

102572

Krigshistorie uten sjøfolk

14. februar 30/10-1992



LEIF VETLESEN

Kronikkforfatteren var krigssjef, og har senere bl.a. vært informasjonssjef i NORAD.

«Overfor det britiske vertskapet hadde ho (London-regjeringen. L.V.) dessutan ein materiell ressurs som vekt for krigføringa ut over den moralske støtta: Handelsflåten, nesten tusen skip med fire millioner tonn lastekapasitet og 25 000 sjøfolk. Transportkapasitet var avgjerande for ein allianse som trong tilførsel over Atlanterhavet og andre hav. Helvta av oljen kom til Storbritannia på norsk kjø. Dessutan ga frakttinntektene regjeringa eit solid økonomisk grunnlag. Ho var sjølberga med pengar, til skilnad frå andre eksilflokkar.»

Berge Furrer «Norsk historie 1905–1990» er linjene ovenfor alt vi finner om handelsflåten og sjøfolkene betydning for Norges frigjøringskamp under den annen verdenskrig. Selv om det her dreier seg om en norgeshistorie som skal dekke hele tidsrommet fra landet vant sin selvstendighet i 1805 og frem til våre dager, virker dette likevel som et lite sjokk for en som tilhører krigsgenerasjonen.

Alt i alt opptar kapitlet «Krig og okkupasjon 1940–1945» 33 av 495 sider. Her har kampene i Norge i 1940, den sivile og militære motstanden mot okkupasjonsmakten – og utefronten – alle fått sine underavsnitt. Når det gjelder utefronten, er det imidlertid først og fremst London-regjeringens virksomhet og synspunkter som opptar forfatteren. Handelsflåten – Norges i særklasse viktigste bidrag til den allierte seier og dermed til Norges frigjøring – må nøye seg med det som er sikkert ovenfor. I boken utgjør det 7 – syv – linjer.

I sin fremstilling av kampene i Norge i 1940 gjør Berge Furre rede for størrelsen på de militære enheter som var involvert, og gir detaljert stoff både på norsk alliert og tysk side. Om okkupasjonsstid-

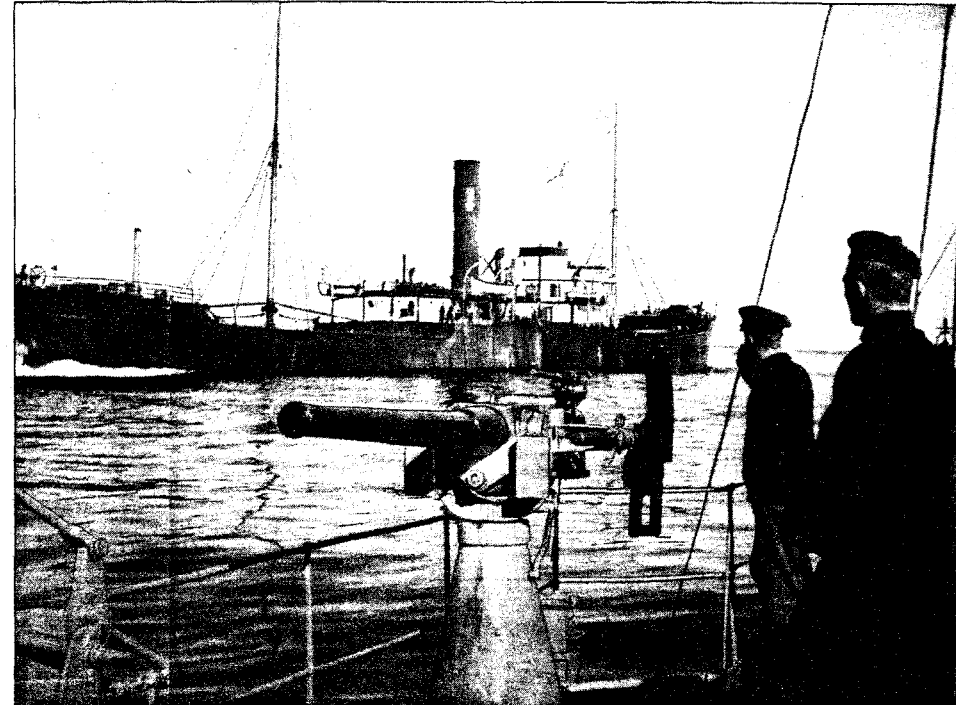
en får vi videre opplyst at 366 nordmenn ble henrettet av tyskerne, og at ca. 40 000 personer ble arrestert «for kortare og lengre tid». Kapitlet inneholder imidlertid ikke et eneste ord om de tap handelsflåten led, at over 4000 sjøfolk i løpet av krigen gikk ned med norske skip. Det vil si at innsatsen på havet krevde over dobbelt så mange liv som kampene i Norge i 1940 og motstandskampen hjerfme tilsammen.

