



# Skipsfartsberedskap fra 1914 til i dag

Tor Jørgen Melien

## HOVEDPUNKTER

- Beredskapstiltak for skipsfarten hadde stor betydning for anvendelse og beskyttelse av norske skip gjennom de to verdenskriger
- Under den kalde krigen utgjorde den norske beredskapen et sentralt ledd i NATOs samlede skipsfartsberedskap
- Norskkontrollerte maritime ressurser kan også i dag anvendes ved krisesituasjoner og i krig, og kan vises til som en viktig del av den norske forsvarsstrukturen
- Til tross for sin betydning har skipsfartsberedskapen fått påfallende liten offentlig oppmerksomhet<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Denne Insighten bygger på forfatterens bok: Tor Jørgen Melien, *Norges globale sjøkrig. Skipsfartsberedskap fra 1914 til i dag*. Scandinavian Academic Press, Oslo 2020.

I mer enn 150 år har Norge vært en stor skipsfartsnasjon tross varierende konjunkturer, teknologiske sprang og gjentatte transformasjoner. Utenriksflåten har utgjort en betydelig strategisk ressurs både i nasjonalt og internasjonalt perspektiv, såvel i kriser som i krig.

Skipsfartsberedskap, dvs. bruk av og vernetiltak for den norske havgående flåten i krise og krig, går tilbake til første verdenskrig. Forsvarstiltak for skipsfarten ble etablert i begge verdenskrigene, og begrepet «beredskap» er kjent fra begge kriger. Skipsfartsberedskapen omfattet fra begynnelsen den norske utenriksflåten. I dag omfatter beredskapsarbeidet havgående, norskkontrollerte skip, offshore-fartøyer og rigger. Sjøforsvaret har hatt sin egen «skipsfartsberedskap» med rekvirering av skip og båter i tilfelle krig og tiltak for å beskytte skipsfarten.

## Skipenes verden og den norske sjømakten

Den vestlige verden har alltid vært avhengig av skipsfarten. De vestlige stormaktene har vært de største sjømakten, fra Portugal på 1400-tallet til USA i dag. «Skipets verden var også handelens verden.»<sup>2</sup> For større last er det avgjort billigere med frakt på skip enn transport på land. Vestens ulike samfunn er i dag mer sammenknyttet enn noen gang før, og det er ikke minst skipene som binder den globale varehandelen sammen.

Norsk skipsfart har betydd og betyr mye for landet og har utgjort en betydelig andel av verdens samlede tonnasje. Forskeren Stig Tenold har sammenlignet situasjonen i årene 1890 og 2000. Begge årene var Norge det land i verden som hadde mest tonnasje per 1000 innbygger. Tenold konkluderer med at det er tre årsaker til at Norge har en mye større andel av skipsfartsmarkedet enn det befolkningsgrunnlaget eller internasjonal handel skulle tilsi: For det første har det gjort seg gjeldende en form for «stivhengighet» som følge av Norges lange maritime tradisjoner og erfaringer og som passet bedre enn alternative beskjeftigelser. For det andre har det vært dyktig markedstilpassing og god innovasjonsevne i et relativt lite land med små forhold og lite byråkrati. For det tredje ble det gjort vellykkede politiske grep, slik som ved innføringen av Norsk internasjonalt skipsregister i 1987.<sup>3</sup>

## Trussel mot den strategiske sjøtransporten

Norges og verdens globale sjøfart og handel har vært og kan bli utsatt for trusler, alvorlige hendelser og krig. Verdenskrigene og faren for en tredje storkrig dominerte 1900-tallet. Den militære trusselen mot den strategiske sjøtransporten over Atlanterhavet fikk uante proporsjoner gjennom 1900-tallet.

Tyske ubåter var hovedtrusselen mot alliert og nøytral skipsfarten under den første verdenskrigen, mens det i den andre var tyske, japanske og dels italienske marinestyrker som truet de allierte. Etter andre verdenskrig har det ikke vært noen storkrig eller verdenskrig med tilhørende sjøkrig. Trusselen har imidlertid vært potensiell. Den sovjetiske marinen var den definerte hovedtrusselen mot den vestlige skipsfarten under den kalde krigen. I løpet av det siste tiåret har Russland igjen blitt en militær utfordring på sjøen for NATO og Japan, men Kinas store opprusting gjør at den sistnevnte i økende grad anses som den største utfordringen mot de vestlige interessene til sjøs.

