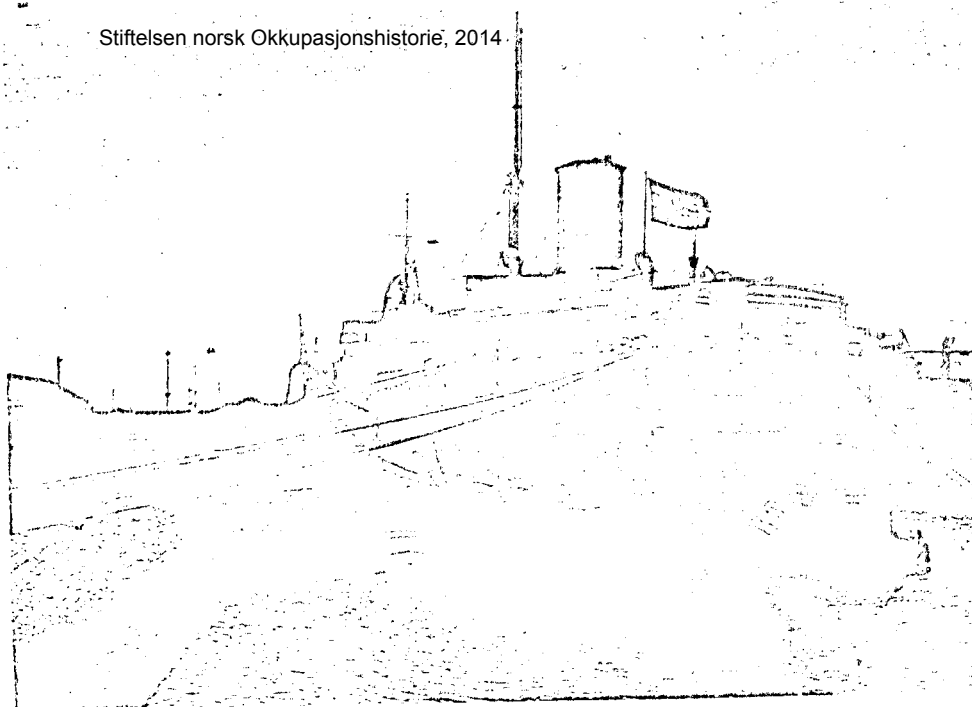


108112



Norsk flagg/norsk skip: Vår ære og vår makt.

KAPITEL 1

Nortraship etableres

Det britiske admiraltets krigsdagbok opplyser at allerede kl. 13.47 den 9. april 1940 ble det første tiltak truffet for å hindre at den norske handelsflåten kom under tysk kontroll. Admiralitetet ga ordre til at norske og danske skip skulle gis britisk beskyttelse, holdes tilbake i britiske havner eller dirigeres inn fra havet.

Samme kveld ble ordren revidert med en særbestemmelse for norske skip i nøytral fart utenfor havner i Skandinavia, Danmark og Østersjøen. Ordren gikk ut på at slike skip ikke skulle bringes inn til britisk havn i annen hensikt enn vanlig kontrabandekontroll. Denne særbestemmelsen var åpenbart dik-

*Jon Røstvedt, Hestvedt: Norskships Flot
1. del.*

Oerlikon maskinkanon ble levert høsten 1941. Stillest. Norsk Okkupasjonshistorie, 2014
 var tallet kommet opp i 753 ombord i norske skip. Ved krigens slutt strittet den norske handelsflåten av 2445 Oerlikons, nesten 1000 flatbanekanoner og 3500 mitraljoser av kaliber under 20 mm.

Alle våpen ble levert gratis av britene på betingelse av at de ble betjent og vedlikeholdt forsvarlig. De avga også britisk skytterpersonell til norske skip likesom den norske marine fordelte artillerister til tjeneste på norske skip — en mann til hvert så langt det rakk.