» Slaget som avgjorde Englands og Norges skjebne »

Med forundring konstaterer man også at Furre i kapitlet om krigen og okkupasjonen ikke med én stavelse nevner rekvisisjonen av den norske uteflåten (som besto av 1022 skip, ikke «nesten tusen» som Berge Furre skriver) og etableringen av statsrederiet Norwegian Shipping and Trade Mission (NORTRAS-HIP). Og selv om det ikke er verdenskrigens historie han har skrevet, krever en beskrivelse av den omfattende norske deltakelsen i slaget om Atlanterhavet, slaget som avgjorde Englands – og dermed også Norges – skjebne, mer enn de to knappe setningene Furre har spandert på den. Det kan nevnes at de samlede allierte tap i dette nervepirrende og gruopvekkende dramaet som strakte seg over flere år, var over 5000 skip og 50 000 sjøfolk.

Tatt i betraktning at han har med et eget avsnitt om «Arbeiderrørsla under okkupasjonen», skulle man også ha forventet at Furre ville tatt med noen ord om arbeiderbevegelsen og utefronten. Her, dvs. i London, satt både LO-formannen, Konrad Nordahl, og Sjømannsforbundets formann, Ingvald Haugen. Handelsflåtenes nøkkelstilling ga ikke minst den siste en sentral posisjon, en posisjon som den maktbevisste formannen visste å utnytte. Påstander om at London-regjeringen lot seg diktere av Sjømannsforbundet, var da også en gjenganger i eksilmiljøet.

Forbundets fremsyn da det den 28. februar – mer enn en måned før den tyske invasjonen – besluttet at Ingvald Haugen skulle reise til England for å tilrettelegge en overføring av forbundets funksjoner til London i tilfelle Norge skulle bli trukket inn i krigen, har heller ikke fått plass. Denne beslutningen må sees i sammenheng med at formannen i forbundets London-avdeling, Johan Ingebretnes, allerede den 10. april kunne gå ut med sin BBC-appell til norske sjøfolk på alle hav om «å bli på sin post og ikke på noe område la seg forlede av opp-



fordringen fra Quisling om å seile flåten til nøytrale havner». Den historiske betydning av dette har åpenbart gått Berge Furre hus forbi.

» Forble på sin post gjennom hele krigen »

På denne bakgrunn skal det ikke forbaure at Furre heller ikke omtaler Sjømannsforbundets sentrale rolle i oppbyggingen av uteadministrasjonen og – ikke minst – dets innsats når det gjaldt å avverge arbeidskonflikter i Nortrashipflåten og holde skipene i kontinuerlig fart gjennom hele krigen. Siden han har vært opptatt av holdningene til krigen og okkupasjonsmakten hjemme i Norge, savnes også en påpeking av det bemerkelsesverdige faktum at det overveldende flertallet av sjøfolkene forble på sin post gjennom hele krigen. Dette til tross for at de fleste av dem hadde hatt rommelig anledning til å stikke seg vekk i havnebyene i USA og Latin-Amerika, dvs. vende ryggen til hele krigen. Det var særlig bemerksverdige de første år, da allierte tilbakeslag på alle fronter –

og med USA som ikke krigførende land.

Når det gjelder opptakten til den tyske invasjonen av Norge, er det også egnet til å forundre at Berge Furre ikke kommer inn på den norsk-britiske tonnasjeavtalen av 11. november 1939. Denne avtalen innebar som kjent at Norges Rederiforbund med den norske regjeringens godkjenning stilte ikke mindre enn 150 store og moderne tankskip og ca. 450 000 bрт. tørrlast-tonnasje til disposisjon for Storbritannia.

» Står til stryk »

Da detaljene i denne delvis hemmelig-stemplede avtalen lekket ut, var den helt frem til april 1940 gjestend for stor oppmerksomhet fra tyskerne som hevdet at den var et eklatant brudd på den norske nøytralitetspolitikken. Historikeren Atle Thowsen hevder i den forblindelse («Handelsflåten i krig 1939–1945», Bind I, «Nortraship. Profit og patriotisme», s. 62) at «dette kan skyldes at Hitler vurderte å bruke tonnasjeavtalen som påskudd for den planlagte invasjonen». Da den britiske moneilingen av norske farvann fant sted i begynnelsen av april,

GLEMT?: Hvordan kan et av de viktigste kapitlene i Norges kamp for frihet være nesten uteglemt i et nytt historieverk?

fremmed imidlertid dette seg naturlig nok som et bedre påskudd for okkupasjonen. Uansett dette utgjør imidlertid tonnasjeavtalen en viktig del av forhistorien til 9. april, og understreker den rolle den norske skipsflåten spilte i tautrekningen mellom de krigførende parter. Det pussige er forøvrig at Furre har en langt mer inngående skildring av skipsflåten under den første verdenskrigen. Her har han således fått med seg både tonnasjeavtalen som ble inngått med britene sommeren 1917, og tallet på forliste skip og omkomne sjøfolk.

Nettopp fordi historikeren heter Berge Furre, virker utelatelsen av de momenter som er nevnt ovenfor, så skuffende. Syv linjer om handelsflåten og sjøfolkene rolle i Norges frigjøringskrig er ikke en historiker verdig. Det vitner både om manglende innsikt og svaltende vurderingssevne. Et par sider ekstra ville vært tilstrekkelig til å rette opp miseren. Som det foreligger i dag, står dette kapitlet i en ellers kunnskapsrik og veibalansert historiefremstilling til stryk.