

75 år siden vendepunktet i «Slaget om Atlanterhavet»: - Krigsseilerhistorien er ikke bare norsk

Bjørn Tore Rosendahl, faglig leder (PhD) Norsk senter for krigsseilerhistorie ved ARKIVET freds- og menneskerettighetssenter

I disse dager er det 75 år siden et av de store vendepunktene under andre verdenskrig. Slaget om Atlanterhavet ble i realiteten avgjort i mai 1943. De tyske ubåtene ble trukket ut av Nord-Atlanteren, og de alliertes forsyningslinjer over til Storbritannia var ikke lenger truet på samme måte som tidligere i krigen. 75-årsjubileet er en god anledning til å minnes og lære om innsatsen til enkeltmenneskene som deltok – både de norske og de utenlandske krigsseilerne.

Målet for de tyske angrepene i Atlanterhavet var først og fremst å ramme allierte handelsskip. Det gjorde sjøfolkene til hovedofrene i dette langvarige slaget, som ikke tok helt slutt før i mai 1945. Rundt 3500 allierte skip ble senket og rundt 70.000 sjøfolk omkom fra både sivile skip og marinefartøyer.

I slaget om Atlanterhavet var det flere perioder hvor de allierte tapene var så store at det truet Storbritannias evne til å føre krig. Etter krigen skrev Churchill at trusselen fra de tyske ubåtene var det eneste som virkelig gjorde han redd mens krigen pågikk.

Multinasjonal konvoi under angrep

Vinteren 1943 var en av de kritiske periodene hvor det gikk særlig hardt ut over de alliertes forsyningslinjer. Sannsynligvis var det derfor mange bekymrede sjøfolk om bord de nesten 70 skipene i konvoi SC-121 som dro ut fra New York 23. februar 1943 i retning Storbritannia og konvoiavnen Liverpool. SC-121 betydde at det var en østgående «Slow Convoy». Det var nr. 121 i rekken av denne type saktegående konvoi som seilte med en fart på ca. 7 knop. De hurtigste konvoiene seilte nesten dobbelt så raskt, mens de aller hurtigste handelsskipene kunne seile helt alene, siden høy hastighet gjorde skipene mye vanskeligere å torpedere. En konvoi som seilte sakte, var derimot ekstra sårbar for fiendtlige angrep.

Skipsfarten, og særlig konvoiene, var kanskje den mest multinasjonale delen av det allierte samarbeidet under krigen. I konvoi SC-121 var det skip fra åtte nasjoner: USA, Storbritannia, Nederland, Sverige, Polen, Hellas, Jugoslavia og Norge. Hele 45 av skipene var britiske, mens åtte var norske. På de enkelte skip var det også normalt med sjøfolk av mange ulike nasjonaliteter. De allierte kalte seg United Nations, og kanskje var det sjøfolkene som aller mest symboliserte dette. På norske skip var ca. 10 prosent av mannskapene utenlandske i 1940, med kinesere som den største gruppen. Men da krigen sluttet, hadde andelen utenlandske økt til en av fire. Da var det britene som utgjorde den klart største nasjonaliteten blant utlendingene i den norske handelsflåten.

Den store saktegående konvoien SC-121 ble beskyttet av to destroyere og syv mindre militære fartøyer. Men ute i Atlanterhavet ventet hele 27 tyske ubåter. Det endte fatalt. Trolig ble så mange som 12 av handelsskipene i konvoien senket og anslagsvis 270 av sjøfolkene ble drept.

Vitnesbyrd om katastrofen

Et av skipene som ble rammet var det norske skipet *M/S Bonneville*. Med «commodore» – lederen av konvoi SC-121 – om bord, lå skipet først i konvoien. Ubåtenes angrep mot SC-121 hadde vart i seks døgn før *Bonneville* ble truffet av en torpedo 9. mars 1943. På Krigsseilerregisteret.no kan man lese i sjøforklaringen og i dekksgdagboken om hvordan de overlevende opplevde det dramatiske forliset som fulgte og kampen deres for å overleve. Av et mannskap på 43 overlevde kun 7. Blant de omkomne var 2. styrmann om bord, 29 år gamle Odd Mads Werring Werner fra Songe i Arendal. Det er motstridende rapporter om hva som skjedde med Werner. En av de overlevende trodde at han hadde hørt Werner sin stemme mens han selv kjempet for livet i en livbåt full av iskaldt vann. I rapporten etter forliset står det:

«Vi hørte og så noen av mannskapet drive isjøen og vi forsøkte å ro over til dem, men det lyktes oss ikke. Jeg syntes jeg hørte 2. styrmann's stemme rope et stykke borte. Der var en pøs i båten og vi øset alt hvad vi kunne, men brottene fylte den stadig.»

