



UiT Norges arktiske universitet

Instituttet for arkeologi, historie, religionsvitenskap og teologi.

## **Nordsjøfart i okkupasjonstiden**

Englandsfartens utvikling på Vestlandet 1940-1945.

Ida Jentoft

Masteroppgave i historie ved lektorutdanningen 8-13, HIS-3980, mai 2023



## Forord

For det første vil jeg takke veilederen min Marianne Neerland Soleim for gode råd, grundige gjennomlesninger og strålende tilbakemeldinger. Jeg vil også takke for all tid du har brukt på å korrekturlese oppgaven min. Takk for at du har stilt opp i denne prosessen uansett hva som har oppstått. Alt i alt, tusen takk for arbeidet du til sammen har lagt ned på masteroppgaven min.

Jeg ønsker for det andre også å takke Norges Hjemmefrontmuseum for god hjelp da jeg var på besøk på arkivet deres i Oslo. Jeg ble møtt av hyggelige mennesker som hjalp meg å finne riktig arkivmateriale til min masteroppgave.

For det tredje vil jeg også takke mine medstudenter på lesesalen på institutt for arkeologi, historie, religionsvitenskap og teologi for et hyggelig studentmiljø, og gode lunsjpauser sammen. Jeg setter stor pris på mange av deres gode tilbakemeldinger og tips. Spesielt takk til June Natalie Sørli for korrekturlesninger, og hyggelig stemning på kontoret vårt.

Til slutt vil jeg takke alle familie og venner for oppmuntringer og gode ord. Spesielt takk til Lars Kristian Hågensen for alle lufteturer du dro meg med på når jeg trengte det som mest. Til slutt vil jeg takke kjæresten min Joakim Alslie for å alltid stille opp med oppmuntringer, trøst og positivitet i denne prosessen. Tusen takk for at du alltid stiller opp for meg uansett hva.

# Innholdsliste

Forord.....	3
Kapittel 1: Innledning.....	6
1.1 Tema og problemstilling.....	6
1.2 Ulike definisjoner og begreper .....	7
1.2.1 Aktiv og passiv motstand .....	8
1.3 Historiografi .....	9
1.3.1 Sekundærlitteratur .....	9
1.3.2 Lokallitteratur .....	12
1.4 Arkivkilder .....	13
1.5 Teori og metode.....	14
1.6 Geografisk avgrensning av område .....	16
1.7 Oppsummering .....	17
2. Kapittel 2: Englandsfarten .....	18
2.1 Englandsfarten – bakgrunn.....	18
2. 1. 1 Båttrafikken .....	20
2. 2 Aktuelle aktører .....	21
2. 2. 1 Shetlandsgjengen (Norwegian Naval Independant Unit) .....	21
2. 2. 1.1 Leslie Herbert Mitchell.....	23
2. 2. 2. Britiske myndigheter .....	24
2. 2. 3. Norske myndigheter .....	27
2. 3 Motstand.....	29
2. 3. 1 Milorg.....	29
2. 3. 2 Kompani Linge.....	30
2. 3. 3. Enkeltaktører .....	31
2. 4 M/K Blia.....	33
2. 5 Telavåg- tragedien.....	34
2.6 Oppsummering .....	36
Kapitel 3: Englandsfartens utvikling på Vestlandet .....	37
3.1 Utviklingen fra året 1940 til 1945 .....	37
3.1.1 Fase 1: 1940-1941 .....	37
3.1.2 Fase 2: 1942-1943 .....	39
3.1.3 Fase 3: 1944-1945 .....	41
3.2 Drøfting av fasene og sammenheng med funn i arkivkildene .....	42
3.2.1 Funn i arkivkildene.....	46
3.3 Oppsummering .....	50
Kapitel 4: Minnehistorie.....	51

4.1 Minnehistorisk perspektiv .....	51
4.2 Oppsummering .....	59
Kapitel 5: Konklusjon .....	60
5.1 Konklusjon etter endt forskning .....	60
5.1.1 Videre forskning .....	66
5.2 Oppsummering .....	67
Forkortelsesliste.....	68
Kilder og litteratur .....	69
Arkivmateriale.....	69
Litteratur .....	69
Webografi.....	71
Kilder til vedlegg.....	71
Vedlegg .....	72

## Kapittel 1: Innledning

I dette kapitlet skal det introduseres hva denne masteroppgaven skal handle om. Tema, hovedproblemstilling og ulike forskningsspørsmål blir beskrevet. Deretter skal sentrale begreper som er relevante for oppgaven defineres. Eksempler på disse er aktiv og passiv motstand. Historiografien og de ulike arkivkildene som er brukt mest i forhold til denne masteroppgaven skal også presenteres. Det er brukt både primær- og sekundærkilder. Deretter skal teoriene og metodene som er relevante for arbeidet som skal gjøres beskrives. I denne sammenhengen er det kvalitativ- og hermeneutisk metode som er mest relevant. I dette kapitlet skal det bli gjort en geografisk avgrensning for område som er aktuelt i forhold til problemstillingen. Dette blir gjort for å nøyaktig avgrense hvilket geografisk område som blir referert til gjennom masteroppgaven. Til slutt blir det gjort en kort oppsummering av kapitlet.

Det skal arbeides med ulike typer kilder knyttet til denne masteroppgaven. Ved å arbeide med kildemateriell knyttet til denne oppgaven er det ønskelig å belyse utviklingen av englandsfarten fra 1940 til 1945, i det aktuelle området. Det skal brukes både primære arkivkilder og andre sekundærkilder. Dette begrunnes i å få nærmest mulig samsvar med den historiske virkeligheten. Dette skal gjøres ved å arbeide med hermeneutiske- og kvalitative metoder. Ved å dele tidsperioden 1940-1945 inn i tre faser, skal hovedproblemstillingen og forskningsspørsmålene drøftes. Ut ifra disse fasene skal utviklingen til englandsfarten innenfor det geografiske området også forklares. Målet er at fasene blir å samsvare med besvarelsen av hovedproblemstillingen tilhørende masteroppgaven. Faseinndelingen knyttes videre også til de andre kapitlene i masteroppgaven. Det historiske bildet på hvordan denne tematikken henger sammen ble dermed mer synlig ved en drøfting av faseinndelingen og arkivkildene. Det skal også legges frem noen relevante minnehistoriske perspektiver for å belyse flere sider ved bruk av litteraturen og kildemateriale som er relevant for denne tidsperioden. De minnehistoriske perspektivene er også viktige for hvordan historien blir formidlet videre. Et eksempel på et minnehistorisk perspektiv er den patriotiske grunnfortellingen. Kapittelinnndelingen i denne oppgaven er: Kapittel 1: Innledning, kapittel 2: Englandsfarten, kapittel 3: Englandsfartens utvikling, kapittel 4: Minnehistorie og kapittel 5: Konklusjon.

### 1.1 Tema og problemstilling

Tema for denne masteroppgaven er englandsfart under den andre verdenskrigen. Fokuset blir utviklingen av englandsfarten fra 1940 til 1945 innenfor et geografisk avgrenset område. En

forklaring er at englandsfarere er de som dro over Nordsjøen under okkupasjonen i Norge, under den andre verdenskrigen. Det var mange grunner til å begi seg ut på nordsjøtrafikken. Dem som dro over Nordsjøen, kunne både for eksempel være flyktninger eller personer fra ulike motstandsnettverk som arbeidet mot tyskerne. Motstandsnettverket rundt englandsfart var komplekst, og henger i tillegg sammen med et større motstandsnettverk i Norge generelt. Det generelle motstandsnettverket var igjen knyttet til Storbritannia. Dette blir presentert i englandsfart bakgrunnsdelen, da noen av aktørene i dette komplekse nettverket blir fremlagt. Det var således mange aktører involvert i englandsfarten som for eksempel Shetlandsgjengen eller Milorg. De ulike sidene av englandsfarten, sammen med ulike aktører og forskjellige hendelser skal videre bli belyst. Målet for denne masteroppgaven er å studere utviklingen til englandsfarten gjennom krigsperioden ut ifra det geografiske avgrensede området, de utvalgte aktørene og de historiefaglige metodene.

Problemstillingen er dermed avgrenset til «*Hvordan utviklet englandsfarten seg på Vestlandet i årene 1940 til 1945? Med hovedfokus på det geografiske området fra Bergen til Haugesund.*». Det er også utarbeidet følgende *forskningsspørsmål*:

- *Hva var sammenhengen mellom de forskjellige aktørene som var innblandet i englandsfarten?*
- *Hvordan arbeidet aktørene sammen (eller ikke sammen) om dette?*
- *Hvordan ble englandsfarten opprettholdt og systematisert gjennom hele krigen?*
- *Hvordan passet dette inn sammen med den aktive og passive motstanden i det aktuelle området?*
- *Hvordan var Haugesundområdet innblandet i aktiviteten? Og hvorfor var det ikke mer aktivitet herfra?*
- *Hva har preget minnehistorien i undersøkelsesområdet?*

## 1.2 Ulike definisjoner og begreper

I denne masteroppgaven blir det nevnt mange ulike begreper. Videre skal noen av dem bli forklart. Dette er med bakgrunn i å utbedre en bedre forståelse for ulike deler av masteroppgaven. En egen forkortelsesliste finnes ved slutten av oppgaven. For det første er begrepet *utefront* en fellesbetegnelse som blir brukt om nordmenn som på både militært og sivilt vis fortsatte kampen mot tyskerne utenfor Norges grenser. *Hjemmefront* er derimot for det andre et samlenavn for de som kjempet mot okkupasjonsmakten enten med sivil holdningskamp eller militær motstand i Norge. For det tredje er *London-regjeringen* en betegnelse på den norske eksilregjeringen som oppholdt seg i London fra juni 1940, og var

Norges fungerende regjeringen under krigen. *London-regjeringen* var en del av flere norske myndigheter som befant seg i London i denne perioden, deriblant Kongen, ulike Stortingsmedlemmer og diverse organisasjoner underlagt forsvaret. For det fjerde er begrepet *Nortraship* en organisasjon som ble opprettet av norske myndigheter i 1940 for å disponere den norske handelsflåten i krigen. Videre er det femte begrepet *shetlandsbussen* et begrep som ble tatt i bruk etter effektiviseringen og økningen av englandsfarten i 1944. For det sjette var *Milorgs råd* i Oslo et råd som sto under forsvarets overkommando, og var en samarbeidskanal mellom Milorg i Norge og forsvarets overkommando i London. Dermed er ulike begreper definert og forklart.

### 1.2.1 Aktiv og passiv motstand

Begrepene aktiv og passiv motstand skal videre forklares i en bredere forstand, ettersom forståelse for disse begrepene er spesielt viktig for resten av masteroppgaven. I de okkuperte landene under krigen ble det etter hvert vanlig å gjøre ulike typer motstand mot okkupasjonsmakten, også i Norge. Under den andre verdenskrigen i Norge var det både en aktiv- og en passiv motstand. Det var mange ulike måter å drive motstand på. Den aktive motstanden var mer «aktiv» slik som ordet tilsier, og er oftest en militær motstand.<sup>1</sup> Dette var personer, grupper og organisasjoner som arbeidet med sabotasje, agentvirksomhet, kurervirksomhet, radiotelegrafer, våpen og mer. Englandsfarten var også en del av denne aktive motstanden. Det ble drevet aktivt med nordsjøtrafikk og annen motstandsaktivitet. For mange i den norske befolkningen var både aktiv og passiv motstand mot okkupasjonsmakten en selvfølge fordi tyskerne hadde kommet og okkupert Norge.<sup>2</sup> Motstandsnettverkene var også komplekse og således innviklet i hverandre. De lokale nettverkene hang sammen med de nasjonale, og de nasjonale hang sammen med Storbritannia og Sverige. I det geografiske avgrensede området på Vestlandet som er aktuelt for denne masteroppgaven var det mange ulike former for aktiv motstand. Det var for eksempel et stort Milorg nærvær litt utenfor Haugesund (rundt Etne området), det var radiosender på Eikeåsen (Tysvær), radiosender på bryggen i Bergen og det var englandsfart fra Bremnes.

Den andre formen for motstand var passiv motstand. Den passive motstanden handler om å gjøre motstand, men på en mer «passiv» måte. Dette ble ofte gjort ved en sivil holdningskamp. Eksempler på dette kunne være å ikke ville drive idrett med tyskere, ikke

---

<sup>1</sup> Ivar Kraglund et al., *Hjemmefront*, vol. bd. 6, Norge i krig, (Oslo: Aschehoug, 1987). s. 8.

<sup>2</sup> Kraglund et al., *Hjemmefront*, bd. 6. s. 9.



ville jobbe for/med tyskerne, ikke gjøre handel med tyskerne, lærerstreik mot tyske skoleregler, motstand fra kirken, og det å ikke støtte statskuppet til Vidkun Quisling og NS (nasjonal samling).<sup>3</sup> Det kunne også omhandle å ikke angi englandsfarere og motstandsmenn. Det var mange ulike former for passiv motstand, som eksemplene viser. En definisjon av en motstandshandling vil alltid inneholde en risiko for tap i egen del av velferd.<sup>4</sup> Dette gjelder for både en aktiv og passiv motstand. Det var alltid en personlig risiko involvert når man trosset tyskerne enten ved holdningskamp eller sabotasje. Alle typer motstand fikk en form for konsekvenser for tyskerne, og dette var en motivasjon for mange av de som praktiserte de ulike formene for motstand under krigen.

### 1.3 Historiografi

Andre verdenskrig er et stort forskningsfelt innenfor historiefaget, og er ett fagtema som er utforsket i stor grad. En av grunnene til dette er at det finnes betydelige mengder primærkilder i arkivene fra denne perioden. De fleste tematikker, hendelser og aktører innenfor andre verdenskrig er også godt dokumentert i historiefaglig forskning. Det er publisert flere litterære verk angående den aktuelle tematikken om englandsfarten, både i Norge og i utlandet. For eksempel har Ragnar Ulstein publisert to bind om englandsfarten.<sup>5</sup> Det som er unikt med denne masteroppgaven er den geografiske avgrensingen, og den systematiserte inndelingen av englandsfartens utvikling. I tillegg er flere av kildene som er skrevet om denne tematikken skrevet i de første tiårene etter krigen. Da må det tas høyde for at disse verkene er påvirket av de verdiforankringene som preget krigshistorien skrevet i denne perioden. I denne masteroppgaven er det brukt ulike former for sekundærlitteratur, sammen med primærkilder fra Norges hjemmefrontmuseum. De ulike kildetyperne blir brukt sammen med de historiefaglige metodene, kvalitativ- og hermeneutisk metode. Nedenfor presenteres noen av de litterære verkene som er mest sentrale i forhold til denne masteroppgaven.

#### 1.3.1 Sekundærlitteratur

Asgeir Ueland. 2017. *Shetlandsgjengen. Heltene i Nordsjøen*.<sup>6</sup>

Dette litterære verket omhandler i hovedsak shetlandsgjengen igjennom hele krigen. Boken forteller grundig om mange av aktørene som var involvert i englandsfarten fra shetlandsgjengen. På den andre siden er boken over gjennomsnittet personfokuseret, som

---

<sup>3</sup> Berit Nøkleby et al., *Holdningskamp*, vol. bd. 4, Norge i krig, (Oslo: Aschehoug, 1986). s. 5.

<sup>4</sup> Kraglund et al., *Hjemmefront*, bd. 6. s. 12-13.

<sup>5</sup> Ragnar Ulstein, *Englandsfarten : B. 2 : Søkelys mot Bergen*, vol. B. 2 (Oslo: Nova, 2011). & Ragnar Ulstein, *Englandsfarten : 1 : Alarm i Ålesund*, vol. 1 (Oslo: Samlaget, 1965).

<sup>6</sup> Asgeir Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen* (Oslo: Kagge, 2017).

dermed er viktig å være bevisst på.<sup>7</sup> Asgeir Ueland har deriblant brukt gjenlevende personer fra shetlandsgjengen (på det tidspunktet) som kilder. Boken har også mange relevante tabeller, diagrammer og lister over båter (med personell og ruter), shetlandsgjengen, og inndelinger av hvor de reiste til. Dermed er bokverket noe som kommer til å bli brukt hyppig i masteroppgaven både som et oppslagsverk, men også for å illustrere forskjellige argumenter. Ueland deler også tidsperioden, fra 1940 til 1945, inn i faser etter shetlandsgjengens reiser og sesonger. Det skal også være en faseinndeling knyttet til denne masteroppgaven, men med andre og egne inndelinger. Bokverket er publisert i 2017, som er nylig i tid sammenlignet med flere av de andre sekundærkildene. Den kan dermed også regnes å ha lite verdipåvirkninger i historieskrivningen ettersom nyere tidsperioder har mer verdinøytral historieskrivning.

Ola Svein Stugu. 2021. *Den andre verdenskrigen i norsk etterkrigsminne*.<sup>8</sup>

Denne boken omhandler andre verdenskrig i et minnehistorisk perspektiv, og er skrevet av Ola Svein Stugu.<sup>9</sup> Eksempler på teorier som blir lagt frem i denne boken er: krigen som ikke blir glempt, den patriotiske grunnfortellingen, en revidert grunnfortelling og krigen utenfor Norge. Denne boken er viktig i forhold til det minnehistoriske kapittel 4. Den er skrevet i 2021 som i tillegg er nylig i tid.

Olav Riste. 1995. «London-regjeringa». *Norge i krigsalliansen 1940-1945*.<sup>10</sup>

Dette er et litterært bokverk som blir brukt i ulike deler av masteroppgaven. Dette verket omhandler London-regjeringen, og Norge i krigsalliansen 1940-1945.<sup>11</sup> Bokverket går blant annet i detaljer om hendelser og personer i og rundt London-regjeringen, og andre nordmenn i England. Den omhandler det store politiske spillet som utspilte seg i London, i 1940-1945. Eksempler på hva dette er er regjeringen i eksil, samarbeidsforholdet mellom Norge og Storbritannia, utefront og hjemmefront, og trygghetspolitiske perspektiv. Dette bokverket er dermed aktuelt i ulike deler av denne masteroppgaven. Denne boken er skrevet av Olav Riste. Første utgave er skrevet i 1973, som er 28 år etter krigens avslutning. Bokverket kan dermed være farget av de minnehistoriske perspektivene for denne historieskrivningsperioden.

---

<sup>7</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 5-6.

<sup>8</sup> Ola Svein Stugu, *Den andre verdenskrigen i norsk etterkrigsminne*, Utsyn & innsikt, (Oslo: Det norske samlaget, 2021).

<sup>9</sup> Stugu, *Den andre verdenskrigen i norsk etterkrigsminne*. s. 5-6.

<sup>10</sup> Olav Riste, "*London-regjeringa*" : *Norge i krigsalliansen 1940-1945*, 2. utg. ed., Samlagets bøker for høgare utdanning, (Oslo: Samlaget, 1995).

<sup>11</sup> Riste, "*London-regjeringa*" : *Norge i krigsalliansen 1940-1945*. s. 7-8.

Ole Kristian Grimnes. 2021. Norge under andre verdenskrig 1939-1945.<sup>12</sup>

Dette er et litterært verk som brukes konsekvent i denne masteroppgaven grunnet at bokverket fokuserer på Norge, under den andre verdenskrigen.<sup>13</sup> Bokverket er mer generelt i forhold til det geografiske avgrensede området knyttet til denne masteroppgaven. Denne er blant annet brukt til å definere generelle påstander om krigen i Norge. Boken handler om: erobringen av Norge, det okkuperte Norge, krig og motstandskamp i Norge, og mot sluttoppgjøret og det tyske nederlaget i Norge.

Ragnar Ulstein. 1967. Englandsfarten bind 2. Søkelys mot Bergen.<sup>14</sup>

Dette er et litterært verk som er aktuelt for denne masteroppgaven ettersom bokverket fokuserer på englandsfarten, og i tillegg noe mot det aktuelle geografiske området på Vestlandet.<sup>15</sup> Den har derimot hovedsakelig et mer generelt fokus på englandsfarten. Den er relevant for utviklingen til Englandsfarten, men også når det gjelder ulike aktører som var involvert i denne. Denne boken har også en del viktig tilleggsinformasjon når det gjelder båt- og personlister, båtkalendere, og registre over navn og båter. Denne boken ble skrevet i 1967 som gjør den nærere i tid og rom til krigen. Bokverket er imidlertid personfokusert. Dette kan være grunnet at det i denne historiske perioden i historieskrivningen var et stort "heltefokus" generelt. Ulstein var også en aktiv deltaker selv i *Kompani Linge*<sup>16</sup> under krigen, og har dermed førstehåndsinformasjon om enkelte hendelser. Dette kan også være en faktor til at bokverket er personfokusert og verdipåvirket i forskjellige hendelser og forklaringer.

Ragnar Ulstein. 1989. Etterretningstjenesten i Norge 1940-1945. Bind 1. Amatørenes tid.<sup>17</sup>

Dette er første bind i en trilogi av verk som omhandler etterretningstjenesten i Norge 1940-1945. Dette bokverket blir brukt noe i masteroppgaven, hovedsakelig i kapittel 2. Bokverket forteller om både SOE (Special Operations Executive) og SIS (Secret Intelligence Services) i Norge. Den er videre relevant da den forteller om englandsfarten i forhold til SOE og SIS, innenfor noe av det aktuelle geografiske området på Vestlandet. Verket er skrevet i 1989.<sup>18</sup>

---

<sup>12</sup> Ole Kristian Grimnes and Ole Kristian Grimnes, *Norge under andre verdenskrig : 1939-1945*, Oppdatert utgave. ed., Norge under 2. verdenskrig, (Oslo: Aschehoug, 2021).

<sup>13</sup> Grimnes and Grimnes, *Norge under andre verdenskrig : 1939-1945*. s. 7-9.

<sup>14</sup> Ulstein, *Englandsfarten : B. 2 : Søkelys mot Bergen*, B. 2.

<sup>15</sup> Ulstein, *Englandsfarten : B. 2 : Søkelys mot Bergen*, B. 2. s. 5.

<sup>16</sup> Kompani Linge var en gruppe nordmenn som utførte sabotasjeaksjoner i Norge under krigen, og hadde fått spesialtrening i Storbritannia. De skulle også instruere hjemmestyrkene. De er oppkalt etter Martin Jensen Linge som startet kompaniet i samarbeid med SOE.

<sup>17</sup> Ragnar Ulstein, *Etterretningstjenesten i Norge 1940-45 : 1 : Amatørenes tid*, vol. 1 (Oslo: Cappelen, 1989).

<sup>18</sup> Ulstein, *Etterretningstjenesten i Norge 1940-45 : 1 : Amatørenes tid*, 1. s. 2.

Sverre Kjeldstadli. 2011. *Hjemmestyrkene. Hovedtrekk av den militære motstanden under okkupasjonen*.<sup>19</sup>

Dette litterære bokverket er brukt som oppslagsverk når det gjaldt hjemmestyrkene i Norge, i noen deler av masteroppgaven. Tematikker som denne boken omhandler er bakgrunnen for motstanden, SOE, Milorg, Nasjonal samling og motstands rolle under frigjøringen.<sup>20</sup> Boken er skrevet av Sverre Kjeldstadli. Bokverket er fra 2011, men er et fotografisk opptrykk av en utgave fra 1959. Det er dermed også viktig å ta høyde for de minneteoretiske perspektivene og verdigrunlaget denne kan være påvirket av, fra 1959-perioden.

Øystein Sørensen. 1989. *Forskning om krigen i Norge. Tradisjonelle og nye perspektiver*.<sup>21</sup>

Denne forskningsartikkelen er hovedsakelig brukt i kapitel 4 av masteroppgaven, som omhandler minnehistorie. Denne artikkelen omhandler både tradisjonelle og nye perspektiver på historieskrivningen og historieforskningen i Norge. Den omhandler spesielt perspektiver knyttet til den patriotiske grunnfortellingen og helteperspektivet. Den omhandler også på den andre siden offerperspektivet. Dette ble mer fremtredende utover på 1990-tallet. Den går kronologisk fra 1950-tallet og frem til 1989, da artikkelen er skrevet. Den er skrevet av Øystein Sørensen i 1989. Det er dermed også viktig å ta høyde for verdigrunlaget fra 1989.

### 1.3.2 Lokallitteratur

Endre Heggen og Martin Stavland. 1992. *Martin minnest dei som var med. Englandsfarten frå Bømlo 1940-1945*.<sup>22</sup>

Dette er et særegent verk ettersom den tar for seg spesifikt Englandsfarten fra Bømlo-området (som er et sentralt område innenfor det geografiske avgrensede området på Vestlandet) og mye annet av det aktuelle geografiske området, gjennom krigen i Norge.<sup>23</sup> Det geografiske området bokverket fokuserer på stemmer også overens med primærkildene for denne masteroppgaven i stor grad.<sup>24</sup> Boken tar for seg mange av de aktuelle privatpersoner som var

---

<sup>19</sup> Sverre Kjeldstadli, *Hjemmestyrkene : hovedtrekk av den militære motstanden under okkupasjonen* (Nesøya: Bokstav & bilde, 2011).

<sup>20</sup> Kjeldstadli, *Hjemmestyrkene : hovedtrekk av den militære motstanden under okkupasjonen*. s. 7-16.

<sup>21</sup> Sørensen, "Forskning om krigen i Norge. Tradisjonelle og nye perspektiver."

<sup>22</sup> Endre Heggen and Martin Stavland, *Martin minnest dei som var med : englandsfarten frå Bømlo 1940-1945, Martin minnest*, (Ølen: E. Heggen og M. Stavland, 1992).

<sup>23</sup> Heggen and Stavland, *Martin minnest dei som var med : englandsfarten frå Bømlo 1940-1945*. s. 5-6.

<sup>24</sup> *NHM 16 Ragnar Ulstein. J-intervjuer. Utskrift og referater*. 2.

involvert i Englandsfarten fra *Haugalandet*.<sup>25</sup> Dette bokverket er også personfokuseret. Til tross for dette er personene som er nevnt her, ikke nevnt i stor grad i de andre litteraturkildene. Den er skrevet i 1992. En av forfatterne, Martin Stavland, var selv med i motstandsarbeidet på Bømlo fra 1940-1943 før han ble sendt til konsentrasjonsleiren Natzweiler og senere Dachau.<sup>26</sup> Dermed er denne boken også ytterst aktuell ettersom den er en førstehandsberetning av mange hendelser som er aktuelle for denne masteroppgaven. For eksempel *M/K Blia* hendelsen. Boken kan derimot også være påvirket av verdiforankringer ettersom en av forfatterne selv også var en aktør i motstandsarbeidet.

