

«Vi holder sammen» – etterretning og flukt fra fiendens linjer i nord av Nina Planting Mølmann



Flyktningene fra Vest-Finnmark til det frigjorte Øst-Finnmark er kjent norsk historie, likeså de norske militære operasjonene i Vest-Finnmark. I løpet av vinteren 1944/1945 kom det imidlertid minst 39 båter ulovlig fra Troms og Nordland til det befrikkede Finnmark. Sjømiliter etterretning, organiseringen av flukten, mot-taket av flyktningene i Øst-Finnmark og den betydning båtene fikk for transport og forsyninger til det militære og sivile samfunnet i Finnmark, har hittil vært en ukjent historie.

Bildet viser «Viktind» i Valfjorden utenfor Rolfsøy etter dramatisk flukt fra Lofoten til Finnmark. Innfelt er kapteinløytnant Hartvig Sverdrup.

Foto: Hartvig Sverdrups fotosamling ved Gjenreisningsmuseet for Finnmark og Nord-Troms.

Hovedpunkter

- **Mangelen på transportmidler var den største utfordringen for å gjennomføre både militære operasjoner og hjelpetiltak rettet mot sivilbefolkningen etter frigjøringen av Øst-Finnmark vinteren 1944/45.**
- **Den norske marines etterretningstjeneste etablerte en hemmelig organisasjon med kontakter i Troms og Nordland. Denne organisasjonen rekrutterte og la til rette for flukt med minst 39 båter til befrikket område.**
- **Et organisert mottak av flyktningene som ankom med båtene ble etablert i Øst-Finnmark. Flyktningene var mennesker i alle aldre.**

I år er det 75 år siden Kirkenes ble frigjort av sovjetiske styrker, og tvangsevakueringen av befolkningen i Finnmark ble gjennomført. 75 år etter hendelsene som skulle komme til å prege en hel landsdel i mange tiår etter freden, er krigshistorien fortsatt like aktuell. Denne historien er ny i norsk nasjonal historieformidling. Den gir innsikt i samarbeidet, tilliten og respekten som skiller seg sterkt fra oppfatningen om høyt konfliktnivå mellom det militære og det sivile samfunnet da de levde og virket side om side etter den sovjetiske frigjøringen av Øst-Finnmark. Konfliktene var der, men hvis vi løfter blikket vil vi oppdage at bildet var langt mer nyanisert enn hva tidligere framstillinger sier.

Det foreligger enkelte artikler om temaet, men ingen helhetlig sammenstilling om de ulovlige transportene fra Troms og Nordland til det frigjorte Finnmark.¹ Transportene er godt dokumentert i forsvarets arkiv fra Finnmark 1944/45. Kildematerialet omfatter avhør utført av norske sivile og militære myndigheter, meldinger om trafikk og særmeldinger sendt via BBC, samt rapporter som omhandler hemmelig rekruttering og organisering av båter i Troms og Nordland. Dette blir for første gang presentert i denne IFS Insighten.

FINNMARK VINTEREN 1944/45

Det var unntakstilstand i Finnmark og Nord-Troms vinteren 1944/45. Tyske myndigheter bestemte seg for å gjennomføre brent jords taktikk i den nordligste delen av Norge. Kirkenes ble frigjort av russiske styrker 25. oktober 1944, og den offisielle tyske evakueringsordren for befolkningen i Finnmark og Nord-Troms kom tre dager senere. Landsdelen var preget av voldsomme hendelser knyttet til tvangsevakueringen og tilintetgjøringen av alle materielle verdier.

Frigjøringen av Kirkenes og den sovjetiske tilstedeværelsen utløste raske tiltak for å sende representanter for den norske regjeringen i London til Kirkenes. Den norske militærmisjonen i Sovjetunionen ankom Kirkenes 10. november 1944, og ble tett etterfulgt av 2. bergkompani fra Skottland dagen etter.² Den norske militærmisjonens sammensetning og virksomhet er komplisert. Kort oppsummert representerte de både sivile og militære myndigheter. En viktig funksjon var å være liaisonorgan mellom den russiske militære sjef og norske militære og sivile myndigheter.³ Norsk sivil administrasjon måtte gjenopprettes, også i de områdene som ville bli frigjort. Her hadde deler av befolkningen unndratt seg tvangsevakueringen, og gjemt seg bort i primitive provisoriske tilholdssted.

TRANSPORT – DEN STØRSTE UTFORDRINGEN

Behovet for transportmidler var stort i Finnmark. For å gjennomføre tvangsevakueringen ble alle typer båter rekvirert av tyske myndigheter. De båtene som var igjen ble sprengt eller senket. Mange senket selv båtene sine på grunt vann. Når tyskerne så at bare masta syntes over vannflaten, var de tilfreds og fulgte ikke opp båten ytterligere. Når tyskerne hadde forlatt området, ble båtene tatt opp igjen og kunne brukes. Biler fantes ikke og veiene var elendige og få. I desember 1944 hadde norske myndigheter registrert at 350 fiskefartøy var ødelagt og 25 middels store og 80 små fiskefartøy var i drift. I tillegg var det rundt 80 robåter i behold.⁴ Dette var ikke tilstrekkelig til å dekke transportbehovet i Finnmark. Befolkningen som hadde unndratt seg tvangsevakueringen var spredt over et stort område. Disse menneskene trengte hjelp, og hjelpen kunne ikke leveres uten transport. Det norske forsvaret kunne heller ikke gjennomføre militære operasjoner uten transport. Båtene som var i god nok stand til å utføre transportoppdrag ble rekvirert av den norske marinestaben i Kirkenes (Marineavsnitt Kirkenes), og skipperne som kjente farvannet ble gjerne værende om bord. Ettersom den tyske marinen opererte i området, var det små fartøy som egnet seg best. De små båtene kunne manøvrere seg inn og ut av de mange fjordene i Finnmark med mindre risiko for å bli oppdaget enn større fartøy – og unngå miner som var mest egnet til å sprengte større fartøyer.

FRA HENNINGSVÆR TIL BÅTSFJORD JANUAR 1945

13. januar 1945 gikk kutteren «Vaagøfjeld» fra Henningsvær i Lofoten med kurs mot Finnmark.⁵ Dagen før båten skulle gå, var det to nordmenn som jobbet for tyskerne innom båten. De skjønnte sannsynligvis hva som var planlagt, men skipper Ole Fredriksen var ikke redd for å bli angitt. «Vaagøfjeld» brukte tre dager til Sørøya, og derfra gikk de til Kongsfjord hvor de ankret



opp for natten. Etter ankomst i Båtsfjord ble Fredriksen avhørt av militære myndigheter. Han kunne rapportere om tysk aktivitet ved de mange festningsanleggene langs kysten fra Henningsvær til Finnmark, og hvor de tyske vaktbåtene opererte. Det hadde vært syv store mineleggere i Svolvevær før jul, og ubåter hadde vært i Ballangen og Skjomen. «Vaagøfjeld» hadde passert fire vaktbåter på turen, men hadde ikke blitt stoppet. Fiskebåtene fikk stort sett passere uten å bli undersøkt. De var mange og hadde god grunn til å oppholde seg på havet.

