

Havets helte – samfundets stedbørn?

Den 29. oktober forsvarede Christian Tortzen sin disputats: Søfolk og skibe, bind 1 Ind i krigen, 719 sider, og bind 2 Overgangstid, 431 sider (Grafisk Forlag 1981 og 1982), på Roskilde Universitetscenter. Her bringes førsteopponenten, professor, dr. phil. Henning Poulsens indlæg ved handlingen.

Den afhandling, Chr. Tortzen har fremlagt, er unægtelig et digert værk. To tykke bind – tilsammen 1150 sider – er det foreløbig blevet til, og så venter vi endda på endnu to bind, før søfartens historie under 2. verdenskrig er ført igennem. Nuvel, trykningen har været generøs både med typografi, opsætning og billedmateriale, så havde den været sat i traditionel afhandlingsform, var sidetallet skrumpet en hel del. Men alligevel: det er en stor bog.

Bag dens fremkomst ligger der også mange års arbejde. En indledende kildeindsamling var allerede iværksat, da Chr. Tortzen for mere end 20 år siden gik i gang med projektet, og selv om vi desværre mangler en systematisk redegørelse for indsamlingsarbejdet og den samlede oversigt over anvendt litteratur og kildemateriale, der må formodes at fremkomme i bind 4, kan man blot ved at gennemløbe noterne til kapitlernes enkelte stykker forvise sig om, at det er et omfattende for ikke at sige uoverskueligt kildemateriale, som er draget sammen. Fuldstændighed er naturligvis her som så ofte i moderne historie en illusion; men der er ikke tvivl om, at det foreliggende arbejde inden for sit centrale emne, den danske handelsflåde og navnlig udeflåden under 2. verdenskrig er en grundlæggende undersøgelse i den forstand, at den gennem sin brede sagsudredning vil danne fundamentet for videre forskning i emnet. Derfor er den også antaget til forsvar for den filosofiske doktorgrad.

Som første officielle opponert skal jeg først give forsamlingen en kort oversigt over afhandlingens indhold. Dernæst vil jeg gå ind på en række punkter, som især angår den skildring, der er givet af økonomiske og sociale forhold, af skibsfartens og de søfarendes placering i dansk samfundsliv.

Første bind begynder med to indledninger. Først en enkelt scene, der konkret og anskueligt anslår bogens motiv, to skibe, der krydser hinanden i Skagerak natten mellem den 8. og 9. april 1940, og hvis forskellige sejlretning kom til at betinge deres fundamentalt forskellige vilkår i de fem år, der fulgte. Det ene som del af den indespærrede hjemmeflåde undergivet de endnu formelt suveræne og neutrale danske myndigheder, det andet i fart for det krigsførende Storbritannien. Så følger en mere akademisk præsentation af emne og problemer, og derpå bliver vi ført meget langt tilbage i tiden.

1. kapitel begynder med Napoleonskrigene, perioden 1807-1814, da Danmark-Norge efter Københavns bombardement og orlogsflådens udlevering kom i krig med havenes behersker, den britiske sømagt, og hvor talrige danske og norske handelsskibe led den kranke skæbne at blive opbragt og beslaglagt, mens mandskaberne »sad i »prisonen« i lange år«, som Ibsen en god menneskealder senere skrev om Terje Vigen. Ideen er på en pædagogisk måde at vise for læseren, at søfolks vilkår under krig også i ældre tid har været mere brutale end de normer, der gjaldt på landjorden.

Dernæst bevæger vi os hastigt frem til den nærmere forhistorie, til 1. verdenskrig, hvor vilkårene mere direkte kan sammenlignes med 2. verdenskrig, især de første måneder i 1939-40, da Danmark endnu var neutralt. I begge perioder var det søfartens opgave at kante sig frem, at undgå konflikt med de kæmpende stormagter og søge at navigere uden om den daglige risiko fra miner og u-både. Det er en historie om tab og gevinst, om tab i skibe og menneskeliv, om gevinst i penge og livsvigtige forsyninger. Det er en historie om barske erfaringer, som dels viste sig at blive nyttige i næste omgang, dels viste sig alligevel at være utilstrækkelige til at løse helt nye problemer. Dernæst præsenteres i ret stor bredde mellemkrigstidens sociale vilkår, som jeg siden skal komme ind på, organisationer og rederier, og via en omtale af den spanske borgerkrig når vi i 2. kapitel frem til 2. verdenskrig, den neutrale periode fra september 1939 til april 1940.

