.

Oppdraget til SOE og CO ble etter hvert konkretisert til å støtte opp om den lokale motstandsbevegelsen, MILORG og svekke enkelte angitte steder, spesielt i nord og vest i Norge. Oppgaven med å trene 40-50 nordmenn ble tildelt kaptein Martin Linge.

Ut ifra dette ble gjennomføringen av Svolvær-raidet, Lofotraidet og raidet mot Måløy selve oppbyggingen og ryggraden i Shetlandsgjengen.



Krigshelter

Lars Grotnæss

Lars Grotnæss var under andre verdenskrig skipsfører på M/S Borgestad. I februar 1941 var skipet i en konvoi på vei fra Freetown mot England. Borgestad var utnevnt som konvoileder, og de seilte uten eskorte.



12. februar ble konvoien angrepet av den fryktede tyske panserkrysseren, Admiral Hipper. Grotnæss og mannskapet, alle sivile sjøfolk, oppviste et beundringsverdig mot i møtet med den overlegne fienden.

Mannskapet må straks ha oppfattet uhyggen i situasjonen. Grotnæss beordret konvoien om å spre seg, og skip etter skip adlød ordren. Grotnæss forsto raskt at de ikke hadde mulighet til å slippe unna. Han valgte da å gi de andre skipene i konvoien en sjanse til å unnsnippe ved å ofre seg selv. Som en avledningsmanøver styrte han Borgestad rett mot panserkrysseren, mens kanonbesetningen ladet og fyrte av mot Hipper så fort de klarte med sin ene lille kanon. Det utviklet seg til en nærkamp, og Hipper brukte rundt 1000 granater, flere torpedoer og prosjektiler for å klare å senke Borgestad. De kom så nærme at kapteinen på Hipper kunne lese skipsnavnet. Borgestad gikk ned med alle 31 om bord, hvorav en var kvinne og tre var under 18 år. Grotnæss hadde styrt båt og mannskap mot den sikre død. Samtidig klarte 12 av skipene i konvoien å unnsnippe på grunn av deres offer.

Leif Andreas Larsen

En av de mest kjente av Shetlandsgjengen var Leif A. Larsen (1906-1990), kalt «Shetlands-Larsen». Han deltok i å trene kompani Linge i Skottland fra 1941 og var den høyest dekorerte allierte marineoffiseren da verdenskrigen tok slutt.



Larsen og Shetlandsgjengen har stor plass i vår maritime historie.

Ved siden av Shetlands hovedstad Lerwick var Scalloway den viktigaste havnen for Shetlandsbussene.

Larsen ledet ekspedisjon som i oktober 1942 skulle angripe Tirpitz med «mennesketorpedoer» i Åsenfjorden innenfor Trondheim. Forsøket mislyktes fordi torpedoene havarerte under uvær. Larsen senket da skøyta og førte besetningen til Sverige hvorfra den ble sendt tilbake til Storbritannia. To ganger forliste han på norskekysten, men kom seg hver gang over til Storbritannia igjen.

Det ble utført 89 turer med fiskeskøytene før disse ble avløst av 3 amerikanskbygde ubåtjagere. Disse gjorde ytterligere 116 turer inn til norskekysten.

Da det tyske vakholdet langs norskekysten ble skjerpet i 1943, fikk Shetlandsgjengen overlatt tre mindre amerikanske ubåtjagere – KNM «Hitra», KNM «Hessa» og KNM «Vigra» – som den norske marinen hadde overtatt.

Skøytene og ubåtjagerne reddet tilsammen 373 flykninger fra Norge, satte i land 192 agenter og brakte inn rundt 400 tonn våpen og forsyninger til hjemmefronten.

Innsatsen og ... tapene

Følgende fartøy utgjorde SHETLANDSBUSSENE:

- KNM Hitra
- KNM Vigra
- KNM Hessa

I alt gjorde Shetlandsgjengen over 200 turer. Ti skøyter gikk tapt. Dessverre mistet til sammen 44 mann livet.