To dager senere ankom «Rutland», en 50 fots kutter, til Båtsfjord. Skipper Rønning Fredriksen hadde familien sin og alt han eide av innbo, fiskebruk og utstyr om bord. De hadde hatt en strabasjøs tur nordover, skipperen hadde ikke sovet på over to døgn. Et tredje båt lå til kai i Båtsfjord på samme tidspunkt. Det var lensmannsbåten «Peik» som hadde gått fra Sørøya. Om bord var det 12 ungdommer.⁶ Samme dag ankom «Vårøy» som var på oppdrag for den norske marinen. En ekspedisjon til Sørøya skulle gjennomføres. I løpet av desember hadde det kommet flere skøyter og sjarker fra Sørøya, og de første rapportene vitnet om uholdbare forhold for befolkningen i området. Det ble umiddelbart satt i gang planlegging av en ekspedisjon med formål å evakuere dem til Øst-Finnmark.⁷ Marinen var på dette tidspunktet godt kjent med hva som krevdes for en slik ekspedisjon. I løpet av desember var 900 mennesker evakuert fra Nordkynhalvøya inn til den frigjorte delen av Finnmark.⁸

Da «Rutland» la til kai i Båtsfjord, var evakueringsekspedisjonen til Sørøya satt i verk. Marinen var på vei til Sørøya via Båtsfjord, og offiserene ble kjent med båtene som hadde ankommet fra Henningsvær. Det var vanskelig å skaffe båter til ekspedisjonen. «Rutland» egnet seg godt til formålet, og det ble en samtale med Fredriksen om å benytte kutteren. Fredriksen var uvillig. Han hadde risikert mye for å redde båten sin til frigjort område. Da han skjønnte at båten skulle benyttes til å hjelpe andre nordmenn i nød, samtykket han, og i løpet av to timer klargjorde han

kutteren for oppdraget.⁹ Fredriksen og familien gikk i land, og nytt mannskap gikk om bord på «Rutland». 27. januar 1945 gikk «Rutland» fra Sørøya med 79 passasjerer om bord. Ekspedisjonen evakuerte til sammen 160 mennesker fordelt på tre båter.

Jeg har registrert 39 båter med til sammen 347 passasjerer som ankom Øst-Finnmark fra Nordland og Troms i perioden januar til mai 1945. Det finnes ingen liste over passasjerer som ankom på «Vaagøfjeld» og «Rutland», samtlige om bord på disse båtene kommer i tillegg til de 347 som er registrert. Det gikk nesten to måneder fra de første to båtene ankom til neste ankomst ble registrert. Havnepolitiets båt i Tromsø, «Ørnen», ankom 8. mars. Om bord var politipresident Fiane fra Tromsø. I slutten av februar ble han avskjediget fra sin stilling i Tromsø. Han ønsket ikke å fortsette i offentlig tjeneste, og valgte å flykte fra det okkuperte området med politiets egen båt. Med seg hadde han skipperen, maskinisten, en politikonstabel og en portvakt.¹⁰ Det foreligger grundige rapporter fra Fiane, ettersom han hadde en særskilt stilling, skiller disse seg ut fra avhør av andre som ankom. Fiane kunne bidra med lokal kunnskap om mange forhold med bakgrunn i den stillingen han hadde.

Dagen etter «Ørnen» ankom tre båter fra Nordland. Den 9. mars 1945 ble det gjennomført avhør av skipperne. Avhørene fulgte en standardisert form som ga personlige opplysninger om familieforhold, utdanning og tidligere arbeidsforhold. De ble også spurt om hvordan turen til Finnmark var arrangert. I forklaringene ble det gjort rede for tidspunkt for avgang og hvor mange som var om bord. Ellers var det opplysninger om tysk aktivitet som var av militær interesse, men ingen opplysninger om planleggingen av flukten. Hver enkelt båt hadde en særmelding de ønsket sendt over radio for å varsle sine pårørende i Lofoten om at de var kommet fram. Til sammen var det 35 personer om bord på de tre båtene, derav fem barn hvor den yngste var fire år. 10. mars ble det sendt et telegram til Forsvarets overkommando i London med oppfordring om at særmeldingene måtte



sendes da mange skøyter lå klare til å stikke av.¹¹ Det var viktig å varsle om at transporten hadde gått bra.

I midten av mars ankom fire nye skøyter med til sammen 46 passasjerer. Avhørene som foreligger har samme form som for de som hadde ankommet tidligere. I slutten av mars gikk mottaket av båtene gikk inn i en ny fase, der avhørene var mer detaljerte og standardiserte. Avhørene fulgte et bestemt skjema, og avspeilte hvilken type informasjon myndighetene var ute etter. Det inkluderte personalia med redegjørelse for familieforhold, utdanning og jobb siden 1940 og rulleblad. Videre var det spørsmål om eventuell tilknytning til Nasjonal Samling, nazister og tyskere, og om eventuelle arrestasjoner eller avhør hos statspolitiet eller Gestapo. Den tredje kategorien spørsmål var knyttet til transporten nordover. I hvilken grad vedkommende hadde deltatt i planlegging og gjennomføring, hvilket personlig motiv de hadde for å reise til frigjorte Finnmark, om de hadde noen tilknytning i fylket, og hva de hadde sett for seg å gjøre etter ankomst.

EKSEMPEL «SVALENG»

«Svaleng» var en av båtene som kom til det frigjorte Finnmark i april, og som ble omfattet av de nye rutinene for mottaket av flyktningen fra vest. I denne artikkelen er «Svaleng» tilfeldig valgt som eksempel på en flukt fra okkupert til befrikk område.

Sverdrup Korneliussen var skipper og eier av båten «Svaleng». Han var 36 år gammel, og hadde levd av fiske på egen båt siden han var 21 år. Han var gift og hadde fem barn i alderen fem til tretten år. Han var hjemmehørende på Skjervøy, men tvangsevakuert til Øksnes i Vesterålen. Han hadde lenge tenkt på å reise til befrikk område, og hadde rådført seg med flere personer han stolte på. Den endelige bestemmelsen om å reise ble tatt 1. april, og da ble det besluttet at båten skulle gå fra Myre i Vesterålen 5. april kl. 21.00. Han hadde over tid spart olje til turen av sitt tildelte kvantum.¹²

Det var 20 passasjerer på turen i tillegg til Korneliussen. Tretten tilhørte hans nærmeste familie, inkludert svigerforeldrene, søsteren til hans kone og hennes mann som jobbet på «Svaleng» og en bror og en fetter av hans kone. I tillegg var det en familie til med to mindreårige døtre om bord. De øvrige fire hadde ingen familiær tilhørighet til de andre. Det var to kvinner på henholdsvis 18 og 21, som begge jobbet som hushjelp, to menn på 22 og 27 hadde bakgrunn fra sjøen, en av dem på «Svaleng».¹³

Et av de standardiserte spørsmålene var om de hadde noen særmelding som skulle sendes. Korneliussen ba om at særmeldingen, «svalen fløy og kom fram», skulle sendes. Den var rettet til fiskeoppkjøperens hans gjennom flere år for å varsle at båten hadde kommet fram. Som kommentar fra politiet til særmeldingen ble det notert at den ikke ble anbefalt sendt.

«Svalen fløy og kom fram». Kan ikke etter foreliggende opplysninger anbefales sendt, da den kun har interesse for ekspedisjonen og deres etterlatte pårørende.¹⁴

Her dukker det opp interessante spørsmål. Hvem skulle ellers ha interesse av særmeldingene? Hvilke kriterier skulle oppfylles for at en særmelding skulle prioriteres sendt, og hvem var den i tilfelle rettet til?

TILFELDIG ELLER ORGANISERT FLUKT?

Ved første øyekast kan det se ut til at båtene som kom inn fra det okkuperte Norge var en tilfeldig sammensetning av båter som gikk på eget initiativ. Flere av avhørene bekrefter at de ulovlige transportene nordover var kjent lokalt, og det kan virke som om dette har inspirert flere til å gjøre det samme. For å forstå rekkevidden av en transport fra det okkuperte til det frigjorte området, er det viktig å ta forholdene i betraktning. Turen var krevende og risikabel. Faren for å bli oppdaget av tyske okkupasjonsmyndigheter medførte



psykisk stress for mannskap og passasjerer. Farvannet var minelagt og sjøtransportene måtte forbi en lang kyst som var under tysk sjømilitær bevoktning og kontroll. Båter med sjøvant mannskap var viktige ressurser for tyskerne. De ville ikke miste kontroll over disse, og i hvert fall ikke at disse ressursene skulle disponeres av fienden som hadde klart å etablere seg i deler av Finnmark.