Interessen koncentrerer her om de diplomatiske forhandlinger med krigens parter, hvor skibsrederne ligesom under 1. verdenskrig spillede en vigtig rolle, om end den endelige aftale, som skulle betrygge dansk handel og skibsfart, først blev truffet så sent, at den blev overhalet af besættelsen den 9. april. Men mest centralt står naturligt nok de blodige tab, som langt oversteg tabene fra 1. verdenskrig, og som præces har bestemt som stammende fra torpederinger af tyske u-både for den over-

vejende parts vedkommende – ikke minesprængninger, som samtiden selv var tilbøjelig til at tro eller i hvert fald sige offentligt.

Tredie og fjerde kapitel, som afslutter 1. bind, bringer os nu ind i afhandlingens første brændpunkt, opdelingen i april 1940 mellem ude- og hjemmeflåde og for den førstes vedkommende den beslutning, som en række skibe i rum sø skulle træffe mellem at søge tilflugt i neutral havn eller at slutte sig til den allierede handelsflåde for at sejle og for at bidrage til Tysklands nederlag. Det er vigtigt, spændende og velovervejjet; men her kommer jeg desværre til at indskyde en kritisk bemærkning mod fremstillingens form. Præces har fået den usalige idé at ville behandle, hvad han betegner som det laveste plan, skibene og deres besætninger, før han går ind i overvejelserne på mere overordnet plan, hos rederier, myndigheder etc. Hensigten er at fremhæve titelfigurerne, søfolk og skibe, som de centrale aktører; men resultatet er det modsatte. Vi præsenteres for tvivl og konflikter på skib efter skib; men vi forstår ikke, hvad det hele drejede sig om. På en tavle side 398 er opført de modstridende appeller, som udsendtes over radio i dagene efter 9. april, og løbende i teksten er deres hovedindhold også resumeret; men i fuld og forståelig skikkelse fremtræder de først i kapitel 4, altså 100 eller 200 sider længere fremme i bogen. Først her bliver det klart, at de ikke blot var opfordringer i almindelighed, men i deres indhold rummede de vilkår, man gik ind til, eller troede at gå ind til, hvis man valgte den ene eller den anden kurs. Hvilken mulighed havde man for at fortsætte sejladsen, hvis man valgte neutral havn? Hvilke vilkår kunne man få i allieret tjeneste? Ville skibet gå tabt for rederen? Hvilken hyre kunne mandskabet forvente? Præces vidste det godt, da han skrev kapitel 3, men trods summariske henvisninger ved læseren det faktisk ikke, før han har læst kapitel 4. Derfor er det vigtige og i detaljer fortjenstfulde kapitel 3 kommet til at stå som en flad beskrivelse uden den dybde, der kunne være tilført det gennem en heldigere valgt disposition.

2. bind består af tre kapitler. I kapitel 5 behandles den halvdel af skibene, som 9. april var inden for spærringen og derfor kom til at udgøre hjemmeflåden. Den fortsatte sejladsen i dansk og tysk fart eller blev for en dels vedkommende lagt op for resten af krigen af mangel på olie eller egnede laster i de snævre danske og tyskkontrollerede farvande. Den indgik i det politiske og sociale mønster, der var karakteristisk for Danmark i det første besættelsesår – fremstillingen er foreløbig ført frem til februar 1941 – og i denne forbindelse skal jeg siden vende tilbage til den. Her skal jeg blot pege på den begrænsning, som ligger i, at kun de store skibe er behandlet. Sammenlignet med de 10.000 tons, som disse stillede

til rådighed for den indre danske fart, er småskibene, skonnerterne, de mange motorgaleaser, som sejlede mellem Rønne og Ålborg, mellem København og Svendborg, med stykgods og cement, med kartofler og tørv, langt fra uden betydning. Noget samlet billede af, hvad dansk skibsfart bidrog til den vanskelige opgave at holde trafikken oppe, da bilerne forsvandt, får vi derfor ikke.

