

105604

# Allierte og konkurrenter på krigens hav



ARNLJOT  
STRØMME  
SVENDSEN

I krigsårene var Norge alliert med de store skipsfartsnasjonene, samtidig som vi var og fortsatt ville være konkurrenter på de frie shippingmarkeder. Det ga stoff til dramatik og diplomati, ulike fremtidsvurderinger, avvikende interesser og individuelle tillits- og mistillitsforhold. I de to første bind av «Handelsflåten i krig 1939–1945», som er viet Nortraship, savner man et mer suverent syn på disse naturlige og uunn-gåelige motsetninger. Kronikkforfatteren, som her anmelder bind II, er professor i skipsfartøkonomi ved Norges Handels-høyskole.

Norsk skipsfarts historie kan godt karakteriseres som en krigshistorie. Kampplassen var de syv hav. Hvert skip og dets besetning måtte kjempe mot titaniske naturkrefter. Bjørnson brukte derfor en krigersk metafor i sin sjømanns-sang i 1868:

*Her er et Folk i Krig  
for Livet uafadelig –  
med dyre Mandefal  
i Kamp uden Tal.*

Å måle krefter med naturens titaner og unnsnippe dem ble dyd av nødvendighet og fristelse for sportsånd. Under den annen verdenskrig tok vår handelsflåte aktivt del i den militære krig på alliert side mot Hitler-Tyskland og Japan. 706 skip gikk tapt under de fem krigsårene. Flåten ble halvert til ca. 2,3 mill. bruttotonn. Henimot 3000 norske liv gikk tapt. Det var en forferdelig årelating av liv og verdier. Den kan jevnføres med feks. 1890-årenes kamp mot storm, uvær og andre forlismakter. I femåret 1891–1895 forliste således nesten 1200 norske skip, og 2875 liv gikk tapt. Bjørnsons dystre ord hadde full gyldighet 30 år etter at de ble skrevet.

Handelsflåten i krig 1939–1945 kalles 5-bindsverket om krigen til sjøs som nå er i ferd med å bli utgitt. Denne begivenhet går inn som et ledd i norsk skipsfarts evige kamp for å overleve. Dramaet kan sammenlignes med handelsflåtens skjebne under første verdenskrig da 889 skip gikk tapt og flåten ble redusert med 1,3 mill. br. tonn, mens henimot 1200 mennesker omkom. Dramaet kan også sees i et bredere tidsperspektiv. Heller ikke å glemmes at for risikoen for norske rederier alltid har vært skremmende høy.

Senitz Sand

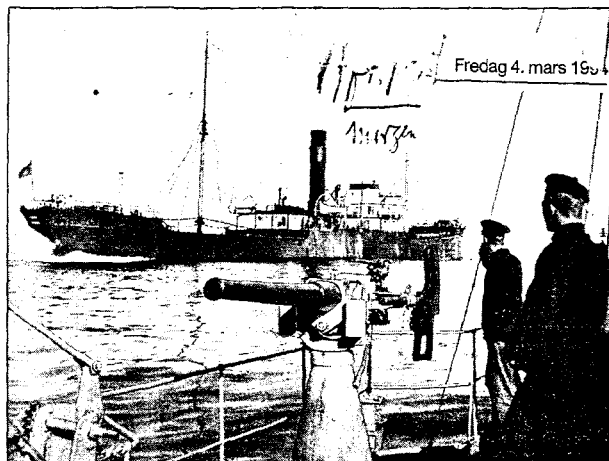
De to første bind i krigshistorien er viet statsrederiet Nortraship som administrerte handelsflåten og var verdens største rederi i de fem årene. Det engelske navnet Nortraship har alltid virket fremmed her i Norge, og ble aldri omfattet med popularitet eller beundring. Nortraship avfeies i alle norske leksika med noen få linjer. Bare én bok er tidligere skrevet om Nortraship, nemlig av banksjef Erling Mossige, som hadde en nøkkelposisjon i rederiet i London. I betraktning av at Nortraship huset 1200 funksjonærer, til dels meget farverike og skrivekyndige personer, er det forbausende at nesten alle har forholdt seg tause. I dag er nesten alle de 1200 for alltid tause. Men noen er igjen som kunne beriket oss med sine meninger og versjoner, som skipsreder Torvald Klaveness og ekspedisjonssjef Johs. Dalstøp.