Noen av båtene var til en viss grad forberedt på å møte tyske okkupasjonsmyndigheter, ved at de hadde skaffet seg tillatelse til å fiske i områder lengre nord. Andre var satt til å gå i transport fra Tromsø og sørover som ledd i evakuering av sivilbefolkning, og hadde derfor tillatelse til å gå nordover. Flere avhør inneholder opplysninger om møter med tyske okkupasjonsmyndigheter underveis. Når båtene stakk av, kunne de risikere at personer i nære relasjoner som var igjen ble straffet. I Svolvær var det en familie som hadde flyktet til Sverige, og tyskerne tok slektningene som gisler.¹⁵

Det var fiskere, skippere, eiere og andre med tilknytning til båter som sto for planlegging og organisering av transportene nordover. Det ble knyttet kontakter, og mange oppgir som Korneliussen at de unndro drivstoff fra egne kvoter. Andre har klart å organisere nødvendig drivstoff via kontakter, og noen passasjerer fikk plass om bord i bytte mot drivstoff som de klarte å skaffe til veie. Det var knapt med ressurser i Troms og Nordland denne vinteren. I løpet av tvangsevakueringen var det svært vanskelig å dekke behovet for båter og drivstoff. Tvangsevakuerte skulle fraktes sørover og forsyninger skulle nordover for å dekke behovet etter en stor befolkningsøkning med tvangsevakuerte i Nordland. I tillegg skulle vinterfisket i Lofoten gjennomføres. Dette var viktig for å skaffe mat til både sivile og militære. Tyske militære behov – og en hær på retrett – skulle dekkes. I denne situasjonen var det vanskelig for enkeltpersoner å skaffe nok drivstoff og proviant til å gå fra Troms og Nordland til Finnmark. I april ankom 17 båter til Øst-Finnmark, hvilket var betydelig

mer enn i februar og mars. Fikk de hjelp på turen til Finnmark?

HEMMELIG SJØMILITÆR ORGANISERING OG ETTERRETNINGS-VIRKSOMHET

En rapport datert 11. april 1945 bekrefter at transportene nordover var organisert, men at dette ble holdt strengt hemmelig. Organisasjonen var så hemmelig at ikke en gang de som gikk nordover visste om det, selv om mange av dem var i direkte kontakt med organiseringen. I Reine, Stamsund, Henningsvær, Svolvær og Tromsø var det etablert en organisasjon av innflytelsesrike folk som hadde påtatt seg å verve båter til å gå nordover.

En rekke av de fartøyer som ankommer fra okkupert område, er sendt avgårde av en i LOFOTEN og TROMSØ opprettet organisasjon for dette formål. Denne organisasjonen er instruert om at man kan påregne at en særmelding vil kunne bli sent for å angi ankomsten av hvert enkelt fartøy.¹⁶

Organisasjonen påtok seg ansvar for frakt, oppbevaring og distribusjon av olje etter behov på innersiden av Lofoten. Denne oljen ble levert av den norske marine som fikk sine forsyninger inn til Finnmark fra Storbritannia. På en ekspedisjon som gikk fra Kirkenes 14. mars med retur 10. april 1945 ble det losset 60 fat solar, 28 kanner smøreolje og 3 dunker smørefett i Lofoten.

12. april 1945 visste man med sikkerhet at åtte båter som hadde ankommet Finnmark hadde tilknytning til den hemmelige organiseringen, og at flere var ventet daglig. Beskjed om ankomst til det frigjorte området ble meldt gjennom særmeldinger sendt via BBC radio.

I de fleste tilfeller er ikke skipperen på ankomne fartøi vitende om at der forfinnes nogen organisasjon, og ikke oppmerksom på at særmeldingen går til



andre familie og venner.¹⁷

Videre ble viktigheten av særmeldingen for rekruttering av nye båter understreket. Ubegrunnede rykter om tyske senkninger av båter gjorde rekrutteringsarbeidet unødvendig vanskelig, og uvisshet kunne skape rykter.

Særmeldingen som Korneliussen ville sende da han kom inn til Finnmark, ble ikke anbefalt sendt. Det ble sannsynligvis oppfattet som en privat melding av de som avhørte ham. Dette var en feilvurdering fra administrasjonens side. For de som organiserte transportene nordover, var alle ankomster i Finnmark av interesse. «Svaleng» ble nevnt spesifikt som en av båtene som hadde befattning med den hemmelige organiseringen. Særmeldingen ble anbefalt sendt.¹⁸

KAPTEINLØYTNANT HARTVIG SVERDRUP FRA REINE

Den mest sentrale aktøren i operasjonen for å skaffe sjømilitær etterretning og båter fra de okkuperte områdene, var kapteinløytnant Hartvig Sverdrup fra Reine i Lofoten. Han hadde gjort en stor innsats for britene da de brukte Skjelfjord som hovedbase under kampene i 1940. Sverdrup fikk utdannelse ved kompani Linge og tjenestegjorde en tid ved Shetlandsgjengen, og fikk et etterretnings- og organiseringsoppdrag i det okkuperte Norge.¹⁹ Han fikk ordre om å reise til Øst-Finnmark, først under tittel chifferoffiser, deretter transportoffiser. Da han kom fram til Kirkenes var han beordret til sin virkelige stilling som etterretningsoffiser ved marine-staben i Kirkenes.²⁰ Erfaringene hans var nyttige da han kom til Finnmark. Han kjente forholdene i Nordland, og hadde selv foreslått å få en skøyte til rådighet for å gå til Lofoten og Vesterålen med fartøysmateriell og olje til båtene som var klar til å reise til befridd område.²¹ Sverdrup måtte avbryte sitt første tokt mot Lofoten som følge av kampene ved Sørøya. Til det andre toktet fikk Sverdrup «Havørn» til rådighet. Båten var en av marinenes bevæpnede skøyter, og seilte tur-retur

Kirkenes-Lofoten i perioden 14. mars til 10. april 1945. Det tredje toktet til Lofoten ble avbrutt i Tromsø som følge av den tyske kaptulasjonen.²²

PÅ TOKT FRA KIRKENES TIL LOFOTEN

Sverdrup leverte en grundig rapport fra oppdraget som startet i Kirkenes 14. mars 1945. Rapporten inkluderte en detaljert dagbok som gir unik innsikt i praktisk gjennomføring, marines rolle i transportene og samarbeidet med organisasjonen som var etablert i besatt område for å bistå med rekruttering av båter.²³

«Havørn» gikk fra Kirkenes på kvelden 14. mars lastet med 60 fat solar, 28 kanner smørølje og 5 dunker smørefett som skulle til Lofoten. Sverdrup hadde med seg kvartermester Toralf Falch fra Svolvær. Falch hadde ankommet Finnmark på «Petra» fra Lofoten fem dager tidligere. Navnet hans er oppført over personer som ankom på «Petra», men det foreligger ikke noe eget avhør. Han hadde vært svært aktiv på hjemmefronten gjennom hele krigen, og sa seg straks villig til å bli med tilbake til Lofoten.²⁴ Med sin lokalkunnskap og bakgrunn fra hjemmefronten var han et verdifullt tilskudd til ekspedisjonen. Forøvrig besto mannskapet på «Havørn» av en skips-sjef, en kokk, to skyttere og tre maskinister.²⁵ Bevæpningen besto av lettere våpen som kunne skjules om bord eller etterlates i land.

Fra Kirkenes holdt de seg langs land helt til Nordkapp. Her tok de av til havs med kurs mot Storviken i Lofoten. De kom fram til Storviken 18. mars. Det var blikkstilte, og de observerte to fly i det fjerne, men bestemte seg for å gjennomføre operasjonen likevel. I Storviken losset de 11 fat solar. Hvert fat var tappet for litt solar for at fatene skulle flyte. De ble sluppet i vannet og slept inn med robåt. De ble så dradd gjennom brenningen der bølgegen kom inn, rullet over steinene og plassert trygt over høyvannslinjen.

I løpet av natten blåste det kraftig opp, og



snøfallet gikk over til regn. Det var kraftige dønninger på havet som gjorde lossingen av fatene med solar vanskelig. Etter at 28 fat var losset måtte arbeidet avbrytes på grunn av en drivmine. Den holdt først på å drive inn i «Havørn», og ble deretter liggende å hugge i brenningen ved losseplassen. Lossingen fortsatte neste morgen, og var fullført i løpet av ettermiddagen. Engelske kjennetegn på fatene ble senere skjult med maling.