I kapitel 6 vender vi så tilbage til udeflåden under britisk kontrol, og hovedtemaet er nu ikke skibets, men det enkelte besætningsmedlems beslutning om at acceptere eller afslå fortsat tjeneste. Det er et af værkets bedste og mest helstøbte kapitler, og denne gang har præces draget omsorg for, at vi virkelig ved, hvad den enkelte sømand havde at vælge imellem, og hvordan han kunne forestille sig konsekvenserne, hvis han traf den ene eller den anden beslutning. Vi ledes ind i det stærke pres, der omgav ham, med den tvivlsomme mulighed for hjemsendelse, den noget større risiko for at havne i »prisonen« nu som under Napoleonskrigene, i hjemlængslen og frygten for tyske repressalier mod familien, i de kraftigt beskårne hyrer, som blev ham tilbudt i den engelske handelsflåde. Det dokumenteres, at valget langtfra var frit. I dette kapitel kommer præces' evne til at nuancere og pege på de enkelte situationers forskellige og komplekse karakter til god udfoldelse.

Noget mindre spændende er kapitel 7, hvis centrale emne er sagerne for priseretten, hvor britiske myndigheder rejste sagen for derpå at tage skibene i besiddelse uden at give retten lejlighed til at besvare det penible og politisk ladede spørgsmål, om der var tale om et fjendtligt skib, eller om Danmarks besættelse havde gjort det til en hjemløs vandrør. Med andre ord, om man skulle vælge at bestride den danske stats neutralitet, eller simpelthen dens fortsatte eksistens. Resultatet blev det samme i alle dele af det britiske imperium, og den geografiske inddeling, der gør kapitlet langt, forekommer derfor unødigt omstændelig. Endelig er – uden synlig forbindelse – den korte og ofte dramatiske udvikling for danske skibe i fransk tjeneste koblet ind som sidste del af kapitlet, hvis afslutningspunkt ligger omkring juli 1940, da forholdene havde fundet en foreløbig afklaring.

For at kunne give en rimelig bedømmelse af arbejdet tror jeg, det er vigtigt at skelne mellem forskellige lag i dets tilblivelse. Det er ret klart, at udgangspunktet har været udeflåden, den danske handelsmarine, der gjorde krigen med i allieret tjeneste og således ydede et bemærkelsesværdigt dansk bidrag til krigsførelsen. At vurdere dens betydning vil først være muligt, når værket foreligger i sin helhed, og jeg skal ikke gå nærmere ind på det her, men jeg skal dog pege på, at der er en meget

iøjnefaldende forskel på kapitlerne om udeflåden – ialt foreløbig 3 af de 7 foreliggende – og så de øvrige. Til udeflådens forhold er indsamlet et stort og specifikt kildemateriale, der giver præcis besked om forhold helt ned til den enkelte situation på det enkelte skib, og bag skildringen ligger også en bred opsamlet viden om f.eks. britiske forsyningsforhold og parallelle problemstillinger for andre landes handelsflåder. En tilsvarende energi findes der kun punktvis vidnesbyrd om i de øvrige kapitler.

Det ser ud til, at hjemmeflåden er kommet ind i arbejdet i næste omgang. Også til dens historie har der været tale om en vis original materialesamling, om end af mere beskedne dimensioner, hvis man skal dømme efter det, der nu foreligger. Endelig – til sidst, tror jeg – er skildringen af søfartens og de søfarendes økonomiske og sociale vilkår kommet med i undersøgelsen, delvis som en overordentlig bred baggrundsskildring, delvis som led i behandlingen af krigstidens vilkår. Flere gange refereres en udtalelse, der betegner søfolkene som samfundets stedbørn, og jeg må ærligt sige, at det forekommer mig, at noget tilsvarende kunne siges om denne del af bogen – skildringen af de sociale vilkår, der i hvert fald synes at have fået en noget stedmoderlig behandling.