Under andre verdenskrig var det 118 krigsskip som tilhørte Marinen og førte det norske flagget. Av disse gikk 20 tapt. Til sammen 933 mann ga sitt liv i Marinens tjeneste etter den tyske invasjonen i Norge.

Handelsflåtens tap var enda større, både med hensyn til skip og i antall menneskeliv. Allerede før 9. april 1940, mens Norge fortsatt var nøytralt, mistet nesten 400 norske sjøfolk livet og 58 skip gikk tapt. Frem til 8. mai 1945 gikk det ned 473 norske skip, pluss 199 skip i hjemme-

flåten. Inkludert passasjerer omkom over 4000 om bord på norske skip, hvorav i underkant av 1000 av dem var utenlandske. I tillegg kommer dødsfall av andre årsaker, som selvmord, sykdom og andre ulykker.



Handelsflåten i krig

Da krigen brøt ut i 1940, var det om lag 30.000 sivile norske sjøfolk om bord på norske skip rundt om i verden. 4000 sjøfolk var mellom 14 og 18 år. For sjøfolkene ventet flere år preget av seiling under ekstreme forhold, dødsangst, usikkerhet og eksiltilværelse, mange avskåret fra kontakt med de hjemme. Omtrent 4000 av dem kom aldri hjem.

Innsatsen til de norske krigsseilerne var det viktigste norske bidraget til alliert seier. Etter krigen slet mange av de overlevende med sterke ettervirkninger og senskader. De følte seg sviktet av myndighetene, og fikk ikke den hjelpen de trengte og belønningen de fortjente. Behandlingen krigsseilerne fikk er blitt kalt den største skampletten i norsk historie, og en offisiell unnskyldning fra myndighetene kom først i 2013.

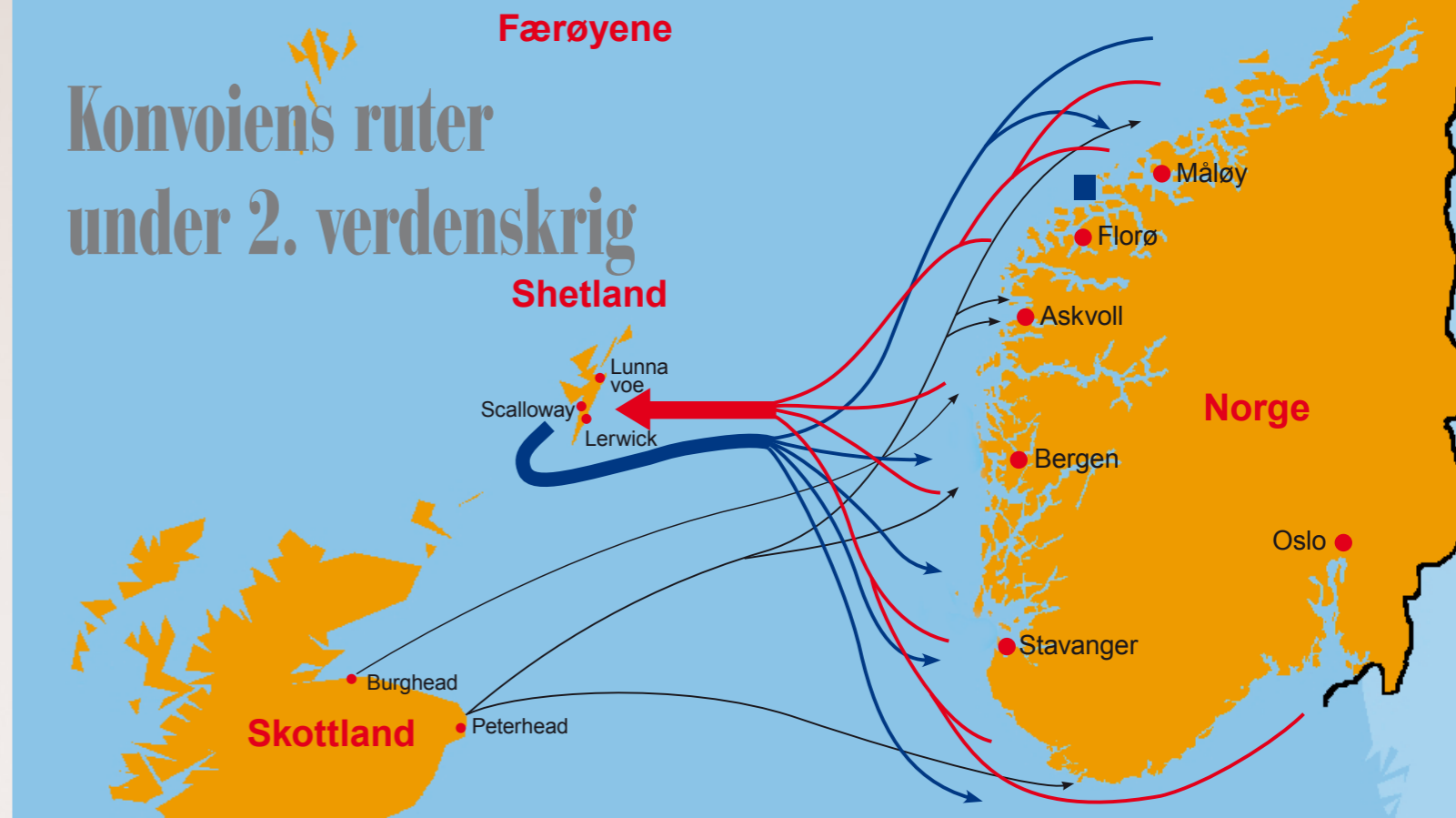
D/S Hestmanden – Norsk krigsseilermuseum