I Stokkviken gikk Sverdrup og Falch av båten, og herfra fortsatt turen til fots over et fjell. Før de startet stilte de klokken sine en time tilbake til «norsk okkupert tid». Målet var å møte en kontakt ved navn Otto Nilsen som var forsyningssjef for kommunen. Det ble en strabasiøs tur. De måtte krysse et vann som var belagt med overvann, men kom seg over uten direkte å svømme.

De banket på hos Otto Nilsen kl. 23.45, men han var ikke hjemme. Det var ikke noe alternativ å gi seg til kjenne for andre i huset, og det var for sent å gå videre til neste kontakt. De bestemte seg for å gå til en hytte de kjente til, men i løpet av natten ble det væromslag med snø. De fant ikke hytten, men gikk tilfeldigvis på et sommerfjøs hvor de sov noen timer i høyet.

Dager etter tok de seg videre mot Moskenes etter at det hadde blitt mørkt. Her skulle de møte kontakten Holger Larsen som var bestyrer i et Bergensfirma. Hjemme hos Larsen møtte de også Nilsen som de hadde forsøkt å nå dagen før. Han hadde akkurat sluppet ut av fengsel på prøve. Nilsen hadde fått en dom for å være for rundhåndet med forsyninger som forsyningssjef i kommunen. Nilsen og Larsen skulle være behjelpelige med å organisere henting, lagning og videreformidling av forsyningene som var losset fra «Havørn». Nilsen sørget for å male over de engelske kjennemerkene på tønnene. Dagen etter var den første båten på stedet for å hente forsyninger i Stokkviken.

23. mars reiste Sverdrup og Falch til Svolvær med Larsens sjark. I Svolvær skulle de møte

en tredje kontakt, Astrup Holm. Som direktør for kontoret som ordnet med transport på vegne av den innenlandske ferskfiskforsyningen kunne han bidra i organisasjonen. Holm mente det var gode muligheter for å få en rekke båter nordover den neste uken, og han hadde mest tro på Tromsø. Han ga uttrykk for at han skulle klare å skaffe olje på de aktuelle stedene, eventuelt med tilbakelevering i ettertid fra de norske militære lagrene i området. Falch brukte tiden i Svolvær til å snakke med folk han kjente for å skaffe båt til returen til Finnmark.

Sverdrup og Falch forlot Svolvær samme kveld kl. 21.00. På denne transporten ble de innhentet av en tysk oppsynsbåt som satte lyskasteren mot dem. Båten Sverdrup og Falch var om bord i bar merker som fiskerne for Sørvågen brukte. De forklarte at de hadde vært inne for å reparere motoren. Forklaringen ble godtatt og de fikk lov å gå videre. De ankom Henningsvær samme kveld, og gikk derfra videre til Moskenes dagen etter. I Henningsvær fikk de vite at det gikk mange rykter om to fremmede som hadde blitt observert om natten i området.

25. mars fikk Sverdrup kontakt med sin hovedmann, fiskeren Oddvar Rostad fra Reine, hvor også Sverdrup kom fra. Rostad fikk orientering om de rådende forholdene, og fikk beskjed om å opprette kontakt med Iwan Kriwonoss som var fiskekjøper med tilhørighet til Båtsfjord og Havøysund. Han hadde god kjennskap til fiskerne fra Finnmark. Kriwonoss skulle videre henvende seg til de enkelte båtene, og tilby seg å skaffe olje og proviant om de sa seg villige til å gå nordover. Kontaktet ble opprettet hurtig, og tre dager senere kunne Rostad rapportere at Kriwonoss var i gang. Første båt hadde gått dagen i forveien, og ny transport var planlagt dagen etter.

Rostad skulle også kontakte Leif Johansen, som var en framstående bedriftsleder i Nord-Norge.²⁶ Johansen hadde vært med å organisere militær motstand i Svolvær høsten 1944.²⁷ Sverdrup valgte kontaktpersoner



med innflytelse og handlekraft, og han fikk den hjelpen han håpet på. Mange var rede til å bistå i rekrutteringen og organiseringen av båter til Finnmark.

Falch og Sverdrup begynte å planlegge sin egen retur til Finnmark. Hvis de ikke fikk plass på en av transportene som skulle gå nordover, måtte de organisere en egen båt til formålet. De fikk av Johansen tilgang til «Vestvågø». Falch og Sverdrup skilte lag. Falch ble igjen på Moskenes, mens Sverdrup reiste videre til Reine der han kontaktet mannskapet på en annen av Johansen båter, «Eugine», for å spørre om de ville være villige til å gå nordover. De sa ja. Olje til denne turen kunne skaffes lokalt med omdisponering av hensyn til rasjoneringskontrollen.

Den 9. mars våknet Sverdrup til spadeklang på Reine. En uniformert avdeling «herrefolk» måket snø foran huset.²⁸ Samme dag reiste han fra Reine til Stamsund. Her var det så fullt av tyskere på kaia, at de måtte legge til ved siden av en tysk landgangsbåt. Sverdrup ble møtt av Johansen på kaia, og en tysk vakt hilste uten å vite hvilken uniform Sverdrup hadde på under kjeledressen. Sverdrup oppdaget i Stamsund at ryktene om «Vestvågø» hadde gått fortere enn båten, så de ble møtt med kontroll av sikkerhetspolitiet. Johansen skulle forsøke å ordne en annen litt mindre båt til formålet. Johansen kontaktet Johannes Overaa, som var direktør for Råfisklaget, og som gjennom denne rollen hadde tilgang på drivstoff, båter og mannskap.

Det ble avtalt at Råfisklaget skulle bruke sine kontorer til å verve fiskere til å gå til Finnmark. De kunne selv stille drivstoff til disposisjon ved å dele ut ekstra rasjoneringskort til de aktuelle båtene. Forutsetningen var at det var mulig å oppdrive olje nok til fiskeflåten. I årsmeldingen for Norges Fiskarlag for 1943–44 og 1944–45, ble det meldt at de fleste av båtene som ble frigitt fra tysk rekvisisjon for å delta på vinterfisket i Lofoten stakk til Øst-Finnmark.²⁹ Overaas rolle i denne sammenhengen er ikke diskutert i tidligere litteratur.

Overaa ble etter krigen tiltalt for landssvik i regi av sin rolle som direktør for Råfisklaget. Tiltalen gikk ut på at han hadde tilrettelagt for tysk utnyttelse av torskeressursene i Norge.³⁰ Overaa ble frikjent da rettsaken kom opp. I landsviksoppgjøret mot Overaa kom det fram at han også hadde vært hatt kontakt med XU-agenter under krigen, og at han ble av dem beskrevet som en pålitelig kontakt.³¹

RETUREN TIL FINNMARK

Returen østover var ikke problemfritt. Flere båter var aktuelle, men de viste seg å være for små eller i for dårlig forfatning. En av disse båtene var «Ragnhild». Den var oppgitt å være 60 fot, men i realiteten var det en sjark i dårlig forfatning. Falch ble med «Ragnhild» til Henningsvær, men kontaktet her Sverdrup med beskjed om at han ønsket å skaffe en annen båt.

Samtidig fikk Sverdrup beskjed om at frakteskuta «Viktind» skulle inn til Reine for å hente olje, og at han kunne bli med den videre. Det ble informert om at en samlet transport med flere fartøyer var planlagt. Sverdrup ble med «Viktind» på kvelden 1. april. De gikk først til Henningsvær, hvor de kom fram tidlig neste morgen. I løpet av formiddagen la en tysk motorbåt til ved siden av «Viktind». Skipperen ble nervøs og fikk betenkeligheter rundt transporten. Sverdrup tok i bruk de virkemidlene han hadde til rådighet, og erklærte for skipperen at han måtte anse båten som rekvirert av Den Kongelige Norske Marine. Offisielt skulle båten gå med evakuerte etter pålegg fra evakueringsmyndighetene. 22 personer skulle fraktes fra Henningsvær til Tromsø. Sverdrup og Falch reiste videre sammen på «Viktind». De gikk om bord klokken 04.00, men kom seg ikke ut av Henningsvær før klokken 11.00. Tyske myndigheter var innom to ganger for å rekvirere båten. En mellommann som befant seg om bord på båten fikk avverget situasjonen ved begge anledningene. Mannskapet hadde drukket seg fulle kvelden i forveien, og de



fortsatte å drikke under seilassen. Falch måtte ta ansvar for navigeringen fordi mannskapet var beruset. Mannskapet hadde snakket så høyt om ekspedisjonen at Sverdrup antok at hele Henningsvær visste om planene.