Lad mig begynde med et eksempel, der vel ikke har større konsekvens, men som faktisk rystede mig. I første bind på s. 67 læste jeg følgende: »I 1911 fik menige søfolk valgret til Rigsdagen, men de, der ikke var i nærheden af deres bopæl, havde ingen praktisk mulighed for at komme til at stemme«. I 1911 – min første tanke var, at jeg var blevet angrebet af galoperende forkalkning. Ikke fordi jeg havde glemt, at menige søfolk hidtil ikke havde haft valgret – det havde jeg måske aldrig vidst; men sagen er jo den, at ændringer i valgretten krævede en grundlovsændring! Og fik vi en ny grundlov i 1911, så burde jeg kunne huske det. Så det var svært beroligende at slå op i Rigsdagstidende og se, hvad der faktisk skete i 1911. Det var ikke en ændring i valgretten, men en teknisk ændring, nemlig indførelsen af adgang til at stemme pr. brev. Og den gjaldt ikke blot menige søfolk, men alle søfolk fra matros til kaptajn, hvis mulighed for at stemme ganske rigtigt hidtil havde været ret teoretisk. Der burde altså have stået: »I 1911 havde alle søfolk valgret til Rigsdagen, men først nu fik de, der ikke var i nærheden af deres bopæl, praktisk mulighed for at komme til at stemme«.

Jeg tror, denne misforståelse skyldes to ting. For det første, at der ikke er læst ordentlig korrektur på manuskriptet til disse lange indledningsafsnit. Den citerede sætning hidrører utvivlsomt fra et meget løst notat. For det andet, at præces ikke umiddelbart er studset over sætningen, fordi

den faldt så vel i tråd med hele den opfattelse af menige søfolks fortrykte vilkår, der præger værket.

At menige søfolk havde elendige levevilkår og elendige lønninger er et stadigt gentaget omkvæd, og det er da så meget mere beklageligt, at det ikke er en konklusion. Det *er* ikke påvist, og det *kan* ikke påvises med det materiale og den teknik, der er brugt.

Mod materialet må det først og fremmest indvendes, at alt for meget er taget fra den politiske og faglige debat. Et tidligt eksempel kan vi igen finde i 1911, i Peter Sabroes tale under finanslovsdebatten, hvor han kritiserede de forhold, søfolkene og deres familier levede under. Efter at have refereret og citeret dette indlæg tager Chr. Tortzen ganske vist forbehold, idet han peger på, at talen er agitatorisk. Men, fortsætter han: Peter Sabroe »blev ikke modsagt under Rigsdagsdebatten i 1911, for han havde utvivlsomt i det væsentlige ret«. Det er meget muligt; men det følger nu ikke af, at ingen tog til genmæle, for faktisk var det jo ikke de søfarende, men finansloven 1912-13, Rigsdagen var i færd med at behandle! Tilsvarende refereres adskillige steder en række indlæg af fagforeningsledere, om hvilke man må sige, at det jo skulle være en dårlig fagforeningsmand, der ikke var i stand til at vise, at netop hans medlemmer var forfordelt på en eller anden måde.

Hvilke forsøg er der da gjort på rent konkret at påvise, at søfolkene, eller rettere de menige søfolk, virkelig var samfundets stedbørn? For enkelte år er der foretaget en sammenligning mellem lønningerne for søfolk og andre arbejdere. Således på side 122 i bd. I, hvor matrosernes årsløn er sat op ved siden af gennemsnitslønnen for faglærte arbejdere, ufaglærte arbejdere og daglejere i landbruget. Det er væsentligst tallene for 1920, der kommenteres, og om dem står der for det første, »at søfolkene ikke havde indhentet byarbejderne« (trods større fremgang under 1. verdenskrig) og for det andet, at sammenlignet med lønninger i landbruget »stod søfolkene næppe dårligere«, men – fortsætter præces »det var naturligt, at det var byernes arbejdere, de søfarende så på«.

Hvad siger nu tallene om den sag. Ja, en matros havde i 1920 en kontantløn på 3900 kr., en faglært arbejder 5414 kr., en ufaglært 4467 kr. og en daglejer 2368 kr. Hvorfor da skrive, at en matros næppe stod dårligere end en landarbejder, når det er klart, at han stod væsentligt bedre? Men det er ikke gjort med disse tal. Foruden sin kontantløn havde matrosen i modsætning til tabellens øvrige grupper også fri kost. Dens værdi er ikke kommenteret her; men på s. 133 findes tallene for 1927, hvor kosten er sat til 53 kr. om måneden, hvilket svarer til lidt over 600 kr. om året. Priserne var højere i 1920, så på det grundlag må kostens

værdi i dette år sættes til ca. 800 kr. Vi når da frem til, at årslønnen for en matros i 1920 ialt var ca. 4700 kr, for en daglejer 2368, for en ufaglært 4467 og for en faglært altså 5414 kr. Konklusionen heraf forekommer snarest at måtte udtrykkes sådan, at søfolkene vel ikke havde indhentet de faglærte byarbejdere, men at de næppe stod dårligere end de ufaglærte og tjente dobbelt så meget som landarbejderne. Så er det naturligvis korrekt, at de havde vanskelige arbejdsvilkår og længere arbejdstid end byarbejderne; men det er ingen undskyldning for at mistolke tallene.