#### 1.4 Arkivkilder

Arkivkildene som er brukt i denne masteroppgaven er fra Norges Hjemmefrontmuseum, i Oslo. Arkivet som er brukt er «*NHM 16 Ragnar Ulstein*» og seriene «*F-krigsdokumenter. Gjelder dokumentamsamlinger. 13a.*», «*F-krigsdokumenter. Gjelder dokumentamsamlinger 13c*», «*J-intervjuer. Utskrift og referater. 2*» og «*J-intervjuer. Utskrift og referater. Englandsfarten*». Arkivet «*NHM 16 Ragnar Ulstein*» er av stort omfang, og det måtte dermed gjøres et utvalg av materiale å fokusere på. I noen av seriene ble det valgte ut spesifikke mapper basert på ulike geografiske inndelinger i seriene. «*F-krigsdokumenter. Gjelder dokumentamsamlinger. 13a.*» er igjen delt inn i Bergen og Hordaland og «*F-krigsdokumenter. Gjelder dokumentamsamlinger 13c*» er delt inn under Rogaland. Dette er utvalgte mapper fra større serier basert på geografiske inndelinger. Dette arkivet er utvalgt grunnet at det inneholder en stor del intervjuer, eller dokumenter hvor personer selv forteller det som de opplevde under krigen. Såkalte førstehåndskilder. En annen viktig faktor var at det inneholdt kilder aktuelle for hovedproblemstillingen knyttet til denne masteroppgaven. Arkivkildene inneholder også et stort antall intervjuer av personer som er relevante for det geografiske området som er avgrenset til denne masteroppgaven. Ragnar Ulstein har også forsket mye på englandsfarten, men har lagt hovedvekten på andre geografiske områder som for eksempel Bergen og Ålesund. Til tross for dette er mye av det innsamlende materialet relevant for problemstillingen tilknyttet denne masteroppgaven. Det er også noe overlapp geografisk med tanke på Bergens-området, og det avgrensede området for denne masteroppgaven. Det er i tillegg viktig å være bevisst på kildekritikk når det arbeides med arkivkilder. Dette handler om å granske kilden for å se hva som finnes av historisk relevant informasjon i den, uten å forvri

---

<sup>25</sup> Haugalandet er halvøya som ligger mellom Boknafjorden i Rogaland fylke i sør og Bømlafjorden, Hardangerfjordens ytre del, i Vestland fylke i Nord.

<sup>26</sup> Heggen and Stavland, *Martin minnest dei som var med : englandsfarten frå Bømlo 1940-1945*. Baksiden av boken.

informasjonen.<sup>27</sup> En av grunnene til å være kildekritisk bevisst i dette tilfellet er også fordi Ulstein selv var aktør i krigen, og etterpå har vært med å nedskrive historien. Dermed kan det også ha forekommet visse påvirkninger på arkivkildene han har skapt.

### 1.5 Teori og metode

Denne oppgaven er en lokalhistorisk fremstilling. Temaet ses i lys av hendelser på et nasjonalt og internasjonalt historisk perspektiv. Det som menes med dette er at tematikken ble påvirket av krigens gang i andre deler av verden. Det skal dermed bli gjort en kvalitativ analyse og nærlesning av de aktuelle primærkildene. Videre vil primærkildene settes sammen med sekundærkilder som også belyser denne tematikken. Den kvalitative metoden vil bli brukt til å belyse forskningsspørsmålene og problemstillingen. Ved bruk av denne kvalitative metoden skal det prøves å oppnå dybdekunnskap og en helhetlig forståelse omkring tematikken om englandsfarten. Det er også brukt hermeneutisk metode i denne oppgaven for å tolke kunnskapen som kommer fra den kvalitative metoden. Dette er videre også begrunnet ved at funn som oppdages ved hjelp av den kvalitative metoden skal tolkes. Dette gjøres i samsvar med både primærkilder, sekundærkilder og minnehistorie.

Først en forklaring på hva kvalitativ analyse er. Det som menes med kvalitativ analyse er å finne ut om noe fantes, hva noe var og hva det betydde.<sup>28</sup> De kvalitative analysene går også gjerne sammen med hermeneutiske metoder hvor det forsøkes å tolke meninger, og det går dypt ned i noen av eksemplene. Denne formen for tekstanalyse er viktig i historiefaget, og er en kvalitativ tilnærming til forskning. Det er dette som blir den kvalitative metoden i denne masteroppgaven. Den er spesielt viktig når det gjelder den aktuelle tematikken knyttet til denne masteroppgaven ettersom det også skal brukes nærlesning og analyse.

Hermeneutisk metode handler om tolkning og interpretasjon.<sup>29</sup> Det handler om å gjøre noe forståelig. Hermeneutikken tolker menneskelige handlinger, og resultatene av disse handlingene. Dette handler om å trenge inn i hensikten, målet og motivet hos de som er handlende, og tolke meningene som ligger bak.<sup>30</sup> Denne metoden sikter mot å forstå det som har mening, inkludert historier, bilder og handlinger. I denne konteksten handler det om å tolke hva primær- og sekundærkildene sier, og hva dette betyr for det geografiske området og

---

<sup>27</sup> Knut Kjeldstadli, *Fortida er ikke hva den en gang var : en innføring i historiefaget*, 2. utg. ed. (Oslo: Universitetsforlaget, 1999). s. 169.

<sup>28</sup> Kjeldstadli, *Fortida er ikke hva den en gang var : en innføring i historiefaget*, . s. 183.

<sup>29</sup> Nils Gilje, *Hermeneutikk som metode : ein historisk introduksjon* (Oslo: Samlaget, 2019). s. 11.

<sup>30</sup> Kjeldstadli, *Fortida er ikke hva den en gang var : en innføring i historiefaget*. S. 122-123.

hovedproblemstillingen. I tillegg å tolke informasjonen fra nærlesningen i forhold til forskningsspørsmålene og hovedproblemstillingen. Til dette skal kunnskapen som finnes i sekundærkildene brukes, og tolkes i tillegg ut ifra hva primærkildene sier.

Det er også viktig i denne sammenhengen å ha en kildekritisk bevissthet når det arbeides med historiefaglige metoder, og med kildematerialet knyttet til denne masteroppgaven. Det er problemstillingen som avgjør hva som kan, og vil anvendes som kilde.<sup>31</sup> Kildekritikk er dermed ett sett av regler som sier hvordan en skal behandle disse kildene for å ikke forvri den informasjonen som fås ut av dem. Den kildekritiske bevisstheten er dermed viktig når det arbeides både med primærkilder og sekundærkilder. I denne sammenhengen er det viktig å være bevisst i hvilken tidsperiode de ulike kildene er skrevet i. Således av hvem de er skrevet, og hvordan deres verdigrunnlag påvirker kildene i seg selv. Det er også viktig å være bevisst at svarene ikke blir tilpasset for å passe til hovedproblemstillingen og forskningsspørsmålene.

En form for kilder som er relevante i forhold til arkivkildene i denne masteroppgaven er muntlige kilder. Det som menes med muntlige kilder er en gruppe av personlige kilder.<sup>32</sup> Dette gjelder for eksempel minner, personer sine erindringer om egne opplevelser og dels tradisjon. Dette betyr beretninger som er overlevert i flere ledd i samtiden (eller gjennom generasjoner). De egentlige muntlige kildene blir videre til i en samtale, som blir dokumentert. Intervjuene kan for eksempel handle om ett bestemt emne, eller et helt personlig livsløp. Videre, som personlige dokumenter har disse muntlige kildene et slektskap med andre selvbiografiske fremstillinger, for eksempel dagbøker. Flere av primærkildene brukt i denne masteroppgaven inneholder transkriberte intervjuer. Det er dermed viktig å ta høyde for hva det betyr å bruke intervju som metode, og kildekritikken dette medfører. Et av argumentene for muntlige kilder er blant annet at de kan utfylle annet skriftlig kildemateriale. For å besvare denne problemstillingen blir de transkriberte muntlige primærkildene brukt i samsvar med andre skriftlige sekundærkilder, og andre skriftlige primærkilder. En av grunnene til dette er at de blir å utfylle hverandre for å gi et best mulig historisk bilde som samsvarer til den historiske virkeligheten. Det å arbeide med intervjuer krever bevissthet i mange ledd, ettersom det må skaffes gode informanter som er representative, og det må utformes spørsmål som ikke er ledende.<sup>33</sup> Intervju er basert på en persons minne, og dette er beretninger om hendelser fra

---

<sup>31</sup> Kjeldstadli, *Fortida er ikke hva den en gang var : en innføring i historiefaget*. S. 169.

<sup>32</sup> Kjeldstadli, *Fortida er ikke hva den en gang var : en innføring i historiefaget*. S. 192-193.

<sup>33</sup> Kjeldstadli, *Fortida er ikke hva den en gang var : en innføring i historiefaget*. S. 195-196.

fortiden. Dette betyr at minnet kan være farget av feilerindring og glemsel. Det er også en stor sjans for at personer ubevisst har forsøkt å korrigere minnene sine ut ifra normer i dag ( fra når de ble intervjuet/skrevet ned). Det betyr at forestillingene om fortiden er påvirket av nåtiden. Et annet eksempel på noe som kan påvirke intervjuet er kommunikasjonen og forholdet mellom intervjuer og intervjuobjektet. Intervjuerens forestillinger og formuleringer kan være ledende og således prege intervjuet. Dette er faktorer som er viktig å være bevisst ved arbeidet med intervjuene i primærkilder, i forhold til denne spesifikke masteroppgaven. Følgelig, spesielt ettersom det er andre som har foretatt intervjuene jeg har brukt, og utarbeidet intervju spørsmålene. Det at det brukes andre sine tolkninger av disse kildene, er dermed viktig å være bevisst på. I denne konteksten er det også spesielt viktig å være bevisst de minnehistoriske perspektivene kildene er oppstått i. For eksempel er flere av både primær- og sekundærkildene skrevet av Ragnar Ulstein. I dette eksempelet er det da viktig å være bevisst at han var både en forfatter av kildene, og en aktør i motstandskampen under andre verdenskrig selv. Det er dermed sannsynlig at intervjuene er farget både av Ulsteins verdigrunnlag, og verdigrunnlaget for forskningen som ble gjort innenfor historiefaget og historieskrivningen i denne tidsperioden.<sup>34</sup> Dette var også en faktor til at det var vanskelig å stille seg kritisk til Ulsteins litteratur. Grunnet hans status som motstandsmann som ble videre fulgt inn i etterkrigstiden. Dette er også relevant for flere av sekundærkildene som er brukt i forbindelse med denne masteroppgaven.

## 1.6 Geografisk avgrensning av område

Det geografiske området er begrenset til området fra Bergen, til Haugesund (se figur 1). Storbyen Bergen ligger i Vestland fylke. Haugesund er derimot en kommune som ligger i Rogaland fylke. Benevningen Vestlandet refererer vanligvis til fylkene Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal. I sammenheng med denne masteroppgaven vil Vestlandet videre herfra referere til det aktuelle avgrensede området. Dette er en fellesbetegnelse på at dette området ligger i Vest, og at området ikke har noen annen felles benevning. Dermed blir benevningen Vestlandet iverksatt også i denne sammenhengen. Langs kysten mellom disse to plassene finnes det vestlandsskjærgårder, fjorder og øyer. Dette øylandskapet var dermed ideelt for båter som ikke ville bli oppdaget av tyskerne, på grunn av terrenget. Et eksempel på dette er den britiske mineleggingen av norskekysten. Det var flere områder det kunne legges stille til kai, og seile ubemerket imellom fjordene og skjærgårdene. Derimot kunne englandsfarere

---

<sup>34</sup> Øystein Sørensen, "Forskning om krigen i Norge. Tradisjonelle og nye perspektiver," *Nytt norsk tidsskrift. Nr 1 1989-6.årgang* (1989). s. 40.



raskt bli lagt merke til av lokalbefolkningen, spesielt om det ble lagt til kai en plass hvor det var litt bebyggelse i området. Dette kunne føre til uønsket oppmerksomhet for englandsfarerne, ettersom deres operasjoner for det meste var hemmelige. Den sivile holdningskampen ble dermed viktig i denne sammenhengen. Det var denne sivile holdningskampen som ved mange tilfeller gjorde at englandsfarerne ikke ble oppdaget av tyskerne, til tross for at de ble oppdaget av lokalbefolkningen. Det var i tillegg kort geografisk avstand over til Storbritannia, og dette var også praktisk ettersom det var ønskelig med en rask omløpshastighet. Shetland er geografisk nærmest dette avgrensede området på Vestlandet (se Figur 2). Shetland ble dermed også et naturlig knutepunkt i englandsfarten grunnet den geografiske nærheten til Norge.<sup>35</sup> Skottland ble således også etter hvert av stor betydning i denne sammenhengen. Englandsfarten hadde blant annet sitt store geografiske holdepunkt i disse områdene på Vestlandet mellom Bergen og Haugesund, i områder som Bømlo, Bremnes og Sotra.

### 1.7 Oppsummering

I dette kapitlet har innledningen, tema og problemstilling for oppgaven blitt presentert.

Hovedproblemstillingen er «*Hvordan utviklet englandsfarten seg på Vestlandet i årene 1940 til 1945? Med hovedfokus på det geografiske området fra Bergen til Haugesund.*».

Bakgrunnen for valg av denne problemstillingen har også kommet frem. Ulike begreper har blitt forklart slik at det skaper forståelse for andre deler av oppgaven. Et eksempel på dette er at begrepene aktiv og passiv motstand. En viktig del av dette første kapitlet er historiografien som forteller om de mest brukte og relevante sekundærkildene som er arbeidet med i forbindelse med denne masteroppgaven. Arkivkildene som er arbeidet med i forhold til denne masteroppgaven er også presentert, og det er således forklart hvorfor dette utvalget av kilder er gjort. Teori- og metoddelen har blitt forklart for å vise hvilke teorier og metoder som er relevante i denne masteroppgaven. Det relevante geografiske området i forhold til hovedproblemstillingen har også blitt forklart, sammen med relevante figurer fra vedleggsdelen.

---

<sup>35</sup> Ulstein, *Englandsfarten : B. 2 : Søkelys mot Bergen*, B. 2. s. 12.

## 2. Kapittel 2: Englandsfarten

Dette kapittelet omhandler bakgrunnsdelen av englandsfarten for denne masteroppgaven. For å forstå videre drøfting må ulike bakgrunnsdeler først begripes. Det blir en generell innføring i englandsfarten, og de ulike aktørene som var involvert i nordsjøtransporten. Eksempler på disse er engelske og norske myndigheter, ulike motstandsgrupper og enkeltaktører. Det er viktig å belyse at de ulike aktørene og de forskjellige hendelsene som blir beskrevet er de som er mest relevante for hovedproblemstillingen og forskningsspørsmålene. Det har dermed blitt gjort en avgrensning. Bakgrunnsdelen vil videre gi en bedre forståelse over empirien til denne oppgaven. Til slutt skal det bli gitt en oppsummering av dette kapitlet.

### 2.1 Englandsfarten – bakgrunn

Englandsfart er en samlebetegnelse på personer som dro over Nordsjøen til Storbritannia under krigsårene 1940-1945. Hovedsakelig dro de til Skottland, Shetland og Orknøyene. Det var mange grunner til bakgrunnen for turene over Nordsjøen som blant annet å være flyktninger, det å ville delta på utefronten, frakt av ulike illegale varer som for eksempel våpen og utstyr til hemmelige radiostasjoner, og frakt av hemmelige agenter som utførte ulike oppdrag og sabotasjer i det okkuperte Norge. I de første tre krigsårene var englandsfarten ett av de eneste fysiske bindeleddene mellom Norge og Storbritannia alle personene og båtene, som seilte via Shetland (se figur 3).<sup>36</sup> Samarbeidet med britene startet ni dager etter 9. april 1940 da britene kom for å hjelpe til med de gjenværende kampene i Norge.<sup>37</sup> Det var først ved retretten og når britene skulle komme seg ut av Norge, at ruten mellom Norge og Shetland ble åpnet av soldater og sivile.<sup>38</sup> I tillegg til at det var mange engelskmenn som oppholdt seg i Norge som måtte flykte over til Storbritannia for å ikke bli arrestert av tyskerne. Den norske kongen og London-regjeringen ble værende i Storbritannia igjennom krigen ettersom de var i eksil. Dette er også en naturlig forklaring på det gode samarbeidet mellom Norge og Storbritannia under krigen. Det var nærliggende at Shetland og Skottland ble viktige knutepunkt i englandsfarten frem til krigens slutt. Dette var til tross for at det også var god kontakt med myndighetene i London. Dette var på grunn av den geografiske plasseringen deres, og de mange ulike aktørene involvert i virksomheten som var englandsfarten. Det aktuelle geografiske området på Vestlandet var også det området i Norge som var geografisk nærmest Shetland og Skottland i luftlinje.

---

<sup>36</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*.s. 12.

<sup>37</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen: heltene i Nordsjøen*. s. 23.

<sup>38</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 29 & Ulstein, *Englandsfarten : B. 2 : Søkelys mot Bergen*, B. 2. s. 21.

Det var flere aktører involvert i englandsfarten. Initiativene kunne komme fra enkeltpersoner eller større og mindre *organisasjoner*.<sup>39</sup> Disse aktørene arbeidet ofte sammen i tillegg på tvers av organisasjoner og grupper. Alt dette medførte at nettverket som omhandlet englandsfarten var komplisert sammensatt. Dette var på grunn av at hele motstandsnettverket hang sammen. De personene som drev med englandsfart igjennom krigen risikerte livene sine på mange måter. Det var flere faktorer som kunne utgjøre en trussel for dem for eksempel sjø, uvær, tyskere og angivere. De fleste båtene som ble brukt i englandsfarten var små norske fiskebåter som egentlig ikke var utstyrt for ferdselen over Nordsjøen (se figur 3). Det var mange av båtene som gikk over Nordsjøen i 1940 som etterpå ankomsten til Storbritannia prøvde å seile tilbake til Norge igjen. Dette var på grunn av at i flere tilfeller var det vanlig personer med tilgang til båter som hadde skyttet dem over, og skulle tilbake igjen til sine liv. Returene var derimot ofte uten hell, og disse båtene forliste dermed ofte.<sup>40</sup> Dette medførte at den britiske armeoffiseren major Leslie Herbert Mitchell ble sendt til Shetland for å organisere disse båtturene. Båtturene kunne være tilfeldige i starten. Dette var også ettersom det var ulike individuelle personer som selv på eget initiativ dro frem og tilbake til Storbritannia, i ulike båter gjennom krigen.<sup>41</sup> En annen grunn til at Mitchell ble sendt til Shetland var at disse «tilfeldige» båtturene skulle bli begynnelsen på en mer fastsatt båttrafikk. Det ble planlagt at denne nordsjøtrafikken skulle brukes av blant annet sabotører, kurerere, instruktører, radiotelegrafister, utdannende ledere til motstandsbevegelsen, og frakte radiosendere, sprengstoff, våpen, ammunisjon, flyktninger og mer. Mitchell startet arbeidet med å realisere planene allerede i 1940. En av grunnene til dette var at det var streng straff om englandsfarerne ble arrestert av tyskerne allerede da og det trengtes systematisering. Frem til september 1941 ble de straffet med tukthus, og senere ble det dødsstraff for å drive med englandsfart. Englandsfarten ble dermed etter hvert mer organisert fra den britiske siden av Nordsjøen, men var også i konstant endring og utvikling samtidig. Dette var i tillegg fordi nye aktører dukket opp, og forholdene i det internasjonale krigsbildet endret seg ved det nye året. For eksempel ved det tyske angrepet på Sovjetunionen i juni 1941 var det flere faktorer i det internasjonale krigsbildet som forandret seg. Sovjetunionen ble med på den allierte siden i

---

<sup>39</sup> Organisasjoner slik som Milorg, Secret Operations Executive (SOE), Secret Intelligence Services, kompani Linge, shetlandsgjengen m.fl. og norske og britiske sivile og militære myndigheter.

<sup>40</sup> James W. Irvine, Anders Petterøe, and samfund Sjømilitære, *Men bølgene er jo fri : Shetland/Norge forbindelsene 1940-1945*, The waves are free, (Bergen: Sjømilitære samfund ved Norsk tidsskrift for sjøvesen, 1993). s. 49.

<sup>41</sup> Irvine, Petterøe, and Sjømilitære, *Men bølgene er jo fri : Shetland/Norge forbindelsene 1940-1945*. s. 49.

krigen. Dette hadde blant annet betydning for Norge som grenser til Sovjetunionen i nord. Italia og Romania gikk samtidig inn i krigen på aksemaktenes<sup>42</sup> side, og Finland gikk til krig mot Sovjetunionen.

### 2. 1. 1 Båttrafikken

Båttrafikken under perioden 1940-1945 ble også påvirket av krigens generelle utvikling. Etter den tyske invasjonen i Norge presset blant annet de britiske myndighetene Norge for at de norske handelsbåtene skulle seile under britisk tjeneste.<sup>43</sup> En av grunnene til at britene hadde store ønsker om dette var ubåtkrigen i 1917, under første verdenskrig, hvor tyske ubåter senket alle typer skip på havet uten forvarsel. Eierne av den norske handelsflåten ble i september 1939 oppfordret til å starte forhandlinger med britiske myndigheter. Problemet var at britene ikke bare ønsket skipene, men også de norske sjømennene.<sup>44</sup> En av grunnene til dette var at det trengtes mannskap til alle disse båtene, og nordmenn var kjent som gode sjømenn. Dette var derimot et problem ettersom Norge på dette tidspunktet i krigen fremdeles var nøytrale. Etter invasjonen av Norge 9. april 1940 ble det derimot raskt organisert at alle tilgjengelige norske handelsskip skulle inn på *alliert side* i krigen.<sup>45</sup> Regjeringen Nygaardsvold (den norske eksilregjeringen) rekvirerte alle handelsfartøyene som befant seg utenfor tysk-kontrollerte havner ved en *provisorisk anordning*.<sup>46</sup> Dette inkluderte også den store norske hvalfangerflåten. Nortraship med base i London og New York organiserte til sammen 1022 fartøyer. Fartøyene ble brukt for å avlevere livsviktige forsyninger til de allierte i krigen, for eksempel ulike typer artilleri og olje. Dette rederiet styrte dermed hele den norske handelsflåten og hvalfangerflåten, som på denne tiden dermed var det største rederiet i verden. Nortraship ble igjen organisert av den norske eksilregjeringen. Norske sjømenn gjorde en stor innsats i krigen fordi de stilte opp på allierte skip verden over. Tyskerne hadde også et stort nærvær på sjøen i krigsperioden ettersom de hadde en stor marine som torpederte fartøyer, og et stort flyvåpen som også i tillegg skjøt ned fartøyene.

Båtene som var igjen i Norge ble håndtert av tyskerne. De norske fiskebåtene tilhørende Norge fikk nesten operere som normalt selv om landet var okkupert. Dette omhandlet de små båtene som fisket rett utenfor kystområdene, og ikke store skip (se figur 3). De måtte til tross

---

<sup>42</sup> Aksemaktene var et vanlig navn på alliansen mellom Tyskland, Italia og Japan under krigen.

<sup>43</sup> Vegard Sæther, *Krigsseilere : en fortelling om glemte helter* (Oslo: Cappelen Damm, 2013). s. 71.

<sup>44</sup> Sæther, *Krigsseilere : en fortelling om glemte helter*. s. 72-74.

<sup>45</sup> Alliert side var i hovedsak Storbritannia, Sovjetunionen, USA, men etter hvert også flere.

<sup>46</sup> Provisorisk anordning er «midlertidige» lover utsendt av en konge og/eller regjering.

for dette ha ulike papirer og identitetspapir om de ble sjekket av tyskerne. I begynnelsen av krigen sto fiskerne relativt fritt i fisket og skipstrafikken, men dette ble strengere kontrollert etter hvert som tyskerne også fikk mistanke om ulike illegale aktiviteter deriblant englandsfarten. Dette gjaldt blant annet selve fisken i en næringsammenheng. Det ble mer begrensninger ettersom tyskerne også var interessert i å ekspandere fiskenæringen (i Norge) til frysing av fisk, istedenfor hovedfokuset som hadde vært på klippfisk og tørrfisk eksport.<sup>47</sup> Tyskerne ville også sende større deler av fisken som ble fisket til Tysklands befolkning og soldater, eller til tyske soldater i Norge. Tyskerne gav fiskerne til gjengjeld ulike forsyninger til fiskeriene som ellers var rasjonert, og viste fiskerne plasser å fiske utenom å gå på britiske miner.<sup>48</sup>

## 2. 2 Aktuelle aktører

I det komplekse nettverket av englandsfart, etterretning og motstand var det mange ulike aktører. Eksempler på disse er Shetlandsgjengen, norske og engelske myndigheter, og Milorg. Mange av personene og gruppene involvert hadde også kontakt med forskjellige andre aktører i motstandsnettverket generelt og englandsfarten. Dette var fordi motstandsnettverkene hang sammen i hverandre, og svarte dermed til hverandre på ulike måter. Dermed blir dette et komplisert motstandsnettverk som strakk seg over hele Norge til slutt. Videre så skal et utvalg av disse aktørene som er aktuelle for denne geografiske avgrensningen presenteres.

### 2. 2. 1 Shetlandsgjengen (Norwegian Naval Independent Unit)

Kontakten mellom Norge og Shetland på fiskerisiden kan spores tilbake til starten av det tjuende århundret, selv om det utvilsomt var sporadisk kontakt tidligere også.<sup>49</sup> Årene 1940-1945 var derimot kontakten Shetlandsgjengen og andre skapte mellom Norge og Storbritannia unik. Shetland var noe av det mest geografiske nære tyskokkuperte Norge en fysisk kom. Dette gjaldt spesielt det geografiske aktuelle området på Vestlandet. Dermed ble nettopp disse geografiske plassene utvalgt som baser for de maritime innsettingsoperasjonene til Norge under krigen.

Shetlandsgjengen var en hemmelig norsk avdeling, også kalt sjøgjengen eller Norwegian Naval Independent Unit, under krigen.<sup>50</sup> Mesteparten av tiden var de underlagt den

---

<sup>47</sup> Grimnes and Grimnes, *Norge under andre verdenskrig : 1939-1945*. s. 195.