«Viktind» gikk ikke alene. Som følge på turen nordover hadde de fraktesbåten «Remegg» med fra begynnelsen av. På Smines møtte de Corneliussen på «Svaleng».³² I tillegg kom «Pilen» med i følget. «Svaleng» skulle være lederbåt nordover, så Sverdrup og Falch gikk om bord der. Tidlig neste morgen gikk de ut sammen med fiskeflåten. «Svaleng» fikk tidlig problemer da veivlageret brant opp. Den måtte slepes inn til Sommerøy av de andre båtene. Mens båten var inne til reparasjon patruljerte to tyske vaktbåter innløpet til fjorden. På ettermiddagen kom en sjark uoppfordret til dem og ga beskjed om at farvannet var klart. De innså da at det var så åpenlyst hvor de skulle at de besluttet å dra umiddelbart. «Viktind» og «Remegg» gikk samme kveld, mens «Svaleng» og «Pilen» skulle komme etter. Sverdrup og Falch ble gjenforent med mannskapet på «Viktind» som fortsatt ikke var edru. Kompasset på båten var ikke korrigerert, og det fantes ikke kart eller logg om bord. Kursene ble tatt ut med overseilingskartet til «Svaleng».

Sverdrup beskrev turen som den verste turen han hadde opplevd. Båten så verre ut enn et grisehus, og for hver flaske sprit de kastet overbord dukket to nye opp. Det var nordvestlig kuling og stygg sjø. De mistet kontakten med «Remegg» underveis. Maskinisten glemte å fylle smøreolje på smøreapparatet, og motoren stoppet 150 mil fra Sørøya. Det eneste som kunne brukes til seil om bord var lukepresseningen som målte 2x3 meter, og eneste livbåt var en dårlig spissbåt beregnet på 24 mennesker. Heldigvis fikk de start på båten igjen, men problemene stoppet ikke der. Skuta var lekk, både lensepumpa og spylepumpa var defekt og dekkpumpa var dårlig. For å holde vannstanden nede på maskinrommet måtte de bruke bøtter. På et tidspunkt løsnet bunnboltene som holdt motoren fast, og den holdt på å hoppe ut av båten.

Stagene var ødelagt, men da boltene var festet kunne de fortsette i sakte fart. Eksosrøret var sprukket. Det luktet en blanding av eksos, solar og denaturert sprit, og selv de mest sjøvante ble sjøsyke. Problemene medførte at mannskapet måtte jobbe hardt over lengre tid, og ble med det edru. Det tok slutt på spritbeholdningen om bord. Spriten hadde nok blitt brukt til å døyve nervene, for mannskapet framsto som mer nervøs uten alkohol. Uten at Sverdrup visste det endret de kursen mot fastlandet i retning Tromsø. Falch endret kursen da det ble oppdaget, og mannskapet fikk beskjed om at Falch skulle godkjenne kursendring.

Ved daggyr 7. april, tre dager etter avgang fra Smines, fikk de landskjæring ved Bondø nord for Sørøya. De tok kurs mot Valsfjord på Sørøya, og ankret opp der 09.30. Pakkboksen til propellhylsen var løsnet, og det var dette som forårsaket lekkasjen om bord. Mens de lå ankret opp ble dette reparert, og mannskapet benyttet samtidig anledningen til å stelle både seg selv og båten.

Banden av ubehagelige fylliker forandret seg til å bli noen harmløse arbeidssomme kvener.³³

De tok en rekognoseringsstur på land, og så at området rundt Kvaløya, Sørøya og Rolfsøy var klart. Da gikk de gjennom Rolfsøysund, Havøysund, Måsøysund og Magerøysund til Honningsvåg. I Måsøysund holdt de på å gå på en mine som så ut til å være forankret, og som så vidt stakk opp fordi det var lavvann. I Honningsvåg møtte de den lokale vaktstyrken, og overlot to fat solar til dem i tilfelle båtene som kom etter dem skulle ha behov. Klokken 05.30 den 9. april dro de fra Honningsvåg, og 18.30 kom de inn til Båtsfjord. Da var «Svaleng» og «Pilen» allerede ankommet, til tross for at de hadde gått fra Vesterålen et døgn etter «Viktind» og «Remegg». De hadde gått rundt Nordkapp direkte til Båtsfjord.

Sverdrup gikk videre til Vardø med «Pilen», og fikk om bord vite at en rekke uvedkom-



mende visste om ekspedisjonen på grunn av sikkerhetsbrudd. 10. april reiste Sverdrup til Kirkenes med «Liv III».³⁴

Sverdrups hemmelige organisering på det omtalte toktet til Lofoten sto bak 21 av de båtene som stakk av fra okkupert område. En av dem kom ikke fram. Det var «Nygrunn» som forliste på turen. «Nygrunn» hadde sannsynligvis gått på en mine 18. april 1945. Det ble funnet vrakrester fra båten. Det var antatt at syv mennesker om bord, og en av dem var Åse Larsen på 24 år. Hun skulle til Finnmark for å gjøre tjeneste som sykepleier.³⁵

MOTTAKET AV FLYKTNINGENE I BÅTSFJORD OG VARDØ

Båtsfjord og Vardø var mottakshavner for båtene som kom til Finnmark. Der hadde de erfaring med mottak av interne flytninger fra Finnmark. Over 1200 var allerede tatt imot da hovedvekten av båter fra okkupert område begynte å ankomme. De fleste båtene som hadde flyktet kom inn til frigjorte Finnmark mellom Mehamn og Båtsfjord. Båtene som kom inn vest for Båtsfjord ble dirigert til dit.

Det var viktig for norske myndigheter å ha kontroll over mannskapene og passasjerene som kom til området, både av sivile og militære hensyn. Når båtene kom inn til Båtsfjord, ble de umiddelbart satt under kontroll av norske myndigheter. Det var viktig å forhindre ukontrollert samkvem med befolkningen, og det var derfor ønskelig å isolere flyktningen inntil avhør var gjennomført. Regelen var at det ble laget passasjerlister med oversikt over hvem som hadde ankommet. Deretter var det innsamling av etterretning, det vil si opplysninger om forhold av militær interesse. De tilreisende kunne sitte på verdifull informasjon om forholdene i det okkuperte området de kom fra og hadde reist gjennom, så avhør i denne forbindelse var absolutt nødvendig. Sikkerhetstjeneste med avhør av hver enkelt person var også avgjørende. Av sikkerhetshensyn var det

nødvendig å avdekke eventuelle spioner og forrædere.

Båtene som kom var lastet med ressurser og det var forpliktelser overfor de som var om bord. Det var nødvendig å ivareta begge forhold forsvarlig og fornuftig. De som kom måtte også ivaretas med hensyn til husly, forsyninger og arbeid.

I april 1945 fikk Marcus Digre ansvar for å kartlegge forskjellige forhold i Finnmark. Han har underskrevet sine rapporter med egennavn uten militær grad, så det er sannsynlig at han hadde en sivil stilling. Han skulle kartlegge hvordan kontrollen med båtene som ankom fra det okkuperte Norge ble utført. De første avhørene inneholdt – som beskrevet tidligere – først og fremst informasjon relatert til tysk militær aktivitet, mens avhørene fra april ser ut til å være standardisert og mer personlig rettet. Digre så på praksis i forhold til mottak av båtene og personell og mulige forbedringer i rutinen. Rapporten ble signert 20. april 1945, litt over en måned etter at operasjonen for å verve båter var satt i gang.³⁶ Dette tyder på at mottaket av båter hadde eksistert lenge nok til at rutiner var etablert, og at en revisjon kunne være hensiktsmessig.