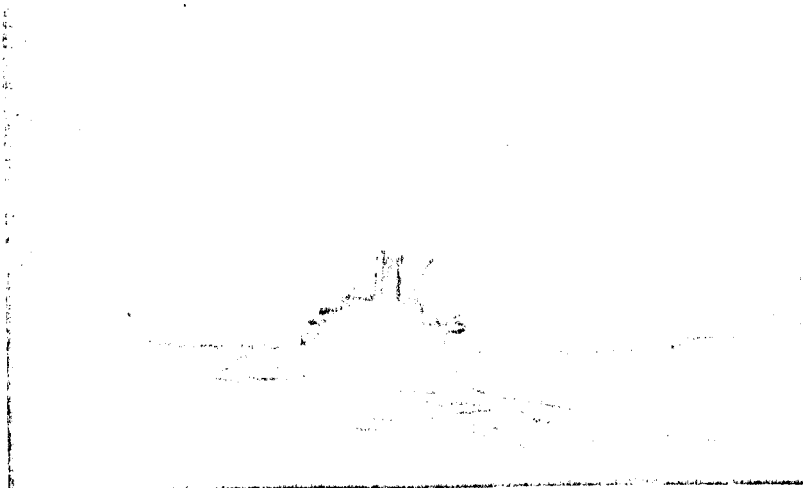
Sjøforsvarets Skytteravdeling for Handelsflåten (SSH) ble etablert den 20. juli 1941 med våpenskole i Dumbarton. Formålet var å rekruttere og utanne sjøfolk til militære skyttere ombord. Behovet ble anslått til et minimum av 3500 mann som kanonkommandører i kamp og som instruktører og vedlikeholdsansvarlige i rolige stunder. De skulle gå inn som ekstra tilskudd til besetningene og være forpliktet til, som militære i uniform, å ta til takke med feltmessige provisorier når det gjaldt underføringelse ombord, og med soldatens sold.

Dette programmet møtte uventet motbør. Norsk Sjømannsforbund gikk prinsipielt imot at handelsflåten som sivil arbeidsplass ble infiltrert av militære elementer. Forbundet gikk inn for utdanning av skyttere, men de skulle ha vanlig sivil status og ikke være underkastet Marinens kontroll.

Den norske statsminister lattet sjømannsforbundet med en følge at Forsvarsdepartementet beordret stans av rekrutteringen til SSH. Noe senere ble rekrutteringen gjenopptatt, men under forutsetning av at det ikke ble forðt mer enn en militær skytter til hvert skip. Ved utgangen av 1941 hadde



Sivil sjømann gis skytteropplæring.



Norsk tankskip bunkrer eskorteartøy i rom sjø.

*For "Militært Tidsskrift"
 Dr. H. G. Lund, for Rüstung*

SSH rulleført bare 365 mann, og mankoen på kyndig forsvarspersonell ombord måtte dekkes av britisk personell.

Fagorganisasjonens frykt for at dens kontroll over medlemmene ombord skulle bli forkludret av en økende militarisering av handelsflåten, svekket forsvarstiltakene ombord uten at den dermed kan gis skylden for at året 1942 ble et katastrofeår for Nortraships flåte. De tyske ubåtsjefene lot seg tross alt ikke skremme av en kanon eller to, ihvertfall ikke om natten da de fleste torpederinger fant sted.

De svære tap i 1942 var en spore til effektivisering av handelsflåtens selvforsvar. SSH drev iherdig på med rekruttering innenfor de gitte forutsetninger og åpnet en våpenskole også ved New York. Over 1500 sjøfolk var tilslutt innrullert som militære skyttere og fordelt ombord, der de ble villig assistert av sivile besetningsmedlemmer når det kom til kamp.

Ingen protesterte da SSH startet utdanning av vegningsoffiserer som militært supplement til skipsbefalet. Vegningsoffiserene var da i regelen også krigsforliste styrmenn som ikke lot seg påvirke av utenforliggende press. De ble fordelt en til hvert skip der de tok kommando over skipets militære forsvarspersonell, norsk som britisk, og ansvaret for alle våpen og sikringstiltak. Fra skip etter skip innløp rapporter om at ordningen med vegningsoffiserer var mer enn vellykket og førte til markert bedring av disiplin, øvelser og vedlikehold — for ikke å nevne våpenledelse i kamp.

Handelsflåten ble på ingen måte militarisert i Sjømannsforbundets odiose betydning av ordet, men den som opplevet å se en konvoi åpne opp en full sperreild under flyangrep, fikk

et levende inntrykk av at handelsflåten hadde utviklet seg til den fjerde forsvarsgren også i rent militært henseende.

Offensiv seilas

Den fjerde forsvarsgren var en absolutt forutsetning for at de tre regulære våpengrener kunne gripe offensiven og holde den vedlike frem til Aksemaktens kapitulasjon. For norske handelsskip var det en ny erfaring å bli anvist plass i en sjomilitær angrepsformasjon og delta direkte i åpningen av nye fronter. I de vanlige forsyningskonvoiene over Nordatlanten og andre steder dreiet angrep og forsvar seg om handelsskipene selv, i angrepskonvoiene var andre mål hovedsaken. Heller ikke hadde forretningsmessig økonomisk drift av handelsskipene noen betydning, det var deres militære hensiktsmessighet som talte.