<sup>48</sup> Grimnes and Grimnes, *Norge under andre verdenskrig : 1939-1945*. s. 210.

<sup>49</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 52.

<sup>50</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 9-11.

hemmelige britiske spesialstyrkeavdelingen Special Operations Executive (SOE). Mennene som arbeidet for shetlandsgjengen visste sjeldent alt om hva som lå bak turene de seilte. Med få unntak visste de heller ikke navnet på de ulike agentene de hadde med seg på overfartene over Nordsjøen. Denne informasjonen måtte holdes hemmelig fordi identiteter ikke skulle komme ut om noen i shetlandsgjengen ble tatt, avhørt og torturert av tyskerne. Deres hovedansvar var transporterung mesteparten av tiden. Avdelingen var også basert på frivillighet, noe som betydde at man kunne trekke seg dersom arbeidet ikke passet dem. Denne frivilligheten kan derimot også diskuteres ettersom mange av mennene befant seg i situasjoner som gjorde at de egentlig ikke hadde noe valg i denne beslutningen. For noen av dem var det uunngåelig at de ikke følte det var frivillig. Norske sjømenn som befant seg utenfor Norge måtte for eksempel stille seg disponible til arbeid på skip og båter for de allierte, hvis ikke kunne de bli oppfattet som landsforrædere. Det var enklere, og ofte tryggere, å velge å starte i englandsfartens tjeneste, dersom man fikk tilbudet enn handelsflåten. Dette var grunnet at allierte handelsskip ofte ble torpedert, og det var dermed farligere å være ute på disse skipene enn små fiskebåter. Sjømennene kunne være etterlyst av tyskerne i Norge, de kunne være avhengige av betalingen fra engelskmennene og kunne ha grunner til at de ikke kunne være under tysk styre. Det var også tider hvor den kongelige norske marine, britiske SOE og London-regjeringen var uenige om hvordan alt skulle forløpe på Shetland. Dette kunne for eksempel handle om hvem som hadde myndighet til å bestemme over nordmennene. London-regjeringen mente at de var de som hadde det overordnede ansvaret over nordmenn i Storbritannia, men engelske myndigheter mente de bestemte over dem som arbeidet for dem. Hovedandelene av englandsfarten opererte fra Shetland, men etter hvert fikk den britiske etterretningstjenesten Secret Intelligence Services (SIS) en egen base i Peterhead, i Skottland, hvor en del av Shetlandsgjengen etter hvert også dermed opererte fra.<sup>51</sup>

Englandsfarten utviklet seg, og aksjonsradiusen til de små fiskebåtene utvidet seg etter hvert til hele norskekysten. De fleste av de norske båteierne stilte opp for flyktninger, og skysset dem over Nordsjøen ofte utelukkende i bytte med drivstoff.<sup>52</sup> Allerede på dette tidlige stadiet av krigen var det noen få geografiske områder på Vestlandet som skilte seg ut for flukt både til og fra Shetland; slik som Ålesund, Fosnavåg, Måløy og Bremnes.<sup>53</sup> Dette var fordi disse områdene var mer ideelle enn andre til englandsfart grunnet lokalisering og skjærgård. Det

---

<sup>51</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 15.

<sup>52</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 32.

<sup>53</sup> Ulstein, *Englandsfarten : B. 2 : Søkelys mot Bergen*, B. 2. s. 13.

var i tillegg allerede en stor motstandsiver blant lokalbefolkningene her. Særlig Bremnes er et viktig område i forhold til englandsfarten med bakgrunn i at dette er et sentralt område for denne geografiske avgrensningen på Vestlandet. I tillegg til den norske handelsflåten, var også norske hvalfangere på vei til Storbritannia, og myndighetene i Storbritannia ønsket at flere av disse ville la seg rekruttere til Shetlandsgjengen.<sup>54</sup> Shetlandsgjengen utviklet seg videre gjennom hele krigen, og vokste etter hvert til å bli en stor avdeling med hovedsakelig nordmenn i tjeneste.

### 2. 2. 1.1 Leslie Herbert Mitchell

Leslie Herbert Mitchell hadde allerede deltatt i flere operasjoner i Norge, blant annet i Oslo og Gudbrandsdalen. Da han kom tilbake til Storbritannia fortsatte han å jobbe med nordmenn i SIS.<sup>55</sup> Mitchell var lærer på en etterretningsskole som var et samarbeid mellom norsk og britisk etterretning. Han fikk i 1940, oppgaven med å være en sikkerhetsoffiser for nordmennene på Shetland. Her skulle han representere ulike britiske etterretningsgrupper som «C» (senere SIS), SOE og MI5. Mitchell skulle dermed være en person som skulle ha det overordnede ansvaret på Shetland og representerte alle de engelske myndighetene. Mitchell måtte bygge opp en transportorganisasjon som effektivt kunne slå tilbake mot tyskerne i det okkuperte Norge.<sup>56</sup> Det ble skrevet et dokument som viste hva briteres både langsiktige og kortsiktige mål for Norge var.<sup>57</sup> De langsiktige planene gikk ut på at de ville bygge opp lokale motstandsgrupper: hovedsakelig i Sør-Norge. Disse skulle bistå enten ved en britisk invasjon, eller om Tyskland plutselig skulle kapitulere. De kortsiktige målene ble å drive både aktiv og passiv motstand, sabotasje, og å hjelpe med raid fra sjøen og fra luften. Dette var for å gjøre mest mulig skade på tyskerne frem til en eventuell kapitulasjon. For å kunne gjennomføre dette trengtes det personell som hadde gjennomgått trening på «special training schools» i Storbritannia. Her ble det gitt opplæring i alt som var relevant om man skulle arbeide med sabotasje i okkuperte land.

Det krevde mye arbeid for å få englandsfarten systematisert. I begynnelsen hadde Leslie Herbert Mitchell kun to båter til disposisjon, som han i tillegg manglet mannskaper til.<sup>58</sup> Da flyktningsstrømmen til Shetland begynte å øke fikk shetlandsgjengen etter hvert mer ressurser i form av båter og personell.<sup>59</sup> Det ble med tiden et samarbeid på Shetland mellom de engelske

---

<sup>54</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 34-35.

<sup>55</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 52-53.

<sup>56</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 65.

<sup>57</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 84.

<sup>58</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 88.

<sup>59</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 102.

organisasjonen SOE, SIS, og de norske organisasjonene Milorg (militær motstandsorganisasjon i Norge) og Finn Nagell i FD/E (fra forsvarsdepartementets etterretningstjeneste) fra London.<sup>60</sup> Mitchell og britene ønsket dermed å unngå norsk dominans på øya, og i løpet av sommeren 1941 hadde britene overtatt full kontroll over Shetlandsgjengen. Både Mitchell og britene hadde store ambisjoner angående målene for Norge. Mitchell arbeidet hele krigen med å ha nok mannskaper, båter, våpen og utstyr til shetlandsgjengen.<sup>61</sup> Han ble dermed i tillegg en betydelig figur i englandsfarten generelt og i englandsfartens utvikling gjennom krigsperioden. Dette var ettersom han var med å effektivisere og å organisere englandsfarten på en bedre måte enn før. Han la dermed grunnlaget for mye av utviklingen til englandsfarten, og for at det var en stigende utvikling i denne. Han er således en ytterst viktig person i denne sammenhengen, knyttet til både problemstillingen og det geografiske aktuelle området på vestlandskysten. I tillegg var en del av de som kom til Shetland og arbeidet med han, også mange av hans gamle elever fra treningsskolene. Han hadde dermed et godt forhold til både nordmennene som ankom Shetland, men også andre britiske tjenestemenn som oppholdt seg der. I november 1943 ønsket SIS Mitchell tilbake til hovedkvarteret, og *Arthur Sclater*<sup>62</sup> tok over som sikkerhetsoffiser på Shetland og koordinator mellom SOE, SIS og MI5.<sup>63</sup>

### 2. 2. 2. Britiske myndigheter

Både britiske og norske myndigheter var involvert i englandsfarten fra Shetland. På både Shetland og Skottland var det derimot de britiske myndighetene som hadde det overordnede ansvaret over nordmennene som befant seg i tjeneste der (ifølge britene selv). Fra de britiske myndighetenes side var det flere etterretningsorganisasjoner som var involvert i englandsfarten. De største i denne sammenhengen var Special Operations Executive (SOE) og Special Intelligence Services (SIS). Disse var svært omfattende etterretningsorganer, og er utvalgt som de mest relevante i denne sammenheng med denne masteroppgaven.

Special Operations Executive (SOE) ble startet som organisasjon på grunnlag av *krigskabinettet*<sup>64</sup> i England 22. juli 1940 for å koordinere all aktivitet, sabotasje og aksjoner

---

<sup>60</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 114.

<sup>61</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 175.

<sup>62</sup> Arthur Sclater var en britisk marineoffiser som ble den britiske sjefen for shetlandsgjengen i november 1942 da SOE overtok hovedansvaret for basen fra SIS.

<sup>63</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 290.

<sup>64</sup> Krigskabinettet er en betegnelse på en utvalgt gruppe av regjeringen som eventuelt etableres under krig. Særlig brukt i Storbritannia.



mot fienden i andre land.<sup>65</sup> SOE ble opprettet etter mange av de andre etterretningsorganisasjonene i tidsrom, ettersom mange av dem hadde vært operative allerede siden før krigen startet grunnet første verdenskrig og mellomkrigstiden. Følgelig, så sendte SOE totalt over 500 agenter til Norge over de neste fem årene. De var også ansvarlige for å planlegge, og utrette over 200 operasjoner som inkluderte sabotasje, organisering av motstandsgrupper og mer i Norge. SOE arbeidet for en kombinasjon av elementer fra både de langsiktige og kortsiktige målene for Norge. For at SOE kunne operere effektivt i Norge så måtte de også arbeide tett sammen med medlemmer av den norske eksilregjeringen.<sup>66</sup> Dette var spesielt viktig i rekrutteringen av norske mannskaper. Dette var ettersom at rekrutteringen var enklere om de norske myndighetene hjalp til. En viktig faktor i rekrutteringen av norske menn var at de hadde nødvendige kunnskaper om natur, klima og språk for å kunne utføre oppdragene. SOE hadde derfor også god kontakt med Milorg; en av de største motstandsgruppene i Norge. Dette var til tross for at arbeidet ofte inneholdt operasjoner som London-regjeringen ikke alltid var kjent med. Periodevis var det ikke alltid at London-regjeringen ble fortalt om planer som skulle utspille seg i Norge via SOE, som nevnt. Således hadde SOE fordel av de allerede etablerte motstandsorganisasjonene i Norge, og samarbeidet med dem. Dette var ettersom at SOE ikke kunne handle alene i okkuperte territorier. Krigen førte til at flere organisasjoner, grupper, regjeringer og land måtte arbeide sammen for å utføre både de kortsiktige og langsiktige målene til SOE, som omhandlet Norge.

SOE opprettet etter hvert en skandinavisk seksjon. Opprettelsen av SOEs skandinaviske seksjon og dens militær enheter, for eksempel basen på Shetland, var viktige implementasjoner angående SOEs mål i Norge.<sup>67</sup> Norge var et land hvor Storbritannia raskt kunne utpeke målskiver til Tysklands ressurser og makter. Eksempler på dette er aksjoner mot broer, fabrikker og båter. Landet var tilgjengelig for britene over Nordsjøen, og hadde en lang kystlinje som var vanskelig å beskytte for tyskerne. Det ble dette englandsfarerne også utnyttet mange steder i det okkuperte landet. Følgelig også innenfor det aktuelle geografiske området på Vestlandet. Videre så ble den skandinaviske seksjonen innenfor SOE fra sommeren 1940 ansvarlige for igangsettingen av planene vedrørende Norge. Seksjonen var operert av personell som hadde bakgrunn for de nødvendige sabotasjemetodene som trengtes.

---

<sup>65</sup> Ian Herrington, *Special Operations in Norway: SOE and Resistance in World War II*, 1 ed., International library of war studies, (London: London: I.B.Tauris & Co. Ltd, 2019). s. 1-2.

<sup>66</sup> Herrington, *Special Operations in Norway: SOE and Resistance in World War II*. s. 5.

<sup>67</sup> Herrington, *Special Operations in Norway: SOE and Resistance in World War II*. s. 7-8.

Planene til seksjonen ble utført av en rekke uavhengige militære kompani på vegne av SOE, hvorav Shetlandsgjengen var en av dem.

Secret Intelligence Service (SIS) var også aktiv i krigsårene. De måtte samarbeide med mange ulike organisasjoner og grupper, inkludert SOE.<sup>68</sup> SIS ble etablert allerede i 1909 som utenlandsseksjonen av Secret Service Byrået, og var ansvarlige for spionasje og overvåkningstjenesten.<sup>69</sup> Organisasjonen ble opprettet før første verdenskrig og dette kunne være grunnet spenningene som preget verden da ved militarisme, allianser, imperialisme og nasjonalisme. SIS rekrutterte over 200 agenter, og hadde mer enn 190 operasjoner i Norge under krigen. Hovedandelen av agentene opererte telegrafantenner og sendte informasjon tilbake til Storbritannia. SIS hadde ulike operasjoner som utspilte seg fra basen i Skottland. Operasjonene kunne inkludere levering av agenter, kurer operasjoner, og levering av materiell, men ikke evakueringen av agentene ettersom dette var SOEs territoriet. Dette var grunnet at SIS fokuserte mer på etterretning i forhold til aktiv sabotasje. Hovedmålet deres var å få informasjon via alle radiotelegraferne sine, og å bruke denne informasjonen til å beskadige tyskerne. De arbeidet ofte sammen med XU, som var en del av FO. SIS og SOE arbeidet også sammen ved noen tilfeller, men organisasjonene hadde generelt sett dårlig samarbeid seg imellom. Begge organisasjonene brukte basen på Shetland til sine operasjoner i begynnelsen, før SIS fikk en egen base i Skottland. Et eksempel på noe som SIS arbeidet med under krigen er lokalisasjonen av det tyske krigsskipet Tirpitz som i perioder opererte langs norskekysten.<sup>70</sup>

Forholdet mellom SOE og SIS er omdiskutert. Dette er derimot ikke en tematikk som er ytterst relevant for denne masteroppgaven (se fotnote for mer informasjon om denne diskusjonen).<sup>71</sup> SIS, SOE og norske myndigheter arbeidet også tidvis sammen. Den første lederen av den skandinaviske seksjonen av SIS som blant annet nordmennene rapporterte til var, major Francis Foley.<sup>72</sup> Blant annet så var Etterretningstjenesten i Norge (XU) i okkupasjonstiden et av mange krigsredskap for britene. De norske myndighetene hadde derimot større interesse av etterretningstjenesten som et politisk redskap som kunne knytte

---

<sup>68</sup> Herrington, *Special Operations in Norway: SOE and Resistance in World War II*. s. 1 og 5.

<sup>69</sup> Herrington, *Special Operations in Norway: SOE and Resistance in World War II*. s. 120-122.

<sup>70</sup> Herrington, *Special Operations in Norway: SOE and Resistance in World War II*. s. 134.

<sup>71</sup> Ian Herrington, "The SIS and SOE in Norway 1940–1945: Conflict or Co-operation?," *War in history* 9, no. 1 (2002), <https://doi.org/10.1191/0968344502wh245oa>.

<sup>72</sup> Ulstein, *Etterretningstjenesten i Norge 1940-45 : 1 : Amatørens tid*, 1. s. 157.

ledelsen som var ute av landet sammen med folket hjemme i Norge.<sup>73</sup> Dermed hadde SIS og norske myndigheter ulike mål for etterretningsarbeidet i Norge.

### 2. 2. 3. Norske myndigheter

De norske myndighetene var også involvert i englandsfarten, og operasjoner i Norge under krigen. De fleste som utførte disse operasjonene var norske statsborgere, og de var dermed under det overordnede ansvaret til norske myndigheter (ifølge de norske myndighetene). Dette var til tross for at styringen av englandsfarten hovedsakelig ble gjort av engelske etterretningsorganisasjoner. De norske myndighetsorganene var også organisasjoner som ikke forholdt seg statiske under krigen, men var i konstant utvikling. En av faktorene til denne utviklingen var å holde seg på lik linje med de andre engelske organene, av ulike grunner.

Flere av de norske myndighetene oppholdt seg i Storbritannia under krigen. Den norske kongen (Haakon VII) og regjeringen var i eksil under krigen, og oppholdt seg i England. Den norske London-regjeringen hadde som en av hovedoppgavene sine å mobilisere alle tilgjengelige norske ressurser på en måte som kunne tjene til den felles krigføringen, og landets egne interesser.<sup>74</sup> Det som måtte bli prioritert sommeren 1940, var organiseringer av en systematikk for oppbyggingen av de væpna norske styrkene. Det var allerede et slags grunnlag på plass da regjeringen kom til London, bygget opp av britene. Dette resulterte i at Hærens Overkommando (HOK) etablertes den 19. juni med generalmajor *Carl Gustav Fleischer*<sup>75</sup> som sjef (frem til 1942).<sup>76</sup> For London-regjeringen var det uklart hva britene foretok seg i Norge i 1940-1941. Dette var fordi britene ikke alltid informerte nordmennene om operasjoner de gjennomførte på norsk jord, som nevnt. Deriblant operasjoner med englandsfarere involvert. Dette var en av grunnene til at forholdet mellom London-regjeringen, SOE og SIS var komplisert store deler av krigen. En annen del av dette var at forholdet mellom London-regjeringen og det norske militæret ble mer komplisert i tillegg. Det var vanskelig å vite hvem som hadde ansvaret for ulike roller ettersom de var i eksil i Storbritannia. En av grunnene til dette var spørsmålet om hva som skulle skje med nordmenn som meldte seg til tjeneste i England, som oppstod tidlig ved krigsutbruddet. Således var en

---

<sup>73</sup> Ulstein, *Etterretningstjenesten i Norge 1940-45 : 1 : Amatørens tid*, 1. s. 161.

<sup>74</sup> Riste, *"London-regjeringa" : Norge i krigsalliansen 1940-1945*. Bok 1. s. 26.

<sup>75</sup> Carl Gustav Fleischer som ledet gjenerobringen av Narvik i 1940. Ble den første allierte general som påførte tyskerne et nederlag i den andre verdenskrigen. Da han ankom Storbritannia, ble han utnevnt til sjef for hærens overkommando. Våren 1942 ble han forbigått ved besettelse av den nye stillingen som forsvarssjef, og beordret til Ottawa som en militærattache.

<sup>76</sup> Riste, *"London-regjeringa" : Norge i krigsalliansen 1940-1945*. Bok 1. s. 27.

av faktorene til dette var at de ikke ville forby nordmenn å gå i direkte engelsk tjeneste, grunnet at det var et ønske om å rekruttere dem til norsk tjeneste istedenfor. Det ble bestemt, fra norsk side, at «militærorganisasjonene i Norge» skulle legges inn under HOK, som derfra skulle utarbeide retningslinjer for dem.<sup>77</sup> Det ble laget et eget råd for Milorg, Milorgs-råd, som lå under HOK igjen.<sup>78</sup> Dette var for å få bedre kontakt med dem som faktisk opererte i det okkuperte Norge. Således, ettersom virkeligheten i det okkuperte Norge var også en helt annen enn den som London-regjeringen klarte å styre fra England.

Det trengtes en omorganisering fra de norske myndighetenes side. Etter hvert som samarbeidet med britene ble innledet, behøvdes det en strukturering fra forsvarsdepartementets side. De manglet derimot britisk tillit grunnet tidligere saker.<sup>79</sup> Det norske militæret visste lite av hva som foregikk i krigen generelt sammenlignet med andre okkuperte nasjoner, men som nevnt også av hva britene foretok seg i det okkuperte Norge. Oppgavene forsvarrets overkommando fikk av forsvarsdepartementet var planleggingen av Norges frigjøring ettersom det var mye som måtte organiseres til den dagen Norge ble fritt.<sup>80</sup> Dette krevde fullstendig informasjons- og/eller etterretningsmateriale. Organisasjonen ble delt inn i operasjons-, etterretnings-, administrasjons-, informasjons- og senere, sambandsavdeling. Etterretningsavdelingen (også kalt FO II) ble etter hvert et svært omfattende apparat under ledelse av *Ragnvald Alfred Roscher Lund*.<sup>81</sup> Dette var til tross for at forsvarsdepartementets eget etterretningskontor samarbeidet med SIS. FO II måtte blant annet ha en ekspertise i alt som hadde med Norge å gjøre under krigen. Dette var om de skulle bli inkludert i planlegging av operasjoner sammen med britene, og være nyttige verktøy for dem. Det var dermed et veldig omfattende materiale som ble samlet inn, hovedsakelig av XU (samlebetegnelse for den største norske etterretningstjenesten under krigen), og andre organisasjoner i Norge på ordre av FO II og London-regjeringen.<sup>82</sup> Dette var også et arbeid som hele tiden hastet grunnet at Norge kunne bli et operativområde når som helst. Videre så måtte FOs planer for frigjøringen i tillegg også godkjennes av forsvarsdepartementet.<sup>83</sup>

---

<sup>77</sup> Riste, "London-regjeringa" : Norge i krigsalliansen 1940-1945. Bok 1. s. 163.

<sup>78</sup> Riste, "London-regjeringa" : Norge i krigsalliansen 1940-1945. Bok 1. s. 188.

<sup>79</sup> Riste, "London-regjeringa" : Norge i krigsalliansen 1940-1945. Bok 1. s. 178.

<sup>80</sup> Olav Riste et al., *Utefront*, vol. bd. 7, Norge i krig, (Oslo: Aschehoug, 1995). s. 87-88.

<sup>81</sup> Ragnvald Alfred Roscher Lund var en norsk hæroffiser og i tillegg diplomat som under andre verdenskrig ble den første sjefen for forsvarrets etterretningstjeneste. Etter krigen ble han den første militærrådgiveren for FNs generalsekretær, og deres utsending til Palestina.

<sup>82</sup> Riste et al., *Utefront*, bd. 7. s. 89.

<sup>83</sup> Riste, "London-regjeringa" : Norge i krigsalliansen 1940-1945. Bok 1. s. 188.

## 2. 3 Motstand

Under krigen var det mange nordmenn som utøvde motstand på ulike måter. Det fantes både en aktiv og en passiv motstand. Det var mange motstandsgrupper, organisasjoner eller enkeltpersoner som hadde store roller i motstandsnettverkene. Motstandsnettverkene spilte også en stor rolle for englandsfarten i disse geografiske aktuelle områdene på Vestlandet. Hovedfokuset i dette delkapittelet blir noen av de norske motstandsorganisasjonene, og noen enkeltpersoner og hendelser som er viktig for englandsfarten i denne motstandssammenhengen.

### 2. 3. 1 Milorg

Militærorganisasjonen, Milorg, var fra høsten 1941 den dominerende norske militære motstandsorganisasjonen.<sup>84</sup> Organet ble etter hvert kjent av regjeringen i London, og de fleste andre motstandsgrupper ble underlagt dem. Dette var fordi Milorg ble en anerkjent gruppe med et organisert styre. Organisasjonen startet blant annet ved at de som hadde deltatt i krigen mot tyskerne ved starten av okkupasjonen innledet hemmelig militær motstand på sine spesial-felt. De dannet militære grupper i små lokale enheter. Det var offiserer og mannskaper som ville ha revansj etter felttoget i 1940 som dannet de første militære motstandsgruppene, og det var i kjølvannet av dette Milorg ble grunnlagt.<sup>85</sup> Motstandsviljen ble tent hos folket i ulike typer felleskap rundt om i landet for eksempel speiderlag, lokalsamfunn, og idrettslag, med mer.<sup>86</sup> Denne motstandsviljen utviklet seg videre i appellene fra kongen, regjeringen og forsvarssjefen (General Otto Ruge). Den sivile befolkningen i Norge skulle holde ut, og andre skulle fortsette motstanden militært. Motstandsbevegelsen ble i starten organisert i detalj, og de som ble vervet da ble håndplukket. Således gikk veien for mange av disse små lokale uavhengige motstandsgruppene til den ene, samlende riksorganisasjonen Milorg.<sup>87</sup> Milorg var også en organisasjon som var opptatt av å opptre uavhengig av eksilmyndighetene.<sup>88</sup> De hadde derimot kontakt med både SOE og norske myndigheter, og innledet flere samarbeid med dem. Milorg hadde til tross for dette hovedsakelig styring selv. Milorg utviklet seg fra en enkeltmann, til et lag, til en tropp, til en gruppe, fra et område. Dermed til et avsnitt, til et distrikt, til sentralledelsen og Rådet i Oslo, til forsvarets overkommando og til slutt

---

<sup>84</sup> Kjeldstadli, *Hjemmestyrkene : hovedtrekk av den militære motstanden under okkupasjonen*. s. 67.

<sup>85</sup> Grimnes and Grimnes, *Norge under andre verdenskrig : 1939-1945*. s. 52.

<sup>86</sup> Kjeldstadli, *Hjemmestyrkene : hovedtrekk av den militære motstanden under okkupasjonen*. s. 68-70.

<sup>87</sup> Kjeldstadli, *Hjemmestyrkene : hovedtrekk av den militære motstanden under okkupasjonen*. s. 72-73.

<sup>88</sup> Grimnes and Grimnes, *Norge under andre verdenskrig : 1939-1945*. s. 397.

regjeringen i London. Slik kunne nettverket etter hvert også spores tilbake da det ble gjort arrestasjoner.