Sjømannen som rapporterte dette i 1943 het Aksel Remøe. Han døde 97 år gammel i 2016. Et år tidligere skrev han dette om opplevelsen i livbåten:

«I livbåten var vi fire stykker, og den var full av vann. Vi forsøkte ro bort til de som lå i vannet, men brottene slo årene ut av armene våre. Skip etter skip fulgt etter hverandre og meide ned menneskene i vannet. Så stoppet ropene etter hjelp, og de røde lysene forsvant. Det at livbåten vår var full av vann ble til vår fordel. Det gjorde at den ikke drev fort nok til å bli knust av skipene som passerte. Skipene passerte oss i livbåten så nært at vi kunne se ansiktene deres og vinke til dem, det var bare noen få meter mellom oss. Så var skipene passert, og vi fire i livbåten var alene. De tre andre frøs ihjel i løpet av et par timer, og så, var jeg alene.»

Som så mange andre krigsseilere, forsøkte Aksel Remøe å glemme de vonde opplevelsene etter krigen. Han skrev selv at:

«Jeg har stengt ute de sterke følelsene etter torpederingen. Å stenge ute følelser har jeg har lyktes så bra med det at jeg ikke husker navn på en eneste av besetningen. Samtidig er det noen opplevelser som jeg ikke kan glemme og som jeg heller ikke nevner i intervjuer.»

Viktig dokumentasjon

Blant mannskapet på *Bonneville* var det til sammen 36 som omkom. Det var 25 nordmenn, 10 briter og en cubansk byssegutt. Aksel Remøe valgte å dele sine vonde opplevelser i boken «De var også krigsseilere» – et verk som dokumenterte og minnet de 953 utenlandske sjøfolkene som omkom på norske skip, men som ble glemt etter krigen. Deres navn ble 8. mai 2017 ført opp på minneplater ved siden av sine omkomne norske kolleger i Minnehallen i Stavern. Dette skjedde etter initiativ og økonomisk bidrag fra Jon Michelet.

De fortjener alle å minnes, både nordmenn og utlendinger – på norske og på utenlandske skip. Kunnskap står her helt sentralt. Skal man kunne minnes noen, så er det helt avgjørende å kunne svare på spørsmål som: Hvem skal man minnes? Hvilken betydning hadde deres tjeneste? Hva de ble utsatt for?

Etableringen av Krigsseilerregisteret har vist hvor viktig det er, særlig for etterkommere, å få vite mer om hva den enkelte krigsseileren opplevde under andre verdenskrig. Ut fra de mange

tilbakemeldingene vi får til Krigsseilerregisteret, er det tydelig at informasjon om f.eks. mønstringer, torpederinger og utmerkelse har bidratt til både økt forståelse og stolthet for en historie som for noen tidligere har vært skambelagt.

Gjennom å lære både om den norske og den internasjonale historien kan man oppnå flere gode ting. For det første gir man på den måten anerkjennelse til andre lands sjøfolk som også stod for viktige bidrag til den allierte seieren under andre verdenskrig. Men vi kan også lære mer om oss selv ved å lære om andre. Kanskje oppdager man at hendelser man trodde kun skjedde i Norge eller med nordmenn også skjedde andre steder. Likheter og forskjeller med andre lands historie kan også hjelpe å forstå hvorfor ting skjedde, eller kanskje ikke skjedde. Hvorfor var det for eksempel statistisk sett atskillig større sjans for å overleve et forlis dersom du var krigsseiler på et norsk skip (ca. 80 %) enn på et britisk (ca. 60 %)?

«Seafarers in the Second World War» er tittelen på en bok som ARKIVET nylig ga ut. For første gang, også internasjonalt, er historien til alle allierte land og skips sjøfolk forsøkt samlet i en bok. Det kan høres merkelig ut at dette er første gang, siden det neppe er noe historisk tema som det er trykket flere bøker om enn nettopp andre verdenskrig. Men i Norge og andre allierte land har krigsseilerhistorien stort sett vært skrevet med fokus på sine egne skip og sjøfolk. Dermed har man gått glipp av viktig kunnskap.

