

M

Av SVEIN IVERSEN

101734

Den norske handelsflåten med over 1000 skip og 30.000 norske sjøfolk finansierte hele den norske sivile og militære innsats i utlandet under krigen - og kunne i tillegg med sine valutareserver bidra vesentlig til gjenoppbyggingen av landet etter krigen. Dette er det første bindet i bokverket om handelsflåtens innsats i krigsårene. Frem til 1942 har dr. phil Atle Thowsen skrevet; med undertittelen «Profitt og patriotisme». Det er samtidig historien om Nortraship, den norske statsrederi, som E. Mossige utga en bok om i 1989.

Av SVEIN IVERSEN

Historikeren J. Nerbøvik skriver om skipsfarten i «Norsk Historie 1870-1905». Rundt 1880 var det krise og forfall i skipsfartsnæringen, det foregikk et standardmessig og estetisk forfall. I 1888 rømte 2515 sjømenn fra norske skip i utenrikshavner. Bergen ble foregangsbyen da den moderne flåten ble til. En flåte som var grunnlaget for næringen i 1914-18 og til Nortraship ble utkonkurrert av Libery-skipene. Gunnar Knudsen, Christian Michelsen og Johan L. Mowinckel var grunderen i tiden frem mot første verdenskrig. Skipsfarten ble en bransje som krevde effektiv administrasjon og stor sakkunnskap. Det var et særmerke ved den norske skipsfarten som ble rendyrket fremover mot 9. april 1940. Skipsfarten måtte derfor være avgjørende for Regjeringen Nygaardsvold når det for enhver pris gjaldt at landet kom på rett side i den kommende storrig. Handelsflåten var allerede i 1938/39 for en stor del forpliktet i engelsk tjeneste. For Norge var dette en reell konsekvens av at «Britain rules the waves». Atle Thowsen klargjør et utvidet 9. april,



## Et utvidet 9. april-begrep

faktisk gir han Norges rolle i 1940 en utvidet historisk dimensjon.

### En uvanlig konstallasjon

Rederne hadde vært utsatt for hard kritikk fra sosialistene for sin virksomhet i 1914-18.

Den fremste kritikker var Nordahl Grieg som tok sjøfolkenes parti mot profittjagende redere og spekulanter i skipsfartens tjeneste. Det var derfor adskillig spenning tilstede under konferansen på Stuguflåten 22. 4. 40, hvor en provisorisk kongelig resolusjon ga Regjeringen Nygaardsvold anordningen om Norges skipsfart under krig og for rekvisisjon av skip og deponering av Norges Banks gull-

beholdning. Fullmakten la grunnlaget for den viktigste delen av Norges krigsinnsats. Den bestemte at alle skip skulle overtas og disponeres av regjeringen - i Nortraship, skriver H. Bernsten i sin Nygaardsvoldsbiograf. På lengre sikt tok nå Trygve Lie sitt første stikk ovenfor rederne.

Statsråden våget ikke å gå for langt heller, det gjaldt å ta vare på hånen som la gullegene. Rederne, på sin måte, så store forretningsmessige fordeler i ordningen, noe forfatteren legger vekt på i fremstillingen. En uvanlig allianse mellom Ap-regjeringen og rederne var etablert av ren egeninteresse fra begge parter kom den til å vare ved til i 60-årene.

### Nortraship

Nortraship var den norske stats rederi under krigen. En organisasjon som var uten sideestykke på alliert side. Rederiet hadde sitt hovedkontor på to steder, som ofte motarbeidet hverandre, London og New York. Underkontorer var etablert i Afrika, India, Australia og det nøytrale Europa. Fra regjeringens side var skipsfartminister Sunde pålagt oppgaven å lede organisasjonens verdensomspennende virksomhet. Han var ved London. Kontoret, kanskje av den grunn at han var direkte uønsket i New York, der konsul L. Christensen var statens forlengende arm. Som motspillere hadde Sunde redere som H. Reksten, A. D. Næss, Ø. Lorentzen og Hy-

sing-Olsen. Det var en alles kamp mot alle i perioder som boken behandler. Redernes interesse var utelukkende å tjene flest mulig penger. Det betydde gode fraktbetingelser, fordelaktige forsikringsordninger og tilgang til skipsverft. Dessuten kunne de uten blussel skyve alt ansvar over på den norske stat. Nortraship kunne ikke gå konkurs, risikoen var borte for den enkelte reder. Det var et faglig domene hvor regjeringens representanter ikke kunne begi seg inn i; de konsentrerte seg i stedet for byråkratiske bestemmelser og hevdet sin personlige prestisje, som Trygve Lie måtte rydde opp i noen år senere. Som et resultat av de statlige medlemmers ubehjelpelighet og manglende «know-how», kom en i ettertid opp i saker som Nortraships Sjømannsfond. At Nortraship kom i miskreditt hos britere og amerikanere, samtidig som Hilmar Reksten drev sin egen forretning fra et bortgjemt kontorhjørne, gjorde ikke situasjonen bedre. Sjøfolkenes arbeidsforhold og velferd var det ingen som brydde seg om, en får inntrykk av at de bare var «bodies» - en betegnelse som general Eisenhower nektet å bruke om sine soldater.

### Profitt og patriotisme

Forfatteren sier svært lite om patriotisme. Faktisk nevnes ikke ordet for rederforbundets vedkommende. Profitt, tariff og business går foran mor Norge. Slik er historien om mennene i Nortraship, og Atle Thowsen legger ikke skjul på noe. Han avslører hittil ukjente sider av vår krigshistorie med den korrekte historikers objektive syn. Hans oppgave er å formidle historien, ikke å tolke den. Andre får reise den debatt som boken fortjener. Dette er historien om handelsflåten - ikke om våre sjøfolk. Første bind har allerede gitt serien et preg av rent faglig klasse, beregnet på en utvalgt leserkrets. Bokverket er en forsøkt hyllest til en fallert næring. Etter anmelderens mening var vår handelsflåtes organisasjon en anakronisme i en krig som ble ført på president Roosevelts premisser om de fire friheter - noe som kan leses rett fra bladet i denne hensynsløst avslørende beskrivelse av virkeligheten bak Nortraships fasade.