Målet var å drive ulike former for sabotasje og motstand i påvente av en engelsk invasjon hvor det skulle bistås. Det var ikke før november 1944 at den norske motstandsbevegelsens tre hovedorganisasjoner ble samlet under en felles ledelse. Milorg, Sivorg, (den sivile organisasjon), og Polorg, (politiorganisasjonen), som alle ble stilt under hjemmefrontens ledelse som overstyrere. Milorg samarbeidet også ofte både med SOE og SIS. SOEs forhold til Milorg var derimot ikke uten problemer, dette var spesielt ettersom SOE var langt mer aktivistiske enn milorg var.<sup>89</sup> Innenfor den militære motstandsbevegelsen var det blitt dannet et råd våren 1941, og rådet hadde 10. juni utarbeidet en rapport om sitt arbeid som senere ble sendt til England.<sup>90</sup> I løpet av 1942-1943 ble Jens Christian Hauge<sup>91</sup> en nøkkelperson i Milorg ledelsen, og han skapte en bedre tillitt mellom den militære ledelsen og utemyndighetene.<sup>92</sup> Mange av de lokale motstandsmennene og kjentmennene under krigen var fra organisasjonen Milorg, eller affilert med den. Det var disse englandsfarerne ofte hadde kontakt med, både gjennom frakt av dem, tjenester til dem, eller kontakt på land, og dette var både med og uten SOEs hjelp. Det hendte også at samme personer var involvert i flere ulike motstandsnettverk, eller var kontaktperson for mange ulike agenter. Dermed henger også mange av de ulike motstandsvirksomhetene og nettverkene sammen på forskjellige måter.

### 2. 3. 2 Kompani Linge

Kaptein Martin Linge samlet vinteren 1941 frivillige til en spesialavdeling i hæren. Han endte til slutt med å samle ca. 50 rekrutter til denne spesialavdelingen. Dette var fordi han innså hvor sårbar den tyske okkupasjonsmakten var om den ble angrepet med nye metoder av spesialutdannede menn som kjente Norges land godt. Han fikk derfor oppdraget med å samle utvalgte menn til disse oppdragene.<sup>93</sup> Linge valgte ut de mennene som han personlig mente var best skikket til arbeidet. Gruppen ble kalt Norwegian Independant Company No. 1; senere kalt kompani Linge.<sup>94</sup> Det ble således opprettet ulike «Special Training Schools» hvor det ble

---

<sup>89</sup> Grimnes and Grimnes, *Norge under andre verdenskrig : 1939-1945*. s. 284.

<sup>90</sup> Grimnes and Grimnes, *Norge under andre verdenskrig : 1939-1945*. s. 283.

<sup>91</sup> Jens Christian Hauge var en motstandsmann, politiker og advokat. Under den andre verdenskrigen var han leder for Milorg, den militære delen av hjemmefronten. Etter krigen var han forsvarsminister, justisminister og en viktig industripolitisk strateg i Arbeiderpartiet.

<sup>92</sup> Grimnes and Grimnes, *Norge under andre verdenskrig : 1939-1945*. s. 404.

<sup>93</sup> Erling Jensen and Ragnar Ulstein, *Kompani Linge*, Ny utg. ed. (Oslo: Gyldendal, 2007). s. 17-18.

<sup>94</sup> Riste et al., *Utefront*, bd. 7. s. 60.

gitt opplæring i irregulær krigføring i okkuperte land.<sup>95</sup> De første oppgavene til kompaniet var først og fremst å arbeide som kjentmenn og tolker for raid mot norskekysten gjort av SOE.<sup>96</sup> Etter hvert ble arbeidet fokusert mer på sabotasje innad i okkuperte Norge. Linge samarbeidet hovedsakelig med to britiske organ, SOE og Directorate of Combined Operations (DCO), som var spesialister på raid med kombinert innsats fra flere forsvarsgreiner. Linge ble etter hvert en *liaison offiser*<sup>97</sup> mellom den britiske og norske regjeringen, som skulle representere de norske myndighetene i samarbeidet med SOE.<sup>98</sup> I juli 1941 ble kompaniet anerkjent som en selvstendig avdeling under den norske overkommandoen, men dette førte ikke til noen praktiske endringer for dem.<sup>99</sup> Kompaniet gjorde et omfattende arbeid i Norge under krigen, og oppgavene var i mange tilfeller vanskelige og krevde mye av mennene som utførte dem.<sup>100</sup> Mange av englandsfarerne startet trening i kompani Linge før de videre ble plukket ut til å være med i for eksempel, Shetlandsgjengen. Dette var basert på hvilke egenskaper de hadde. Et eksempel på dette er Leif Larsen (Shetlands-Larsen). En av grunnene til at englandsfarerne også fikk trening i kompani Linge var at de dermed var spesielt egnet til operasjoner i Norge, skulle det trengtes at de måtte dra på land. Disse egenskapene trengtes også i englandsfarten. Således var dette også fordi de kjente språket, naturen og klimaet i de farvann de skulle operere. Følgelig viser dette også til at englandsfarere kunne ha flere roller, ikke bare være englandsfarere. Således var også tilfellet ved ulike englandsfarere som opererte innenfor det geografiske aktuelle området på Vestlandet for eksempel Bømlo, Bremnes eller Sotra. Et eksempel på dette er Bernard Håvardsholm.

### 2. 3. 3. Enkeltaktører

Det var også mange individuelle personer som hadde betydelige roller i motstandsarbeidet og englandsfarten under krigen. Mange av disse individene hadde stor betydning for operasjoner som var koordinert i England, og motstandsarbeidet som ble gjort i Norge. Flere av disse enkeltaktørene var også viktige individer og pådrivere for ulike deler av motstandsnettverket. Enkeltaktørene hadde også ofte kontakt med ulike organisasjoner og grupper. To eksempler blir redegjort for i dette delkapittelet ettersom disse er fremtredende i englandsfarten. De belyser også ulike hendelser i krigen, og er aktører innenfor det geografiske aktuelle området på Vestlandet.

---

<sup>95</sup> Jensen and Ulstein, *Kompani Linge*. s. 18.

<sup>96</sup> Riste et al., *Utefront*, bd. 7. s. 61.

<sup>97</sup> En liaison offiser er en person som samarbeider mellom to organisasjoner.

<sup>98</sup> Herrington, *Special Operations in Norway: SOE and Resistance in World War II*. s. 20

<sup>99</sup> Jensen and Ulstein, *Kompani Linge*. s. 19-20.

<sup>100</sup> Jensen and Ulstein, *Kompani Linge*. s. 23.

### 2. 3. 3. 1 Bernard Håvardsholm

Bernard Håvardsholm hadde vært med i felttoget i Rogaland og Telemark.<sup>101</sup> Han var rektor på en folkehøyskole på Bømlo. Det vil si at han var fra et sted innenfor det aktuelle geografiske området på Vestlandet. Utrykket «*alt for Norge*», som også vokste i motstandskretsene under krigen var også noe som Håvardsholm personlig stod for i stor grad. Han hadde reist rundt i Sørvest-Norge og observert elementer av militær interesse. Håvardsholm var en sterkt troende mann som mente at han hadde fått ett kall, om å be kongen og regjeringen holde ut og å være sterke i eksil. Han hadde videre ved flere forsøk prøvd å krysse Nordsjøen, før han til slutt lykkes og kom frem til Storbritannia.<sup>102</sup> Han fikk audiens på Buckingham Palace, hvor kongen og kronprinsen bodde som den britiske kongens gjester.<sup>103</sup> Håvardsholm hadde en plan som innebærte en båtrute og en militærorganisasjon i Norge, som han la frem for statsministeren, utenriksministeren og sjefen for hæren. De responderte positivt til dette. Håvardsholm la også frem den innsamlede informasjonen av militær interesse han hadde observert i deler av Sørvest-Norge. Han ble sendt tilbake igjen til Norge, med oppgaven å organisere etterretningstjenesten i Sør-Norge. Dette var noe som selv Commander Joseph Bernard Newill ønsket, som var høytstående i SIS. Således var dette grunnet at Håvardsholm i tillegg skulle undersøke SIS stasjonen Hardware i Haugesund. SIS var blitt urolige for denne siden den ikke hadde hørt fra seg på en stund. Det var slik samarbeidet til Håvardsholm startet med SIS, og andre ulike motstandsgrupper i Norge. Han var spesielt involvert i motstandsnettverkene innenfor det aktuelle geografiske området på Vestlandet ettersom det var her han opprinnelig var fra. Håvardsholm var flere ganger tilbake i London i løpet av okkupasjonstiden. Han ble kjent som den roende kureren ettersom han ofte rodde frem og tilbake over Nordsjøen.<sup>104</sup> Håvardsholm forsøkte å returnere til London i november 1941 på *M/K Blia* som forliste i Nordsjøen, og som var ett av de største forlisene under englandsfarten generelt.<sup>105</sup>

### 2. 3. 3. 2 Shetlands-Larsen

Leif Larsens innsats under krigen er godt dokumentert, ettersom det kom ut en bok om han allerede i 1947, og han kjente deriblant Winston Churchill personlig.<sup>106</sup> Han kom tilbake til

---

<sup>101</sup> Ulstein, *Etterretningstjenesten i Norge 1940-45 : 1 : Amatørenes tid*, 1. s. 70.

<sup>102</sup> Ulstein, *Englandsfarten : B. 2 : Søkelys mot Bergen*, B. 2. s. 44-45.

<sup>103</sup> Ulstein, *Etterretningstjenesten i Norge 1940-45 : 1 : Amatørenes tid*, 1. s. 71-72.

<sup>104</sup> Ulstein, *Etterretningstjenesten i Norge 1940-45 : 1 : Amatørenes tid*, 1. s. 80.

<sup>105</sup> Herrington, *"The SIS and SOE in Norway 1940-1945: Conflict or Co-operation?"* s. 96.

<sup>106</sup> Truls Synnøstvedt, *Shetlands-Larsen : helten som kom hjem* (Bergen: Bodoni, 2014). s. 8.



Bergen 28. juni 1940, etter å ha deltatt som frivillig i den finsk-russiske vinterkrigen, og etter å ha slåss mot tyskerne i Kongsvinger-området.<sup>107</sup> Larsen ønsket å reise til England. En av faktorene til dette var fordi han synes det var sørgelig å se store deler av Bergen ruinert etter bombeangrep, og forferdelighetene dette således medførte. Larsen mente selv at han hadde passet godt inn i transporttjenesten i nordsjøtrafikken, og dette var fordi han kjente vestkysten av Norge godt og hadde gode båtkunnskaper. Ettersom at han også var godt kjent i det aktuelle geografiske området på Vestlandet, var han ofte i disse områdene på forskjellige oppdrag etter hvert. Larsen var i den første gruppen som ble plukket ut av Martin Linge til trening i «special training schools» for kompani Linge, og fikk trening i illegal virksomhet.<sup>108</sup> Han ble deretter sendt tilbake til Shetland, og arbeidet i den hemmelige trafikken over Nordsjøen. Larsen fikk til slutt kallenavnet Shetlands-Larsen. Dette var fordi han var en svært aktiv skipper med 52 turer mellom Shetland og Norge, i perioden 1941-1945.<sup>109</sup> Han fraktet blant annet kompani Linge-agenter inn og ut, kjørte med våpen til Norge, hentet flyktninger, og var involvert i senkningen av Tirpitz. Han gjorde oppdrag for shetlandsgjengen langs hele norskekysten, inkludert det vestlandsområdet som er aktuelt for denne sammenhengen. Han var en sentral skikkelse når det diskuteres om shetlandsgjengen og englandsfarten i sin helhet, og han var deriblant krigens mest dekorerte allierte sjøoffiser.

## 2. 4 M/K Bliá

En av de største tragediene i Nordsjøen var da *M/S Bliá* forliste med hvert fall 43 personer om bord.<sup>110</sup> Det eksakte antallet av omkomne personer er derimot noe usikkert ettersom man ikke nøyaktig eller eksakt vet hvor mange personer som endte opp med å være med på *M/K Bliá*. Av de mer enn trehundre fartøyene som forlot Norge under krigen med kurs for Storbritannia, vet en at hvert fall seksten forliste.<sup>111</sup> «*M/K Bliá*» var en skøyte på 50 fot, og var eid av brødrene Ingvald- og Arne Lerøy som fungerte som skipper og maskinist. Videre så var skøyta en såkalt brønnbåt, og hadde vært brukt i forbindelse med fiskeomsetning i Bergen før krigen. «*M/K Bliá*» gikk i 1941 flere turer tilbake til Bergensområdet i oppdrag for SOE på Shetland. Den var også utstyrt med en større motor enn vanlig og kunne dermed seile i en større fart. Både båten og mannskapet var en del av flåten av skøyter ved nordsjøtrafikken fra Shetland.

---

<sup>107</sup> Synnestvedt, *Shetlands-Larsen : helten som kom hjem*. s. 18-20.

<sup>108</sup> Synnestvedt, *Shetlands-Larsen : helten som kom hjem*. s. 64.

<sup>109</sup> Synnestvedt, *Shetlands-Larsen : helten som kom hjem*. s. 7.

<sup>110</sup> Heggen and Stavland, *Martin minnest dei som var med : englandsfarten frå Bømlø 1940-1945*. s. 73-74.

<sup>111</sup> Heggen and Stavland, *Martin minnest dei som var med : englandsfarten frå Bømlø 1940-1945*. s. 79.

«*M/K Bli*» hadde satt kursen mot det avgrensede geografiske området på Vestlandet i 1941. Lerøy-brødrene hadde nemlig fått melding fra SOE om å hente agenten Bernhard Håvardsholm på Bremnes. Håvardsholm, som hadde vært på agentoppdrag i Norge, skulle hentes natt til mandag den 10. november 1941. Håvardsholm hadde reist i fire uker i *Sunnhordland*<sup>112</sup> for å verve folk til motstandsbevegelsen. Han hadde i tillegg skaffet et nytt radiosett til den illegale radiostasjonen *Arquebus* på Eikeåsen. Det økte med flyktninger som ville komme seg av gårde med første båt over Nordsjøen, fra det geografiske området på Vestlandet. Dette var ettersom Gestapo herjet, og arresterte mange i motstandsnettverkene i Bergen. Mange personer ble også ettersøkt av tyskerne. En av grunnene til at det var mange flyktninger i dette området var også fordi det var stor motstandsaktivitet i området generelt, og da var det mange som måtte komme seg bort da tyskerne nærmet seg. Dette var i tillegg et kystområde hvor det også var stor aktivitet for englandsfarerne. Det var derfor således mange flyktninger som også hadde hørt rykter om den innkommende båten. Det var allerede blåst opp til stor storm da «*M/K Bli*» lå til kaien. Når «*M/K Bli*» var til kaien med motoren i gang strømmet det til så mange som ville flykte at Håvardsholm måtte stille seg i baugen av båten med en pistol. Dette var et forsøk på å hindre flere personer i å komme ombord. Båten kunne ikke ta imot flere personer, da den allerede var overfylt (dermed er ikke antallet personer eksakt).<sup>113</sup> Det var både flyktninger, kurerere og motstandsfolk som ville komme seg over til England grunnet at tyskerne nærmet seg motstandsnettverket. Hva som skjedde med «*M/K Bli*» etter at skøyten gikk fra Øklandsvågen (Bømlo) 11. november 1941 er ikke dokumentert, men man vet at stormen økte til orkan, og ingen av dem som var om bord ble sett igjen. Dette er en hendelse som illustrerer hvordan englandsfarten ikke alltid var vellykket og hvilke risikoer den innebar. Det var i tillegg en tragisk hendelse innenfor det aktuelle geografiske området, og lokalsamfunnet på Bømlo. Samt involverte hendelsen Håvardsholm som var en viktig aktør innenfor dette geografiske området i motstandsnettverket, og for ledelsen i Storbritannia.

## 2. 5 Telavåg- tragedien

Øya Sotra hvor det var mye englandsfart fra under krigen, ligger vest for Bergen og er delt i to kommuner; Fjell i nord og Sund i sør.<sup>114</sup> Vest i Sund, mot havet ligger Telavåg. Et fiskevær

---

<sup>112</sup> Sunnhordland er et distrikt i den sørvestlige delen av Vestland fylke, som i dag omfatter kommunene Bømlo, Etne, Kvinnherad, Stord, Sveio og Tysnes.

<sup>113</sup> Heggen and Stavland, *Martin minnest dei som var med : englandsfarten frå Bømlo 1940-1945*. s. 76-77.

<sup>114</sup> Arnfinn Haga, *Aksjon Telavåg* (Oslo: Cappelen, 1993). s. 11.

hvor det bodde omtrent 400 mennesker i 1940. Telavåg ligger dermed også innenfor det aktuelle geografiske området Sotra i sammenheng med denne masteroppgaven. Det var få bygder i Norge som hadde så stor prosent av innbyggerne i aktiv motstandstjeneste.<sup>115</sup>

Omtrent 150 personer dro fra Telavåg og over Nordsjøen under krigen, og ca. en tredjedel av dem var Telavågs egne. En stor faktor til dette var at Telavåg var en innsetningsplass for englandsfarerne, både for dem i tjeneste hos SOE, SIS og initiativer fra enkeltaktører. En stor andel av dem oppvokst her seilte allerede i handelsflåten og Nortraship i tillegg. Flere av dem var også en del av motstandsnettverkene og tok del i den sivile holdningskampen.

Hendelsen starter ved at SIS båt «*Borghild*» hadde vært på tokt til Telavåg i april 1942.<sup>116</sup> Denne båten hadde gjort tyskerne mer oppmerksomme på nordsjøaktiviteten som foregikk i Telavåg. Dette var ettersom mannskapene ofte delte ut varer, slik som mel, til sivilbefolkningen. SOE båten «*Olaf*» la til i Telavåg bare noen uker senere, og hadde fått oppgitt samme kontaktmenn som «*Borghild*». «*Olaf*» hadde også vært til kai i Telavåg før. SOE agentene Værum og Hvaal (dekknavn) ble overrasket av Sipo (tysk sikkerhetspoliti) da de overnattet hos denne kjentmannen, og det oppstod skyting.<sup>117</sup> To fremtredende sipo-menn, Behrens og Bertram, ble drept i kampene. De to norske agentene kom seg allikevel ikke unna og ble avhørt av tyskerne med tortur. Rekkefølgen på disse båthendelsene har gått frem og tilbake i litteraturen, hvilken båt som kom først er enda omdiskutert i dag. Hendelsene medførte til mange arrestasjoner av motstandsfolk over hele landet ettersom motstandsnettverket i området falt sammen, og dette igjen var knyttet til andre motstandsnettverk i landet. Rikskommissær Terboven gjorde et eksempel ut av hendelsen slik at ingen andre bygder i Norge skulle ønske å hjelpe englandsfarerne. Husene til de involverte ble sprengt, alle menn under 55 år i Telavåg ble sendt til Tyskland i konsentrasjonsleirer, kvinnene ble satt i fangenskap og tyskerne satt alle andre hus i brann. Hele bygden ble jevnet med jorden. I senere tid kan det ses i ulike kilder at denne strategien var vanlig for tyskerne, for eksempel med nedbrenningen av Nord-Norge. Befolkningen i Telavåg ble også avhørt av Gestapo med tortur for å få informasjon, før de ble sendt videre ulike andre plasser.<sup>118</sup> Dette førte til flere arrestasjoner i motstandsnettverket også andre plasser siden bygden var så tett knyttet til motstanden. Telavåg tragedien var et resultat av blant annet for mye bruk av de samme innsetningsstedene fra to ulike og ukoordinerte båtgjenger. En annen faktor var at det

---

<sup>115</sup> Haga, *Aksjon Telavåg*. s. 32-33.

<sup>116</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 224-225.

<sup>117</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 227-229.

<sup>118</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 234.

ikke ble varslet i tide om den store tyske aktiviteten i området. Denne tragedien ble selve symbolet på nazistenes herjinger mot den norske sivile befolkningen etter krigen.

## 2.6 Oppsummering

I dette kapitlet har hovedsakelig bakgrunnen for denne masteroppgaven blitt fremlagt.

Englandsfarten har blitt forklart med en generell innføring, inkludert båttrafikken. Dette er viktig for å få en bedre forståelse for andre deler av oppgaven, blant annet

hovedproblemstillingen og forskningsspørsmålene. Flere av aktørene i englandsfarten som er

aktuelle for denne masteroppgaven er blitt forklart. Det er gjort en avgrenselse når det gjelder

hvem som har blitt valgt ut av disse aktørene. Eksempler på aktuelle aktører i englandsfarten

er shetlandsgjengen, britiske myndigheter og norske myndigheter. Det er også viktig å ha

forståelse for det komplekse motstandsaspektet, og således aktører involvert i denne

motstanden. Eksempler på disse er milorg, Kompani Linge og ulike enkeltaktører. Disse er

også viktige å ha en forståelse for ettersom de er en del av et komplekst motstandsnettk, i

englandsfartens sammenheng. To sentrale hendelser er nevnt som eksempler på

englandsfartens kompleksitet, *M/K Bliå* hendelsen og Telavåg-tragedien.

## Kapitel 3: Englandsfartens utvikling på Vestlandet

Englandsfarten generelt hadde en stigende utvikling i de ulike periodene av krigen.

Krigsperioden 1940-1945 delt inn i tre faser; Fase 1: 1940-1941, Fase 2: 1942-1943 og Fase 3: 1944-1945. Arkivmaterialet som er arbeidet med i denne oppgaven, viser i tillegg også til ulike utviklinger i disse fasene fra 1940-1945. Englandsfartens utvikling viser også til problemstillingen og forskningsspørsmålene for denne masteroppgaven. Faseinndelingen forklarer englandsfarten generelt i de respektive fasene, og videre hvordan englandsfarten utviklet seg igjennom krigen. Fasene er på generelt grunnlag av englandsfarten uavhengig av det geografiske relevante området for oppgaven. Det blir derimot brukt ulike eksempler knyttet til det geografiske aktuelle området på Vestlandet. Det skal til slutt bli en diskusjon av problemstillingen og relevante arkivfunn i forhold til denne. Etterfulgt av en oppsummering av kapitlet.

### 3.1 Utviklingen fra året 1940 til 1945

#### 3.1.1 Fase 1: 1940-1941

Den første fasen starter ved den tyske invasjonen av Norge 9. april 1940. De første britene som trengte overfart til England dukket opp allerede få dager etter invasjonen. Dette var for eksempel tilfellet på Bremnes i det aktuelle geografiske området på Vestlandet.<sup>119</sup> Mange nordmenn hjalp briter, og andre som måtte flykte over Nordsjøen etter invasjonen. Mange kom seg også over Nordsjøen på egenhånd. Dette var en av grunnene til at englandsfarten og nordsjøtrafikken oppstod.<sup>120</sup> En annen faktor var at det hastet for alle briter i Norge å komme seg til England, hovedgrunnen for dette var at tyskerne ville arrestere dem. I maidagene 1940 var det dermed hovedsakelig engelskmenn, og nordmenn fra marinen og flyvåpenet som dro over til England (nordmenn fra marinen og flyvåpenet dro over for å melde seg til tjeneste i Storbritannia). Dette bekrefter også arkivkildene.<sup>121</sup> Det var allerede i mai 1940 geografiske områder som skilte seg ut for å reise over til England, deriblant Bremnes, Bømlo og Sotra som også er en del av det relevante geografiske området på Vestlandet. Det ble også allerede på denne tidlige tiden planlagt ekspedisjoner til Norge for å sabotere viktige strategiske punkter for tyskerne. Videre, ble det planlagt at disse sabotasjeagentene skulle fraktes med båter fra Storbritannia.<sup>122</sup> Skøytetrafikken var dermed opprettet gjensidig fra begge sider av Nordsjøen. Det kom etter hvert også flere norske sjømenn og hvalfangere til Storbritannia

---

<sup>119</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 23 & *NHM 16 Ragnar Ulstein. J-intervjuer. Utskrift og referater*. 2.

<sup>120</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 27 og 32.

<sup>121</sup> *NHM 16 Ragnar Ulstein. J-intervjuer. Utskrift og referater*. 2.

<sup>122</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 34.

som stilte seg disponible til tjeneste. I løpet av sommeren 1940 ville britene også starte å støtte flere motstandsorganisasjoner i Norge med ressurser og økonomi. De ville også etablere våpenlager samt samband med blant annet motstandsorganisasjonene.<sup>123</sup> Kontakten over Nordsjøen ble dermed mer hyppig, med blant annet levering av agenter, flyktninger og proviant. Kontakten med steder innenfor det geografiske aktuelle området på Vestlandet ble også mer hyppig. Dette bekreftes også i arkivkildene.<sup>124</sup> I juli 1940 ble SOE opprettet, og agenttrafikken fra Shetland ble bedre organisert. Leslie Herbert Mitchell hadde i november også blitt sjef for aktiviteten på Shetland, og deretter ble en av hovedaktørene i englandsfarten (nemlig shetlandsgjengen) mer systematisert og organisert enn før.<sup>125</sup> Etter hvert som englandsfarten økte, begynte også tyskernes mistanker om denne nordsjøtransporten å øke tilsvarende. Det var således vanlig at tyske agenter prøvde å infiltrere englandsfarerne, og ble med over til Storbritannia med båtene.<sup>126</sup> Derimot så ble alle som ankom Storbritannia i denne båttrafikken avhørt, og da ble infiltratørene som oftest oppdaget av engelskmennene.

Tyskerne begynte å pågripe flere personer i det okkuperte Norge. Hemmelige agenter, kontaktmenn og motstandsmenn begynte å bli arrestert, og englandsfarerne og andre involvert med motstandsarbeid måtte dermed være mer forsiktige enn før. Det var mange arrestasjoner i Bergen i begynnelsen av 1941. Disse pågripelsene av store motstandsnettverk fortsatte videre utover i 1941. SOE begynte å trene de norske SOE agentene bedre slik at de enklere kunne utføre oppdrag på norsk jord uten å bli arrestert av tyskerne, slik mange i denne perioden ble.<sup>127</sup> Grunnet de mange arrestasjonene manglet det både båter og mannskaper i flere områder. Deriblant områder innenfor det aktuelle området på Vestlandet. Arkivkildene viser blant annet at en del av de som drev englandsfart fra Bremnes måtte flykte for å unngå å bli pågrepet.<sup>128</sup> *Ole Stavland Bremnes, Bremnesgruppen. Opptak 8/6 66:*

*«Hausten 1941 kom Ole bort i rømlingsarbeidet. Første båt han fekk med å gjere var «Duen». Dei hadde då ein flokk i dekning på båten dei åtte, «7.juni», bl.a. Alferd Fløysant- sjå opptak. Det var i denne flokken der var nokre som returnerte til Bergen og vart tekne. Dette førte så til dei alovorlege razzianene som atter førte til dei store flyktningstransportene, bl.a. «Haugland»».*<sup>129</sup>

---

<sup>123</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 46-48.

<sup>124</sup> *NHM 16 Ragnar Ulstein. J-intervjuer. Utskrift og referater. 2.*

<sup>125</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 52.

<sup>126</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 74 og 77.

<sup>127</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 84.