Denne sammenligning afsluttes med en bemærkning om, at der i de følgende år kom »nedskæringer af hyrerne, som var kraftigere end nedskæringerne inden for andre grupper«, og her slutter så dette stykke. På s. 132-33 bliver spørgsmålet så taget op igen, og vi får først en sammenligning med sømandslønninger i andre lande, som viser, »at danske søfolk havde de højeste hyrer i verden, bortset fra amerikanske«. Tallene er fra 1927, og man må da vel formode, at det samme gælder tallene i den følgende tabel på s. 133, skønt det mærkværdigvis ikke er angivet i hverken tekst eller note. Af noten fremgår kun, at tallene stammer fra »Plan«, om hvilket det andetsteds bemærkes, jeg citerer: »at det søgte at fremdrage samfundets svageste sider«. Det må give anledning til en kritisk holdning og i hvert fald til at bemærke sig, at der nu kun sammenlignes med lønninger i København. De lå væsentligt højere end lønnen i provinsen. Således skal timelønnen for en ufaglært på 140 øre og for en faglært på 173 øre sammenlignes med den gennemsnitlige timefortjeneste for alle arbejdere i håndværk og industri, der i 1927 kun lå på 128 øre. Det er altså stadig tvivlsomt, om en matros i månedsløn havde mindre end en ufaglært i gennemsnit for hele landet, når han dog tjente 80% af lønnen i København. Nogen væsentlig forskydning af lønrelationerne fra 1920 tyder opstillingen i hvert fald ikke på.

Endelig bringes en sammenligning fra 1936/37, som tildeler en sømand 1909 kr. om året, mens en arbejdsmand står til 1970, altså nogle få procent mere. Her er i årslønningerne indregnet fagets gennemsnitlige arbejdsløshed, og igen sammenlignes kun med københavnske lønninger.

Nu skal jeg ikke påstå, at søfolk altså tjente nogenlunde det samme som byernes ufaglærte – skønt det er, hvad tallene nærmest tyder på. Ærlig talt synes jeg stadig ikke, vi ved ret meget om, hvad søfolk tjente. Præces har i dette tilfælde sat sig mellem to stole. Enten kunne han have foretaget en egentlig undersøgelse af lønforholdene år for år eller også lade spørgsmålet stå åbent. Den valgte fremgangsmåde giver en skindokumentation, hvis funktion i hele bogen kun er at begrunde en social

indignation, som jeg ikke rigtig kan se, hvad vi skal bruge til. Det er jo trods alt for sent at lave disse forhold om.

Jeg skal vende tilbage til disse afsnits funktion i fremstillingen, men lige forinden bemærke, at en ganske tilsvarende tendens gør sig gældende, hvor arbejderlønnene omtales i almindelighed. Man kan således i 1. bind på s. 124 læse, at arbejdernes realløn i 30erne faldt med 15%. Der er ingen kildehenvisning, og jeg gad også vidst, hvor tallet stammer fra. Det bliver gentaget i bd. 2 på s. 22 i den forsigtige form: »Arbejdernes realløn havde været faldende gennem 1930'erne, der opgives 15%«. Præces vil altså ikke rigtig stå inde for det. Beregninger af realløn må anvendes med forsigtighed, bemærker han samme sted. Og det er så sandt, som det er sagt. For det første må man præcisere, hvad man mener. Hvis det er realtimelønnen uafhængigt af ledigheden, får man ét resultat, er det realårslønnen, får man et andet. Dernæst skal man, når man vil drage sammenligninger, sikre sig, at de har et rimeligt udgangspunkt, og det har den anførte procentberegning for trediverne ikke. Da der i tilgængelig statistik opereres med realtimelønnen, går jeg ud fra, at det er den, præces har tænkt på. Den viser faktisk et fald om ikke på 15, så dog på godt 11% fra 1931 til 1937. Men baggrunden er en kortvarig usædvanlig stigning i reallønnen i 1930 og 1931, da fødevarepriserne faldt til et minimum. Det var denne gevinst, der takkedes af i de følgende år; men alligevel holdt tredivernes realtimeløn sig på et niveau, der lå nogle procent over de gode år i slutningen af tyverne. Var f.eks. 1929 brugt som udgangspunkt, var resultatet ikke blevet et fald, men en stigning i reallønnen.