Mer beskjedne trusler og utfordringer enn en storkrig har også påvirket skipsfarten og skipsfartsberedskapen det siste århundret. Pirater i internasjonale farvann og sjørøvere i lokale farvann var og er en like gammel utfordring som skipsfarten selv. Regimer som ikke hadde evne til å beskytte sine egne sjøområder, eller som ikke fulgte internasjonal rett på sjøen, satte skipsfartsnæringer på prøve, med oppbringelser og arrest av skip og mannskaper. Problemet var også aktører som brøt internasjonal rett knyttet til kontrabande, blokade, tollvarer, miljøstandarder, samt trafikk og besittelse av narkotika. Avlytting av radioutsendinger og jamming som ledd i sjøkrigen var en realitet allerede under første verdenskrig. I de senere årene har cyberangrep også blitt en utfordring for skipsfarten under fredsforhold.

Både fordi Norge er totalt avhengig av sjøforbindelsene i tilfelle krise og krig, og fordi flere av våre viktigste allierte er sjømakter, spiller beredskapen for en strategisk sjøtransport en avgjørende rolle, uavhengig av det aktuelle internasjonale klimaet.

## Norges Rederiforbund og skipsfartsberedskapen

Skipsfartsberedskapen kjennetegnes av samarbeid mellom mange aktører i arbeidet med å bruke og verne skipsfarten i krise og krig. Ved siden av rederne har Norges Rederiforbund like siden opprettelsen vært en ho-

<sup>2</sup> Erling Bjøl, *Verdenshistorien etter 1945. De rike samfunn*, Oslo 1974, s. 13 f.

<sup>3</sup> Stig Tenold, «Norwegian Shipping in the Twentieth Century». I Lewis R. Fischer og Even Lange (red.), *International Merchant Shipping in the Nineteenth and Twentieth Centuries: The Comparative Dimension* (Liverpool University Press, 2008), s. 58 og 77.



vedaktør i skipsfartsberedskapen (som inntil 1984 het Norges Rederforbund). En tredje viktig aktør har vært Den Norske Krigsforsikring for Skib. Krigsforsikring er nødvendig fordi ordinære forsikringer ikke gjelder under krigsforhold. Andre sentrale aktører enn de tre nevnte er sivile og sjømilitære myndigheter og internasjonale samarbeidspartnere. Skipsfartsberedskapen som virksomhet er således karakterisert av ulike aktører som samarbeider for å legge til rette for at flåten kan seile under kriser og i krig.

I krig er tonnasjebehovet gjerne større enn i fred og blir brukt og styrt mer av behov enn av åpne markeder. I praksis betyr dette at statlige myndigheter regulerer skipsfarten mer under krigsforhold enn ellers. Rederiforbundets hovedoppgave er å ivareta medlemmenes interesser. Likevel har rederiforbundet gjentatte ganger tatt ansvar for skipsfartsnæringen på vegne av myndighetene etter varierende grad av pålegg. Innenfor skipsfartsberedskapen har rederiforbundet ivaretatt en dobbel oppgave med å representere rederne og ivareta nasjonale interesser. Rederiforbundet har gjennom årene vært en initiativtaker og saksbehandler for ulike statsorgan. Forbundet har også hatt fullmakter fra regjeringen til å være utøvende organ for å iverksette og styre løpende tiltak vedtatt av regjeringen. Paradoxet er at rederiforbundet under ordinære forhold har arbeidet for at rederne skulle ha en mest mulig fri stilling i markedet, mens det i krisetid og krig delvis har fungert som statlig styringsorgan overfor rederne.

Erfaringen med å overlate styringen av fraktkontrakter til andre aktører enn næringen selv, både under kriser og i krig, har vært dårlig. De britiske erfaringene under første verdenskrig eksemplifiserer dette. Britene måtte overføre skipsfarten fra militær ledelse til det nyopprettede skipsfartsdepartement i løpet av krigen fordi den militære ledelsen ikke drev sjøtransporten effektivt nok. Samtidig måtte det unngås at andre statlige organ som Finansdepartementet skulle overta det øverste ansvaret for skipsfarten. Den britiske ordningen reflekterer en ambisjon om å drive rederivirksomheten mest mulig effektivt, også i krise og krig, samt å verne

flåten slik at den kunne seile. Norsk skipsfart sørget selv for egen drift og organisering av frakt under krigsforhold, men fraktkontraktene kunne likevel bli styrt av en felles ledelse utgått fra næringen, slik som Norges Rederforbund under første verdenskrig og statsrederiet NORTRASHIP under den andre.

