

Historien vi gjemte bort

Av Arne Skouen

I forordet til femte bindet av verket «Handelsflåten i krig» skriver Lauritz Pettersen at han håper det han forteller om hjemmeflåten – som er hans tema – vil «vekke interesse for denne vekk-gjemte del av vår sjøfartshistorie».

Dette offensive utsagnet preger framstillingen han gir av historiekapitlet vi både har gjemt og glemt, kanskje fordi det ble for vanskelig for oss alle.

Men heldigvis er det ikke bare lagt i kyndige hender, men er overlatt en bergenser som velger å smelle i dørene. For hva var vel mer kontroversielt under krigen enn kystflåten, hvor skulle vi plassere den? Var den bemannet av gode nordmenn eller av quislinger? Tjente den tyskernes interesser eller våre? Representerte den motstand eller samarbeid? Fordi vi har vært i beit for entydige svar både i krigsårene og i årtier etterpå, har vi skjovet vrien skapen foran oss, uvillige til konfrontasjon med problemene. Derfor har ikke Lauritz Pettersen hatt noen forskning å støtte seg til, han måtte lete opp primærkildene. Men etter 30 år som direktør for Bergens Sjøfartsmuseum visste han hvor de lå, foruten at han også har sittet som visepresident i International Commission of Maritime History. Såpass mye må opplyses om denne doldisen i arbeidet med vår okkupasjonshistorie.

Allerede i innledningen går han offensivt til verks, ja han holder seg med en rev bak øret, når han beskriver konsentrasjonen om «motstand i alle former» som bestemmende for den skodvinske forskningen ved Universitetet i Oslo. Slik varslar han at nå tar en bergenser ordet. Han hevder med rette at samarbeidsaspektet – og nødvendigheten av det – ble liggende ubehandlet, selv om Thomas Chr. Wyller var innom det i boka fra 1958; «Nyordning og motstand». Men med et stadig bredere

Over 700 hjemmeseilere mistet livet

klar uttrykk hos Edvard Bull, med nettopp hjemmeflåten som eksempel i hans bok «Klassekamp og fellesskap» av 1979. Hjemmeflåten, skriver Bull, er «et godt eksempel på hvor umulig det er å skille mellom arbeid i tysk og norsk tjeneste». Om et skip hadde fiskelast til Tyskland, kom det tilbake med korn og kull som vi trengte for å overleve.

Det var ikke uten engstelse jeg tok fatt på lesningen av dette bindet, fordi en sartere sjel enn Lauritz Pettersen lett ville falt for fristelsen til å ty til tåregass i beskrivelsen av dette tette og ubehagelige samarbeidet med fienden, som ble hjemmeflåten forbannede rolle. For ingenting har vært vanskeligere for krigsgenerasjonen enn å gi barn og barnebarne dekkende begreper om hvordan okkupasjonens hverdag tedde seg for folk flest. Selv har jeg tydd til trikken: den rullet i Oslos gater under krigen også, styrt av en trikkfører som kom på jobben hver morgen som vanlig, og som ikke kunne stille spørsmål om passasjerene. De satt eller sto, side om side; jøssinger, quislinger og tyskere. Det kunne ikke være annerledes. Så seint som i 1991 beskrev Ole Kristian Grimnes dette tvungne samlivet, der han hevdet at «kollaborasjonens allestedsnærverende og nødvendighet under en okkupasjon bør snart bli erkjent». Da er det ikke profitørene han snakker om. Men han underbygger Pettersens historiesyn i skildringen av hjemmeflåten, når han så seint som i fjor fant det naturlig å oppfordre til erkjennelse av det vi har fortrent.

Vi har fortrent det så grundig at



Lauritz Pettersen har tatt for seg et kontroversielt tema da han skrev «Hjemmeflåten. Mellom venn og fiende». Og han har valgt å smelle i dørene.

■ ■ Lauritz Pettersen, direktør ved Bergens Sjøfartsmuseum, har skrevet femte bind av storverket «Handelsflåten i krig 1939-45». Hans tema er hjemmeflåten og han går, ifølge vår anmelder, offensivt til verks i sin framstilling av et historiekapittel som vi både har gjemt og glemt.

