

# Nortraship - et hull i vår krigshistorie



TORVALD  
KLAVENESS



ERLING  
MOSSIGE

*Nortraship, som ledet den norske handelsflåten under krigen, ble uten sammenligning vår viktigste krigsinnsats, og var et resultat av besluttsomhet, pågangsmot og dyktighet i norsk rederi-næring og hos tusenvis av norske sjøfolk. Men i det offentlig bekostede historieverket har dette fått en meget skjev behandling, skriver skipsreder Torvald Klaveness og direktør Erling Mossige, som gir en korrigerende fremstilling av Nortraships bidrag til å bane veien for den freden vi skal feire om noen dager.*

**H**istorien om Nortraship er historien om verdens største rederi som gjennom fem år sto for Norges viktigste krigsinnsats.

” Nortraship skapte et så stort overskudd for den norske stat at det dekket alle militære og sivile utgifter på utefronten ”

Historien om Nortraship er historien om en virksomhet som skapte et så stort overskudd for den norske stat at det dekket alle militære og sivile utgifter på utefronten.

Historien om Nortraship er historien om hvordan en håndfull mennesker i et fremmed land fikk samlet og tatt kontroll over den norske flåten på alle hav.

Det offentlig bekostede historieverket «Handelsflåten i krig 1939-1945» er dessverre ikke blitt historien om dette. Det er blitt historien om personlige motsetningsforhold, konflikter og påstander om hvordan de som arbeidet i organisasjonen forsøkte å utnytte sine stillinger til eget eller sine rederiers beste. Det er blitt en historie som på vesentlige punkter gir et ufullstendig, skjevt og uriktig bilde av enkelte utøvere og det som hendte i og omkring Nortraship.

Hva Nortraship egentlig var, og hva det betydde for krigføringen og Norge, er skjøvet i bakgrunnen til fordel for en historisk tabloidisering.

I det forord som innleder bind I heter det: «Med fembindsverket om

handelsflåten i krig under 2. verdenskrig skal et av de store hull i norsk krigs- og okkupasjonshistorie endelig tettes. Her behandles statsrederiet Nortraship og sjøfolks innsats i krigsseilasen hjemme og ute.»

Det er en målsetning som ikke burde vært vanskelig å oppfylle, bortsett fra at et så omfattende materiale nødvendigvis er en streng utvelgelse. Slike valg vil ofte skape kritikk og uenighet. Det er enhver historikers lodd i en slik utvelgelsesprosess. Det oppsiktsvekkende er imidlertid at hele beskrivelsen av Nortraship som rederi og et effektivt instrument i krigføringen på alliert side nesten uten unntak er valgt bort. Dette er spesielt merkelig når man vet at Nortraship uten sammenligning ble vår viktigste krigsinnsats og var et resultat av besluttsomhet, handlekraft, pågangsmot og dyktighet innen norsk rederi-næring og hos tusenvis av norske sjøfolk.

Få dager etter den tyske invasjonen i Norge begynte noen få personer forberedelsene i London. I løpet av kort tid greide man å organisere en virksomhet som samlet og drev den tusentallige store norske handelsflåte på alle hav og i alle havner. Alt dette skjedde i et fremmed land, uten noen av de hjelpemidler som i fredstid sto til rådighet for et rederikontor.

At en nyskaping som Nortraship ikke skjedde uten problemer, er selvsagt. Ulike mennesker måtte finne en felles samarbeidsform. Med kontorer i London og New York og uklare ansvarforhold tok det tid før toppsjefene ble samkjørte. Det viktigste er at intet av dette bidro til å svekke rederiets handlekraft eller resultater.

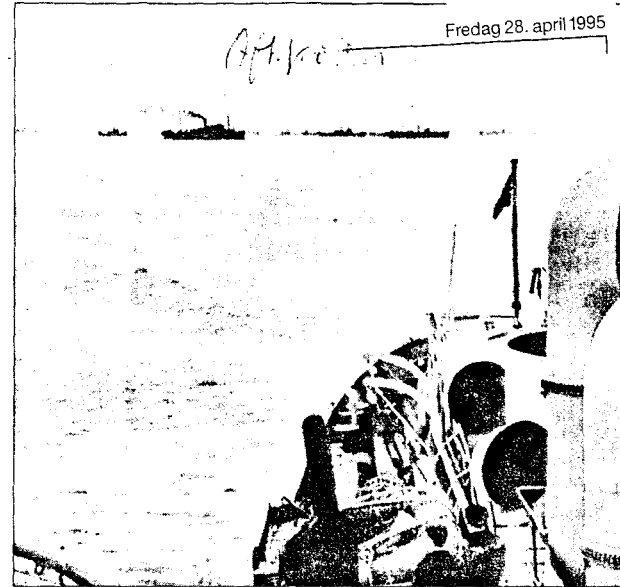
Hvordan var dette overhodet mulig, og hvordan greide man det umulige?

Det foreliggende historieverk viser dette knapt noen interesse, men erstatter den manglende omlate av selve rederiet Nortraship med en bred omtale av aktørenes påstått tyilsomme hensikter. Illustrerende i så måte er undertittelen i verket bind I - «Nortraship, profitt og patriotisme».

Dette odiøse ordvalg utdypes i forordet: «Som undertittel på sin behandling av Nortraships etablering og politiske og administrative virksomhet har Townsen valgt den grunnleggende spenning i norsk skipsfartspolitikk mellom patriotisme og profitt.»

Denne gåtefulle formulering kan vanskelig forstås annerledes enn at shippingfolkene i Nortraship satte, eller forsøkte å sette, sin egen profitt-interesse foran landets eller krigsinnsatsens behov.