### Skipsfartsberedskapens innhold og utvikling

Grunnlaget for skipsfartsberedskapen ble lagt under første verdenskrig. Fra 1914 til i dag har den omfattet et bredt spektrum av tiltak, inkludert blant annet veiledning av skipsførere og rederier, forebyggende tiltak med blant annet krigsforsikring, assistanse ved krisesituasjoner, reguleringer knyttet til disponering av flåten, herunder eierforhold, rekvirering, fraktkontrakter og samarbeid med aktører i inn- og utland.

Utviklingen av den norske skipsfartsberedskapen kan siden 1914 deles i fem faser:

#### *Tilpasningsperiode for norsk nøytral skipsfart (1914–1916)*

Utbruddet av første verdenskrig var en vekker som førte til flere tiltak for å verne om handelsflåten. Opprettelsen av Den Norske Krigsforsikring for Skib var et nødvendig initiativ for at flåten skulle seile. Rederiforbundet sørget for rådgiving og praktisk støtte til skipsførere og redere. Videre bidro forbundet til mer lempelige kontrolltiltak knyttet til kontrabande og valg av seilingsruter. Forbundet ytte dessuten bistand til skadede eller oppbrakte skip og ved tvister som skyldtes prise eller annen type beslagleggelse eller seileforbud. Den norske skipsfarten måtte tilpasse seg de britiske skipsfartsreguleringene, og beredskapstiltakene var i denne perioden av begrenset karakter på grunn av norsk nøytralitet.

#### *Et implisitt skipsfartsamarbeid mellom nøytrale Norge og krigførende Storbritannia (1916–1918 og 1939–1940)*

Rederiforbundet etablerte og drev, på vegne av den norske staten, et implisitt skipsfartsamarbeid med Det britiske imperiet i perio-



dene 1916–1918 og 1939–1940, på tross av at Norge var erklært nøytralt. Hensikten var å seile for norske og britiske interesser, men også å verne om flåten. Samarbeidet med britene ble betydelig utvidet med bilaterale avtaler og konkret tiltak i 1916 (reassurans-avtale) og 1917 (marinekontroll med skipsfart (NCS), konvoiering og tonnasjeavtale med rekvirering av norske skip).

Problemene med Tyskland, Italia og Japan førte til økt internasjonal spenning, og i 1935 reetablerte Norge beredskapsarbeidet for skip og forserte dette i årene før andre verdenskrig. Den nedlagte krigsforsikring for skip ble gjenopprettet og veiledning av redere og skipsførere ble igangsatt. Etter krigsutbruddet i 1939 gjenopptok Rederforbundet det nære skipsfartssamarbeidet med britene. De britiskledede konvoiene mellom de britiske øyene og Bergen var av stor betydning både i siste del av første verdenskrig og mens Norge var nøytralt i den andre.

#### *Norge i krigsallianse med de allierte (1940–1945/1949)*

Etter angrepet på Norge 9. april 1940 inngikk norske politiske myndigheter avtaler om en krigsallianse med Storbritannia og dets imperium, senere også med USA. De norske skipsfartsaktørene på utefronten ble dermed krigsdeltakere styrt gjennom statsrederiet NORTRASHIP og allierte skipsfartsbehov.

USA ble trukket inn i det norsk-britiske samarbeidet fordi det kunne tjene Norges sak å ha to samarbeidspartnere. Mot slutten av krigen ble de multinasjonale løsnin-gene vanlige, og Norge ble mer likestilt i ledelsen med de store aktørene, dvs. USA og Storbritannia, og som har vært en trend siden.

Det nye samarbeidet ved krigens slutt håndterte krigsavviklings- og gjenreisings-oppgaver. Det norske skipsfartstyret med ledere utpekt av rederforbundet administrerte flåtens forpliktelser knyttet til de flernasjonale avtalene og nasjonale gjenreisingsbehov.

