



Bind 4: KRIGSSEILER – HJEMKOMST
OG OPPGJØR (kommer 1994)
Bind 5: HJEMMEFLÅTEN – MELLOM
VENN OG FIENDE (foreligger)

104993

Det er cand. philol. og direktør ved Bergens Sjøfartsmuseum, Lauritz Pettersen som har skrevet bind 5. Hans tema er hjemmeflåten den besto i juni 1940 av 834 fartøyer over 100 tonn, til sammen ca 675 000 tonn. Ved krigens slutt var halvparten senket, og over 1000 nordmenn hadde mistet livet. I tillegg kommer andre katastrofale tap. I november 1944 ble M/S Rigel senket av britiske fly utenfor Helgelandskysten, 2500 mennesker omkom, de fleste var russiske krigsfanger.

Folkene i hjemmeflåten kom i en ulykksalig klemme. Uten hjemmeflåten kunne ikke det okkuperte Norge fungere, men samtidig måtte man seile for nazistene. Hjemmeseilerne ble utsatt for angrep fra allierte fly og fartøy, enkelte ganger hadde disse norske besetninger og nordmenn måtte skyte på sine egne landsmenn. Det er ikke til å undres over at mange av hjemmeflåtens redere og sjøfolk ble uglesett etter krigen. Men de – som også annen virksomhet i det okkuperte Norge – måtte bøye seg for overmakten. Dessuten måtte «hjulene holdes igang».

Lauritz Pettersen gir en nøktern og grundig beskrivelse av hjemmeseilernes hverdag i det konfliktfylte grenseland mellom venn og fiende.

På utefronten var forholdene klare – her visste man hvem som var venn og hvem som var fiende. I bind 1 dekker dr. philos. Atle Towsen krigsårene 1939-1942. Gjennom NORTRASHIP – den norske stats rederi – hadde London-regjeringen et solid politisk og økonomisk grunnlag, som ga Norge en spesiell posisjon blant de allierte.

Ved provisorisk anordning av 22/4 – 1940 ble det første skrittet tatt av regjeringen Nygaardsvoll for å skaffe seg råderett over norsk shipping. Møtet ble holdt på turiststasjonen Stuguflåten i Romsdalen. Bare navnet var nok til å få skipsrederne til å fnyse. Rederne var en fargerik forsamling av gründere, individualister og dristige satsere. Samarbeidet mellom dem og regjeringen var naturbestemt til å by på vanskelige motsetningsforhold. Og de kom i NORTRASHIP – den maritime organisasjon som ble skapt for at vi skulle kunne hevde oss som alliert nasjon. – 95% av statsbudsjettets inntekter under krigen kom fra handelsflåten, det var forståelig at redere ikke akkurat var preget av mindreverdighetskomplekser.

De to første bindene av HANDELSFLÅTEN I KRIG 1939-1945 lover godt, svært godt. Bøkene, som er spekket med gode bilder og forskjellige tabellariske oversikter, er både lettleste og informative. Jeg ser frem til de neste bind av dette storverk.

Werner Christie



Storverk om handelsflåten

«Handelsflåten i Krig»

I 1939 hadde Norge verdens fjerde største handelsflåte, bare USA, Storbritannia og Japan lå foran. Om lag 1000 skip og 30 000 sjøfolk deltok på alliert side, og over 4000 av disse norske sjøfolk fant en våt grav. Til tross for disse høye tallene har handelsflåten ikke fått den anerkjennelse den fortjener. Krigsseileren – den slentrende og fuktige «Ola fra Sandefjord» – har ikke funnet sin plass i den tørre krigshistorien. Noen vil ellers mene at handelsflåtens historie ikke er krigshistorie i ordets rette forstand. Men det er i alle fall norsk historie, en beretning om Norges rolle under krigen. Handelsflåten var vårt vesentligste bidrag til alliert seier. Endelig – 50 år etter krigen – kommer et fembinds verk om handelsflåten, og nå er det satset stort. (Staten) har bevilget 12 millioner til prosjektet og Norges allmennvitenskapelige forskningsråd står for grunnforskningen.

Utgivelsesplanen ser slik ut:

Bind 1: NORTRASHIP – PROFITT OG PATRIOTISME (foreligger)

Bind 2: NORTRASHIP – KONKURRENT OG ALLIERT (kommer desember 1993)

Bind 3: SJØMANN – LANG VAKT (kommer 1994)