

Nortraships virksomhet, må man forsøke å komme noe lenger enn det. Jeg mener det er gjort, og jeg mener analysen er langt fra så unyansert som Mossige og Klaveness gir inntrykk av. For det første trekker jo også min drøfting inn de forhold som her er nevnt. I mitt avslutningskapittel bruker jeg dessuten en god del plass på å drøfte det problematiske i et forenklet bilde av disse spenningene: at noen var @bare@ opptatt av penger og andre @bare@ av å vinne krigen. Både Nortraship og de politiske myndighetene arbeidet ut fra tre målsetninger: å styrke Norges innsats i krigen, å innseilte best mulig inntekter av skipene, å opprettholde norsk skipsfarts forbindelser og anseelse rundt i verden.

Å gi et bidrag til å vinne krigen var et selvsagt hovedmål for alle parter, og det er ikke gjort noe forsøk på å bestride det. Å tjene penger var også et mål for den politiske ledelse. Allerede under krigen var det jo klart at Nortraships inntekter skulle komme både stat og redere til gode når seieren en gang var sikret. Å sikre norsk skipsfarts posisjon med tanke på etterkrigstiden var også et mål både for den politiske og den forretningsmessige ledelse. Det var altså en grunnleggende felles interesse i den måten flåten ble drevet på. Men de tre målsetningene harmoniserer selvsagt ikke bestandig når det kom til konkrete beslutninger om disponering av de enkelte skipene. At det da som oftest ble Nortraship som sterkest forsvarte næringens interesser ved tanke på etterkrigstiden, burde vel ikke være hverken overraskende eller kontroversielt.

Nortraships historie slik den nå foreligger i to bind, er ikke blitt slik Mossige og Klaveness hadde tenkt seg. Den skal i stedet ha 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 fordel». Jeg vil fastholde at også dette er aspekter ved Nortraships historie som må behandles, men ikke servert som påstander. Målsetningen har selvsagt hele tiden vært å dokumentere og søke forklaringer. Jeg vil også mene at historien slik den nå foreligger er noe langt mer enn historien om personlig rivalisering. En viktig overordnet linje har for eksempel vært å vise Nortraships plass i det samlede allierte skipsfartssamarbeid.

Enhver historiker må selvsagt gjøre sine valg. Vi ser ofte at de ikke sammenfaller med det bilde som aktørene ønsker å formidle. Dette er selvsagt ikke noe mål, men heller ikke så vanskelig å forklare. Historikeren har hatt mulighet til å studere et bredt spekter av kilder, med en viss distanse til begivenhetene. Aktørene savner mer administrativ historie – «organisasjonens rederivirksomhet og dens ulike deler og innhold»: den delen av historien de selv føler seg hjemme i. Dette er selvsagt også et interessant perspektiv, men har altså kommet i bakgrunnen i forhold til de mer overordnede linjer i organisasjonens virksomhet. På den måten er også den store innsats som den enkelte medarbeider bak skrivebordene utvilsomt gjorde for å holde kjemperederiet Nortraship i drift, kommet i bakgrunnen. Det kunne kanskje ha vært utvist en noe større generøsitet på dette punktet. Men la meg i hvert fall i disse jubileumsdager få gjenta avslutningen i min bok: For nasjonen Norge var resultatet vellykket. Handelsflåten ble bevart under norsk kontroll og norsk flagg. Den ga et viktig bidrag til den samlede allierte krigsinnsats, og den bidro til å styrke både norsk økonomi og norsk selvtilit.

Ikke noe enkelt bilde

Nortraship - historisk tabloidisering?

Av dr. oecon. Bjørn L. Basberg,
Trondheim 21.5.95

Erling Mossige og Torvald Klaveness går i sin kronikk «Nortraship – et hull i vår krigshistorie» (28.04.95) til sterkt angrep på de to bindene om Nortraships historie i verket Handelsflåten i krig. Som forfatter av annet bind, som omhandler siste del av krigen og det økonomiske etterkrigsoppgjøret, føler jeg behov for å balansere bildet som gis i kronikken.

Mossige og Klaveness' hovedinnvending dreier seg om at spenningen mellom den politiske og den forretningsmessige ledelse er blitt for dominerende. Det er bedrevet «historisk tabloidisering». Også Mossige og Klaveness innrømmer riktignok at det var konflikter, men de søkes nedtonet ved å henvise til at det var konflikter også i de øvrige allierte krigstidsorganisasjoner, at «meningsforskjeller er en del av virkeligheten» og at uenighet mellom fagfolk og politisk ansvarlige ikke er uvanlig. I den grad det var noen spesielle årsaker til spenninger i den norske leiren, var det personen Hilmar Reksten – og hans spesielle allianse med skipsfartsminister Arne Sunde.

I et forsøk på en historisk analyse av

118096