Lauritz Pettersen uten å nøle kan slå fast:

I større historiske oversiktsverk (om krigen) er hjemmeflåten så godt som ikke nevnt. Unntakelsen er Edvard Bulls korte omtale i Cappelen's Norges historie. - Selv i et stort nytt spesialverk om norsk sjøfartshistorie blir det i kapitlet om 2. verdenskrig ikke gitt plass til en skikkelig omtale av hjemmeflåten.

Tallmessig var hjemmeflåten nesten dobbelt så stor som uteflåten, fordi de fleste fartøyene var små, sånn at de til sammen bare var 15 prosent av hele den norske handelsflåten. Men halvparten gikk til bunns under krigen, og over 700 hjemmeseilere mistet livet. Og da må det ikke glemmes at krigen ikke startet 9. april 1940 for våre sjøfolk, men allerede 3. september 1939, både for uteseilere og hjemmeseilere. I månedene før tyskerne overfalt oss, hadde allerede 400 sjømenn på 55 skip gått ned.

Men ettermålet ble det gjort forskjell på. Pettersen har ingen problemer med å identifisere seg med bitterheten blant hjemmeseilerne, når han sier om okkupasjonsårene at mange enkeltpersoner og grupper er blitt fakkert og hedret for sin innsats, og fortsetter:

Hjemmeseilerens innsats under krigen var omfattende og slett ikke vanskelig å dokumentere. Over 700 av dem omkom. Likevel har de ikke fått noen takk og varig anerkjennelse. Den positive omtale deres innsats fikk umiddelbart etter krigen, har en senere hørt lite til. Tvertimot har den både bevisst og ubevisst blitt fortiet.

Denne holdningen har vært så slitesterk at den også kom til å farge de økonomiske oppgjørene etter krigen, med pensjoner og skadeerstatninger. Det heter i en innstilling fra Stortingets sosialkomité om pensjonene, at departementet mener at «de som har seilt ute bør få ekstraerstatning – som en særskilt belønning for deres innsats i krigføringen». Og når seinvirkningene av

påkjenninger begynte å melde seg, ble forskjellsbehandlingen grov; etter mye strev fikk uteseilerne godkjent kravene om at særskilt påvisning av årsaksforholdet krig/seinvirkning skulle bortfalle, om de hadde minst 6 måneders seilas i krigsfarvann bakom seg. Hjemmeseilerne derimot må fortsette krangelen om hvor seinvirkningene kommer fra.

Selvfølkelig skriver ikke Lauritz Pettersen bare om disse misforholdene, langt ifra. Han behandler alle skipsfartens uhyre intrikate økonomiske forhold under krig, fra frakter og assurance over til det uhyre viktige kapitlet skip tatt som krigsbytte – prise – eller ikke. Var den norske hjemmeflåten erobret av okkupasjonen, eller tilhørte den fortsatt sine norske rodere, hvorav de fleste var hjemme? Boka er ellers full av tabeller, struttende av forståelige opplysninger for folk innenfor faget.

Når jeg velger å konsentrere meg om hjemmeseilerens kranke skjebne,

kommer det av at de representerte det *usedvanlige* i flommen av norsk krigshistorie. Lauritz Pettersen belyser en side av okkupasjonen som har ligget i tussmørke, samtidig som han yter sitt vesentlige bidrag til alminnelig forståelse av hva okkupasjonen var, og hvor færlig den kunne bli for et spesielt yrke.

Kan det føyes til noe, til ytterligere belysning av årsaken? Jeg våger en antakelse: kystfarten langs landet vårt i krigsårene var den eneste fronten der nordmenn skjøt på nordmenn, om de måtte. Fra norske ubåter og MTB-er, fra flybåtene som bombet konvoier. Det var krigens harde lov. Men akkurat dette gjør det vondt å huske.

NY BOK

Lauritz Pettersen: «Handelsflåten i krig 1939-1945. Hjemmeflåten. Mellom venn og fiende». Grøndahl Dreyer. 400 sider. Ill. Kr 448,-.

102476