De nyankomne båter ble liggende i Båtsfjord et døgn før de gikk videre til Vardø, men i enkelte tilfeller kunne båtene bli liggende lengre. Dette gjaldt i de tilfellene avhørene tok lengre tid enn antatt. Når de militære avhørene var ferdige, ble båtene sendt videre til Vardø, hvor ny mottakelse med nye avhør ventet. Politiet i Vardø ble fra Båtsfjord underrettet om båtens navn og antatt ankomsttid.

I Vardø ble båtene møtt av en kaptein fra Hæren, som informerte om viktigheten av å «holde kjeft om visse opplysninger de måtte sitte inn med», før de ble ønsket velkommen til det frie Norge. Regelen var da at de ble underkastet avhør, som ble utført av de etterretningsfolk som for øyeblikket var tilgjengelig ved Vardø politikammer. I enkelte



tilfeller måtte nærmere opplysninger innhentes om personen. Noen ble tatt i forvaring av myndighetene, mens andre fikk beskjed om hvordan de skulle forholde seg inntil videre mens de ventet. Disse forbeholdene ble tatt av hensyn til militær og sivil sikkerhet.

Inntil avhørene var avsluttet ble de fleste om bord på båtene de hadde ankommet med, om disse ikke var altfor overfylt. Når avhørene var avsluttet ble de ankomne henvist til myndighetene som ordnet med innkvartering, forsyning og beskjefteigelse.

I enkelte tilfeller kunne det være at noen hadde informasjon som var særdeles viktig, og dette mente Digre at kunne løses ved at havnekontoret i Båtsfjord kunne sende opplysningene videre til de rette vedkommende i Vardø. Den største svakheten med den eksisterende ordningen var at militæravhøret og politiavhøret ble opptatt på to forskjellige steder. Det ville være mer hensiktsmessig at disse ble samkjørt i Vardø slik at prosessen ble forenklet for de ankomne. Turen fra Båtsfjord til Vardø tok omtrent seks timer, og det var en overkommelig forsinkelse i forhold til å gjennomføre avhørene som normalt på to steder.

I Vardø ville det være hensiktsmessig å samkjøre politi- og etterretningsavhørene, og rapporten konkluderte med at det ville være best å starte med de sivile politiavhørene. Da ville etterretningsoffiseren kunne støtte seg på politiforklaringen og tilrettelegge avhøret etter dette. Det ville gjøre mottaket lettere for begge parter, da de ankomne ville slippe to avhør med repetitivt innhold. Etterretningsoffiseren ville også kunne disponere sin tid bedre fordi han ville få lengre varsel om avhørene, i motsetning til den fungerende ordningen der han måtte slippe det han holdt på med for å gjennomføre avhør når båtene kom inn til Vadsø. Etterretningsoffiseren hadde i tillegg ansvar for opplæring av vaktstyrker, og denne opplæringen ble oppstykket og forsinket på grunn avhørene som måtte prioriteres. Denne problemstillingen kan tyde på at om-

fanget av båter som kom inn til Vardø fra okkuperte Norge var stort nok til at det påvirket arbeidssituasjonen, og at de menneskelige ressursene i forsvaret var begrenset.

Det var ønskelig å frigjøre plass til mottak av de ankomne flyktningene på Vardøhus festning. Det var flere årsaker til dette. Det ville forkorte tiden folk måtte bo om bord på båtene hvor det var trangt om plassen. Når folk var samlet på et sted var det enklere å ha kontroll enn når de var spredt. Med bedre kontroll kunne avhørene gjennomføres over lengre tid uten større ulemper for de ankomne. Det ville også bli enklere å organisere forsyninger. Myndighetene ville unngå dobbel utlevering av forsyninger, og de ankomne ville slippe et byråkratisk ledd med ansøking til forsyningsnemndene. Da rapporten ble skrevet ble det jobbet med å frigjøre plass på festningen til dette formålet.

Det menneskelige perspektivet ved mottaket av de som kom fra det okkuperte til det frigjorte Norge, var viktig. De ankomne skulle først og fremst ønskes velkommen. Deretter skulle de få de nødvendige formaninger om hvordan de må forholde seg inntil politi- og etterretningsavhørene er utført. Når avhørene var avsluttet, skulle de ankomne overlates til sivile myndigheter.

Det var viktig å skape «goodwill» blant de ankomne, og i rapporten ble det foreslått en utdeling av de mest ettertraktede varene ved ankomst. Her nevner han kaffe, sjokolade og tobakk. Når det gjaldt tobakk, mente han, at Distriktskommando Finnmark måtte avgi av sine lagre hvis fylkesforsyningsnemnden ikke klarer å skaffe det.

Det utgjør et meget dårlig inntrykk at disse folkene som har løpt en svært stor risiko for å komme til det frigjorte Norge ikke får det viktigste av alt. Det nødvendige kvantum, en eske per mann skulle ikke være avskrekkende når man tenker på formålet, men forutsetningen må selvsagt være at fylket stiller tobakk straks det igjen ankommer.³⁷



FORHOLDENE I OKKUPERT OMRÅDE DE SISTE UKENE AV KRIGEN

Det ble rapportert om flere forhold av interesse for myndighetene i det frigjorte Finnmark. Rapportene er detaljerte, og gir godt innblikk i hvordan de tyske troppene beveget seg. Tor Ulve fra Berlevåg kom som passasjer på «Morild I» i april. Han rapporterte at tyskerne reiste sydover fra Tromsø, Sørreisa og Balsfjord, og at de tok med seg alt av ammunisjon, transportmidler og materiell. I begynnelsen gikk transportene med norsk og tyske lastebåter om natta, men i den senere tid skjedde innlastingen av mannskap og utstyr også om dagen. Batteriet på Petersborg var per 3. april 1945 fjernet. I Tromsø ble de frigjorte tyske brakkeene etter soldater som forlot Tromsø brukt til innkvartering av soldater som kom til Tromsø fra områdene rundt. Rekvirerte hus og leiligheter i Tromsø ble stadig frigitt, blant disse statsråd Terje Wolds villa som var bebodd av Reichkommisarens folk.³⁸

Andre fortalte om tyske soldater som begynte å miste motet, og som sier at de vil kaste våpnene hvis det kommer andre krefter inn i det området hvor de befant seg. Enkelte steder begynte ressursene å bli knappe blant tyskerne, og en rapporterte at russerfangene ble sendt ut til sivilbefolkningen for å tigge mat i Nordland.

HVORFOR VALGTE FOLK Å FLYKTE ØSTOVER?

Av de som reiste nordover var det finnmarkinger med tilhørighet til fylket som ville hjem, men også mange med tilhørighet til Troms og Nordland. De vanligste årsakene var at folk var lei av det tyske styre, og at de ville bort. Båteierne oppga ofte som Korneliussen på «Svaleng», at de i tillegg var redd for å miste båten eller bli tvunget inn i transport for tyskerne. Det var mange enslige unge menn som dro nordover, og felles for dem var et ønske om å være med på frigjøringen av resten av Norge. Flere av dem var også redd for å bli sendt på tvangsarbeid for

tyskerne. Edvin Andreas Olsen fra Nuvsvåg i Loppa var 22 år da han kom med en av båtene inn til Øst-Finnmark. Han fortalte at tyskerne hadde brent hjemmet hans, og at han derfor ikke følte noen trang til å være i tyskokkupert område. Torstein Karl Karlsen fra Langnes i Vesterålen sa at han ville ut av tyskokkupert område for «muligens å gjøre litt gagn for Norges sak». Johan Jacob Johansen fra Meiland på Skjervøy på 15 år oppga «meget eventyrlyst» som grunn. Blant kvinnene var det sykepleiere som ønsket å gjøre sin innsats i Finnmark, hushjelper og sekretærer.

En annen forklaring på flukten nordover som går igjen er mangel på forsyninger. Gerd Kristine Sjøvold fra Sydal på Gimsøy fortalte at det var begynt å bli lite mat, og i tillegg hadde hun lyst til å reise. Peder Andreas Nilsen fra Kistrand kom sammen med sin kone og åtte av deres ni barn, fire av dem var mindreårig, og fire kom som mannskap på båten. Nilsen forklarte at det var vanskelig for en stor familie å skaffe mat i det okkuperte området. I forhold til ordningen rundt evakueringsstønad kan dette stemme, da familier kun fikk støtte for opptil fire barn. I et hushold på med mer enn fire barn var det vanskelig å få rasjonene til å strekke til. Et aspekt var årsaken til å flykte, et annet var framtidsplanene i Finnmark. Hvilke planer hadde de som ankom?