<sup>128</sup> *NHM 16 Ragnar Ulstein. J-intervjuer. Utskrift og referater. 2.*

<sup>129</sup> *NHM 16 Ragnar Ulstein. J-intervjuer. Utskrift og referater. 2.*

Ole Stavland selv ble også arrestert etter *M/K Bli*-hendelsen. Andre personer begynte dermed etter hvert å fylle de posisjonene som manglet i motstandsnettverket, da personer med viktige roller i nettverkene plutselig måtte flykte eller ble arrestert. På den andre siden så økte også agentvirksomheten, englandsfarten og motstandsarbeidet i denne perioden. Nå fikk shetlandsgjengen egne og store nettverk av lokale kontakter langs norskekysten, uavhengig av SOE eller andre.<sup>130</sup> Mange av disse lokale nettverkene baserte seg i tillegg på bekjentskaper fra før krigen. Slik var det også på ulike steder innenfor det geografiske aktuelle området på Vestlandet. For eksempel ved at Bernard Håvardsholm hadde lokale kontakter i områdene på Vestlandet, som nødvendigvis ikke var tilknyttet SOE, SIS eller andre myndigheter i Storbritannia. De lokale aktørene hadde ikke alltid kontakt med SOE eller London-regjeringen, men med de individuelle englandsfarerne selv. Det var via lokale bekjentskaper, et eksempel på dette er Ola Olsen. Utover våren 1941 begynte også flyktningstrømmen til Shetland å øke for hver dag. Det var mange som var i tyskernes søkelys, og dermed trengte å flykte dertil via båttrafikken.<sup>131</sup> Nettverket av involverte parter i englandsfarten var allerede på denne tiden komplekst. I løpet av sommeren hadde britene i tillegg tatt full kontroll over shetlandsgjengen. Det store behovet for personell fortsatte utover høsten 1941. Rundt juletid 1941 var det til tross for dette mange hemmelige operasjoner som skulle gjennomføres i Norge, de fleste av dem med hjelp av englandsfarere.<sup>132</sup> Ved slutten av 1941 var det fremdeles en stigende utvikling av englandsfarten.

### 3.1.2 Fase 2: 1942-1943

I det store allierte krigsbildet ble Norge plassert på sidelinjen mot slutten av 1941 og starten av 1942.<sup>133</sup> En av grunnene til dette var at det også ble krig mellom USA på den ene siden, og Tyskland og Japan på den andre siden. Dermed ble det mer oppmerksomhet på disse områdene i denne perioden, i verdenskrigen. Spesielt ettersom en stor verdensaktør (USA) ble trukket med i krigen. Myndigheter i Storbritannia hadde forsøkt å få USA med i krigen på alliert side lenge allerede. Tyskland hadde også allerede angrepet Sovjetunionen den 22. juni 1941, noe som gjorde at også Sovjetunionen kom inn i krigen på alliert side. Dette var også en stor verdensmakt. Dette gjør at fokuset på Norge forsvinner ettersom det var andre store hendelser og land i krigen som fikk større fokus. Raidene mot norskekysten fortsatte, men også antallet raid ble mindre etter hvert. Under hele krigen var det et stort logistikkarbeid når

---

<sup>130</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 98 & *NHM 16 Ragnar Ulstein. F-Krigsdokumenter. Gjelder dokumentsamling 13a*.

<sup>131</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 102, 124 og 143.

<sup>132</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 159.

<sup>133</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 161.

det gjaldt englandsfarten, spesielt ettersom det var mange involverte aktører.<sup>134</sup> Dette er det eksempler på selv innenfor det aktuelle geografiske området på Vestlandet. Et eksempel hvor det gikk galt grunnet blant annet logistikk var Telavåg-hendelsen. Det var i denne perioden for eksempel økende friksjoner både innad i Kompani Linge (grunnet Martin Linges død i 1941), og i forholdet mellom den norske og den britiske regjeringen. Dette forholdet mellom norske og engelske myndigheter forble svingende gjennom krigen. Shetlandsgjengen i Lerwick begynte også å bli urolige, og dette medførte flere tragiske hendelser innad i leirene. Samtidig som det var samarbeidsproblemer mellom de to landene, ble også store motstandsnettverk i Norge arrestert av tyskerne. Britene og amerikanerne satte mer fokus på Nord-Afrika og andre kontinenter i verdenskrigen, og dermed ble Norge mer satt på sidelinjen i det store internasjonale krigsbildet.<sup>135</sup> Det ble dermed i begynnelsen av 1942 en del endringer i London-regjeringen. ANCC (Anglo-Norwegian Collaboration Committee) ble for eksempel opprettet 16. februar 1942. Utover i 1942 økte antall SOE operasjoner i Norge igjen, og samarbeidet mellom nasjonene ble betydelig forbedret mye grunnet ANCC. Trafikken fra og til Shetland økte også i takt med dette. Følgelig bekreftes denne økningen også i arkivkildene.<sup>136</sup> Tyskerne var derimot også mistenkelige ovenfor alle båter på norskekysten i denne perioden. Dette var på grunn av den store økningen i englandsfarten. Nordsjøtrafikken både mot og fra Norge fortsatte til tross for dette. Det ble i denne perioden også et dårligere samarbeid mellom SOE og SIS, som begge hadde baser hvor man dro til Norge med fiskebåter. Dette kulminerte blant annet i tragedien på Telavåg.<sup>137</sup> I løpet av sommeren 1942 kom det også flere nordmenn til Shetland. Dette var på grunn av flere personer hadde i denne tidsperioden måttet flykte til Storbritannia.<sup>138</sup>

Det var store planer for englandsfarten våren 1943, og det ble blant annet tatt i bruk en dvergubåt. Det dårlig samarbeidet mellom nasjonene fortsatte utover i denne perioden. Det dårlige samarbeidet mellom blant annet England, USA og Norge kulminerte i bombingene av Rjukan høsten 1943 i forbindelse med tungtvannsakksjonene. Det var etter hvert et bedre samarbeid mellom norske myndigheter, engelske myndigheter og hjemmefronten. ANCC var en betydelig faktor i dette samarbeidet. Det ble også tatt i bruk MTB båter i englandsfarten i

---

<sup>134</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 175 og 183.

<sup>135</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 188-189.

<sup>136</sup> *NHM 16 Ragnar Ulstein. J-intervjuer. Utskrift og referater. 2.*

<sup>137</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 232 & *NHM 16 Ragnar Ulstein. F-krigsdokumenter. Gjelder dokumentasmling 13a.*

<sup>138</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 254 og 285.



denne perioden (motortorpedo båter) (se figur 4).<sup>139</sup> Med disse båtene gikk det hurtigere frem og tilbake til Norge over Nordsjøen, og det hjalp med en effektivisering av nordsjøtrafikken. Det ble også et større samarbeid mellom shetlandsgjengen og det britiske flyvåpenet. Dette gjorde reisene over Nordsjøen tryggere for englandsfarerne. Det var også stadig flere forsøk fra tyske infiltratører til å infiltrere englandsfarten. Fra 1943 var derimot ikke lenger Norge et land hvor det ble diskutert en potensiell alliert landgang slik alle norske hadde håpet på, og dette gjorde at fokuset på operasjonene endret seg. Dette satte dermed også en midlertidig stopper for flere planlagte sabotasjeaksjoner i Norge.

### 3.1.3 Fase 3: 1944-1945

Den første halvdel av 1944 omhandlet i stor grad i å drive englandsfart som før. Det ble nordsjøtrafikk i stor fart med MTB båtene (se figur 4).<sup>140</sup> På grunn av bruken av MTB-båter og dvergubåtene ble båttrafikken med de små fiskebåtene ble dermed betydelig mindre enn før. Det var derimot stor tysk aktivitet langs norskekysten. Dette viser også arkivkildene om spesielt Bremnes innenfor det geografiske aktuelle området på Vestlandet.<sup>141</sup> En stor del tid ble også brukt til å klargjøre mannskaper og båter til invasjonen av Normandie, i juni 1944. Den siste delen av 1944 viste seg å skulle være den travleste av alle, ettersom englandsfarten ble mer effektivisert enn før. Det var ved denne effektiviseringen at begrepet shetlandsbussen kom i bruk. Dette var på grunn av antallet nordsjøtransporter som hadde overfarer på dette tidspunktet. Det var også på denne tiden at Shetlands-Larsen hadde sin storhetstid i englandsfarten. På grunn av dette var det derimot ikke behov for like mange mannskaper som før, og mange ble derfor også brukt til å eskortere britiske ubåter, eller til og med assistere ved redningsaksjoner i noen tilfeller.<sup>142</sup> Mange av båtturene våren 1945 var også for å sette i land styrker som skulle sikre industrielle mål fra den tyske «brente-jord»-taktikken.<sup>143</sup> Shetlandsgjengen og englandsfarten var blitt en effektiv organisasjon, som i tillegg hadde stor kunnskap om norskekysten. Ved slutten av andre verdenskrig var organisasjonen blitt effektivisert og organisert så godt som mulig. Operasjonene i Nord-Norge ble nedlagt 17. januar 1945, og årsaken til dette var at de ikke lengre kunne beskyttes godt nok mot de tyske patruljebåtene som opererte der. Englandsfarten i Sør-Norge fortsatte helt frem til den tyske kapitulasjonen den 8. mai 1945.

---

<sup>139</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 300 og 326.

<sup>140</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 335.

<sup>141</sup> *NHM 16 Ragnar Ulstein. J-intervjuer. Utskrift og referater. 2.*

<sup>142</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 338.

<sup>143</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*. s. 344-345.

### 3.2 Drøfting av fasene og sammenheng med funn i arkivkildene

Faseinndelingen må brukes i sammenheng med problemstillingen og forskningsspørsmålene til masteroppgaven, og faseinndelingen er ett svar på problemstillingen.

Problemformuleringen er «*Hvordan utviklet englandsfarten seg på Vestlandet i årene 1940 til 1945? Med hovedfokus på det geografiske området fra Bergen til Haugesund*». Dette er grunnet at faseinndelingen beskriver utviklingen til englandsfarten igjennom perioden 1940 til 1945. Forskningsspørsmålene og problemstillingen er dermed også viktig å være bevisst.

Dette må også ses i sammenheng med begrepene aktiv og passiv motstand, og hvordan den aktive motstanden spesielt utviklet seg i krigen, og i Norge generelt. Utviklet motstanden seg til at det var aktørene som la føringer for motstandsarbeidet, eller var det norske og engelske myndigheter som la føringene og retningslinjene? I sammenheng med faseinndelingen og utviklingen av englandsfarten, var det dermed en kombinasjon av retningslinjer fra både norske og engelske myndigheter englandsfarere måtte følge. Dette vises spesielt i fase 2: 1942-1943 og fase 3: 1944-1945 hvor englandsfarten ble mer etablert, og organisert. Det var også mange enkeltaktører som selv la føringer for hvilke retningslinjer de valgte å følge. Både aktørene, de engelske- og de norske myndighetene var en del av et komplekst motstandsnettverk. Til tross for dette var det fremdeles en form for organisert englandsfart. Dette var i stor grad grunnet SOEs ressurser og økonomi, Leslie Herbert Mitchell fra SIS og motstandsviljen til enkeltaktører.

Hovedproblemstillingen er «*Hvordan utviklet englandsfarten seg på Vestlandet i årene 1940 til 1945? Med hovedfokus på det geografiske området fra Bergen til Haugesund*». Ifølge funn i arkivkildene er det områder innenfor dette geografiske området på Vestlandet som er mer brukt til englandsfart enn andre. Bremnes, Bømlo, og Sotra var for eksempel områder som mange av englandsfarerne brukte til innsettinger og ekstraksjoner i hele perioden, i løpet av okkupasjonstiden.<sup>144</sup> Grunnene til at disse områdene er mer optimale enn byene Bergen og Haugesund er at det var enklere å snike inn og ut båter på disse mindre fiskeplassene, hvor båtene og mannskapet passet inn i mengden. Fiskere og fiskebåter var vanlige syn på disse små stedene. Det var som regel ikke var Gestapo disse plassene like gjennomgående, og det var lettere for båtene å gjemme seg i skjærgårdene. Dette var også etter hvert områder hvor det var mange motstandsarbeidere som hjalp englandsfarerne. Enkeltaktører på disse plassene var for eksempel knyttet til Milorg gjennom motstandsnettverkene på de litt geografiske større

---

<sup>144</sup> NHM 16 Ragnar Ulstein. F-Krigsdokumenter. Gjelder dokumentsamling 13a. & F-Krigsdokumenter. Gjelder dokumentsamling 13c.

plassene. Det at det var personer som hjalp til i nettverkene i disse områdene var av stor betydning for englandsfarerne og motstandsarbeiderne. Dette betyr derimot ikke at det ikke fantes englandsfart fra andre og større steder innenfor det avgrensede geografiske området, men at hovedvekten var på disse mindre plassene. Dette var også med bakgrunn i enkeltaktører. Det var lettere å ikke vekke mistanke på mindre plasser, enn midt i en by. I Bremnes var for eksempel Ola Olsen, en sentral skikkelse i englandsfarten, en viktig enkeltaktør, og et slags knutepunkt for flere organisasjoner i det geografiske avgrensede området.<sup>145</sup> Han sikret englandsfarten for Lauritz-klubben (som opererte i Haugesund-Tysvær området), og Bremnes-gjengen som han var en av hovedmennene i. Olsen er et eksempel på en enkeltperson som hadde stor betydning for utviklingen til englandsfarten i det aktuelle avgrensede geografiske området. Dette er også et eksempel på hvordan enkeltpersoner, og ulike organisasjoner hang sammen i et komplekst nettverk, som igjen hadde kontakt med engelske og norske myndigheter via englandsfarten. Olsen var også en betydelig enkeltaktør når det gjelder englandsfartens utvikling innenfor det aktuelle geografiske området ettersom han var en av pionere som igangsatte englandsfart, og ulike motstandsarbeider derifra. Englandsfarten og nettverket knyttet til Ola Olsen følger også utviklingen til de ulike fasene. Dette henger sammen med englandsfartens utvikling generelt. Det var i tillegg derimot visse unntak i motstandsnettverket om det for eksempel ble arrestasjoner, og det tok tid å få inn erstatte etter dem som ble arrestert.

Aktørene og hendelsene i englandsfarten er knyttet sammen med hva de ulike fasene inneholder. Den første fasen: 1940-1941 var i starten preget av briter som måtte komme seg tilbake til England etter felttoget i Nord-Norge var over. Det var i denne fasen selve englandstrafikken ble opprettet. Shetlandsgjengen ble også etter hvert opprettet med Leslie Herbert Mitchell i spissen, som også gjorde nordsjøtransporten mer organisert. Opprettelsen av systematiseringen og organiseringen av englandsfarten har også direkte sammenheng med de nasjonale og internasjonale hendelsene i krigen. I denne perioden er felttoget i Nord-Norge spesielt et eksempel. Etter hvert utover både fase 1: 1940-1941 ble også både engelske- og norske myndigheter involvert sterkt i englandsfarten. Spesielt ettersom denne fasen er preget av en oppstart var det mange administrative, organisatoriske og politiske faktorer som måtte avklares på et styringsnivå. Til tross for at de som bedrev englandsfart nødvendigvis ikke alltid tok hensyn til slike bestemmelser og retningslinjer fra et ovenfra nivå.

---

<sup>145</sup> *NHM 16 Ragnar Ulstein. J-intervjuer. Utskrift og referater. 2.*

Etter hvert i den første fasen begynte også motstandsarbeidet direkte relevant for englandsfarten å øke. Det var blant annet flere enkeltaktører som var viktige for denne økningen, grunnet individuelle initiativ som startet trafikken. Eksempler på individuelle personer som også selv var aktører, og var særlig aktuelle for englandsfarten var for eksempel Bernard Håvardsholm og Shetlands-Larsen (mest i fase 2: 1942-1943 og fase 3: 1944-1945). Ved midten av 1940 var også slaget om Storbritannia en hendelse som påvirket britenes beslutninger med tanke på agentvirksomhet, og videre englandsfart til okkuperte land. Mot slutten av 1941 og den første fasen, var englandsfarten allerede i stor vekst. Dette stemte også overens med det aktuelle geografiske området på Vestlandet. Det gikk mange turer over Nordsjøen hver dag. Dette kulminerte i slutten av 1941 med forliset av *M/K Bliå*, og døden av blant annet Håvardsholm. Til tross for at forlis og arrestasjoner begynte å bli mer vanlig og risikoene med englandsfarten ble mer kjent, fortsatte stigningen av antallet englandsturer over Nordsjøen på slutten av 1941. Året 1941 var også påvirket av hva som skjedde i det store internasjonale krigsbildet. Tyskland angrep Sovjetunionen den 22. juni, til tross for en ikkeangrepspakt, og med det var også verdensmakten Sovjetunionen med i krigføringen på alliert side. Dette førte til maktendringer i krigen generelt. På slutten av 1941, den 7. desember så angrep Japan Pearl Harbor i USA og dermed var også amerikanerne dratt med i krigen på den allierte siden. Dermed var to mektige land med mye ressurser også med i krigen. Dette er eksempler på hvordan også det internasjonale krigsbildet hadde en påvirkning på hvordan englandsfarten på slutten av 1941, og var i stor vekst. Det aktuelle geografiske område var også på dette tidspunktet et aktivt knutepunkt for motstandsarbeid på Vestlandet, og dette fortsatte utover i krigen.

Den andre fasen: 1942-1943, er preget av en fortsettelse fra den stigende utviklingen som den første fasen avsluttet. En stor grunn til dette var det store internasjonale krigsbildet hvor USA og Sovjetunionen også ble med i krigen. Norske og britiske myndigheters samarbeid var i denne perioden viktigere enn noen gang, ettersom at i 1942 ble det for alvor en krig også på havet, spesielt Stillehavet. Dette var fordi britene var en av de største maktene på havet i denne perioden. En av de andre store maktene på havet var den tyske *kriegsmarine* (krigsmarine) som hadde vokst i strid med Versaillestraktaten, og blant annet hadde en stor flåte med ubåter. Den norske handelsflåten, Nortraship og norske sjømenn ble viktigere for de allierte enn før. Det ble følgelig mer stille for englandsfarten, men den fortsatte som før til tross for at britene fikk andre fokusområder i forhold til det internasjonale krigsbildet. Initiativer av enkeltaktører var en av hovedgrunnene til dette. Englandsfarten fortsatte

deriblant også i det geografiske aktuelle området på Vestlandet, til tross for krigsbildet. Dette var i stor grad på grunn av enkeltaktører som for eksempel Ola Olsen. Således ble det også mer friksjoner mellom de norske og britiske myndighetene, og det ble mer hemmelighold enn før. Dette endte etter hvert i at ANCC (Anglo-Norwegian Collaboration Comitee) ble opprettet. Videre når forholdet mellom norske og engelske myndigheter ble bedre grunnet ANCC, fortsatte den store utviklingen av SOE operasjoner i det okkuperte Norge, i en betydelig fart. Englandsfarerne var travlere enn noen gang, og dette var det mange ulike faktorer til. Utviklingen av englandsfarten i det aktuelle geografiske området på Vestlandet var også i stor grad stigende. Det gikk for eksempel flere båtturer enn noen gang fra områdene Bremnes, Bømlo, Karmøy, og Sotra. Motstandsarbeidet og Milorg spesielt var mer aktive enn noen gang i krigen. Dette var bra for englandsfarerne ettersom at de hadde ett tett samarbeid med Milorg i det okkuperte Norge, men også på et organisatorisk nivå i London gjennom SOE og Milorgs råd knyttet til forsvarrets etterretningstjeneste. Mange av enkeltaktørene involvert i englandsfartens mange oppgaver kunne også være knyttet til Milorg på ulike måter gjennom for eksempel kontakter og kjentmenn.

Aktørene i shetlandsgjengen arbeidet følgelig også i stor fart. Ved starten av 1943 hadde shetlandsgjengen fått tatt i bruk både MTB-båter (se figur 4) og dvergubåter. Dette er noe som viser at de britiske myndighetene satset mer økonomisk på englandsfarerne også. Det var for eksempel på denne tiden at Shetlands-Larsen hadde sin storhetstid. Videre viser denne ekspanderingen også en utvikling i englandsfarten i perioden 1940-1945, også i det geografiske avgrensede området på Vestlandet. Tyskerne var i denne perioden i større grad klar over den aktive englandsfarten fra ulike områder på Vestlandet, og prøvde således flere ganger å infiltrere motstandsnettverkene. Dette endte ofte med massearrestasjoner av personer knyttet til motstandsnettverkene på grunn av avhørsmetoder og tortur, ettersom de var tett knyttet sammen over hele landet. Det var også i denne fasen at Telavåg ble nærmest jevnet med jorden av tyskerne på grunn av englandsfarten som pågikk herfra våren 1942. Dette er også kjent som Telavåg-tragedien. Den passive delen av motstanden kan også knyttes til denne hendelsen. Det omhandler hva man er bevisst at det deltar i, ved en deltakelse i en holdningskamp. Disse typer represalier fra tyskernes side er ikke unikt for Telavåg, i krigen.

Den tredje fasen: 1944-1945 var i stor grad preget av alliert fremgang i krigen. D-dagen var 6. juni 1944, de allierte gikk i land i Frankrike, og den 24. august var Paris befridd. Den allierte landgangen gikk stadig fremover i mange av de okkuperte landene. Mange av de norske sjømennene og englandsfarerne var også med å klargjøre til D-dagen, i Storbritannia.

Englandsfarten var mer effektivisert med blant annet nye fartøyer og enda mer organisering enn før. I 1944 ble dermed den travleste perioden for englandsfarerne gjennom krigen. De hadde også et samarbeid med flyvåpenet. På grunn av dette hadde man derimot ikke bruk for like mange mannskaper som før, og flere sluttet i sitt arbeid med englandsfarten eller ble forflyttet til andre avdelinger samt oppgaver. Utover i 1945 var mange av turene over Nordsjøen for å sette i land allierte styrker som skulle sikre ulike mål, ved en eventuell tysk kapitulasjon. Dette var for å hindre dem i å bruke den brente jords taktikk, som tyskerne for eksempel hadde brukt ved felttoget i Nord-Norge. De allierte fortsatte å rykke frem og gjenerobre landområder fra tyskerne. Det hele kulminerer i Hitlers selvmord den 30. april, og tysk kapitulasjon kort tid etterpå. Dette gjaldt i hovedsak for krigen i Europa, ettersom krigen i Stillehavet ikke stoppet før ved atombombene over Japan i august 1945. Englandsfarten fortsatte frem til den tyske kapitulasjonen i store deler av Sør-Norge. Det aktuelle geografiske området på Vestlandet var aktivt frem til kapitulasjonen, ettersom dette var det området som var nærmest Shetland geografisk. Dette gjaldt spesielt områdene på Bremnes, Bømlo og Sotra. Ved krigens slutt stopper derimot utviklingen av englandsfarten, også i det avgrensede geografiske området. De fleste norske aktørene fikk returnere til Norge, og krigen var offisielt over for Norge.

### 3.2.1 Funn i arkivkildene

Faseinndelingen og arkivkildene samsvarer i at englandsfarten var umiddelbart i gang etter invasjonen i 1940. Dette var grunnet at det var en del personer som måtte rømme fra tyskerne allerede da. For eksempel deriblant en engelsk konsul og Bernard Håvardsholm som havnet på samme båt «*Nordlys*» i juli 1940.<sup>146</sup> Dette samstemmer også godt med den første fasen: 1940-1941 i englandsfarten, som er beskrevet over. Englandsfarten økte raskt, og etter hvert kom det båter relativt ofte til disse små tettstedene. Det var ofte nettopp lokale som hadde reist over til England, og blitt rekruttert inn i shetlandsgjengen som endte opp å dra tilbake til plassene de kom fra i nordsjøtrafikken. Det var også mange fra det aktuelle vestlandsområdet som var englandsfarere, som for eksempel Shetlands-Larsen og brødrene Lerøy (Ingvald og Arne). Dette vises i en av arkivkildene hvor Ola Olsen forteller «*i 1940 kom ei Shetlands-skøyte hit med ein agent- heitte Søreide, frå Stord. Han hadde med ein sendar og hadde oppdrag å stasjonere på Stord og rapportere skipsfarten i Langenuen.*».<sup>147</sup> Dette er et eksempel på hvordan de fra lokalområdene ble satt tilbake i områdene de opprinnelig var i fra.

---

<sup>146</sup> NHM 16 Ragnar Ulstein. J-intervjuer. Utskrift og referater. 2.

<sup>147</sup> NHM 16 Ragnar Ulstein. J-intervjuer. Utskrift og referater.