## ” I motsetning til den totale planstyring ”

De to bind om Nortraship som foreligger i det grandiose 5-bindsverket som staten med rause midler finansierer, er skrevet av unge historikere. De står begivenhetene fjern. Det kan være en fordel, under forutsetningen av grundig innsikt i skipsfartens historie, økonomi og sosiologi, at man har innlevelsesevne til begivenhetene og aktørene samt besitter sikker dømmekraft. Målet for verket må være å gi ny erkjennelse av dramaet til sjøs og til lands. Det kan skje ved at man bringer inn nye fruktbare perspektiver, kommer med originale og overraskende innfallsvinkler og finner frem til upåaktet eller ukjent stoff. Kan fremstillingen gjøres fengslende med snev av artisme i språk og stil, ville verket kunne ruve som en verdig bauta over den skjebnetunge krigssaga og dens menn og kvinner. Verket er da også utrustet med en mannsterk fagkomité som skulle sørge for dette.

Dette andre bindet om Nortraship – årene fra 1942/43 og til rederiorganisasjonens avvikling i 1964 – er skrevet av historikeren og siviløkonomen Bjørn Basberg. Bindets undertittel er *Alliert og konkurrent*, og sikter til at Norge var alliert med skipsfartsnasjonene Storbritannia, USA, Nederland og Hellas samtidig som vi var og fortsatt ville være konkurrenter på de frie shippingmarkeder. Det er ingen anomali i dette. Det samme gjelder for norske rederier som er innbyrdes konkurrenter, men allierte i Norges Rederiforbund, hvor man gjør felles sak.

Dette bindet er på 399 sider, hundre sider kortere enn første bind. Det er rikt illustrert med Tore Nilsen som billedredaktør. I dobbeltstillingen som alliert og konkurrent skjuler det



KRIGSÅRENE: En forferdelig årelating av liv og verdier.

seg dramatik og diplomati, ulike oppfatninger om fremtiden, avvikende egeninteresser og individuelle tillits- og mistillitsforhold. I bunn og grunn avspeiler det noe elementært menneskelig at endog nære venner alltid vil kunne ha ulike meninger og interesser og derfor også kunne være rivaler. Basberg gir en saklig og sinnlig fremstilling av den interne og vedvarende skjærmyssel mellom Nortraship og de allierte skipsfartsmyndigheter, men man savner det sikre og overlegne grepet på dette hovedemnet. I noen grad lar også Basberg seg friste, som Atle Thowssen i første bind, til å spinne på motsetningene mellom institusjonen Nortraship og skipsfartsministeren, venstremannen Arne Sunde og hans nærmeste medarbeidere. Han dveler også ved de innbyrdes skjærmyssler mellom de mange redere og høyere rederifunksjonærer som arbeidet i organisasjonen. Man savner et mer suverent og overbærende syn på disse såkalte motsetninger. At det var avvikende oppfatninger og vurderinger mellom de allierte om disponeringen av handelsskipene, om deres fraktrater, assureringen av skipene, erstatningene til forliste skip osv., var helt naturlig. Også bedømmelsen av fremtiden når krigen var slutt, om behovet for tonnasje, allokering av krigsbygget tonnasje, fordeling av beddinger ved allierte verft osv., måtte nødvendigvis variere ganske meget all den stund ingen kunne kjenne fremtiden. Utvikling skjer ofte gjennom en form for dialektikk mellom oppfatninger og vurderinger av den ukjente fremtid. Dette kan endog være en gnskelig mekanisme, i motsetning til den totale planstyring iscenesatt av noen få personer som innbiller seg at de alene vite, og tror seg å ha fremtiden på sin side.