Et flertall av de passasjerene var relativt unge menn som oppga at de ville være med i kampen mot tyskerne. Mannskapene på båtene ønsket å fortsette å jobbe på sjøen, mens andre stilte seg åpen der de kunne gjøre annen nytte. Bernhard Slettmo, 32 år gammel fra Balsfjord, ble avhørt i Vardø 3. april 1945. Han var kaptein på «Hjelmen». I avskriften av hans avhør står det at «Han ville utføre de ordrer og oppdrag som ble ham tildelt, det være seg av sivile eller militære myndigheter.» Det fulgte en redegjørelse for kompetansen til de andre om bord. Mannskapet ønsket å følge båten, mens andre som tålte sjøen mindre ønsket å være på land. Uansett oppgaver. «Alle ivrige for å utføre sin del av job-



ben og villig til å gjøre hva som helst.»³⁹ Flere av de som ankom begynte som mannskap i handelsflåten.⁴⁰

KONKLUSJON

Sammenhengene og konsekvensene av båtene som kom nordover fra det okkuperte til det frigjorte Norge er ukjent i nasjonal historiefremstilling. Det er likevel ingen tvil om at de spilte en viktig rolle i avslutningen av krigen i norsk farvann. Etter at norske myndigheter kom til Finnmark høsten 1944 begynte et omfattende arbeid med å kartlegge behovet og avhjelpe situasjonen for sivilbefolkningen som var igjen i Finnmark. I tillegg var den tyske tilstedeværelsen i Finnmark fram til frigjøringen 8. mai en konstant trussel. Kontakten mellom norske myndigheter og sivilbefolkningen var først og fremst basert på båttransport. Fra de norske myndighetene gikk i land i Kirkenes 10. november 1944 var sjøtransport en utfordring uavhengig av hvilke oppdrag man skulle utføre. For eksempel trengte man flere sykepleiere for å ivareta befolkningen enn i fredstid fordi transportvanskene medførte at den enkelte sykepleiers aksjonsradius ble redusert. Befolkningen som hadde unndratt seg tvangsevakueringen, og som fortsatt befant seg i okkupert område måtte få hjelp. Noen ble evakuert til frigjorte Finnmark, mens andre fikk forsyninger bragt til seg der de befant seg. I begge tilfellene måtte transporten løses.

Man kan spørre seg om flyktingene som kom med båtene ble en byrde med tanke på de knappe ressursene? Både bolig og forsyningssituasjonen var presset. Likevel er det ingen tvil om at båtene med tilhørende mannskap ble viktig i krigens avslutning og den første tiden etter frigjøringen i mai. I arkivmaterialet kommer det fram at båtene gikk i transport for norske myndigheter. Dette kan man kun lese av arkivmaterialet når man kjenner navnene på båtene. Å se sammenhengen mellom båtene som gikk ulovlig nordover og deres rolle i transporten i Finnmark krever oversikt over et stort kilde materiale. Med unntak av en samling sivile

avhør er dokumentasjon spredt i flere arkiv.

I Finnmark fylkestings forhandlinger 1947 ble det redergjort for forsyningsvirksomheten fra november 1944 til mars 1947 i en egen sak. Her ble transportvanskene trukket fram i forbindelse med å skaffe forsyninger, og båtene som gikk nordover ble nevnt spesielt.

På grunn av transportforholdene så det en tid ut til at store deler av befolkningen i det frigjorte område ville måtte bli uten forsyninger til tross for at der kom 10 000 tonn forsyninger til Kirkenes. Imidlertid løste også dette spørsmålet seg tilfredsstillende, idet det etter hvert kom flere større skøyter fra de besatte områder som kunne settes inn i forsyningstransporten. Besetningen på disse farkoster løp en stor risiko og satte livet på spill da de lurte seg forbi de tyske vaktskip eller forserte mine-belter for å komme til Øst-Finnmark, hvor de forsto at det var behov for deres hjelp, og de burde ha gjort seg fortjent til offentlig anerkjennelse for sin innsats.⁴¹

Vi vet at flertallet av de som kom med båtene var ressurssterke mennesker. Alle hadde tatt selvstendige valg om å reise. De ønsker å bidra, og ressursene de hadde med ble utnyttet. Det var viktig å plassere folk på riktig plass i forhold til ressurser og evner. Åse Johansen kom med båten «Daltind». I forbindelse med hennes ankomst ble det telegrafert fra Båtsfjord.

Åse Johansen 20 år gammel. Om de har interesse av det. Hun har handelshøyskole med 7-års praksis på kontor. Jeg har kjent henne lenge. Falck. Hun ankommer med Daltind.⁴²

I og med at Åse Johansen er en ung kvinne legger man merke til henne mellom andre meldinger, men ellers skiller ikke meldingen seg ut fra føringene i tiden. Arbeidsoppgaver skulle utføres, og folk ble fordelt etter personlige evner og ressurser.



Historien om flyktningene som kom til det frigjorte Finnmark etter en farlig reise i okkupert farvann handler om vanlige mennesker, båtens sentrale betydning, etterretning og et nært samarbeid mellom militære og sivile aktører. Kildene er rike på opplysninger om enkeltmennesker, men også om samfunnsforholdene. Hvert avhør som ble foretatt i Båtsfjord og Vardø er en beretning om turen nordover, og man kan følge krigens siste uker fra Lofoten til Kirkenes. Kildene er spredt, og kan være vanskelig å identifisere hvis man ikke kjenner enkelte detaljer angående transportene. Sverdrup og Digres rapporter var avgjørende for å få bekreftet at hemmelig sjøetterretning lå bak den systematiske organiseringen. De sivile avhørene er unike kilder i seg selv, fordi mange enkelt-

personers forklaringer er hentet inn over en kort periode. Inntrykket som er mest framtrødende er menneskenes evne og vilje til å bevege seg framover i eget liv i en unntakstilstand. Det var ikke bare nød som fikk folk til å gå om bord på båtene som skulle nordover, eventyrlyst og et ønske om å reise kunne også være viktige motivasjonsfaktorer.

«Vi holder sammen» var en av særmeldingene som ble sendt via BBC fra en av båtene som stakk av fra besatt område. Denne særmeldingen er beskrivende for operasjonen med å tilføre ressurser gjennom ulovlige transportert fra Troms og Nordland til det frigjorte Finnmark. Avgjørende for å lykkes var det nære samarbeidet mellom militære og sivile aktører.



NOTER:

¹ Det foreligger noen artikler som omhandler tema. Se f.eks: Reidun Mellem, Så jaga dem oss fra heiman våres, Stamsund 1998; Carl J. Bentsen, De dro «austover», et 70-års minne, Maritimt magasin 2014; Yngvar Gustavsen, Flukt Nordover, i Kjersti Therese Haugeland Øvergård m.fl. (red.), Leddiken, bd. 36, Øksnes 2015.

² Sandvik, H. (1975). Frigjøringen av Finnmark 1944–1945. Oslo: Gyldendal, s. 57

³ Rapport fra Militærmisjonen til Russland og Distriktskommando Finnmark. Juni 1946. Underskrevet A.D Dahl. RA/RAFA-4978/D/L0042/0004

⁴ Melding fra Kvigne til den norske ambassaden i Moskva datert 24.12.1944. RA/RAFA-4978/B/C/L0025

⁵ RA/RAFA-1992/1/Db/L001

⁶ O. F. Backer, Per E. Danielsen og Per Waage, *Øya i ingenmannsland*, Oslo 1946: 25.

⁷ Rapport for januar fra Kommandørkaptein Hostvedt til SOK, London datert 07.02.1945. RA/RAFA-1992/1/Db/L0002

⁸ Erik Anker Steen, *Norges sjøkrig 1940–1945. Marinens operasjoner fra baser i Storbritannia m.v. 2. del. Fra januar 1944 til juni 1945*, bd. VI, Oslo 1969: 396.