D/S Hestmanden er det eneste gjenværende norske handelsskipet som gikk utenriks under ikke bare én, men to verdenskriger. Hun er også det siste skipet vi har igjen etter norske, statseide rederiet under andre verdenskrig, Nortraship. På mirakuløst vis unngikk Hestmanden både bomber og torpedoer til tross for flere fiendtlige angrep. Etter omfattende restaureringer åpnet hun i 2017 som Norsk krigsseilermuseum, og seiler i dag for egen original maskin. Skipet er i dag et flytende monument og nasjonalt minnesmerke over krigsseilerne. Om

bord formidles historien om krigsseilerne og publikum får i autentiske omgivelser en forståelse av påkjenningene de ble utsatt for både under og etter krigen.



Konvoiens ruter under 2. verdenskrig



Frigjøringskonvoiens rute





Frigjøringskonvoien organiseres og gjennomføres av både fagpersoner og frivillige, og inkluderer veteranseilere, historikere og andre representanter fra flere norske museer, mediefolk og kommunikasjonsprofesjonelle, båtentusiaster og andre.

En forutsetning for gjennomføring vil være at konvoien støttes gjennom økonomiske tildelinger av norske myndigheter. Følgende er allerede representert og viser engasjement, slik som Norges Ambassade i London, Kongelige Norske Marine, norske selskaper aktive i den maritime sektoren, Flyktningshjelpen og det norsk-britiske handelskammeret.

Vi ønsker velkomment ytterligere engasjement fra enkeltpersoner og organisasjoner, inkludert moderne fartøy som ønsker å delta i frigjøringskonvoien.

Prosjektaktører:

Vest-Agder-museet, Stiftelsen KNM Narvik,
Bergenus Festningsmuseum, Kongelige Norske Marines Musikkorps,
Marinemuseet.

Bidragstyttere:

Forsvarsdepartementet,
Sjøforsvaret, Forsvarshistorisk Museum, Norsk-Britisk Handelskammer