Den første allierte offensiv av denne art gjaldt Madagaskar i mai 1942. Ett av de ti transport-

skipene var det norske linjeskipet THALATTA lastet med utstyr for en hel infanteribrigade, fire landstigningsbåter klar til å settes på vannet når angreps-signalet gikk, og 120 Commandosoldater som skulle kastes i land i båtene. Den sivile norske besetningen løste sin militære oppgave prikkfritt og ble belønnet med Krigsmedaljen for innsatsen.

Neste allierte offensiv var i større målestokk. I første pulje av angrepskonvoien TORCH — landstigningen i Nordafrika november 1942 — deltok 39 norske skip: BERGENSFJORD som treppetransport, åtte hurtige linjeskip som militærtransportskip, ti tankskip og tolv mindre lasteskip med ammunisjon og andre forstegangsforstyringer som landstigningstroppene ville trenge allerede i angrepets åpningsfase.

Senere gikk det slag i slag, Sicilia, Italia, Rivieraen, og endelig Normandie den 6. juni 1944. Til dette gigantiske foretagede var der i angrepsfasen et særlig behov for de mindre

Glimt av Hærens historie i de siste 150 år

Fra artikkelserieforfatteren av «Glimt av Hærens historie i de siste 150 år», oberstløytnant, cand.philol. Anton Ølstad, har vi mottatt en liten rettelse angående den siste artikkel i serien. Han skriver at på side 428 er det falt ut noe, som kan gi inntrykk av at det er hans egen beretning som følger i avsnittet som begynner med «Torsdag 13. juni sa general Ruge...» osv. Anton Ølstad skriver videre: «Det er ikke jeg, men general Ruges presseoffiser som her har ordet. Jeg har bare «hilst på» general, den gang oberst, Ruge en gang. Det var da han som infanteriinspektør engang i begynnelsen av 1910 inspiserte Krigsskolen. Han imponerte en infanterikadett ved å kjenne ham igjen. Infanterikadetten hadde båret Ruges kappe under en manøver våren 1839.»

Vi lar oberstløytnant Ølstads bemerkning gå videre til våre interesserte lesere. Ikke minst hans observasjon til slutt i brevet er illustrerende. Lederskap i praksis! Red.

kystskip på mellom 1000 og 2000 tonn. Etter fire års krigsseilas i britisk kystfart mellom miner, fly og torpedobåter var halvparten av denne kategori norske skip gått ned. Av de gjenværende ble ca. 50 chartret av det britiske admiraltet og mannskapene forhyrt på en spesiell tariff for å frakte ammunisjon, bensin i kanner og andre prioriterte forsyninger så kloss i land de kunne komme på høyvann. Første pulje løstet til amfibiebiler ved brødene allerede den 6. juni.

Også i Stillehavskrigen deltok norske skip i den amerikanske offensiv mot Filippinene.

Tankskipene spilte en særlig militær rolle under krigen. Ikke bare fraktet de enorme mengder olje og bensin over Atlanterhavet og toppet lasten med nye flyskrog i tillegg, men Admiraltet hadde stadig behov for tankskip som kunne følge operasjonene og bunkre sjøstridskreftene etter hvert. Over 70 norske tankskip ble utrustet som «flåtetankskip» under krigen.

Ved krigens slutt

Handelsflåten innsats i to verdenskriger kan på en måte måles i kroner og øre. I første verdenskrig seilte den inn enorme summer i form av frakttinntekter og krigsforsikringer. Fortjenesten gikk dengang til redere, aksjonærer og spekulanter og bare perifert til staten i form av skatter og valutainnseiling etc.

I den annen verdenskrig var handelsflåten inntjeningssevne den eneste inntektskilde Norges eksilregjering hadde. Det viste seg å være tilstrekkelig til å dekke alle utgifter og nasjonale forpliktelser under krigen og til et pent overskudd i gjenreisningens tegn. Rederne fikk sine lovbundne erstatninger for

tapte skip og kunne ta fatt på å bygge flåten opp igjen og gjenopprette arbeidsplassene ombord. Jobbetidens spekulanter kom ikke igjen. Statsrederiet Nortraship hadde bevist sin sunne berettigelse i en tid da fraktene konkurrerte om tonnasje. Det ble planmessig oppløst straks tonnasje tok til å konkurrere om fraktene.

