

stater har allerede  
med det syn  
stride

**Aftenposten** Fredag 9. juni 1995  
satt sjansen,

## Historieverk

# Sannheten om Nortraship

Av *Torvald Klaveness* og  
*Erling Mossige*

Historikeren Bjørn L. Basberg har 24.5. kommet med et svar på vår kronikk i *Aftenposten* 28.4., hvor vi kritiserte vesentlige deler av stoffet om Nortraship i historieverket «Handelsflåten i krig 1939–1945».

«Den hovedinnvendingen Mossige/Klaveness har mot historieverket», sier Basberg, «er at spenningen mellom den politiske og den forretningsmessige ledelse er blitt for dominerende». Dette vil vi komme tilbake til. Hva vi først og fremst har kritisert er de grove insinuasjoner som generelt er fremsatt mot ansatte redere og andre shippingfolk om utnyttelse av virksomheten til egen økonomisk vinning. For at leserne skal forstå hvor tydelig dette sies, skal vi komme med et par sitater. Det heter i bind II, s. 355: «Som konsekvens fremsto Nortraship som en bedriftsorganisasjon hvor makten lå hos en lønnet administrasjon. I en viss grad representerte denne eierne, og var lojale overfor dem. Spesielt gjaldt det selvsagt de funksjonærene som var skipsredere eller hadde tidligere ansettelsesforhold i norske rederier. Ledetråden deres var naturligvis «å gjøre det best mulig» for organisasjonen og der ved de egentlige eierne. Som oftest var imidlertid medarbeiderne avskåret fra å påvirke driften av skip de selv hadde økonomiske interesser i. Det var riktignok eksempler på brudd på dette prinsippet. Grensene mellom det tillatte og det kritikkverdige kunne være flytende.»

Tilfellet Reksten, som ble omtalt i vår kronikk, var eksepsjonelt. Han ble avslørt i starten og ble fratatt sin stilling. Dette ene tilfellet gir selvsagt ikke

forfatteren noen rett til å generalisere, slik det er gjort. Utenom Reksten kan forfatteren ikke peke ut noen annen person som forbrøt seg.

Basbergs medforfatter, Atle Thow-sen, er ikke snauere. I bind I, s. 289 skriver han: «Som hos de fleste av lederne innen Nortraship var motivet for Reks-tens beslutninger og handlinger sammensatt, en kombinasjon av profittønsker og patriotisme.» Ikke et ord om hvem disse profittsøkende ledere var, altså bortsett fra Reksten. Dette er feigt, det er antagelig injurierende, og det er avslørende for den forhåndsinnstilling som forfatterne og deres fire rådgivere har hatt overfor sitt viktige offentlige oppdrag.

I vår kronikk 28.4. tok vi sterk avstand fra et utsagn Basberg kom med (bind II, s. 121), som gikk ut på at det han kalte Nortraships ledelses- og styringsproblemer skyldtes spenningen mellom krigspolitikk og kommersielle hensyn, og at shippingfolkene ville ha styringen av hensyn til etterkrigstiden, mens departement og regjering ville sikre de mer overordnede krigspolitiske hensyn.

Faktisk ser det ut som om Basberg nå er kommet på andre og riktigere tanker. Han innrømmer at det ikke var noen forskjell mellom Nortraship og de politiske myndigheter hvor det gjaldt målene for drift og bruk av den rekvirerte handels- og hvalfangstflåte. Bare hvor det gjaldt konkrete beslutninger om hvilke skip som skulle brukes «var det Nortraship som sterkest forsvarte næringens interesser med tanke på etterkrigstiden». Om så var, så førte det ikke til konflikter. Uenigheten mellom departement og Nortraship lå på helt andre områder enn hvor det gjaldt disponeringen av flåten.

Selvsagt inneholder de to bind om Nortraship kapitler med interessant og viktig stoff om en spesiell epoke i vår skipsfartspolitiske historie. Men omtalen av Nortraships innsats i krigsseilasen er grovt forsømt, for så vidt angår den rederimessige side. «Dette er selvsagt også et interessant perspektiv», skriver Basberg, «men har altså kommet i bakgrunnen i forhold til de mer overordnede linjer i organisasjonens virksomhet». Vi på vår side våger å påstå at etableringen, oppbyggingen og driften av krigsrederiet Nortraship med alle dets særtrekk var en helt unik og spektakulær foreteelse i vår historie som de to forfattere selv-

sagt burde ha beskrevet og utdypet. Til gjengjeld kunne de med fordel ha sløffet en hel del, bl.a. det meste av all den omtale som er viet Arne Sundes og Hilmar Rekestens forente anstrengelser for å skade omdømmet til Øivind Lorentzen, Erling D. Næss og flere andre. Disse ting var både uinteressante og uten enhver shippingmessig eller krigshistorisk betydning.