Nye perspektiver

Her er tre eksempler fra den nye boken som viser at den internasjonale historien kan hjelpe oss til bedre å forstå den norske:

For det første: Mange forbinder krigsseilerne kun med konvoifart over Atlanterhavet, men det gikk også konvoier langs kysten av Storbritannia. *D/S Hestmanden* var blant mange norske skip som seilte i disse mindre kjente konvoiene. På samme måte som ute i Atlanterhavet, var denne seilasen både risikabel og viktig. Transportsystemet innad i Storbritannia var helt avhengig av at det ble fraktet kull og andre samfunnskritiske varer på denne måten. Dersom kystkonvoiene stanset, ville hele landet kunne bryte sammen. Likevel er denne farten nesten blitt glemt av historikerne, journalister og andre som formidler krigsseilerhistorie. Mange norske sjøfolk seilte i de britiske kystkonvoiene, og denne tjenesten fortjener å bli husket og anerkjent på linje med seilinger på de store havene.

For det andre: De allierte sjøfolkenes innsats var av stor betydning for krigens utfall. I tillegg var sjøfolkene attraktive å rekruttere for fiendtlige spioner. Dette var bakgrunnen for at britiske myndigheter overvåket sjøfolkene fra alle allierte land, inkludert de norske. For eksempel ble brev som ble sendt inn eller ut av Storbritannia nøye undersøkt. Norske skipsfartsmyndigheters brev og telegram til sine kontorer i USA ble også utsatt for den samme overvåkingen. Avskrifter av disse brevene ligger fortsatt i britiske arkiver. Målet for britene var både å hindre at krigshemmeligheter ble røpet og å avsløre mulige nazi-sympatisører. Straffen kunne i så fall være hard. Den britiske sjømannen George Armstrong ble i juli 1941 hengt for å ha gitt informasjon til tyske myndigheter mens han var i USA.

For det tredje: Den norske uteflåten var helt avhengig av utenlandske sjøfolk under krigen. I 1940 var de to største utenlandske nasjonalitetene på norske skip kinesere og indere. Streiker, protester og voldsom uro, som ikke minst skyldtes dårlig behandling fra norske myndigheter, bidro til at særlig kinesere ble byttet ut med mer medgjørlig mannskap fra andre land. De samme type konfliktene og minst like nedlatende behandling fant imidlertid også sted på britiske, nederlandske og australske skip – bare med et enda høyere konfliktnivå. Storbritannias behandling av kinesiske krigsseilere etter krigen er også et kapittel for seg, ikke minst sett i lyset av Norges dårlige behandling av sine

krigsseilere. Blant annet ble kinesiske krigsseilere med britisk kone og barn i Storbritannia deportert ut av landet med det resultat at familier ble splittet for alltid.

En felles horisont

Kanskje ser vi nå starten på en internasjonal trend som vil gjøre krigsseilerhistorien mer internasjonal. I Storbritannia er det nylig lansert planer om et stort nytt monument i Liverpool som skal minnes slaget om Atlanterhavet. Det spesielle med dette monumentet er at det ikke bare er den britiske innsatsen som skal minnes. Her skal alle land og folk som bidro løftes fram fra glemelsen, inkludert de norske sjøfolkene.

Jon Michelets romanserie om krigsseileren Halvor Skramstad er trolig den viktigste årsaken til at krigsseilernes innsats under andre verdenskrig er blitt bedre kjent og har fått mer anerkjennelse i Norge det siste tiåret. Siden vi heldigvis er kommet dithen, kan det være tid for å utvide horisonten i fortellingen. Krigsseilerhistorien var norsk, men ikke kun norsk. Den var også britisk, amerikansk, kinesisk, indisk, gresk, jugoslaviske og nederlandsk.

Historien om konvoi SC-121 viser dette. Skipene som gikk klar av de mange torpedoangrepene mot konvoien, ankom Liverpool 14. mars 1943. I mai samme år, var slaget om Atlanterhavet i realiteten vunnet av de allierte. Selv om farene ble mindre, så var betydningen av seilasene fortsatt like stor. Dagen og invasjonen av Normandie kunne bli satt i gang et drøyt år senere takket være transporten over Atlanterhavet, som norske sjøfolk sørget for sammen med sine allierte. Det er derfor mange gode grunner til å minnes at det i disse dager er 75 år siden et av de store vendepunktene under andre verdenskrig.

Kilder:

- Hjeltnes, Guri (1995) *Handelsflåten i krig, bind 3. Sjømann. Lang vakt*
- Rosendahl, Bjørn Tore (red.) (2015) *De var også krigsseilere. Omkomne utenlandske sjøfolk på norske skip*
- Rosendahl, Bjørn Tore (red.) (2018) *Allied Seafarers and the Second World War*