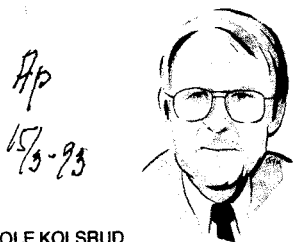


Hjemmeflåten - mellom venn og fiende



OLE KOLSRUD

Uteseilene kjempet for å vinne landets frihet tilbake. Hjemmeseilene kjempet for at landet skulle overleve. Kronikkforfatteren, som anmelder siste bind i verket om handelsflåten i krig, er førsteaktivar ved Riksarkivet.

Hvor mange vet i dag at over 2500 mennesker, de fleste russiske krigsfanger, omkom da den tysk-ekspirerte Bergensakuta M/S «Rigel» ble senket av britiske fly utenfor Tjøtta på Helgelandskysten 27. november 1944? Eller at nesten 1000 – syv tusen – mennesker omkom da M/S «Goya», kontrahert ved Åkers mek. av Moenckels rederi i Bergen, sjosatt fem dager før invasjonen 9. april 1940 og deretter rekvirert av tyskerne, ble torpedert av en russisk ubåt 16. april 1945, fullastet med flykten-de tyske tropper på vei fra Gdynia til København?

Senkningen av «Goya» er gått over i historien som verdens største skipskatastrofe.

Nestoren i norsk sjøfartshistorie, Lauritz Pettersen, forteller om dette i det siste bindet av det store fembindsverket om handelsflåten i krig 1939–1945. Det første bindet, Atle Thowsens «Nortraship. Profit og patriotisme» kom i 1990, mens annet–fjerde bind ennå ikke foreligger.

” Utenriksfarten ble brutalt amputert ”

Lauritz Pettersens 400-siders bind «Hjemmeflåten. Mellom venn og fiende» er imidlertid noe langt mer enn en kronike over krigsforlis og skipsstragedier, selv om den virkeligheten han bretter ut for oss, i høy grad var preget av nettopp dette. Over tusen menneskeliv gikk tapt ved hjemmeflåten regulære seilinger i norsk innenriksfart. De store katastrofene «Rigel» og «Goya» holdes da utenfor. Nesten halvparten av hjemmeflåten tonnasje gikk tapt i løpet av krigen i norske eller tysk-kontrollerte farvann. Relativt sett var det altså minst like risikofyllt å seile i hjemmeflåten som i utenflåten.

Hva var så «hjemmeflåten»? Ved de historiske vedtak på Stuguflåten i Romsdal 22. april (Nortraship-anordningen) og på Øverbygd i Målselv 18. mai 1940, hadde regjeringen Nygaardsvold rekvirert samtlige norske skip som befant seg utenfor tysk-kontrollert farvann. Dette skulle vise seg å utgjøre en flåte på nesten fire millioner tonn, eller omtrent like mye som hele den samlede tyske handelsflåte. Under én million tonn ble værende igjen i Norge eller i tysk-kontrollert farvann.

Beregningen av flåtens størrelse vil avhenge av hvor små båter man finner det rimelig å ta med. Lauritz Pettersen viser at hjemmeflåten pr. 9. april 1940 besto av 3276 fartøyer på over 25 btr. med en samlet tonnasje på i underkant av 800 000 btr. 850 fartøyer var på 100 btr. eller mer, hvorav 600 var enten passasjer-, gods- og lokaltuteskip eller fiske- og fangstfartøyer.

” Et undervurdert problem for okkupantene ”

Utenriksdepartementet ble brutalt amputert. Hjemmeflåten handels-skip opprettholdt i noen grad seilinger på Danmark, Tyskland og Nederland (Rotterdam). I de første krigsårene forekom dessuten enkelte seilinger til Murmansk og Svalbard. Det var det hele. Importen av varer til Norge sank fra vel 7,5 mill. tonn i 1939 til under 2,5 mill. tonn i 1944. Eksporten sank i den samme perioden fra 5,3 mill. tonn til 1,7 mill. tonn. Samtidig var det selvsagt i tyskernes interesse at det norske samfunnsmaskineriet ikke gikk fullstendig i stå. De hadde store militære og industrielle utbyggingsplaner. Formidable troppestyrker skulle underholdes. Tyskerne ble ikke bare tvunget til å forsyne Norge med varer i mye større grad enn før, de måtte også transportere varene.

Opptil 70 prosent av kull- og koksimporten til Norge foregikk på tyske skip under okkupasjonen. En av de mange selvmotsigelser i den totale tyske krigsføringen var at tyskerne på den ene side beslagla over 1000 norske fartøyer til eget bruk, samtidig som de på den annen side ble tvunget til å sette inn egen tonnasje for å bringe varer til den norske sivilbefolkning.

Her er vi ved en av de grunnleggende faktorer som bestemte Norges skjebne under okkupasjonen. Nortraship-flåten ga de norske eksilmyndighetene et økonomisk fundament å stå på og en stemme som ble lyttet til blant de allierte stormakter. Tapt av denne flåten – som altså var nesten like stor som Tysklands egen handelsflåte – ble på den



FORSKJELL: Det var farligst å seile i hjemmeflåten, men de som gjorde det, fikk aldri status som krigsseilere.

annen side et både uforutsett og undervurdert problem for de tyske okkupantene. Pettersen siterer den engelske historikeren Alan S. Milward, som i sin studie fra 1972, «The Fascist Economy in Norway», hevdet at ingen feilberegning fra tyskerne side var alvorligere enn denne.