På den anden side må realløn ikke forveksles med begrebet levestandard. Når varernes kvalitet faldt under besættelsen, gav det et fald i levestandard, som ikke fremgår af reallønnen. Det gjorde det for den sags skyld heller ikke, at boligstandarden i byerne i 30erne blev bedre, at stadig flere fik centralvarme, varmt vand og toilet. Det registreredes kun som en stigning i huslejen og dermed i pristallet, viste sig altså med uændret pengeløn som et *fald* i reallønnen. Reallønnen er kun et indekstal, der angiver prisrelationen mellem den gennemsnitlige værdi af en arbejdstime og den gennemsnitlige værdi af forbrugsgoder, begge dele i grov beskrivelse. Når der f.eks. i bd. 2 på side 22 tales om halvering af reallønnen i det første besættelsesår, dækker det faktisk en forestilling om levestandard, skønt dette begreb jo ikke så let lader sig kvantificere. I 1944 nåede realtimelønnen faktisk omtrent op på tredivernes niveau igen; men ingen ville påstå, at levestandarden var den samme for arbejderne eller for nogen andre.

Den stærkt vurderende holdning, jeg i det foregående har beskæftiget mig med, var for så vidt ligegyldig, hvis den ikke blokerede for andre spørgsmål. Men det gør den desværre. Hvis søfolkenes lønninger var lave, så var det nærliggende at spørge, hvorfor de var det. Har det noget at gøre med, at skibsfarten prægedes af skarp international konkurrence? Eller var det rederne, der var nogle onde mennesker? Eller var det konkurrencen mellem danske og andre nationers søfolk, der spillede ind? Eller var Chr. Borgland og Richard Jensen dårlige fagforeningsfolk? Faktisk får vi ingen forklaring.

Nu vil præces måske indvende, at det heller ikke er nogen rimelig fordring, at forhistorien kun er en indledning, der skal bidrage til at forklare det egentlige emne, skibe og søfolk under 2. verdenskrig. Det er for så vidt berettiget, om end man da undrer sig over, at denne indledning fylder så meget, at 2. verdenskrigs udbrud først optræder på side 258. Men det kan jo være, at den rummer tilsvarende forudsætninger for at forstå de vigtige beslutninger, der er emnet for resten af værket. Lad os da se på, hvilken rolle de skildrede forudsætninger er tillagt i den tidlige fase af forløbet, vi foreløbig kender.

Der er tale om to vigtige beslutninger, som måtte træffes i april 1940. Den første var for en række skibes vedkommende, om man skulle sejle til neutral havn, som de fleste rederier ønskede, og som den danske regering opfordrede til – eller om man skulle overgive skibet til britiske eller andre allierede myndigheder. Den anden vedrørte hver enkelt søfarende, nemlig afgørelsen af, om han personligt ville fortsætte sejladsen i allieret tjeneste. Der var altså en beslutning om skibet og om hvert enkelt besætningsmedlem.

Hvad skibet angår, viser den omhyggelige gennemgang af de skibe, der havde et valg, at det oftest var kaptajnen, der traf beslutning. Kun på de to Mærsk-både, der anløb britisk havn efter et mytteri, er de menige søfolks indflydelse klart dokumenteret. Dog var det sådan, at der på mindst en snes skibe blev holdt skibsråd, hvor kaptajnen orienterede sig om holdningen hos officerer og en større eller mindre del af den menige besætning. Alt i alt må vi dog konstatere, at skibets videre skæbne først og fremmest afhang af kaptajnen, og at han i overensstemmelse med det eksisterende hierarki ombord først og fremmest har rådført sig med officererne. På den baggrund er det bemærkelsesværdigt, at man i 1. kapitel, baggrundskapitlet, kun finder et enkelt stykke om skibsførerne og intet om styrmænd eller maskinmestre. I 2. kapitel finder vi i stykke 16-18 ligesom et nyt tilløb, en samlet præsentation af skibets opbygning, og på disse i øvrigt meget instruktive sider får vi da omsider også noget at vide

om officererne. Men det er stadig meget lidt i forhold til det øvrige mandskab.

