

Allierte og konkur

Opp. 4/3-94



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 uunnngåelige motsetninger. Kronikkforfatteren, som her anmelder bind II, er professor i skipsfartøkonomi ved Norges Handelshøyskole.

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 sjømannsang i 1868:

*Her er et Folk i Krig
for Livet uafsladelig -
med dyre Mande-Fal
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 f.eks. 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-bindverket 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 enda videre tidsperspektiv. Heller ikke må glemmes at forlisisikoen for norske rederier alltid har vært skremmende høy.

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. Dalstø.

” I motsetning til den totale planstyring ”

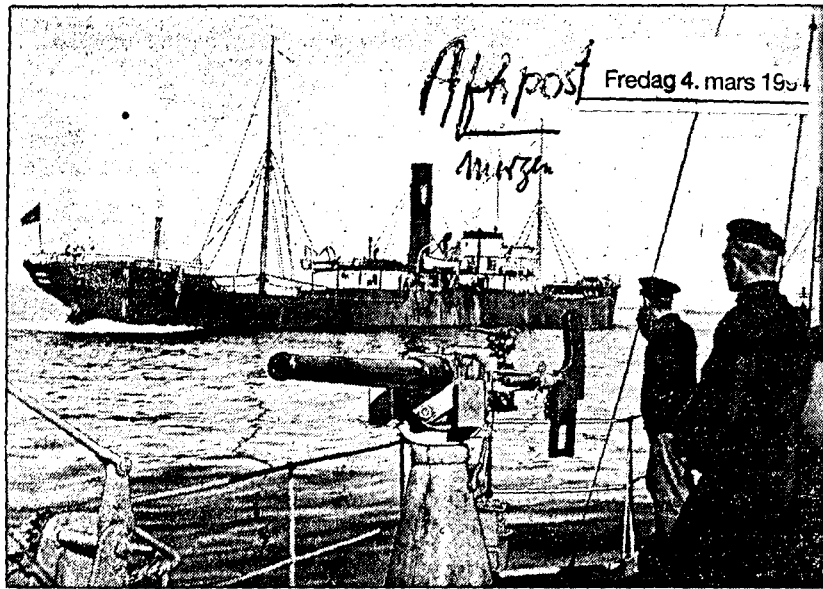
De to bind om Nortraship som foreligger i det grandiose 5-bindverket som staten med rause midler finansierer, er skrevet av unge historikere. De står begivenhetene fjernt. Det kan være en fordel, under forutsetningen av grundig innsikt i skipsfartens historie, økonomi og sosiologi, at man har innlevelsesevne 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

107613

renter på krigens hav



KRIGSÅRENE: En forferdelig åreløsting av liv og verdier.

seg dramatisk og diplomati, ulike oppfatninger om fremtiden, avviken- egeninteresser og individuelle til- lits- og mistillitsforhold. I bunn og grunn avspeller 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 sin- dig fremstilling av den interne og vedvarende skjærmyssel mellom Nortraship og de allierte skipsfarts- myndigheter, men man savner det sikre og overlegne grepet på dette hovedemnet. I noen grad lar også Basberg seg friste, som Atle Thow- sen i første bind, til å spinne på motset- ningene mellom institusjonen Nort- raship og skipsfartsministeren, venstremannen Arne Sunde og hans nærmeste medarbeidere. Han dveler også ved de innbyrdes skjærmysler mellom de mange redere og høyere rederifunksjonærer som arbeidet i or- ganisasjonen. Man savner et mer su- verent og overbærende syn på disse såkalte motsetninger. At det var av- vikende oppfatninger og vurderinger mellom de allierte om disponeringen av handelsskipene, om deres fraktra- ter, assureringen av skipene, erstat- ningene til forliste skip osv., var helt naturlig. Også bedømmelsen av frem- tiden når krigen var slutt, om behø- vet for tonnasje, allokering av krigs- bygget tonnasje, fordeling av bed- dinger ved allierte verft osv., må- te nødvendigvis variere ganske me- get all den stund ingen kunne kjen- ne fremtiden. Utvikling skjer ofte gjen- nom en form for dialektikk mellom oppfatninger og vurderinger av den ukjente fremtid. Dette kan endog væ- re en ønskelig mekanisme, i motset- ning til den totale planstyring iscene- satt av noen få politikere 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 rederi- funksjonærer og av den politiske led- else, dvs. regjeringen, som hadde gjort seg til midlertidig eler av flåten, er heller ikke overraskende. Det kom- mer ikke klart frem i boken at det i virkeligheten ikke ble drevet noen skipsfartspolitikk i Norge før 1940. Det var en anerkjent maksime siden Schweigaards tid at skipsfarten skul- le styre seg mest mulig selv og seile sin egen frie sjø. Nortraship-ordnin- gen 1940-45, med sterk statlig og poli- tisk styring av redernes flåter, skapte naturlig nok en kraftig kollisjon. Sta- ten ved regjering og embedsverk had- de minimal innsikt og erfaring fra re- derivirksomhet. Det hadde derimot mange av topplederne i Nortraship, som var redere av internasjonalt for- mat, enkelte endog erfarne politikere som Johan Ludwig Mowinckel.

Fokusering på skjærmyslene mel- lom enkelte toppledere 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 bety- ningsløse de enn er. Personifisering og skandalisering er billige og over- fladiske triks som sporer av fra de langt viktigere underliggende, histor- iske krefter.

En annen sak som knapt berøres, er Nortraships betydning for etable- ringen av det viktige nettverket i et- terkrigsårene mellom våre redere og rederifunksjonærer, skipsmeglere, sjørettsadvokater og bankfolk og em- bedsverket i skipsfartsadministra- sjonen. Vennskapet som ble sluttet i London og New York under krigen, varte lenge og fikk konstruktive føl- ger.

Et tredje poeng er Nortraships be-

tydning som utdannelsessted og mil- jø for unge menn som senere satte spor etter seg i norsk skipsfart. Også vennskapet og rivaliseringen mellom redere i Nortraship-miljøet påskynd- det trolig kraftinnsatsen etter krigen for å bli best og størst, men også for samarbeid når det trengtes. Nortra- ship ble på den måten også en slags høyskole i kunnskapservvelse, menneskelig erfaring og igangset- tertrang som Norge senere høstet frukter av. Et lysende eksempel her er Torvald Klaveness, som etablerte eget rederi etter krigen. Nevnes bør også skipsfartsøkonomen og viten- skapsmannen Johan Seland, Nobel- prisen i økonomi, Trygve Haa- velsmo, arbeidet også en tid i Nortraship, men hans betydning som økonometriker kan neppe tilskrives statsrederiet.

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

” Statsrederier har aldri vist seg effektive ”

Bjørn Basberg har skrevet en vel- overveiet og saklig bok. Han har gjen- nomført et krevende arbeid innenfor den plan som andre trakk opp. Men han har nok heller ikke helt forstått den høyst egenartede norske skips- farts-kulturen til lands.

Nortraship var verdens største re- deri, statseiet. Kjemperederier og statsrederier har aldri vist seg effe- ktive. Nortraship var og skulle være en temporær organisasjon, etablert i en hast, og skulle avvikes straks krigen sluttet. Dens saga er ikke nettopp he- roisk, men aktverdig. Handelsflåten og sjøfolks innsats skapte derimot på ny glorie om 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:

*Og mangen Sjømands Liv
fik Dødens Krans af Tang og Siv,
som burde haft i Guld
sit Navn blandt Kjøempe-Kuld.*