Det var neppe noen i Nortraships administrasjon som overhodet følte en slik spenning eller motsetning mellom egne og landets interesser. Alle visste at rederiet var til for den felles krigsinnsats, og at all virksomhet



**TABLOIDISERT:** Hva Nortraship egentlig var, og hva det betydde for krigføringen og Norge, er skjøvet i bakgrunnen til fordel for en historisk tabloidisering, mener krigsforfatterne.

var underordnet det behov. Det var blant annet derfor Nortraship ble så vellykket, gjennom helhjertet og tegennyttig innsats i alle ledd.

” Forfatteren kan åpenbart ikke få seg til å tro at forretningsmenn kan ha annet i sinne enn profitt, selv under en krig på liv og død ”

Historieverkets forfatter kan åpenbart ikke få seg til å tro at en gruppe forretningsmenn kan ha noe annet i sinne enn profitt, selv under en krig på liv og død. Sluttkapitlet i bind II søker å sannsynliggjøre interessekonflikter mellom redere og staten, og at grensen mellom det kritikkverdige og tillatte var flytende.

Det faktiske forhold er at grensen lå fast. I Nortraships historie var det bare én person, Hilmar Reksten, som forsøkte å krysse den. Han ble da også fratatt sin stilling.

Til tross for det fremholder forfatteren i bind I Reksten som typisk for de fleste ledere i Nortraship, hvis handlinger og beslutninger var en kombinasjon av profittønsker og patriotisme. I Nortraship var Reksten atypisk, ingen andre drev forretninger på si eller pleiet sine egne interesser på statens bekostning.

Det pekes videre i bind II at

Nortraships ledelses- og styringsproblemer i stor grad skyldtes spenning mellom krigspolitikk og kommersielle hensyn. Shippingfolkene ville drive rederi for å posisjonere seg for etterkrigstiden, mens Regjeringen ville sikre de overordnede krigspolitiske hensyn.

Intet i de foreliggende kilder bekrefter en slik vurdering. Det var ingen nevneverdig uenighet mellom departement, regjering og Nortraship om den krigsmessige bruk av flåten.

Nortraship var like lite en konfliktløs idyll som de allierte staber eller regjering og departementer. I et samspill mellom sterke og handlekraftige personligheter i en press- og stressituasjon som en krig skaper, er konflikter og meningsforskjeller en del av virkeligheten.

Konflikten mellom lederne av Nortraships to avdelinger i London og New York er et eksempel på dette. Det interessante er imidlertid at uenigheten knapt berørte rederiets aktivitet eller krigsinnsatsen. Det unormale konfliktnivå skyldtes personen Hilmar Reksten, som gjennom en personlig nærgående form og stil kom på kant med de fleste, også i Nortraship. I Nortraships historie var Reksten en bifigur, selv om forfatteren nærmest gjør ham til en hovedrolleinnhaver. Få av de resultatene som ble oppnådd, hadde Reksten noen del i. Derimot behandler forfatteren statsråd Sunde med en forsikthet

og nennsomhet som står i klar kontrast til de langt mer pågående beskrivelser av Nortraships ledere. Statsråd Sunde ble utsatt for en massiv kritikk fra administrasjonen for manglende kunnskaper og manglende faglig kompetanse. En slik uenighet mellom fagfolk og politisk ansvarlige er ikke uvanlig. Det finnes en lang rekke eksempler på konflikter mellom statsråden og Nortraship, fra hvem som skulle lede tonnasjeforhandlingene med britene i 1941 til ansettelse i rederiet. Statsminister Nygaardsvold har selv gitt en treffende karakteristikk: «Det viste seg at statsråd Sunde tenkte å blande seg inn i mange saker som hørte inn under skipsfartsdirektørens myndighetsområde, og som skapte mye uenighet og vanskeligheter etter som tiden gikk.»

Mange har ment at Sunde ville spille rollen både som departementssjef og Nortraships administrerende og forretningsmessige leder på samme tid, og at nettopp dette var mye av årsaken til de konflikter som oppsto. Forholdet departementet/Nortraship er gitt bred plass i de to bind, men det kan neppe hevdes at statsråd Sunde er blitt gjenstand for synderlig kritisk historieforskning.

Det synes også å ha gått forfatteren nesten hus forbi at rederivirksomheten var satt på krigsfoot. I de to foreliggende bind finnes lite om de omfattende forsvars- og sikkerhets tiltak, om bevåpning, redningsbåter og redningsdrakter hvor Nortraship dannet skole for andre nasjoner. At dette ikke oppfattes som tilstrekkelig interessant i denne sammenheng, er mulig, men det bidrar ytterligere til å skape et inntrykk av Nortraship som en arena for personlige ambisjoner og interesser.

” Sjøfolkene kommer i første rekke: De bemannede skipene, ofret mest og sto for den største krigsinnsatsen fra norsk side ”

I et historisk verk om verdens største rederiorganisasjon gjennom fem år er det synd at det knapt ofres plass på organisasjonens rederivirksomhet og dens ulike deler og innhold. Det var den og folkene der som gjorde Nortraship til vårt mest slagkraftige instrument for krigføring og transport av krigsmateriell.

Historien om Nortraship er fortsatt et stort hull i vår krigshistorie. Men i den historien er det sjøfolkene som kommer i første rekke. De bemannede skipene, ofret mest og sto for den største innsatsen i krig fra norsk side. Uten dem ville heller ikke Nortraship blitt det den ble.

108856