⁹ Rapport fra ekspedisjon til Sørøya 17.01–01.03 1945. Skrevet av Fenrik Arne Alexandersen. RA/RAFA-2017/Y/Yh/L0222

¹⁰ Rapport til distriktspolitistjefen ad. Politipresident Fiane avhørt 13.03.1945. RA/RAFA-4978/D/L0049

¹¹ Rapport nr. 16 til Forsvarets Overkommando ved general Hansteen. RA/RAFA-1992/1/Db/L0001

¹² Avhør av Sverdrup Korneliussen ved ankomst i Vardø datert 9. april 1945. RA/RAFA-4978/D/L0039

¹³ Opplysninger fra avhør av de som ankom med «Svaleng» datert 9. april 1945. RA/RAFA-4978/D/L0039

¹⁴ Første side i mappe med avhør av «Svaleng» datert 9. april 1945. RA/RAFA-4978/D/L0039

¹⁵ Rapport ved «Vaagøfjeld»s ankomst. RA/RAFA-1992/1/Db/L0001

¹⁶ Skriv fra Marineavsnitt Kirkens til DKF datert 12.04.1945. Særmeldinger fra ankomne

fiskefartøyer. RA/RAFA-1992/1/Db/L0001

¹⁷ Skriv fra Marineavsnitt Kirkens til DKF datert 12.04.1945. Særmeldinger fra ankomne fiskefartøyer. RA/RAFA-1992/1/Db/L0001

¹⁸ Skriv fra Marineavsnitt Kirkens til DKF datert 12.04.1945. Særmeldinger fra ankomne fiskefartøyer. RA/RAFA-1992/1/Db/L0001

¹⁹ https://nbl.snl.no/Hartvig_Sverdrup

²⁰ K.O. Mathisen, *Reine og handelshuset Sverdrup*, Oslo 1954: 202.

²¹ Brev til General Steffens fra Marineavsnitt Kirkenes datert 23.03.1945. RA/RAFA1992/1/Db/L0002

²² Hartvig Sverdrups rulleblad. Datert 07.10.1971

²³ RA/RAFA-1992/1/Db/L0001

²⁴ Sverdrups rapport om ekspedisjon til Lofoten 14.03–10.04.1945. Datert 11.04.1945. RA/RAFA-1992/1/Db/L0002

²⁵ Mannskapsliste for «Havørn» fra 1945.

Avskrift fra Sjøforsvarsavsnitt Kirkenes til Sjøfartskommando Tromsø. Datert 20.03.1947. Privatarkiv Hartvig Sverdrup.

²⁶ Sverdrups dagbok 25.03.1945. RA/RAFA-1992/1/Db/L0002

²⁷ Pedersen, G. (1982). *Militær motstand i nord 1944–45: jakten på Tirpitz, Arnøytragedien, torsken og Norges råfisklag gjennom 75 år*. Trondheim: Akademika.

²⁸ «Herrefolk» var tyske soldater

²⁹ Landssviksaken mot Overaa. RA/S-31380047/D/Da/L0007

³⁰ Grytås, G., Finstad, B.-P., & Kalsaas, T. E. (2013). *Motmakt og samfunnsbygger: med torsken og Norges råfisklag gjennom 75 år*. Trondheim: Akademika.

³¹ Landssviksaken mot Overaa. RA/S-31380047/D/Da/L0007

³² «Svaleng» er brukt som eksempel tidligere i artikkel.

³³ Fra Sverdrups dagbok 14.03–11.14.1945. Notert 07.04.1945. RA/RAFA-1992/1/Db/L0001

³⁴ Der ikke annet er oppgitt er opplysningene operasjonen 14.04–11.04.1945 basert på Sverdrups rapport med dagbok. RA/RAFA-1992/1/Db/L0001

³⁵ Petterson, A. (2008). *Fortiet fortid: tragedien Norge aldri forsto: tvangsevakuering og overvintring i Nord-Troms og Finnmark 1944–*



1945. Hammerfest: Gjenreisningsmuseet for Finnmark og Nord-Troms. S. 146, 357.

³⁶ Rapport vedr. Kontroll av fartøyer som ankommer fra det okkuperte Norge. Signert M. Digre 20.04.1945. RA/RAFA-4978/D/L0042/0004

³⁷ Rapport vedr. Kontroll av fartøyer som ankommer fra det okkuperte Norge. Signert M. Digre 20.04.1945. RA/RAFA-4978/D/L0042/0004

³⁸ Avhør av Tor Ulve på «Morild» datert 08.04.1945. RA/RAFA-4978/D/L0039

³⁹ Opplysninger basert på avhør. RA/RAFA-4978/D/L0039

⁴⁰ Mannskaper til handelsflåten. Datert 15.04.1945. Vadsø. RA/RAFA-1992/1/Db/L0002

⁴¹ Finnmark fylkestings Forhandlinger 1947: s. 47-48

⁴² Telegram til Marineavsnitt Kirkenes. Ikke datert. RA/RAFA-1992/1/Db/L0001

LITTERATUR

- Backer, O. F., Per E. Danielsen og Per Waage, *Øya i ingenmannsland*, Oslo 1946.
- Bentsen, Carl J. De dro "austover", et 70-års minne. *Maritimt magasin* 2014: 123-125.
- Gustavsén, Yngvar, Flukt Nordover, i Kjersti Therese Haugeland Øvergård, et al. (red.), *Leddiken*, bd. 36, Øksnes 2015.
- Mathisen, K.O., *Reine og handelshuset Sverdrup*, Oslo 1954.
- Mellem, Reidun, *Så jaga dem oss fra heiman våres*, Stamsund 1998.
- Petterson, A. (2008). *Fortiet fortid : tragedien Norge aldri forsto: tvangsevakuering og overvintring i Nord-Troms og Finnmark 1944-1945*. Hammerfest: Gjenreisningsmuseet for Finnmark og Nord-Troms
- Steen, Erik Anker, *Norges sjøkrig 1940-1945. Marinens operasjoner fra baser i Storbritannia m.v. 2. del. Fra januar 1944 til juni 1945*, bd. VI, Oslo 1969.

ARKIVKILDER

Riksarkivet:

RA/RAFA-4978/D/L0042/0004
 RA/RAFA-4978/B/C/L0025
 RA/RAFA-4978/D/L0039
 RA/RAFA-1992/1/Db/L001
 RA/RAFA-1992/1/Db/L0002
 RA/RAFA-2017/Y/Yh/L0222
 RA/RAFA-4978/D/L0049
 RA/S-31380047/D/Da/L0007

Hartvig Sverdrups privatarkiv

TRYKTE KILDER

Finnmark fylkestings forhandlinger 1947









IFS INSIGHTS

IFS Insights er et fleksibelt forum for artikler, kommentarer og papere innenfor Institutt for forsvarsstudiers arbeidsområder. Synspunktene som kommer til uttrykk i IFS Insights, står for forfatterens regning. Hel eller delvis gjengivelse av innholdet kan bare skje med forfatterens samtykke.

Redaktør: Kjell Inge Bjerga

INSTITUTT FOR FORSVARSSTUDIER

Institutt for forsvarsstudier (IFS) er en del av Forsvares høgskole (FHS). Som faglig uavhengig høgskole utøver FHS sin virksomhet i overensstemmelse med anerkjente vitenskapelige, pedagogiske og etiske prinsipper (jf. Lov om universiteter og høyskoler § 1-5).

Direktør: Kjell Inge Bjerga

Institutt for forsvarsstudier
Akershus festning, bygning 10
Postboks 1550 Sentrum
0015 OSLO
E-post: info@ifs.mil.no
ifs.forsvaret.no

OM FORFATTEREN

Nina Planting Mølmann er avdelingsleder og konservator ved Gjenreisningsmuseet for Finnmark og Nord-Troms, og doktorgradsstudent ved Universitetet i Tromsø. Hun forsker på levekår, militært-sivilt samarbeid og gjenreisning i Finnmark vinteren 1944/45.