Går vi da videre til de få tilfælde, hvor mandskabets indflydelse er dokumenteret, hvad finder vi da af forklarende momenter fra den udførligt skildrede sociale baggrund? Ja, jeg må stille det som et spørgsmål til præces, for hvad jeg selv har kunnet finde, er meget lidt og yderst svagt. I forbindelse med mytteriet på Jessie Mærsk 11. april nævnes den opfordring til menige danske søfolk, som ITF føjede til BBCs appel; men det bemærkes dog også, at mytteriet da allerede var en kendsgerning. I stykke 16 om motiverne, bd. 1 s. 527-30 hedder det 4. underafsnit »Sociale motiver«, men rummer faktisk kun psykologiske elementer, »kontakt-motivet«, »selvhævdelsesmotivet«, endda kun som en almen antagelse, jeg citerer s. 528: »De menige handlede formodentlig i højere grad ud fra sociale motiver end officererne, som var mere individualistisk indstillet«. Der er ingen forbindelse til den detaljerede forhistorie, ingen blot eksempelvis påvisning af, at søfolks levevilkår var af betydning i den ny situation.

Der er dog et andet problem, som antydes flere steder, og som også kan have spillet en rolle i næste fase, da hver enkelt søfarende skulle svare på, om han ville gå i allieret tjeneste eller ej. Det er det, der noget bombastisk betegnes som den antifascistiske kamp, dvs. hjælp til politiske flygtninge og forskellige aktiviteter til støtte for republikken under den spanske borgerkrig, hvoraf den mest kendte vel er sabotagen mod to spanske skibe i 1938. Disse aktiviteter er vel værd at drage frem som en psykologisk forberedelse til den senere bekæmpelse af Hitler-Tyskland; men bortset fra det ene konkrete eksempel, der er nævnt, nemlig Børge Møller, der gik ind i organisationsarbejdet i England, er der i virkeligheden tale om et ganske speget forhold.

Sagen er nemlig, at denne virksomhed, som det også skildres i første bind, hovedsagelig var knyttet til det kommunistiske parti, til Wollweber-organisationen med søfyrbødernes Københavns-formand Richard Jensen som nøgleperson. Og kommunisternes holdning i 1940 var jo alt andet end klar. På baggrund af Hitler-Stalinpagten i august 1939 fordømtes krigen som en imperialistisk krig, og i april 1940 agiterede de skandinaviske sømandsklubber i New York for, at man skulle nægte at sejle for de allierede. Noget forsøg på at undersøge, hvilken effekt denne agitation havde, er desværre ikke gjort, eller det har ikke givet resultater, for, hvor det nævnes i bd. I på s. 468-69, får vi blot at vide, at den havde betydelig virkning blandt norske søfolk. Intet om danske søfolk. Længere fremme refereres et senere udsagn fra en kommunistisk sømand, hvorefter man

tøvede lidt, og det siger faktisk ikke meget. I sommeren 1940 gik Søfyrbødernes Forbund imod, at danske søfyrbødere gik i allieret tjeneste, får vi at vide i 2. bind på side 80, men havde disse politiske holdninger nogen effekt? Tilsyneladende ikke. Idet Chr. Tortzen analyserer de valg, der blev truffet, og forklarer dem gennem den ydre situation og mere generelle eller nationale reaktioner, siger han i virkeligheden, at vi meget vel kunne have undværet store dele af den brede forhistorie. Og det må jeg være enig i. Den sociale skildring er ingen integreret del af undersøgelsen. Den er klistret udenpå og burde hellere i en mere gennemarbejdet form være publiceret for sig.