Nå var det ikke bare mangelen på tonnasje som skapte problemer. Og så utnyttelsen av den tonnasjen som tross alt var til rådighet, falt radikalt. Høy risiko – f.eks. ble norske skip som gikk i konvoi med tyske, plassert på utsiden av konvoien som skjold mot allierte angrep – og kummerlige arbeidsforhold førte til mannskapsmangel og til «gå-sakte-aksjoner» blant havarbeiderne. De fleste seilinger måtte foregå i dagslys, fordi tyskerne fant at nattseilas uten tente fyrlykter og lanterner var for farlig. Dette økte faren for angrep fra allierte fly og ubåter, og mot slutten av krigen ble angrepene på konvoiene som seilte om dagen, så intense at tyskerne likevel fant å måtte risikere nattseilas. For i det hele tatt å kunne seile, måtte alle norske fartøyer fra våren 1941 ha særskilt tillatelse.

Samlet førte dette til at all sjøtransport langs norskekysten gikk uhyre langsomt. En tur fra Drammen til Bergen kunne ta 26 dager. D/S «Hillevåg» i godsruete Stavanger–Oslo brukte høsten 1944 seks uker på en rundtur. Den næringssektoren som viste størst tilbakegang i Norge etter 1941, var skipsfarten, det vil si hjemmeflåten. Tyskerne ble tvunget til å sette inn stadig mer tysk tonnasje i farten på Norge, og det tyske tonnasjetapet på norskekysten oversteg etterhvert de samlede tapene i hjemmeflåten. Den tyske handelsflåten forblødde seg på farten på Norge, konstaterer Pettersen (s. 331).

Slik den allierte krigsledelsen så det, gikk den norske hjemmeflåten i fiendtlig fart. Dette fikk ikke minst Hurtigruta merke; den mistet 16 fartøyer under krigen. 13. september 1941 ble D/S «Richard Wight» torpedert på vei fra Honningsvåg til Hammerfest, og deretter sluttet Hurtigruta å seile nord for Tromsø. Den såkalte Erstatningsruten ble etablert, men etter at D/S «Vesterålen» ble senket utenfor Øksfjord 17. oktober, ble hele strekningen Tromsø–Kirkenes betjent av ishavsskuter og gisfiskeskutere. Etter at motor-kutteren «Uloy» var blitt skutt i brann under flyangrep 30. juni 1944, slik at tolv passasjerer og tre av mannskapet omkom, sluttet Erstatningsruten å gå til den østlige delen av Finnmark. Som en følge av evakueringen av Finnmark opphørte Erstatningsrutens seilinger helt i oktober 1944.

” Forblødde seg i farten på Norge ”

De norske eksilmyndighetene i London og Stockholm sto her overfor et smertefullt dilemma. De hadde tidlig under krigen fått gjennomslag hos britene for at det skulle tas hensyn til den livsnødvendige sivile sjøtransporten av varer og personer, men sommeren 1944 ønsket de allierte å trappe opp angrepene på skipstrafikken langs norskekysten. Den norske overkommandoen henstodte til britene om å de eksisterende restriksjoner måtte opprettholdes. Dette kunne britene ikke akseptere.

Var det et smertefullt dilemma for de norske eksilmyndighetene, var det en tragedie for mannskape-

ne i hjemmeflåten. Dette er et hovedmotiv hos Lauritz Pettersen. I et okkupert land er det ikke mulig å opprettholde en tilnærmet normal økonomisk virksomhet uten at det samtidig er til fordel for okkupanten. At de som opprettholdt transportrutene på norskekysten under okkupasjonen gjorde en livsnødvendig innsats, var man klar over både ute og hjemme. Under rettsoppgjøret etter krigen ble det ikke reist straffesaker mot noen av hjemmeflåten redere. Mange av dem hadde dessuten båter både ute og hjemme. Men da uteseilerne kom hjem, var det plutselig to grupper sjøfolk i landet, påpeker Pettersen: de som hadde vært med på å vinne krigen ute, og de som angivelig hadde seilt for fienden hjemme. De siste har aldri oppnådd status som krigsseilere. Den nye krigspensjoneringsloven som ble vedtatt i 1946, knesatte prinsippet om forskjellsbehandling av de to gruppene. Så sent som i 1985 slo Høyesterett endelig fast at hjemmeseilene ikke hadde rett til engangserstatning, slik uteseilerne hadde.

Lauritz Pettersens fremstillingsform er nøktern og lavmælt. Boken kan virke tung, noe som ikke skyldes dens volum, men dens egenvekt. Den er spekket med informasjon. Pettersen har i all sin lavmæltet en slående evne til å samle store problemkomplekser i treffende enkeltsetninger. Han oppsummerer hele sin bok på to linjer på side 293: «Uteseilene kjempet i forreste linje for å vinne landets frihet tilbake. Hjemmeseilene kjempet i forreste linje for at landet skulle overleve.»

Lauritz Pettersen, «Handelsflåten i krig 1939–1945». Bind 5: «Hjemmeflåten. Mellom venn og fiende». 400 s. Grøndahl Dreyer 1992.

102787