Det var naturligvis de lokale som kjente områdene best, i tillegg hadde troverdige kontakter i områdene og at det ikke var mistenkelig at de oppholdt seg der. Englandsfarten økte utover fra 1940 til 1942, og videre begynte det da å komme flere Gestapo agenter til de aktuelle områdene.<sup>148</sup> I slutten av 1941 var det kommet flere Gestapo agenter til Vestlandsområdet fra Bergen, blant annet med en egen Gestaposkøyte. Dette vises i både arkivkildene samt under første- og andre fase av englandsfarten.<sup>149</sup> De var på sporet av mange av de som drev med englandsfart forteller blant annet Henrik Robberstad, som var lensmann på Bømlo: «*Henrik Robberstad fortel om det han kjenner til, då gestaposkøyta midt i november 1941 kom til Urangsvåg. Det var då dei arresterte to Stavlandsyskjen, Ole og Kristiana.*».<sup>150</sup> Det ble en stor bølge av arrestasjoner etter hvert. Alt dette gjorde at englandsfarten hadde en nedgang i denne perioden. På grunn av arrestasjonene var det derimot mange som trengte å komme seg bort fra området, og således var flyktningssmassen stor. Arrestasjonene kommer også godt frem i arkivkildene ettersom de direkte påvirket flere av de som selv forteller, og dermed er aktører i kildene. Noen av arkivkildene har derimot også fokus på verdigrunnlaget om motstandsmennene som helter. Det var også videre kommet statspoliti til Bremnes, ettersom de hadde fått greie på at det var et stort nettverk med englandsfart herifra. Følgelig, var det for eksempel midt i denne perioden at skøyten *M/S Blia* forliste. Etter hendelsene i 1941/1942 fortsatte englandsfarten for full fart igjen. Shetlands-larsen hadde i tillegg også vært innom i Vestlandsområdet i denne travle perioden.<sup>151</sup> Dette viser at det var en utvikling i området for englandsfarten, og for sammenhengende motstandsnettverk. Det var også opprettet store nettverk av hemmelige organisasjoner, motstandsgrupper og privatpersoner, som alle hang sammen i hverandre. Nettverkene i Bremnes hang igjen sammen med dem i Bergen og i Haugesund, og de hang igjen sammen med dem i Oslo. Motstandsnettverkene i Oslo hang videre sammen med London-regjeringen og SOE i Storbritannia. Alle motstandsnettverkene hang sammen på et komplekst vis. Englandsfarten fortsatte i en økende fart frem til frigjøringen i 1945.<sup>152</sup>

I forhold til hovedproblemstillingen knyttet til denne masteroppgaven ble det stilt noen forskningsspørsmål. Et av forskningsspørsmålene som ble stilt før arbeidet begynte med denne oppgaven var «*Hva var sammenhengen mellom de forskjellige aktørene som var innblandet i englandsfarten?*». Etter å ha arbeidet med arkivkildene er det vanskelig å

---

<sup>148</sup> NHM 16 Ragnar Ulstein. *J-intervjuer. Utskrift og referater. 2.*

<sup>149</sup> NHM 16 Ragnar Ulstein. *J-intervjuer. Utskrift og referater. 2.*

<sup>150</sup> NHM 16 Ragnar Ulstein. *J-intervjuer. Utskrift og referater. 2.*

<sup>151</sup> NHM 16 Ragnar Ulstein. *J-intervjuer. Utskrift og referater. 2.*

<sup>152</sup> NHM 16 Ragnar Ulstein. *J-intervjuer. Utskrift og referater. Englandsfarten.*

konkludere med faktorer som bandt sammen de ulike organisasjonene, gruppene og enkeltindividene som arbeidet med englandsfarten under krigen. En faktor som er sammenhengene mellom mange av motstandsmennene er at de på sine egne måter ville gjøre en innsats for landet Norge. De var i tillegg enkeltindivider som hadde vanskeligheter med at tyskerne hadde okkupert Norge, og dermed ville gjøre en innsats. Sjøkunnskaper og båter var noe de kunne bidra med. Videre er et annet forskningsspørsmål «*Hvordan arbeidet aktørene sammen (eller ikke sammen) om dette?*». Det er tidligere vist til at nettverket som englandsfarten var en del av var veldig komplekst. Det var mange aktører på lokale plan, for eksempel Bremnes-gjengen og Ola Olsen, som arkivkildene viser til.<sup>153</sup> De ulike motstandsnettverkene, spesielt på lokalt nivå var hovedsakelig oppstått basert på samarbeid med hverandre. En faktor til dette var at på mindre steder «*kjenner alle alle*» og det dermed er enklere å lage et motstandsnettverk basert på samarbeid og tillitt. Disse var derimot igjen knyttet til andre lokale grupper, organisasjoner og enkeltmennesker, som igjen var knyttet til større nasjonale organisasjoner som for eksempel Milorg eller XU. Disse hadde igjen kontakt med London-regjeringen og SOE. Dermed er nettverkene, samarbeidene og arbeidet komplekst. Dette viser også hvordan det er et komplekst bilde, og hvordan enkeltaktører kan påvirke motstandsnettverkene andre steder enn hvor de selv tilhører. Et eksempel på dette er ved arrestasjoner, hvor det ofte oppstod en dominoeffekt av arrestasjoner i landet eller større landsdeler om noen av viktighet ble arrestert. Dette er også eksempler hvordan enkeltaktører kan påvirke englandsfartens utvikling og fasene. Ved eksemplene fra Bremnes-gjengen kan det belyses at det var mange lokale enkeltpersoner som gikk sammen for å arbeide videre med denne illegale nordsjøtrafikken. Disse hadde videre kontakt med Lauritz-klubben i Haugesundsområdet.<sup>154</sup> Dette er bare ett eksempel på hvordan det kunne arbeides sammen for felles mål i samme regioner til tross for ulike fokusområder i motstanden. En annen faktor som spilte inn var at det var ulike typer motstandsarbeid, noen drev for eksempel med radiotelegrafer, mens andre drev med englandsfart. Hvilken type motstandsarbeid som ble gjort var ulik, men grunnene til selve motstandsarbeidet var ofte dem samme. For å besvare på spørsmålet var dermed samarbeidet mellom aktørene systematisk og organisert.

Et annet forskningsspørsmål er «*Hvordan englandsfarten ble opprettholdt og systematisert gjennom hele krigen?*» En stor del av opprettholdelsen er grunnet enkeltaktører, men også systematisering og finansiering fra SOE, SIS og London-regjeringen fra England. Dette var en

---

<sup>153</sup> NHM 16 Ragnar Ulstein. J-intervjuer. Utskrift og referater. 2.

<sup>154</sup> NHM 16 Ragnar Ulstein. J-intervjuer. Utskrift og referater. 2.



stor faktor for at englandsfarten ble opprettholdt gjennom krigen. Opprettholdelse krever blant annet økonomisk styrke og ressurser. Det var også en sum av felles ære, som ble skap av kampen mot tyskerne og alle hadde en følelse av å ha bidratt til tross for hvor mye bidraget faktisk hadde hjulpet til i kampen mot tyskerne.<sup>155</sup> En annen grunn kan være at det gjennom krigen ble skapt et nasjonalt epos som møter behovet for nasjonal selvfølelse og en sammenbindende ideologisk kraft i det stadig mer heterogene norske samfunnet.<sup>156</sup> Dette er også historiske begivenheter som legitimerer den norske nasjonalstaten. En annen faktor er at det hele tiden var personer som trengte å komme seg over Nordsjøen av ulike grunner, og dermed ble det opprettholdt en trafikk fra begge sidene av Nordsjøen som svar på dette. I tillegg var det hele tiden behov for våpen i det okkuperte Norge, og det var behov for ulike illegale agentvirksomheter. Således var en annen grunn til at englandsfarten ble opprettholdt og systematisert gjennom hele krigen at myndighetene i England brukte mye ressurser for å sikre denne transporten. Dette var følgelig fordi at englandsfarten var viktig i SOEs mål for Norge. Det store internasjonale krigsbilde var også en viktig faktor til at englandsfarten ble sett på som viktig nokk til å fortsette opprettholdelsen gjennom krigen.

Således er et annet forskningsspørsmål «*Hvordan dette passet inn i den aktive og passive motstanden i det aktuelle geografiske området*». Den aktive motstanden i områdene var ofte en del av det illegale arbeidet rundt englandsfarten selv. Dermed var englandsfarten en del av den aktive motstanden selv. De store nettverkene av aktiv motstand hang sammen til tross for at mange hadde ulike typer oppgaver. Englandsfarten passet også fint inn med den passive motstanden i det geografiske undersøkelsesområdet. Det var vanskelig å drive illegal nordsjøtrafikk i små områder uten at lokalbefolkningen merket noe til det.<sup>157</sup> Dette må også ses i lys av de ulike fasene av englandsfarten. Det var mange personer og båter, som kom og gikk til underlige tider av døgnet. Lokalbefolkningene angav dem heller som regel ikke, til tross for at lokalbefolkningen hadde kunnskap at det skjedde illegale nordsjøtransporter. Dette er et eksempel på en sivil holdningskamp i lokalsamfunnet. Et eksempel på dette er den lokalbefolkningen i Telavåg, som alle fikk kjenne på konsekvensene av dette. Det nest siste forskningsspørsmålet «*Hvordan var Haugesundsområdet innblandet i aktiviteten? Og hvorfor var det ikke mer aktivitet derifra*» er allerede til dels besvart. Det var mer gunstig å drive denne type illegale arbeid utenfor byen, av ulike grunner som er nevnt tidligere.

---

<sup>155</sup> Ole Kristian Grimnes, "Hvor står okkupasjonshistorien nå?," *Nytt norsk tidsskrift* 26, no. 3-4 (2009), <https://doi.org/10.18261/ISSN1504-3053-2009-03-04-23>. s. 483.

<sup>156</sup> Ole Kristian Grimnes, "Hvordan har historieskrivningen om okkupasjonsåreneskiftet over tid?," *Nytt norsk tidsskrift* 37, no. 3 (2020), <https://doi.org/10.18261/issn.1504-3053-2020-03-09>. s. 283.

<sup>157</sup> *NHM 16 Ragnar Ulstein. J-intervjuer. Utskrift og referater. 2.*

Haugesundsområdet var derimot også i stor grad innblandet i illegale aktiviteter, bare at det hovedsakelig var av andre typer motstandsarbeid enn englandsfart. Eksempler på dette er den hemmelige radiostasjonen Arquebus, eller ulike motstandsgrupper fra Milorg og XU i distriktet. De drev blant annet med ulike typer for sabotasjearbeid og etterretningsarbeid. Til slutt er forskningsspørsmålet «*Hva har preget minnehistorien i undersøkelsesområdet?*». Det som har preget minnehistorien i det aktuelle geografiske området på Vestlandet er den patriotiske grunnfortellingen. Dette omhandler et helteperspektiv som var vanlig i historieskrivningen etter krigen, og dette har videre påvirket det kollektive og kommunikative minnet om andre verdenskrig i området (mer om dette i kapittel 4).

### 3.3 Oppsummering

I dette kapitlet har det blitt opprettet en faseinndeling for utviklingen av englandsfarten på Vestlandet i årene 1940 til 1945, med hovedfokus på det geografiske området fra Bergen til Haugesund. En av faktorene til at dette ble gjort var for å systematisere utviklingen til englandsfarten på en mer nøyaktig måte som skulle gjøre det enklere å se ulikhetene i disse fasene. Dermed ble tidsperioden delt inn i tre faser, fase 1: 1940-1941, fase 2: 1942-1943 og fase 3: 1944-1945. Således, har utviklingen til englandsfarten blitt forklart gjennom faseinndelingen. Disse fasene har også blitt drøftet, sammen med bakgrunn for englandsfarten og arkivfunn som også har blitt diskutert tidligere i denne masteroppgaven. Det er viktig å også drøfte fasene for å vise ulike aspekter ved dem, hovedproblemstillingen og forskningsspørsmålene.

## Kapitel 4: Minnehistorie

Minnehistorie er en viktig faggren innenfor historieforskning når det gjelder andre verdenskrig. Minnehistorie er også et viktig perspektiv å bruke i denne formen for historisk forskning. Dette er spesielt når det har blitt brukt ulike kildematerialer og litteratur. Faggrenen minnehistorie er også viktig i sammenheng med englandsfartens utvikling og faseinndelingen. Englandsfartens utvikling er avgrenset innenfor de minnehistoriske perspektivene, som er viktige for problemstillingen og det geografiske avgrensede området knyttet til denne masteroppgaven.

### 4.1 Minnehistorisk perspektiv

Det er nødvendig å diskutere et minnehistorisk perspektiv når det brukes disse type arkivkilder, som er basert i stor grad på intervjuer og dokumenter. Mange av disse arkivkildene er igjen basert på muntlige kilder, grunnet de har blitt transkribert fra intervjuer. Det er derfor viktig å være bevisst på de menneskelige påvirkningene som kan ha hatt effekt på intervjuene, deretter transkriberingene, og til slutt kildene. Det er dermed også spesielt viktig med en kildekritisk bevissthet når det arbeides med denne typen kilder. Etersom det er problemstillingen som avgjør hvilke kilder som brukes, omhandler kildekritikken hvordan en skal behandle disse får å få en mest mulig sann historisk informasjon ut av dem.<sup>158</sup>

Hovedproblemstillingen er «*Hvordan utviklet englandsfarten seg på Vestlandet i årene 1940 til 1945? Med hovedfokus på det geografiske området fra Bergen til Haugesund.*». Denne problemstilling legger grunnlag for bruk av mange ulike typer kilder, både muntlige- og skriftlige kilder, og sekunder- og primærkilder.

Innenfor minnehistoriske perspektiv om andre verdenskrig er det vanlig at historieskrivningen er påvirket av et helteperspektiv. Dette helteperspektivet er viktig å være bevisst, og følgelig vurdere hvorfor kildene er fremstilt nettopp slik de er. Hvorfor er det slik at noen ting blir mer vektlagt enn andre i etterkrigsminnet? Måten historien og minnet tilnærmer seg fortiden på er ulik, og kommer ut fra en posisjon som den samtiden kilden er fra.<sup>159</sup> Dette har også med hvordan det kollektive- og kommunikative minnet om andre verdenskrig utspiller seg. Kildegransking er at en ikke kritiserer kilden i største allmennhet, men gransker den for å se hva en kan finne i den.<sup>160</sup> Kildene er derimot de sporene fra fortiden som brukes til å gi en historisk fremstilling.

---

<sup>158</sup> Kjeldstadli, *Fortida er ikke hva den en gang var : en innføring i historiefaget*. S. 169.

<sup>159</sup> Stugu, *Den andre verdenskrigen i norsk etterkrigsminne*. s. 15.

<sup>160</sup> Kjeldstadli, *Fortida er ikke hva den en gang var : en innføring i historiefaget*. S. 169-170.

Det er ulike former for minnefelleskap. Når minner er parallelle og blir delt innenfor kommunikative felleskap, kan en snakke om kollektive minner. Dette omhandler å kommunisere og dele minnet videre i felleskap. De kollektive minnene forandrer seg, de blir reproduserte og endret ofte, gjennom sammensatte kulturelle prosesser. De er dermed i en kontinuerlig forhandlingsprosess.<sup>161</sup> De levende minnene om andre verdenskrig er resultater av felles erfaringer, og når de som deler disse felles erfaringene går bort, eller minnet ikke kan deles fritt lengre, forvitrer det kommunikative minnet. Det kommunikative minnet er det minnet som formidles til andre. Da går det gjerne over til å formidle gjennom tekst, artefakter og fysiske levninger. Det blir dermed enklere å være mer kritisk til helteperspektivet også når personene som selv opplevde hendelsene ikke lengre er til stede. Historien har mål om å skape samstemmighet mellom noe som faktisk var, og det videre bilde av det som faktisk var. Et eksempel på dette er å komme så nær som mulig den faktiske historien om englandsfarten fra det geografiske området på Vestlandet som mulig. Dermed har det blitt utviklet faglige metoder for å komme så langt som mulig på veien. Minne er derimot ikke avhengig av noen slik samstemmighet for å være virksomt, og de som studerer minne vil være mest opptatte av hvordan fortellinger blir fortalt og redigert, når de blir gjengitt i samtiden. Fortidige minner vil kunne undersøkes med hjelp av de historiefaglige metodene.<sup>162</sup> Minne er videre beretninger om forhold som ligger forut i tid, og det er dermed et innslag av glemsel og feilerindring som må tas inn i beregningen.<sup>163</sup> Minnefeltet innebærer ulike teoretiske tilnærminger fra ulike fag, eksempler på teoretiske tilnærminger finner man fra Maurice Halbwachs, Pierre Nora, og Jan- og Aleida Assmann. Det er videre ikke noe annet felt, enn historie, hvor minne og kultur er så tett forbundet.<sup>164</sup> Den historiske bevisstheten er også alltid formet av et narrativ. Følgelig er derimot historiebevissthet i tillegg basert på forbindelsene mellom fortid, nåtid og fremtid.

I historieskrivningen har den patriotiske grunnfortellingen vært monumental. Den første tiden etter krigen var det fokus på å fortelle en patriotisk grunnfortelling som fokuserte på det gode mot det onde. Det var nordmenn mot tyskere. Motstandsmenn ble sett på som helter.<sup>165</sup> Dette gjaldt også englandsfarere som opererte innenfor det aktuelle geografiske området, og lokale motstandsmenn som hadde hjulpet dem. Ola Olsen for å nevne et eksempel. Dette var dem

---

<sup>161</sup> Stugu, *Den andre verdenskrigen i norsk etterkrigsminne*. S. 15-17.

<sup>162</sup> Stugu, *Den andre verdenskrigen i norsk etterkrigsminne*. S. 16.

<sup>163</sup> Kjeldstadli, *Fortida er ikke hva den en gang var : en innføring i historiefaget*. S. 196.

<sup>164</sup> Astrid Eril and Sara B. Young, *Memory in culture*, Kollektives Gedächtnis und Erinnerungskulturen. Eine Einführung, (Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2011). s. 40 og 43.

<sup>165</sup> Stugu, *Den andre verdenskrigen i norsk etterkrigsminne*. S. 27 og 39.

som hadde vært innblandet i englandsfarten på ulike måter i Bømlo, Bremnes og Sotra i forhold til den geografiske avgrensningen. Fortellingene er patriotiske og bruker et nasjonalistisk «vi». Dette gir en klar verdivurdering av aktører og hendelser fra krigen. Til tross for dette var det i mange tilfeller enkeltpersoner som ble dratt frem, selv om det var mange som hadde gjort like store innsatser under okkupasjonen av Norge. Et eksempel på dette er Shetlands-larsen. Han er nærmest en frontfigur for englandsfarten, men det var også veldig mange andre englandsfarere som hadde minst like imponerende bragder under krigen, og ikke fikk slik annerkjennelse. Det var et ordtak som oppstod etter krigen «*det fantes mange Shetlands-Larsener*» som belyser denne tematikken. Den patriotiske grunnfortellingen har en stadig funksjon som målestokk for de mange andre delfortellingene om okkupasjonshistorien.<sup>166</sup> Det er en forbindelse mellom den faktiske okkupasjonshistorien og minnekulturen som er knyttet til historien.<sup>167</sup> Således, danner okkupasjonshistorien grunnlaget for kulturen, samtidig som minnekulturen har sin egen historie som videre påvirker tilbake oppfatningene av okkupasjonshistorien. Okkupasjonshistorien er videre tett knyttet til de nasjonale identitetsprosessene og genererer ulike grunnleggende moralske spørsmål. Okkupasjonstiden har hatt og har fremdeles stor betydning for norsk identitetsdannelse, blant annet er dette fordi okkupasjonstiden var en tid hvor det nasjonale felleskapet ble styrket.<sup>168</sup> Til den dag i dag finnes det fremdeles mange fysiske levninger i det norske samfunnet fra okkupasjonstiden. Eksempler fra dette fra det geografiske aktuelle området på Vestlandet er at det finnes enda tyske bunkere langs kysten i Haugesund (ved Kvalsvik), eller at det finnes et minnesmerke for *M/K Bliá*-hendelsen, englandsfarerne, og sivile som døde i hendelsen, i Bømlo kommune. Minnesmerket ble avduket i 1991, som var 50 år etter *M/K Bliá*-hendelsen. 1990-årene i historieforskningen var preget av fortidsbearbeidelse, og i tillegg at offertematikken samt andre glemte hendelser ble mer diskutert enn før.<sup>169</sup> *M/K Bliá*-hendelsen var en offerhistorie som nå ble gitt fokus, og sin rettmessige plass i historien. Dette er minnesmerker som er symbol på sorg og savn, men samtidig en hyllest av heltemot.<sup>170</sup> De er med å reprodusere og fremheve visse sider ved minnet om andre verdenskrig. Minnesmerker er også med på å forskyve tyngdepunktene i historien ettersom de vil være preget av dagsaktuelle forståelser. Dette er knyttet til de ulike verdigrunnlagene som følger

---

<sup>166</sup> Grimnes, "Hvor står okkupasjonshistorien nå?." S. 481.

<sup>167</sup> Grimnes, "Hvor står okkupasjonshistorien nå?." S. 485-486.

<sup>168</sup> Susanne Maerz, "Okkupasjonstidens lange skygger," *Nytt norsk tidsskrift* 24, no. 4 (2007), <https://doi.org/10.18261/ISSN1504-3053-2007-04-03>. S. 365.

<sup>169</sup> Sørensen, "Forskning om krigen i Norge. Tradisjonelle og nye perspektiver." & Maerz, "Okkupasjonstidens lange skygger." S. 371-373.

<sup>170</sup> Stugu, *Den andre verdenskrigen i norsk etterkrigsminne*. S. 143-144.

tidsperiodene. De har også etter hvert fått en rolle i å videreføre det kollektive minnet om andre verdenskrig.

En av grunnene til at denne patriotiske grunnfortellingen stod sterkt i etterkrigstiden var at fagpersoner og tidligere motstandsmenn gikk god for den, og den var dermed enkel å etterprøve.<sup>171</sup> Den fikk en sterk samlende funksjon for samfunnet, og til slutt vokste det frem et nytt historiebilde.<sup>172</sup> Dermed er det viktig å se kilder fra denne perioden med dette perspektivet i bevisstheten, og være bevisst at kilden ble skrevet i lys av dette. Dette er også tilfellet med arkivkildene og mye av sekundærkildene knyttet til denne oppgaven. Mange av motstandsmennene og englandsfarerne blir fremstilt som helter for det de gjorde. Sannheten var derimot at grunnene deres til å være i englandsfarten ofte var mer nyansert enn først fremstilt. Det kunne handle om motstandsviljen, jobben, økonomien, eller situasjoner som personene var i. På andre felter enn motstandskampen var det derimot mulig å stille kritiske spørsmål i samfunnet. I tillegg ta opp tabuiserte og traumatiske temaer i en historiefaglig sammenheng.<sup>173</sup> En av grunnene til dette var at hjemmefrontens representanter fremdeles hadde mye makt i samfunnet. Dette var også en av grunnene til at det var vanskelig å være kritisk til hva aktørene skrev i etterkrigstiden. Det var flere faktorer som påvirket det kollektive- og det kommunikative minnet.

Historieskrivningen har vært påvirket ulikt i de ulike tidsperiodene. I 60-årene dominerte et ønske om blant annet et fast og enhetlig historiebilde på okkupasjonstiden.<sup>174</sup> Et eksempel på dette er at stortinget blant annet la føringer på hvordan man skulle forholde seg til de tidligere kollaboratørene, og dermed videre også til bestemte deler av okkupasjonshistorien. Dette demonstrerte også hvor viktig makten til å kunne markere og tolke historien kan være.<sup>175</sup> I løpet av 70-årene begynte derimot dette enhetlige historiebilde å falle sammen, og det var flere tilfeller av historieskrivning som ikke passet inn i enhetsbildet som var oppstått. Ved å gjøre gråsonene synlige igjen i 70-årene ble det videre også mulig å tilstå medskyldighet på felter som før utelukkende ble forbundet med tyskerne. Revisjonismen i historieskrivningen fikk sitt gjennombrudd i 80-årene. En av faktorene for dette var generasjonsmessige forutsetninger. Historieforskningen ble følgelig mer kritisert i vitenskapen generelt.<sup>176</sup>

Historieskrivningen og historiebildet ble heretter mer diskutert, og det ble en mer verdinøytral

---

<sup>171</sup> Stugu, *Den andre verdenskrigen i norsk etterkrigsminne*. S. 44-45.

<sup>172</sup> Stugu, *Den andre verdenskrigen i norsk etterkrigsminne*. S. 47-48.

<sup>173</sup> Maerz, "Okkupasjonstidens lange skygger." S. 374.

<sup>174</sup> Maerz, "Okkupasjonstidens lange skygger." S. 366.

<sup>175</sup> Maerz, "Okkupasjonstidens lange skygger." S. 368-369.

<sup>176</sup> Maerz, "Okkupasjonstidens lange skygger." S. 371-373.

historieskrivning. Tematikker som tidligere hadde vært neglisjert ble tatt opp til diskusjon. Et eksempel på dette er norske sjømenns innsats under krigen. Således ble disse «glemte» tematikkene tatt opp i 80-årene. Videre på 90-tallet ble de glemte tematikkene diskutert og således drøftet. For eksempel ved at Skarpnes-utvalget ble opprettet som skulle gi et overblikk over beslaglagt jødisk eiendom fra krigen. Videre, utover i 90-årene var det den humanitære utenrikspolitikken som var viktig, for eksempel ved «Oslo-avtalen». Ved siden av dette i løpet av fortidsbearbeidelsen fortsatte også revisjonismen videre utover på 90-tallet.

Fortidsbearbeidelsen av okkupasjonstiden og følgene av den er ikke avsluttet, og kan heller ikke bli det.<sup>177</sup> Det kommer stadig frem «nye» eksempler som må bearbeides og det kommer stadig frem «nye» ting ved okkupasjonstiden som kritiseres. Det er elementer i den norske kollektive identiteten som har hemmet fortidsbearbeidelsen, mens andre elementer har fremmet den. Eksempler på elementer som har fremmet okkupasjonstidens historiebearbeidelse er Nordsjøfartmuseet i Telavåg, eller minnesmerker som hedrer englandsfarerne.

Det finnes flere eksempler på at englandsfarten var mer nyansert. Et eksempel på at historieskrivningen om englandsfarerne ble mer nyansert enn bare den patriotiske grunnfortellingen etter hvert finnes i et avisutklipp fra Bergens Tidende 19. juli 1989 «*Lite har vært skrevet om hvordan livet artet seg for en agent, når oppholdet i et tysk-okkupert land strakte seg over måneder og år. Det var et unormalt liv.*»<sup>178</sup> Dette omhandler radiostasjonen Redwing i Bergensområdet, og englandsfarere som arbeidet med denne. Det blir videre fortalt at agentene ikke kunne være noe ute i frykt for å bli gjenkjent av Gestapo, og måtte leve i isolasjon. Dette er et eksempel på et aspekt ved englandsfarten som dermed ikke ble skrevet om før på 1989-tallet. Agentene gjorde dette arbeidet, men det var på bekostning av personlig liv. Dette var også en del av offertematikken. Avisartikkelen forteller om to av disse agentene, og det står at kun en av dem fikk medalje for sin innsats. Dette var til tross for at de gjorde akkurat den samme innsatsen. Det vises blant annet til at det var ikke så veldig mange som ble anerkjent for det de hadde gjort, men at det var noen få utvalgte som fikk tre frem i rampelyset. Det vises også at avisartikkelen er noe kritisk til dette, og at kritiske skrivinger om den patriotiske grunnfortellingene var begynt å komme frem i 1989. Dette er også et eksempel på at den historien som hovedsakelig har vært fremhevet i dette området av

---

<sup>177</sup> Maerz, "Okkupasjonstidens lange skygger." S. 375-376.

<sup>178</sup> NHM 16 Ragnar Ulstein. F-krigsdokumenter. Gjelder dokumentsamlinger 13a.

historieskrivning var det patriotiske grunnfortellingen, og at det ikke er så mange eksempler å finne av kritiske røster til dette.