Endelig skal jeg sige lidt om hjemmeflåden i det første besættelsesår. Her falder skildringen af søfarten ind i det almindelige mønster af politiske og økonomiske vilkår, der rådede i Danmark. Et samarbejde med besættelsesmagten var nødvendigt, her som i alle besatte lande. Det lå i selve den økonomiske struktur, at ingen kunne være sig selv nok. Hvis blot de tyske forsyninger af kul svigtede, ville det medføre et socialt sammenbrud. Valget mellem modstand og samarbejde var derfor altid en fiktion i sin rene form. Der måtte blive tale om en eller anden kombination, og i 1940 var modstanden endda knap inde i billedet. Da var problemet, om det var muligt blot at finde en balance mellem samarbejde og neutralitet. Jeg skal ikke gå ind på den juridiske diskussion af, om Danmark overhovedet kunne kalde sig neutralt, når det var besat af tyske tropper. Præces har utvivlsomt ret, når han flere steder peger på, at begreber som folkeret og neutralitet var udhulet allerede under 1. verdenskrig. Tænk blot på USAs neutralitetserklæring i 1914, da det tilbød at sælge våben til begge parter, blot de førte lasten hjem over Atlanten på egne skibe.

Den danske regerings neutralitet under besættelsen må tolkes som en bestræbelse for at undgå at støtte de krigsførende parter mere, end man mente at være nødt til, en linie der naturligvis åbnede vide fortolkningsmuligheder og var let at angribe. Inden for de således afstukne rammer rummede neutraliteten en ret til at pleje egne interesser, herunder også økonomiske interesser.

Højest prioriteret blandt disse var beskæftigelsen, som blev et problem for både søfolk og skibe. Når 40% af den overflødig store hjemmeflåde blev lagt op, skabte det arbejdsløshed blandt søfolk af alle kategorier, og nogle valgte da at tage hyre på tyske skibe. Kun 10% af de store skibe fandt plads i den indre danske trafik, 25% i kulfarten mellem Tyskland og Danmark, mens den sidste fjerdedel blev beskæftiget i tysk fart.

Der ligger en interessant problemstilling omkring den tonnageaftale,

der 15. maj 1940 blev indgået mellem danske og tyske redere, og den havde nok fortjent en lidt mere energisk tolkning. Det er utvivlsomt korrekt, når præces påpeger det særlige pres, der lå på rederierne, fordi de allierede så at sige havde udeflådens skibe i pant. Det var utvivlsomt begrebet krigskontrabande, der spøjte, da man på forhånd veftog så vidt muligt at undgå sejlads med svensk jernmalm. På den anden side bør man vel gøre opmærksom på, at andre fragter i praksis kunne rumme samme støtte til den tyske krigsførelse, hvis de frigjorde tysk tonnage til denne trafik.

Som forhandlingsresultatet viser, mødte man imidlertid en anden holdning hos de tyske redere. De anerkendte gerne, at danske skibe var uegnede til malmtransport, og de påtog sig også en del af kulfragterne til Danmark. Hvorfor nu det? Det er desværre ikke undersøgt; men det er vanskeligt at se anden forklaring end at den tyske handelsflåde, der også var lukket inde, havde tilsvarende vanskeligheder ved at finde passende beskæftigelse, at det med andre ord fra begge sider blev et spørgsmål om at opnå fragter, ikke at undgå dem. Under denne synsvinkel bliver det også forståeligt, at tyskerne i august ændrede holdning og nu bl.a. fordrede danske skibe sat ind i malmtransporterne. Det må skyldes, at tyske handelsskibe nu i stort tal blev dirigeret til Kanalhavnene, hvor de lå uvirksomme hen som led i den tyske invasionsflåde mod England, der aldrig kom afsted. Herved opstod den for krigen karakteristiske mangel-situation også på handelsflådens område.

Lad mig runde af med at udtale min anerkendelse af det meget store arbejde, præces har gjort. Emnet har ventet på en behandling i mange, lange år, og som jeg har søgt at pege på, er det nok også blevet unødvendigt forsinket, fordi præces uden stort udbytte har inddraget problemer, som vel også er interessante, men hvis forbindelse med det oprindelige emne forbliver dunkel. Nu venter vi spændt på de sidste bird – og for dem vil jeg udtale det ønske, at Chr. Tortzen virkelig vil forme teksten, så hans egne undersøgelser kommer til deres ret.