#### *Vestlig skipsfartsberedskap med NATO i fredstid (1950–2000)*

I 1950 inngikk Norge et forpliktende skips-

fartsberedskapssamarbeid med sikte på å kunne bruke den norske flåten sammen med de allierte i tilfelle krig. Hovedaktørene fra norsk side var Norges Rederforbund, rederne og Norsk Krigsforsikring for Skib.

I etterkrigstiden lå skipsfartsberedskapen under Handels- og skipsfartsdepartemen-tet, mens rederiforbundet hadde ansvaret for dag-til-dag-arbeidet. Beredskapssekretariatet i forbundet ble opprettet for dette formålet i 1966. Sekretariatet hadde en rekke forløpere. Det begynte med beredskapsut-valget i 1948. Beredskapssekretariatet drev planlegging og ivaretok det løpende nasjonale beredskapsarbeidet og det allierte samar-beidet på dette feltet. Arbeidet omfattet blant annet øremerking av skip for rekvirering, oppsetting av mannskapslistene og forberedelse av en driftsorganisasjon til bruk i krig, først kalt NORSHIP, deretter NORTRASHIP.

Ved internasjonale kriser i fredstid regis-trerte sekretariatet norske skip i faresonene der krigshandlinger kunne skje, og bistod – sammen med rederiene – skip i krisesitua-sjoner. Den Norske Krigsforsikring for Skib samarbeidet med sekretariatet og ytet også assistanse, men med vekt på forsikringsar-beid. De konkrete beredskapstiltakene knyt-tet til den kalde krigen opphørte i hovedsak i løpet av tiåret mellom 1990 og 2000.

#### *Utviklingen mot dagens mangfoldige skipsfartsberedskap (2000–)*

I vår egen tid har skipsfartsberedskapsarbei-det blitt videreført med nasjonale og fler-na-sjonale tiltak. Ved årtusensårskiftet la Norges Rederiforbund om skipsfartsberedskapen fra en beredskapsorganisasjon som kunne brukes i krig, til en samarbeids- og råd-givingstjeneste for skipsfarten til bruk i fred, krise og krig. Beredskapsavdelingen (tidligere beredskapssekretariatet) står i dag til disposisjon for rederier som er medlemmer i forbundet, eller som seiler under norsk flagg. Den Norske Krigsforsikring for Skib fra 1935 og rekvisisjonsloven fra 1952 utgjør fortsatt viktige deler av rammeverket for skipsfartsberedskapen.



## Sivilt-militært samarbeid

For at den norske flåten skulle kunne seile i krig, var den avhengig av sjømilitær beskyttelse som Norge som småstat ikke kunne gi alene. Litt forenklet formulert seilte nordmennene for britene i første verdenskrig og for britene og amerikanerne under den andre. Det var disse stormaktene som hadde de sjømilitære ressursene til å beskytte den norske flåten med marinestyrker. Men erstatning for de norske skipstapene var det for det meste utelukket å få til mens krigene pågikk, grunnet stormaktenes egeninteresse for selv å beholde nybygde skip.

Også under den kalde krigen og i vår egen samtid er det USA og andre vestlige stormakter som kan gi norske skip og rigger beskyttelse i en storkrig. Norge kan ikke løse denne oppgaven alene. Den norske staten og skipsfartsnæringen kan imidlertid sørge for krigsforsikring og egenbeskyttelse av skip. I tillegg kan næringen delta i sivilt-militært samarbeid om marinekontroll med skipsfart (NCS/NCAGS), dvs. veiledning eller dirigering av skipstrafikken og eventuell bruk av konvoier i lys av trusselsituasjonen.<sup>4</sup>

I fredelige perioder har skipsfartsberedskapen tidvis vært svekket. Det har vært uheldig når myndighetene har nedlagt virksomheter som måtte bygges opp igjen når problemene gjenoppsto. Nedlegging av krigsforsikringen i mellomkrigsårene og fjerning av den forberedte rekvireringen av skip etter den kalde krigen er tydelige eksempler på dette. Etter en periode med lav interesse rundt år 2000 har det igjen vokst frem en sterk bevissthet om behovet for skipsfart ved beredskapsopptrapping eller storkrig.