Avvikelsene i oppfatninger mellom Nortraships meget shippingkyndige ledelse av redere og høyere rederifunksjonærer og av den politiske ledelse, dvs. regjeringen, som hadde gjort seg til midlertidig eier av flåten, er heller ikke overraskende. Det kommer ikke klart frem i boken at det i virkeligheten ikke ble drevet noen skipsfartspolitik i Norge før 1940. Det var en anerkjent maksime siden Schweigaards tid at skipsfarten skulle styre seg mest mulig selv og seile sin egen frie sjø. Nortraship-ordningen 1940–45, med sterk statlig og politisk styring av redernes flåter, skapte naturlig nok en kraftig kollisjon. Staten ved regjering og embedsverk hadde minimal innsikt og erfaring fra rederivirksomhet. Det hadde derimot mange av topledene i Nortraship, som var redere av internasjonal format, enkelte endog erfarne politikere som Johan Ludwig Mowinckel.

Fokusering på skjærmyssene mellom enkelte topledere i Nortraship tillegges for stor vekt. Det virker som en uklok konsesjon til vår mediekåte tid hvor enhver motsetning mellom personer i ledende posisjoner blåses opp og gjøres nummer av hvor betydningsløse de enn er. Personifisering og skandalisering er billige og overfladiske triks som sporer av fra de langt viktigere underliggende, historiske krefter.

En annen sak som knapt berøres, er Nortraships betydning for etableringen av det viktige nettverket i etterkrigsårene mellom våre redere og rederifunksjonærer, skipsmeglere, sjørettsadvokater og bankfolk og embedsverket i skipsfartsadministrasjonen. Vennskapet som ble sluttet i London og New York under krigen, varte lenge og fikk konstruktive følger.

Et tredje poeng er Nortraships be-

tydning som utdannelsested og miljø for unge menn som senere satte spor etter seg i norsk skipsfart. Også vennskapet og rivaliseringen mellom redere i Nortraship-miljøet påskyndet trolig kraftinnsatsen etter krigen for å bli best og størst, men også for samarbeid når det trengtes. Nortraship ble på den måten også en slags høyskole i kunnskapservervelse, menneskelig erfaring og igangsettertrang som Norge senere høstet frukter av. Et lysende eksempel her er Torvald Klaveness, som etablerte eget rederi etter krigen. Nevnes bør også skipsfartøkonomen og vitenskapsmannen Johan Seland. Nobelprisvinneren i økonomi, Trygve Haavelmo, arbeidet også en tid i Nortraship, men hans betydning som økonometriker kan neppe tilskrives statsrederiet.

I de årene som Basberg konsentrerer seg om i Nortraships korte liv, var seieren over Tyskland og Japan i sikte, torpederingen avtok og slaget om Atlanterhavet ble vunnet. USA leverte nå en enorm tonnasje av Libertyskip, T2-tankskip osv. Viktigheten av å sikre seg tonnasje straks krigen var over for å dra nytte av fraktmarkedet, ble stadig viktigere for lederne i Nortraship, som jo for det meste var redere. Regjeringen og redere spilte godt sammen, og Nortraship var en effektiv forhandler og aktør. Mens alle rederne i Nortraship dro hjem straks krigen var slutt, ble skipsreder Erling Dekke Næss ennå et år i Nortraships tjeneste for å arbeide med kjøp av amerikansk krigsbygd tonnasje til norske rederier. Det skal han ha ros og anerkjennelse for.

## ” Statsrederier har aldri vist seg effektive ”

Bjørn Basberg har skrevet en veloverveiet og saklig bok. Han har gjennomført et krevende arbeid innenfor den plan som andre trakk opp. Men han har nok heller ikke helt forstått den høyest egenartede norske skipsfartskulturen til lands.

Nortraship var verdens største rederi, stateier. Kjemperederier og statsrederier har aldri vist seg effektive. Nortraship var og skulle være en temporær organisasjon, etablert i en hast, og skulle avvikles straks krigen sluttet. Dens saga er ikke nettopp heroisk, men aktverd. Handelsflåtens og sjøfloraks innsats skapte derimot på ny glorie og vår ukuelige skipsfart, skjønt vi som ikke var med, må med skam erkjenne at anerkjennelsen av sjømannen ikke har endret seg stort i de 125 årene og mer som er gått siden Bjørnson skrev:

*Om mangen Sjømanns Liv  
fik Dødens Krans af Tang og Siv,  
som burde haft i Guld  
sit Navn blandt Kjempe-Kuld.*