Handelsflåten innsats måles også i tapstall. Som i første verdenskrig gikk også halvparten av den norske flåten til grunn i annen. Antall tapte skip var mindre, 570 skip, men tapt tonnasje var større på grunn av

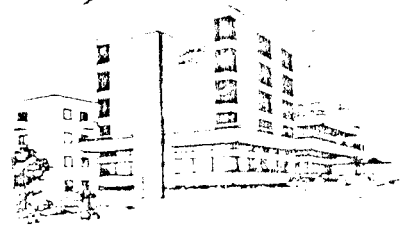
endrede skipsstørrelser. Hva verre var: Antall drepte sjofolk var dobbelt så høyt, nærmere 4000 mann.

Disse 4000 falne var pantet på at Norges flagg kom med heder ut av en krig som måtte utkjempes. Handelsflåten var i den, vår fjerde forsvarsgren og bar det vesentlige av nasjonens krigsbyrder.

Norges Rederforbund huser idag et beredskapssekretariat som erkjenner den historiske utvikling av handelsflåten som et nasjonalt forsvarsenliggende i en krisetid, sivilt som militært.

Grand Hotell, Steinkjer. Deres møtested i Nord- Trøndelag

Kongensgt 37
7700 Steinkjer
Tlf (077) 61 180



Det er en av de beste hotellene i Norge. 60 hoteller i Sandness på ett telefonnummer (077) 33 48 79

Inter Nor Hotels
Kjeden med hoteller sentrale steder i Sør Norge

Velkommen til fjells!

Velkommen til Highland Hotel, Geilo.

Hotellet er i dag et av Norges nyeste og mest moderne hoteller med 150 senger, store salonger, barer og en flott festsal som vi har fått mye ros for. Internasjonalt orkester spiller til dans hver aften. Innendørs svømmenall, trøttom, minigolf, tennis, båter og hester.

Opplev natur, avkopling, intimt miljø og god servering hos oss.

(Skal De arrangere KONGRESS eller MØTER, be om vår spesialbrosjyre.)

HIGHLAND HOTEL

ÅPENT HELE ÅRET

Henv. telefon Geilo (037) *85 000 eller Deres reisebureau.

Innehavere: Karen og Sverre Værnø.

om tyskernes effektivitet når det gjaldt økonomisk krigføring. Britene innledet derfor alvorlige forhandlinger med de nøytrale stater om mer tonnasje.

I grove trekk var dette bakgrunnen for de forhandlinger som norske redere og britiske skipsfarsmyndigheter førte i tiden frem til 11. november 1939. Med godkjenning fra den norske regjering undertegner da de norske forhandlere en tonnasjeavtale med britene som gikk ut på suksessivt å stille til deres disposisjon 150 tankskip på ca 1,5 millioner tonn dødvekt, og 200.000 tonn tørrlastskip i tillegg til de ca. 500.000 tonn som allerede seilte for allierte interesser.

Avtalens hemmelige karakter – den ble ikke offisielt kunngjort for tyskerne før i mars 1940 – tyder på at man fra norsk side var bekymret for hvordan Tyskland ville oppfatte den og reagere på den. For å skaffe balanse i nøytraliteten, ble avtalen da også koblet sammen med et norsk krav om adgang til utvidet handelsankvemer med Tyskland uten britiske hindringer.

Vi vet nå at tyskerne kjente til avtalen gjennom en fransk indiskresjon allerede den 11. januar 1940. Det faktum at de ikke protesterte eller overhodet reagerte, kan tolkes på flere måter. En tolkning kan være den at tyskerne allerede tenkte på okkupasjon av Norge som en reell mulighet. I så fall ville det være uheldig å vise altfor stor interesse for det norsk-britiske skipsfartssamarbeide. Men man kan sikkert gå ut fra at tyskerne ikke betraktet to millioner tonn tank og tørrlast som likegyldig når man vet at den tyske marinens hovedoppgave fra krigsutbruddet var krigføring mot den allierte skipstøt. Da Norge ble okkupert, regnet tyskerne utvilsomt med at en vesentlig del av den norske handelsflåten ville komme under tysk kontroll og fravristes britene, og således bli en betydningsfull ekstra bonus av felttoget mot Norge.

Slik gikk det ikke. Konge og regjering fortsatte kampen utenfor Norges grenser og beholdt kontrollen over hele den norske utenriksflåten. Følgen var at transportkapasiteten i de britiske forsyningsruter øket meget mer enn med de to millioner tonn som var forutsatt i tonnasjeavtalen.

På dette punkt ga det tyske overfall på Norge en gevinst for de allierte og et tilsvarende tap for tyskerne. Handelsflåtens tjeneste på alliert side var ett av de viktige lodd britene sikret seg for å få vektskålen til å svinge mot alliert seier i den annen verdenskrig.

*fra Jon Risting Hyland
"Norsk Skips Flåte"
1 del.*