Det er flere faktorer som er viktige ved forskning om andre verdenskrig. Ifølge Sørensen. 1989. s. 40 så er hovedproblemet i forskningen om andre verdenskrig i Norge hermeneutiske problemer.<sup>179</sup> En av grunnene til dette er at i forskningen om andre verdenskrig har man hatt å gjøre med historikere som både var aktører og observatører av historien. Eksempler på dette er både Ragnar Ulstein, Endre Heggen og Martin Stavland som blir brukt i denne masteroppgaven. Dette skaper en problematikk knyttet til forskerens verdistandpunkter og verdigrunnlag. Det er videre også en antagelse om at verdiforankringen fra okkupasjonstiden var sterkest, og dermed mest til stede i forskningen i etterkrigstiden. En faktor som også er viktig å huske på er at okkupasjonsforskerne skrev historie som seierherrer. Etter andre verdenskrig hadde flere av de mest fremtredende historikerne selv deltatt i motstandsarbeidet, og verdigrunnlaget deres var dermed preget heretter. Det er vanskelig å ikke skrive en verdipåvirket forskning når historikeren selv var observatør og aktør i historien. Historikerne i den tidlige etterkrigstiden hadde en empiristisk preget forskningstradisjon, med en streng kildekritikk og verdifrihet i forskningen. Dette betydde derimot ikke at historikerne unnlot å fortelle deres standpunkter i ulike saker om okkupasjonstiden. Det var dermed mange tendenser til heroiserende historieskrivningen i den tidlige okkupasjonsforskningen. Ragnar Ulstein var som nevnt både en aktør og observatør til historien. Det er dermed viktig å fremstille at Ulsteins verdigrunnlag og forankringer har påvirket litteraturen og kildene som han produserte. Det er også viktig å være bevisst at betydelige mengder av denne litteraturen og kildematerialet er opprettet i periodene kort tid etter krigen, og dermed også er påvirket av historieskrivningen på disse tidspunktene. Heroiseringen av historieskrivningen fortsatte utover på 50-tallet, men den norske motstandskampen ble herfra også satt inn i ett større perspektiv samt det større internasjonale krigsbildet.<sup>180</sup> Aktørene i det aktuelle området på Vestlandet er også i stor grad heroisert, og ikke satt spørsmål ved. Eksempler på dette er Arquebus (Sverre. K. Andersen) eller Shetlands-Larsen. Tiden fra 1960-tallet ble historieskrivningen preget av en innsnevring tematisk, metodisk, ideologisk og perspektivistisk. Til tross for at mange historiske verk ikke var direkte heroiserende, var de heller ikke preget av noen kritisk distanse til motstandsarbeidet.<sup>181</sup> I 80-årene har det oppstått

---

<sup>179</sup> Sørensen, "Forskning om krigen i Norge. Tradisjonelle og nye perspektiver." S. 40-41.

<sup>180</sup> Sørensen, "Forskning om krigen i Norge. Tradisjonelle og nye perspektiver." S. 43.

<sup>181</sup> Sørensen, "Forskning om krigen i Norge. Tradisjonelle og nye perspektiver." S. 46.



eksempler på visse opprør i historieforskningen.<sup>182</sup> Det har spesielt vært etterlyst en større distanse til hjemmefrontens verdier i okkupasjonsforskningen, og det har vært etterlyst flere nye perspektiver. Det har derimot vært ulike synspunkter på hva disse nye perspektivene burde være. Offertematikken har senere blitt sentrert i disse nye perspektivene. Sørensen legger til grunn at det er nødvendig for en historikere å behandle den andre verdenskrigen og okkupasjonen som et hvilket som helst annet historisk problem, til tross for kompleksiteten. Følgelig og at dette burde være mulig for nye generasjoner historikere.<sup>183</sup>

Det er også viktig å være bevisst at historieskrivningen i den tidsperioden kildematerialet er opprettet i kan legge føringer for det kildematerialet som opprettes. Det som menes med dette er for eksempel at en som blir intervjuet bevisst eller ubevisst tilpasser minnene sine til normer som det nåværende samfunnet har, og ikke normer fra samfunnet på den tiden minnene er ifra. Dermed tilpasses både minnene og etter hvert historien av nåtidige normer og regler, i forhold til hva de faktiske forholdene var i minnet, og tidligere i historien. Dette vises for eksempel i kildematerialet ettersom de som er intervjuet tidlig i etterkrigsperioden snakket lite om kritikk av ulike instanser eller ofre knyttet til krigen. De som ble intervjuet utover på 1990-tallet derimot viser i større grad til de mer tabuiserte tematikkene fra krigen.<sup>184</sup> En av grunnene til dette er at mange av minnene bearbeides i ettertid av de faktiske hendelsene, og at dette videre påvirker minnene som en historiker bruker. Dette starter gjerne med en bearbeidelse av den aktuelle tematikken på et individnivå. Et eksempel er også at hjemmefrontmuseet selv ikke har vært direkte heroiserende når det gjelder det innsamlede intervjumaterialet. De derimot heller ikke vært preget av noen kritisk distanse til motstandsarbeidet og historiene i intervjuene.<sup>185</sup> Okkupasjonshistorien kan ikke skrives i dag som den ble i tidligere tidsperioder, og den vil heller ikke bli skrevet slik i fremtiden som den skrives nå.<sup>186</sup> Krigshistorien bør i prinsippet handle om alle aktører, dermed også dem man kjempet imot.<sup>187</sup> Denne type ekspansjon i historieskrivningen kom tidligere enn man kanskje forventet. Videre gav den moralske vendingen uttrykk i en sterk kritikk av måten krigens ofre var blitt behandlet på i etterkrigstiden. Historiene folket ville høre om krigen var heroisme knyttet til dristige handlinger på hjemme- og utefronten.<sup>188</sup> Offerstatus og tabu belagte tema

---

<sup>182</sup> Sørensen, "Forskning om krigen i Norge. Tradisjonelle og nye perspektiver." S. 49-50.

<sup>183</sup> Sørensen, "Forskning om krigen i Norge. Tradisjonelle og nye perspektiver." S. 53.

<sup>184</sup> NHM 16 Ragnar Ulstein. J-intervjuer. Utskrift og referater. 2.

<sup>185</sup> Sørensen, "Forskning om krigen i Norge. Tradisjonelle og nye perspektiver." S. 46.

<sup>186</sup> Grimnes, "Hvordan har historieskrivningen om okkupasjonsåreneskiftet over tid?" s. 274.

<sup>187</sup> Grimnes, "Hvordan har historieskrivningen om okkupasjonsåreneskiftet over tid?" S. 280-281.

<sup>188</sup> Grimnes, "Hvordan har historieskrivningen om okkupasjonsåreneskiftet over tid?" S. 282-284.

har derimot kommet til å innta en større plass en før i historieskrivningen om okkupasjonstiden. Heltestatusen fikk konkurranse i offerstatusen, og i dag kan det sies at offerstatus er noe av det som gir heltestatus generelt. Et eksempel på offerhistorie er ved Telavåg-tragedien. Bruk av våpen, sabotasje og sprengninger fanger lettere oppmerksomheten en den ikke voldelig motstand eller holdningskampen. Dette er det også eksempler på i dag ved at det er disse aspektene av krigen som er i stor grad kommersialisert ved for eksempel filmer. En av grunnene til dette er frigjøringsjubileet i 1995, som gjorde at alle mulige grupper og aktører fikk sitt fokus fra okkupasjonstiden, spesielt ofrene og andre mer tabubelagte temaer. Telavåg-hendelsen fikk ikke særlig fokus i historien før 40 år etter krigen (1985), noe som stemmer godt overens ved at offer tematikken begynte å få mer fokus da.<sup>189</sup> Dette var spesielt ved at det i 1988 ble åpnet en krigsminnesamling i et naust i Telavåg som var et kommunalt initiativ, men mye av materialet og arbeidet ble samlet inn av lokale personer. Etter hvert ble det bestemt at det skulle åpnes et museum i Telavåg grunnet at krigsminnesamlingen hadde høye besøkstall. Nordsjøfartmuseet åpnet i april 1998, og de satte et mer generelt perspektiv på krigshendelsene i Telavåg og englandsfarten, enn det som hadde vært i krigsminnesamlingen.

I et minneperspektiv om andre verdenskrig så er det også viktig å nevne formidlingsaspektet. Dette omhandler hvordan historien om andre verdenskrig blir formidlet, og hvordan dette blir fortalt til folket. Hvem som bestemmer hvordan historie blir formidlet er noen som styrer hvilket minne folket får om denne delen av historien. Et eksempel på en historieformidler som i stor grad er bestemmende for hvordan englandsfarten blir husket er Nordsjøfartmuseet i Telavåg. Dette er en aktør som i ettertid er med på å påvirke det kollektive og kommunikative minnet om andre verdenskrig i dette geografiske området på Vestlandet om nordsjøfarten spesielt, og hvordan dette minnet erindres. Er dette med på å bestemme hvordan englandsfarten på Vestlandet huskes, og hvordan identiteten rundt englandsfart i området utvikler seg? Nordsjøfartmuseet er således en minneaktør om denne tematikken og på dette geografiske området på Vestlandet. Det er også i tillegg et minnesmerke i Telavåg som ble reist i 1949 til minne for Telavåg tragedien, og dette er også en faktor som påvirker det kollektive minne for historien i lokalsamfunnet. Dette er dermed innenfor kort tid etter krigen hvor den patriotiske grunnfortellingen gjaldt i historieforskningen.<sup>190</sup> Dermed er aktørperspektivet i historien viktig, ettersom dette er med å bestemme hvordan fremtidige

---

<sup>189</sup> Museumvest. 2005. *Historikk*. Museenes forhistorie før Museum Vest.

<sup>190</sup> Sørensen, "Forskning om krigen i Norge. Tradisjonelle og nye perspektiver." S. 40.

generasjoner husker, og minnes historien videre. Et annet eksempel på dette er sekundærlitteratur skrevet av lokale aktører.<sup>191</sup> Dette er videre faktorer som er med å styre hva som er fremmet i den norske minnekulturen om andre verdenskrig. Disse er også ofte med å styrke den patriotiske grunnfortellingen om andre verdenskrig i Norge.

Forskningsspørsmålet «*Hva har preget minnehistorien i undersøkelsesområdet?*» er spesielt relevant knyttet til minnehistorie tematikken. Helteperspektivet knyttet til historieskrivningen er gjeldene også for dette geografiske området. Etter hvert som det kommunikative minnet om andre verdenskrig endret seg, endret det også hvordan minnet om andre verdenskrig ble formidlet. Det blir dermed enklere å være mer kritisk til historien. Ola Olsen er et eksempel på en viktig aktør innenfor det geografiske området. Dette er et eksempel på hvordan lokale motstandsmenn ble sett på som helter i lang tid etter krigen. Mange av dem ble gitt permanente minnesmerker som var med å påvirke det kommunikative- og kollektivet minnet om motstandshistorien disse stedene. Det er både enkeltpersoner som disse som har vært med å prege minnehistorien i undersøkelsesområdet, men også større organisasjoner som SOE og Milorg. Det er også enkelte hendelser og enkeltpersoner som spesielt har preget minnet om andre verdenskrig innenfor undersøkelsesområdet på Vestlandet, for eksempel *M/K Bliå*- og *Telavåg* hendelsene eller *Arquebus* (Sverre. K. Andersen) som også har et krigsmuseum oppkalt etter seg.

#### 4.2 Oppsummering

I dette kapittelet har det blitt gjort rede for minnehistoriske perspektiver knyttet til problemstillingen og det geografiske relevante området for denne oppgaven. En av grunnene til dette er at de minnehistoriske perspektivene er viktige for å få et klarere bilde av ulike kilder tilknyttet denne typen masteroppgaver. Aktuelle minnehistoriske teorier har blitt gjennomgått sammen med kildekritikk, og eksempler fra arkivkildene. Dette er for å bedre drøfte denne tematikken. En av hovedteoriene som er blitt vektlagt i dette kapitelet er den patriotiske grunnfortellingen og hvordan dette påvirker historieskrivningen om andre verdenskrig. Denne er også et eksempel på hvordan historieskrivningen kan være påvirket av ulike faktorer. Hva som kjennetegnes av de ulike historieskriverperiodene er også lagt frem. Dette er gjort for at leseren også skal kunne være bevisst hvordan de ulike tidsperiodene påvirker historieskrivningen.

---

<sup>191</sup> Heggen and Stavland, *Martin minnest dei som var med : englandsfarten frå Bømlo 1940-1945*.

## Kapitel 5: Konklusjon

I dette kapitelet skal det konkluderes for hele masteroppgaven. Konklusjonen for den endte forskningen etter arbeidet med kapitel 1,2,3 og 4 skal gjøres. Det skal konkluderes for tematikker som er bearbeidet i denne masteroppgaven. Teorier og tidligere drøftinger skal bli lagt frem og oppsummert. Det skal deretter også legges frem muligheter og forslag for videre forskning innenfor denne problemstillingen og den aktuelle tematikken. Det er viktig for problemstillingen å konkludere konkret. Deretter så skal masteroppgaven avsluttes, og oppsummeres.

### 5.1 Konklusjon etter endt forskning

Det å studere englandsfartens utvikling i det geografiske området på Vestlandet er fundamentalt grunnet at det gir en viktig innsikt i et forskningsområde som er generelt lite forsket på. Englandsfart tematikken er forsket på i en generell forstand, men ikke ved en detaljanalyse innenfor dette spesifikke geografiske området på Vestlandet mellom Haugesund og Bergen. Områder som er gitt fokus i tidligere forskninger er Ålesund, Fosnavåg og Bergen. Det er dermed noe geografisk overlapp med tanke på Bergensområdet. Men området fra Bergen og mot Haugesund, langs kysten, er lite utforsket (se figur 1). Englandsfarten er også lite forsket på ved hjelp av nyere historiefaglige metoder, og en mer verdinøytral historieskrivning. Et unntak er for eksempel boken «*Shetlandsgjengen*» av Asgeir Ueland.<sup>192</sup> Dette er grunnet for eksempel at kilder skrevet på 1960-tallet var påvirket av helteperspektivet, og et annet verdigrunnlag for den historiske perioden. Dette finnes det også flere eksempler på i historiografien til denne masteroppgaven. Okkupasjonstiden (1940-1945) var en periode i norsk historie som var med å forme den norske nasjonale identiteten i lang tid fremover. Også frem til i dag (2023), blant annet ved hjelp av det kollektive og kommunikative minnet. Det som menes med dette var at okkupasjonstiden ble en del av den kollektive- og kulturelle identiteten i Norge. Motstandsarbeidet gjort mot tyskerne var en stor del av dette. Englandsfarten var således en viktig del av motstandsarbeidet som ble opprettet i okkupasjonstiden, og var en viktig politisk forbindelse mellom både engelske og norske myndigheter. Denne politiske forbindelsen var viktig ettersom engelske myndigheter hjalp til med motstandsarbeid i Norge under hele okkupasjonstiden, og hjalp norske myndigheter ved mange anledninger. For eksempel ved felttoget i Nord-Norge eller flukten til regjeringen og kongen. I tillegg var britene en stor makt med mye ressurser og stor økonomi, og var en av

---

<sup>192</sup> Ueland, *Shetlandsgjengen : heltene i Nordsjøen*.

nasjonene som sto imot tyskerne gjennom hele krigsperioden. Følgelig var de viktige ettersom det var her Norge flyttet mye ressurser og personell ved den tyske invasjonen. Et eksempel er at alt gullet fra Norges bank ble flyttet til Storbritannia.

Denne masteroppgaven har utforsket englandsfartens utvikling under okkupasjonstiden 1940-1945 i det geografiske området mellom Bergen og Haugesund. Bakgrunnen for dette var det komplekse motstandsnettverket og båttrafikken som oppstod i området, og som igjen hang sammen med motstandsnettverk i resten av Norge. Englandsfarten hang sammen med den generelle motstanden på Bremnes, Bømlo og Sotra. Det generelle motstandsnettverket i disse områdene hang igjen sammen med motstandsnettverket i Haugesund og Bergen.

Motstandsnettverket i Haugesund og Bergen kunne igjen knyttes til Oslo, og Oslo knyttet seg til London-regjeringen, og andre norske og engelske myndigheter i Storbritannia. Det var også en mangel på denne typen historisk forskning innenfor dette geografiske området på Vestlandet, og i denne tidsperioden i historien (1940-1945). Innenfor denne tematikken er det mange forskjellige aktører og ulike hendelser som var aktuelle, og det ble dermed valgt å avgrense til de som var mest relevant for hovedproblemstillingen knyttet til denne masteroppgaven. Aktørene som var mest relevante var Shetlandsgjengen, Leslie Herbert Mitchell, ulike britiske myndigheter, ulike norske myndigheter, Milorg, Kompani Linge, enkeltaktører som Bernard Håvardsholm og Shetlands-Larsen, og hendelser som *M/K Bli*- og *Telavåg* tragediene. Hovedproblemstillingen som ble arbeidet med var «*Hvordan utviklet englandsfarten seg på Vestlandet i årene 1940 til 1945? Med hovedfokus på det geografiske området fra Bergen til Haugesund*».

Ved faseinndelingen til utviklingen av englandsfarten igjennom krigen i det geografiske aktuelle området blir det konkludert med at englandsfarten øker i de første to fasene (Fase 1: 1940-1941 og fase 2: 1942-1943), før den har en nedgang i siste delen av fase 3: 1944-1945. Faseinndelingen er gjort for at det skal vise utviklingen til englandsfarten mer konkret og nøyaktig. I tillegg for at å systematisere englandsfarten på en mer konkret måte som gjør det enklere å se de forskjellige ulikhetene i faseinndelingene. Det var i den første fasen: 1940-1941 at selve englandsfarten ble opprettet, og den hadde en stødig økning videre i fase 2: 1942-1943. Dette var det også konsekvenser av fra tyskernes side, for eksempel med *Telavåg*-hendelsen. Fase 3: 1944-1945 er preget av alliert fremgang i krigen, effektivisering og hyppig englandsfart. Den er derimot også i siste halvdel, 1945, preget av en nedgang i englandsfarten fra Norge. Problemstillingen er «*Hvordan utviklet englandsfarten seg på Vestlandet i årene 1940 til 1945? Med hovedfokus på det geografiske området fra Bergen til Haugesund*» blir

besvart av fasene i denne tematikken. Det ble funnet at det var noen seksjoner innenfor dette geografiske området som var mer optimale enn andre, og ble dermed i større grad brukt til englandsfart gjennom krigen. Eksempler på disse er Bømlø, Bremnes, og Sotra. Dette henger videre sammen med det komplekse nettverket av motstand som strekte seg ikke bare over det aktuelle geografiske området, men over hele Norge. Således viser dette også hvordan utviklingen i englandsfarten henger sammen med forskjellige aktører og ulike hendelser i det internasjonale krigsbildet. Eksempler på aktører som var sentrale i englandsfarten er SOE, SIS, ANCC, Shetlandsgjengen, Milorg, og London-regjeringen. Innenfor det geografiske aktuelle området på Vestlandet var Ola Olsen, Bernard Håvardsholm og Bremnes-gjengen særlig involvert i englandsfarten. En stor del av arbeidet var også å knytte dette sammen metodisk med primær- og sekundærkildene som blir brukt, og videre drøfte dette. Dette ble gjort ved bruk av kvalitativ- og hermeneutisk metode. «*Hvordan utviklet englandsfarten seg på Vestlandet i årene 1940 til 1945? Med hovedfokus på det geografiske området fra Bergen til Haugesund*» var hovedproblemstillingen i denne masteroppgaven. Faseinndelingen viser til at det var en økt utvikling i englandsfarten innenfor det geografiske området fra Bergen til Haugesund i den første fasen: 1940-1941, og at denne økte utviklingen fortsatte i den andre fasen: 1942-1943. I den tredje fasen: 1944-1945 var det derimot en nedgang i utviklingen til englandsfarten innenfor det aktuelle geografiske området på Vestlandet på slutten av perioden. Det betyr at antallet båtturer over Nordsjøen gikk ned i 1945, og dette hang sammen i at krigen generelt begynte å kulminere mot en slutt.

Således skal forskningsspørsmålene konkluderes. Det første omhandler «*Hva var sammenhengen mellom de forskjellige aktørene som var innblandet i englandsfarten?*». Det var ulike faktorer og begrunnelser for at personer valgte å bli innblandet i englandsfarten. Det er tidligere poengtert at begrepet «*frivillig*» kunne diskuteres i denne sammenhengen. En faktor som var sammenhengene for alle aktørene, organisasjonene og gruppene var viljen til å yte for landet Norge. Videre blir det spurt «*Hvordan arbeidet aktørene sammen (eller ikke sammen) om dette?*». Det er også poengtert gjennomgående i masteroppgaven at englandsfarten var en del av et komplekst motstandsnettverk, hvor de fleste av aktørene involvert samarbeidet i ulike grader. Dette gjaldt også aktørene på lokalt nivå, slik som for eksempel Ola Olsen og Bremnes-gjengen innenfor dette geografiske området på Vestlandet. Mange av disse aktørene på lokalt nivå var oppstått nettopp på grunn av samarbeid med hverandre. Videre er et av forskningsspørsmålene «*Hvordan englandsfarten ble opprettholdt og systematisert gjennom hele krigen?*». Det var mange faktorer til at englandsfarten ble

opprettholdt gjennom krigen. En av hovedgrunnene var økonomisk tilførsel og bruk av ressurser av både SOE og London-regjeringen. En annen grunn var at det hele tiden var et behov for frakt over Nordsjøen av personer og varer. Således, «*Hvordan passet dette inn i den aktive og passive motstanden i det aktuelle geografiske området?*». Englandsfarten var en del av det komplekse motstandsnettverket generelt i det okkuperte Norge, og dermed var det også en del av den aktive motstanden mot tyskerne. Englandsfarten var også avhengig av den passive motstanden i lokal samfunnene for å ikke bli oppdaget av eller angitt til tyskerne. Eksempler på tilfeller hvor denne aktive og passive motstanden i forhold til englandsfarerne og lokalbefolkningen fikk konsekvenser, var ved Telavåg-hendelsen. Dette samhandler også med faseinndelingen som viser utviklingen til englandsfarten og båttrafikken samt i hvilke perioder aktiviteten i forhold til englandsfarten var mest «aktiv». Videre er forskningsspørsmålet «*Hvordan var Haugesundsområdet innblandet i aktiviteten? Og hvorfor det ikke var mer aktivitet derifra?*». Hovedgrunnen til dette var at det var mer gunstig å drive englandsfart utenfor byene Haugesund og Bergen slik at det var mindre fare for å bli oppdaget av tyskerne. Haugesundsområdet var innblandet i det komplekse motstandsnettverket derimot, som englandsfarten var en del av. Motstandsmennene i Haugesund drev i større grad med andre former for motstand, og var hovedsakelig en del av Milorg og XU. Eksempler på dette var sabotasje, etterretning og opplæring av personell i tilfelle en engelsk invasjon. De dro derimot til Bremnes og Bømlo om de måtte flykte fra tyskerne. Det var dermed ulike utviklinger i Bremnes, Bømlo og Sotra områdene kontra Haugesundsområdet. Englandsfartens aktivitet var fraktet bort fra byen, og ut til de mindre områdene. Det siste forskningsspørsmålet er «*Hva har preget minnehistorien i undersøkelsesområdet?*». Dette omhandler hva som ble det kollektive minnet om andre verdenskrig innenfor tematikken til hovedproblemstillingen innenfor det geografiske området på Vestlandet. Det som har preget minnehistorien i undersøkelsesområdet spesifikt er lokale aktører og ulike hendelser som hadde stor innvirkning på menneskene som bodde der, og dem som formidlet historien etter disse var borte. Dermed var dette med å bestemme hvordan det kollektive- og kommunikative minnet i området ble formidlet.

Den aktive og passive motstanden i forhold til englandsfarten var en nødvendighet. Det var av stor betydning for ikke bare englandsfarerne, men også agentene og flyktningene som ble fraktet av dem at lokalbefolkningen hjalp til, både med en aktiv og passiv motstand. Dette gjaldt også innenfor det lokale geografiske området på Vestlandet. Det er flere eksempler på viktigheten av begge disse formene for motstand. Spesielt når det gjelder flyktningstrømmene

som hjalp mange av de i lokalsamfunnene til med hjemmesteder, mat og transport. Mange hjalp dem også ved å ikke rapportere de store og uvanlige strømmene med mennesker som samlet seg på disse små lokalsamfunnene i eksempelvis Bremnes, Bømlo og Sotra. Det var mange faktorer som forårsaket flyktningstrømmer i disse områdene i løpet av krigen. Det kom mennesker fra andre plasser (for eksempel Bergen og Haugesund) som hadde hørt at det gikk båter herifra, og dette førte også til at mange på disse stedene selv måtte etter hvert flykte i frykt for å bli arrestert av tyskerne for å ha hjulpet andre flyktninger og englandsfarere. Det var dermed englandsfart fra disse områdene gjennomgående i okkupasjonstiden, som for eksempel Bremnes viser. *M/K Blia*-hendelsen er også et eksempel på hvordan flyktningstrømmene var veldig store på ulike tidspunkt i krigen, innenfor det geografiske området på Vestlandet. Telavåg er i tillegg et annet eksempel på represalier som kunne forekomme ved at lokalbefolkningen var aktive og passive i motstandsnettverkene, spesielt i englandsfarten. Dette kan videre knyttes til både realhistorien og minnetematikken. Begge hendelsene (*M/K Blia*- og Telavåg hendelsene) er minnet med minnesmerker (*M/K Blia* i 1949 og Telavåg i 1991). I Telavåg er det også bygget ett nordsjøfart museum (åpnet i 1998). Dette er faktorer som er med på å bevare det kommunikative minne og det kollektive minnet om nordsjøfarten i lokalsamfunnet. Selve minnet som et kollektiv er med på å bevare det kommunikative minnet. En av faktorene til det kollektive minnet i lokalsamfunnene var også at flere av aktørene i krigen selv var fra disse stedene, og dermed ble både aktører og observatører som formidlet historien.

En viktig del av masteroppgaven er hvilke teorier og metoder som er brukt underveis i forskningen. Masteroppgaven er en lokalhistorisk fremstilling, og tematikken belyses med bakgrunn i hendelser på et nasjonalt og internasjonalt historisk perspektiv i den andre verdenskrigen. Det blir gjort en nærlesning av aktuelle primær- og sekundærkilder. Den kvalitative metoden blir brukt til å besvare forskningsspørsmålene og hovedproblemstillingen. Ved bruken av den kvalitative metoden er det prøvd å oppnå dybdekunnskap omkring tematikken rundt englandsfarten, og sette dette nærmest mulig den historiske virkeligheten. Den hermeneutiske metoden tolker hva sekundær- og primærkildene sier, og hva dette videre betyr for det geografiske aktuelle området på Vestlandet samt for hovedproblemstillingen. Den kildekritiske bevisstheten er også viktig i denne sammenhengen ettersom flere av primærkildene stammer fra muntlige kilder. En annen faktor som har vært fundamental i masteroppgaven var forklaringen og defineringen av begreper som for eksempel begrepene utefront, hjemmefront, London-regjeringen og shetlandsbussen.



En av typene kilder som er brukt i forbindelse med denne masteroppgaven er primærkilder fra Norges Hjemmefrontmuseum. Arkivet som ble brukt er «*NHM 16 Ragnar Ulstein*» og seriene «*F-krigsdokumenter. Gjelder dokumentsamlinger. 13a.*», «*F-krigsdokumenter. Gjelder dokumentsamlinger. 13c.*», «*J-intervjuer. Utskrifter og referater. 2.*» og «*J-intervjuer. Utskrifter og referater. Englandsfarten.*». Det ble også gjort et geografisk utvalg i seriene basert på hovedproblemstillingen. Faseinndelingen og arkivkildene samsvarer i forhold til englandsfarten ved at den umiddelbart var i gang etter den tyske invasjonen i 1940. Det var en økning av englandsfarten i den første fasen: 1940-1941, den andre fasen: 1942-1943 og den første delen av den tredje fasen: 1944-1945. Følgelig var det en nedgang i englandsfarten i 1945. Dette var ettersom de allierte gjenerobret mer landområder og krigen var i ferd med å ende. Dette samsvarer med arkivkildene og sekundærkildene.

I denne masteroppgaven har det vært nødvendig å bruke minnehistoriske perspektiver. Dette er ettersom arkivkildene i stor grad er basert på intervjuer og muntlige kilder. Det var også viktig ettersom at flere av sekundærkildene er skrevet i ulike tidsperioder, og noen av forfatterne var aktører fra krigen selv. Dermed er det verdigrunnlag i de ulike tidsperiodene som var viktige å være bevisst. Det er også vanlig at historieskrivningen er påvirket av et helteperspektiv innenfor minnehistorie om andre verdenskrig. De kollektive minnene om andre verdenskrig er med på å bestemme hva som formidles om andre verdenskrig. Ifølge Sørensen. 1989. s. 40 er et av hovedproblemene i historieforskningen om andre verdenskrig at det var historikere i etterkrigstiden som var både observatører og aktører i historien selv.<sup>193</sup> Dette var grunnet at mange av de fremtredende historikerne i etterkrigstiden selv var motstandsmenn under krigen. Det ble dermed en heroiserende historieskrivningstradisjon. Dette helteperspektivet var fremtredende i historieskrivningen helt frem til frigjøringsjubileet i 1995. Da ble ofrene av krigen og tabubelagte tematikker mer fremtredende. Offerperspektivet var dermed betydningsfull i denne historieskrivningsperioden. Et eksempel på helteperspektivet derimot er Ragnar Ulstein, som er brukt i både sekundær- og primærkildene knyttet til denne masteroppgaven. De ulike lokale aktørene innenfor det geografiske aktuelle området på Vestlandet er også i stor grad heroisert i etterkrigslitteraturen. Eksempler på dette er Bernard Håvardsholm og Ola Olsen.<sup>194</sup> Dette belyser hvor viktig de som arbeidet med englandsfarten var under krigen, innenfor det lokale undersøkelsesområdet på Vestlandet. Innenfor minnehistorie er det også viktig å belyse hvordan en minnes tragedier,

---

<sup>193</sup> Sørensen, "Forskning om krigen i Norge. Tradisjonelle og nye perspektiver." S. 40.

<sup>194</sup> Heggen and Stavland, *Martin minnest dei som var med : englandsfarten frå Bømlø 1940-1945*. S. 20 og 51.

som *M/K Bli-* og *Telavåg* hendelsene var eksempler på. De er begge blitt minnet med minnesmerker, og dette er en faktor som er med på å påvirke det kollektive og kommunikative minnet. En av grunnene til dette var at historieforskningen på 1990-tallet var preget av fortidsbearbeidelse, og det dermed ble et større fokus på offertematikken og historie nedenifra.

Således, er forskningen tilknyttet hovedproblemstillingen og forskningsspørsmålene gjort rede for, og behandlet i foregående kapitler. Dermed konkluderes det at forskningen på denne problemstillingen er avsluttet. Det har blitt funnet at det har vært en utvikling i englandsfarten i det aktuelle området, og dette vises spesielt gjennom de ulike fasene. Det har også blitt trukket inn både primærkilder og sekundærkilder i drøftingen av dette.

Forskningsspørsmålene er besvart i samsvar med hovedproblemstillingen, de ulike fasene, primærkildene og i forhold til det aktuelle geografiske området. De forskjellige aktørene og ulike hendelsene i englandsfarten er således knyttet sammen med hva de ulike fasene inneholder.

#### 5.1.1 Videre forskning

Denne masteroppgaven bidrar til å belyse utviklingen til englandsfarten under andre verdenskrig i det aktuelle geografiske området fra Bergen til Haugesund. Innenfor nordsjøtrafikk tematikken er det mange områder som ikke er forsket på i særlig grad. Det kunne vært naturlig og gjort samme type forskning om utviklingen til englandsfarten i andre geografiske områder. Således sammenligne eller gjøre en komparasjon med utviklingen i dette aktuelle området. Det hadde også vært spennende å belyse nye sider ved englandsfarten ved å fokusere på et mindre spesifikt område, og deretter forske på hvordan englandsfarten foregikk der, og videre utviklet seg gjennom okkupasjonsperioden. Ved en senere anledning hadde det også vært interessant å forske på dette komplekse motstandsnettverket som bredte seg over hele Norge til slutt, men som også englandsfarten var en del av. Det burde forskes mer på ettersom dette er et spennende felt innenfor motstandshistorie fra andre verdenskrig. Det er også mulig å gjøre studier om spesifikke aktører innenfor englandsfarten, og å fokusere på deres rolle i utviklingen av englandsfarten. Ved arbeidet med denne masteroppgaven har det også blitt brukt ulike kilder fra Norges hjemmefrontmuseum. Det hadde dermed også vært interessant å forske videre på spesielt noen av arkivkildene. Dette gjelder spesielt kildene hvor personer selv forteller eller skriver om deres roller gjennom krigen. Da kunne det for eksempel forskes på hvilke rolle og betydning disse enkeltpersonene egentlig hadde for krigen og motstanden generelt. Det er også mulig å gjøre en enda større geografisk avgrensning av

denne type studie. Det er dermed mye forskning som gjenstår på dette emnet. En av grunnene til at det er mye forskning som gjenstår er at det arbeidet som faktisk er gjort, er gjort kort tid etter krigen og dermed er påvirket av verdiforankringer. Dette er et utvalg av eksempler, da det kan være mange forskningsområder innenfor denne tematikken som kan utforskes videre.

## 5.2 Oppsummering

I dette kapitlet har det blitt konkludert etter endt forskning om englandsfartens utvikling under andre verdenskrig i et aktuelt geografisk område mellom Bergen og Haugesund. Dette var for å konkludere faktorene knyttet til problemstillingen og forskningsspørsmålene.

Hvordan teori og metodene er brukt i forhold til denne masteroppgaven er også konkludert.

Følgelig har de relevante arkivkildene blitt oppsummert. Det har blitt forklart hvilke forskninger som ble et resultat av denne studien. Dette gjelder utviklingen til englandsfarten.

Det har også blitt presentert ulike eksempler for videre studier innenfor forskningsfeltet englandsfartens utvikling under andre verdenskrig.

## Forkortelsesliste

ANCC= Anglo-Norwegian Collaboration Committee.

«C»= senere SIS.

D-dagen= betegnelse på 6. juni 1944. Den første dagen i den allierte invasjon og frigjøringen av Frankrike.

DCO= Directorate of Combined Operations.

FD/E= Forsvarets etterretningstjeneste= Norges sivile og militære utenlandsetterretningstjeneste.

FO II= etterretningsavdelingen= Norsk etterretningstjeneste egentlige begynnelse. Hentet etterretning fra det okkuperte Norge.

Gestapo= Geheime Staatspolizei= Nazi-Tysklands statlige politiske politi. Bekjempet regimets motstandere og var kjent for sin brutalitet.

HOK= Hærens overkommando= mobilisert ved angrepet på Norge 9.april. En overkommando for hæren.

Kompani Linge= Noregian Independant Company No. 1= en gruppe nordmenn som fikk spesialtrening i Storbritannia og ble satt til å utføre sabotasjeoppdrag mot tyskerne, og til å instruere hjemmestyrkene.

MI5= Sikkerhetstjenesten i Storbritannia. Ansvar for etterretning innenfor Storbritannias grenser.

MI6= Military Intelligence, Section 6=SIS= Secret Intelligence Services.

Milorg= Militærmotstandsorganisasjon i Norge under krigen.

MTB båter= Motortorpedo båter.

NS= Nasjonal samling.

Polorg= Politiorganisasjonen. Hemmelig organisasjon for pålitelige politimenn under krigen.

Shetlandsgjengen= sjøgjengen= Norwegian Navel Independant Unit= en organisasjon som arbeidet med englandsfart under krigen, hovedsakelig fra Shetland.

SIS= Special Intelligence Services.

SOE= Special Operations Executive.

Sipo= Sicherheitspolizei= en samlebetegnelse for det tyske sikkerhetspolitiet.

Sivorg= Sivilorganisasjonen. Bisto med en sivil motstandskamp.

XU= en betegnelse på den hemmelige etterretningstjenesten som ble bygget ut i Norge under krigen. tilknyttet forsvarets overkommando.

## Kilder og litteratur

### Arkivmateriale

#### Norges Hjemmefrontmuseum, Oslo

*NHM 16 Ragnar Ulstein*

*F-krigsdokumenter. Gjelder dokumentsamling 13a.*

*F-krigsdokumenter. Gjelder dokumentsamlinger 13c.*

*J-intervjuer. Utskrift og referater. 2.*

*J-intervjuer. Utskrift og referater. Englandsfarten.*

### Litteratur

Erll, Astrid, and Sara B. Young. *Memory in Culture*. Kollektives Gedächtnis Und Erinnerungskulturen. Eine Einführung. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2011.

Gilje, Nils. *Hermeneutikk Som Metode : Ein Historisk Introduksjon*. Oslo: Samlaget, 2019.

Grimnes, Ole Kristian. "Hvor Står Okkupasjonshistorien Nå?". *Nytt norsk tidsskrift* 26, no. 3-4 (2009): 480-88. <https://doi.org/10.18261/ISSN1504-3053-2009-03-04-23>.

———. "Hvordan Har Historieskrivningen Om Okkupasjonsåreneskiftet over Tid?". *Nytt norsk tidsskrift* 37, no. 3 (2020): 274-87. <https://doi.org/10.18261/issn.1504-3053-2020-03-09>.

Grimnes, Ole Kristian, and Ole Kristian Grimnes. *Norge under Andre Verdenskrig : 1939-1945*. Norge under 2. Verdenskrig. Oppdatert utgave. ed. Oslo: Aschehoug, 2021.

Haga, Arnfinn. *Aksjon Telavåg*. Oslo: Cappelen, 1993.

Heggen, Endre, and Martin Stavland. *Martin Minnest Dei Som Var Med : Englandsfarten Frå Bømlo 1940-1945*. Martin Minnest. Ølen: E. Heggen og M. Stavland, 1992.

Herrington, Ian. "The Sis and Soe in Norway 1940–1945: Conflict or Co-Operation?". *War in history* 9, no. 1 (2002): 82-110. <https://doi.org/10.1191/0968344502wh245oa>.

———. *Special Operations in Norway: Soe and Resistance in World War II*. International Library of War Studies. 1 ed. London: London: I.B.Tauris & Co. Ltd, 2019.  
doi:10.5040/9781838600969.

Irvine, James W., Anders Petterøe, and samfund Sjømilitære. *Men Bølgene Er Jo Fri : Shetland/Norge Forbindelsene 1940-1945*. The Waves Are Free. Bergen: Sjømilitære samfund ved Norsk tidsskrift for sjøvesen, 1993.

Jensen, Erling, and Ragnar Ulstein. *Kompani Linge*. Ny utg. ed. Oslo: Gyldendal, 2007.

Kjeldstadli, Knut. *Fortida Er Ikke Hva Den En Gang Var : En Innføring I Historiefaget*. 2. utg. ed. Oslo: Universitetsforlaget, 1999.

Kjeldstadli, Sverre. *Hjemmestyrkene : Hovedtrekk Av Den Militære Motstanden under Okkupasjonen*. Nesøya: Bokstav & bilde, 2011.

Kraglund, Ivar, Stein-Morten Omre, Magne Skodvin, Bjarne Gran, Eirik Myhr, and Else Wiker Gullvåg. *Hjemmefront*. Norge I Krig. Vol. bd. 6, Oslo: Aschehoug, 1987.

Maerz, Susanne. "Okkupasjonstidens Lange Skygger." *Nytt norsk tidsskrift* 24, no. 4 (2007): 365-75.  
<https://doi.org/10.18261/ISSN1504-3053-2007-04-03>.

Nøkleby, Berit, Magne Skodvin, Bjarne Gran, Eirik Myhr, and Else Wiker Gullvåg. *Holdningskamp*. Norge I Krig. Vol. bd. 4, Oslo: Aschehoug, 1986.

Riste, Olav. "London-Regjeringa" : *Norge I Krigsalliansen 1940-1945*. Samlagets Bøker for Høgare Utdanning. 2. utg. ed. Oslo: Samlaget, 1995.

Riste, Olav, Stein-Morten Omre, Magne Skodvin, Bjarne Gran, Eirik Myhr, and Else Wiker Gullvåg. *Utefront*. Norge I Krig. Vol. bd. 7, Oslo: Aschehoug, 1995.

Stugu, Ola Svein. *Den Andre Verdenskrigen I Norsk Etterkrigsminne*. Utsyn & Innsikt. Oslo: Det norske samlaget, 2021.

Synnestvedt, Truls. *Shetlands-Larsen : Helten Som Kom Hjem*. Bergen: Bodoni, 2014.

Sæther, Vegard. *Krigsseilere : En Fortelling Om Glemte Helter*. Oslo: Cappelen Damm, 2013.

Sørensen, Øystein. "Forskning Om Krigen I Norge. Tradisjonelle Og Nye Perspektiver." *Nytt norsk tidsskrift*. Nr 1 1989-6.årgang (1989).

Ueland, Asgeir. *Shetlandsgjengen : Heltene I Nordsjøen*. Oslo: Kagge, 2017.

Ulstein, Ragnar. *Englandsfarten : 1 : Alarm I Ålesund*. Vol. 1, Oslo: Samlaget, 1965.

———. *Englandsfarten : B. 2 : Søkelys Mot Bergen*. Vol. B. 2, Oslo: Nova, 2011.

———. *Etterretningstjenesten I Norge 1940-45 : 1 : Amatørenes Tid*. Vol. 1, Oslo: Cappelen, 1989.

## Webografi

Museum Vest. *Historikk. Om museenes historie før Museum Vest*. 2005. Hentet 28.04.23. Hentet fra URL: <https://www.museumvest.no/no/om-oss/>

## Kilder til vedlegg

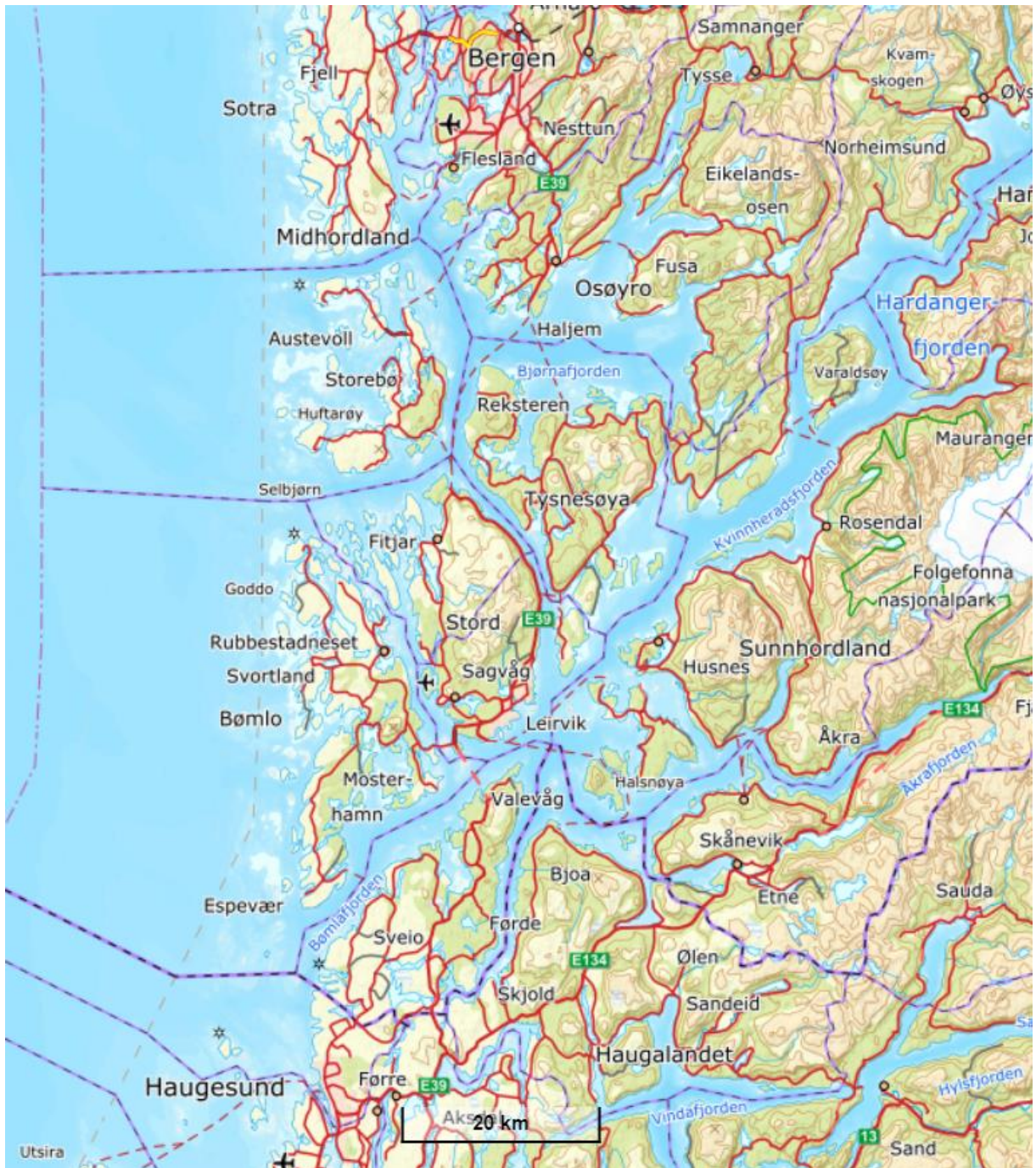
Figur 1: Norgeskart. (2022). Norge. Hentet den 02. 10. 22. fra URL: <https://norgeskart.no/#!?project=norgeskart&layers=1002&zoom=3&lat=7197864.00&lon=396722.00>

Figur 2: Google Maps. (2022). Europa. Hentet den 02. 10. 22. Fra URL: <https://www.google.no/maps/@59.0307297,1.7547421,6.35z>

Figur 3: Bilde. Heggen, Endre, and Martin Stavland. *Martin Minnest Dei Som Var Med : Englandsfarten Frå Bømlo 1940-1945*. Martin Minnest. Ølen?: E. Heggen og M. Stavland, 1992. S. 145

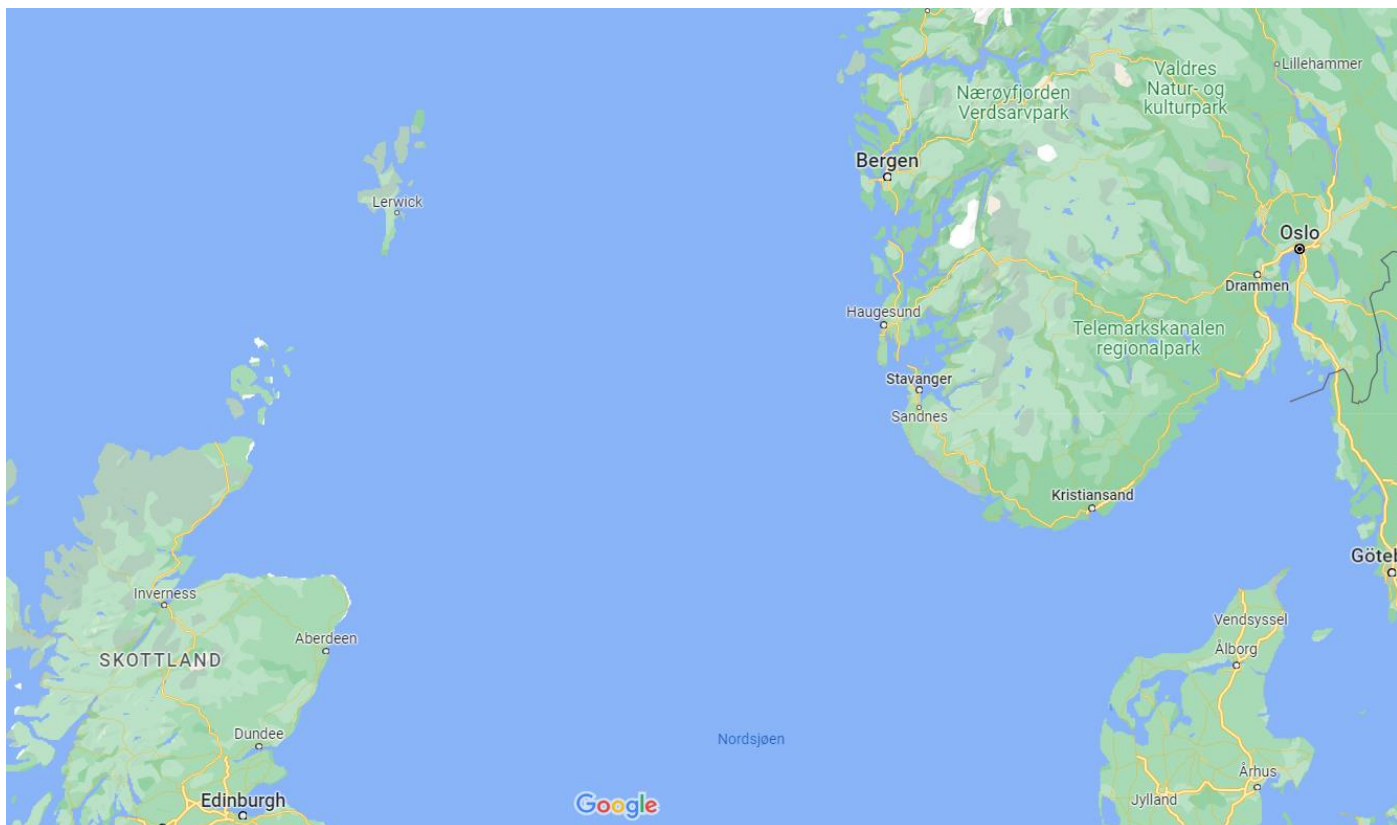
Figur 4: Bilde. Heggen, Endre, and Martin Stavland. *Martin Minnest Dei Som Var Med : Englandsfarten Frå Bømlo 1940-1945*. Martin Minnest. Ølen?: E. Heggen og M. Stavland, 1992. S. 142

## Vedlegg

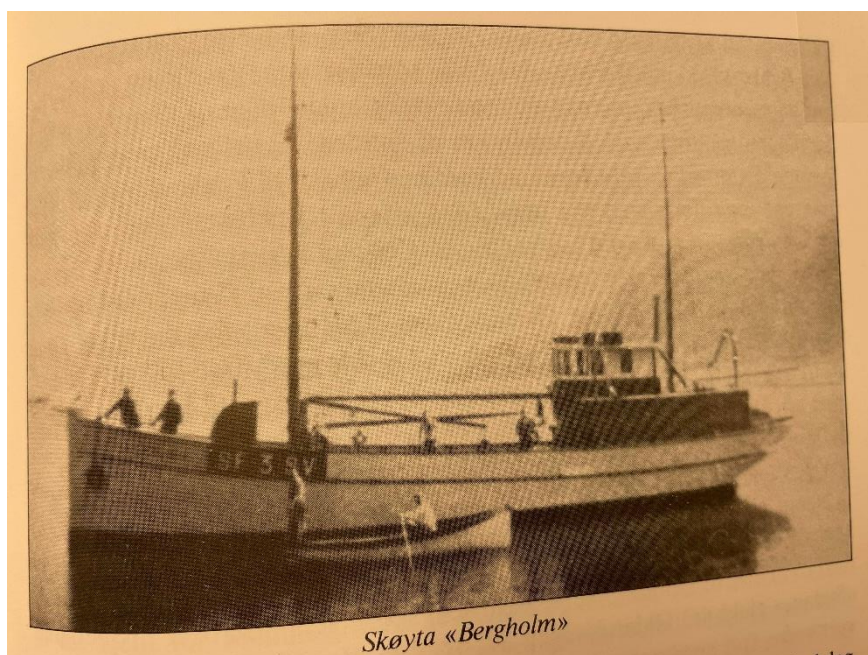


Figur 1: Avgrenset geografisk område langs kysten fra Bergen til Haugesund.





Figur 2: Kart over geografisk område i større sammenheng, for å vise nærhet til Shetland og Skottland.



Figur 3: Bilde av Skøyta "Bergholm" som ble brukt i englandsfart fra Vestlandet



*Figur 4: Ubåtjageren (MTB) Hitra, brukt som shetlandsbuss under andre verdenskrig. Den eneste som er gjenlevende og seiler i dag*