## Den norske kystflåten

Det sivil-militære samarbeidet på sjøen har ikke bare omfattet utenriksflåten, men også kystflåten. I Norge er det Sjøforsvaret som har hatt og har ansvaret for marinekontroll med skipsfart (NCS/NCAGS). I tillegg har

Sjøforsvaret, i samarbeid med sivile myndigheter, hatt en beredskap for å kunne rekvirere skip og båter for militær bruk fra den norske kyst- og fiskeriflåten. Dette var opprinnelig hjemlet i en lov fra 1896. Norske myndigheter rekvirerte båter og skip til militær bruk i 1905, under første verdenskrig og i tiden 1939–1940. Også på utefronten rekvirerte de norske myndighetene egne skip og båter til det norske sjøforsvaret og for avgivelse til britene og unntaksvis andre allierte. Disse tiltakene kom i tillegg til rekvireringen til NORTRASHIP. Under den kalde krigen var det etablert en egen «skipsfartsberedskap» for rekvirering av skip og båter fra kystflåten til bruk i Sjøforsvaret og Sjøheimevernet der som Forsvaret skulle bli mobilisert for krig.

## Skipsfart som del av sjømakten

Regnet i volum er mer enn 80 prosent av den globale varetransporten sjøbasert.<sup>5</sup> Samfunnene i den vestlige verden er fullstendig avhengig av skipsfarten i fred så vel som i krise og krig. Skipsfarten er blitt stadig mer internasjonal, og skipsfartsberedskapen inngår i både nasjonale og internasjonale samarbeidsordninger med sivile og militære myndigheter.

Under kriser og i krig får skipsfarten behov for beskyttelse og i tillegg en militær betydning. Historikeren E.B. Potter og admiral C.W. Nimitz deler sjømakten i tre elementer: strategi, taktikk og logistikk.<sup>6</sup> Den sivile sjøtransporten er del av sjømakten ved at den bidrar til logistikken, støtter taktiske operasjoner og bidrar til å fremme strategiske mål.

Et norsk tankskip under seilas i konvoi i 1942 kan tjene som et taktisk eksempel. Dette skipet overførte olje til eskortefartøyene slik at de hadde tilstrekkelig med bunkers til å følge og forsvare konvoien hele veien fra USA til Storbritannia. Det norske tankskipet inngikk i en taktisk sjøstyrke, nemlig konvoi-

<sup>4</sup> I dag heter konseptet Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS). Tidligere var benevnelsen Naval Control of Shipping (NCS).

<sup>5</sup> UNCTAD, Review of Maritime Transport 2021, <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport>. Besøkt januar 2021.

<sup>6</sup> Elmer Belmont Potter og Chester W. Nimitz, *Sea Power: A Naval History*, Annapolis 1960, s. 1 ff. Lærebok ved den amerikanske sjøkrigsskolen.



en. Et annet taktisk eksempel er et norsk skip som transporterer soldater eller militært utstyr, og som dermed inngår i en militær operasjon i et avgrenset sjøområde.

Dersom sjøtransporten har en større betydning enn gjennom bidrag til taktiske enheter og styrker, kan den sies å ha strategisk betydning. For eksempel hadde og har forsyningslinjene på havet mellom USA og Europa strategisk betydning. Norge, som en betydelig skipsfartsnasjon, bidro vesentlig til strategisk sjøtransport over Atlanteren under andre verdenskrig og til beredskapen under den kalde krigen.

### **Norge som stormakt. Flåtens strategiske betydning**

Skipsfartsberedskapen er en forutsetning for at den sivile sjøtransporten kan seile og ha betydning i kriser og krig. Hvilke strategiske resultater kan flåten og skipsfartsberedskapen vise til?

Skipsfarten er i fredstid markedsstyrt. I krigstid, derimot, kan skipenes disponering og fraktpris bli regulert. I fredstid er skipsfarten sivil og forsikret ut fra fredsforhold. I krigstid trenger flåten både beskyttelse og krigsforsikring. Skipsfartsberedskapen med styring av fraktkontrakter, forsikring og samarbeid om beskyttelsestiltak var en forutsetning for at den norske flåten kunne seile. Et sentralt spørsmål er hvilken strategiske betydning den norske flåten hadde gjennom årene fra 1914 til i dag.

Den norske skipsfartsnæringen har, og har hatt, en stor nasjonaløkonomisk betydning. Overskuddet fra norsk skipsfart har hatt avgjørende betydning for bruttonasjonalprodukt og norsk handelsbalanse med utlandet fra midten av 1800-tallet og frem til olje- og gassindustrien vokste frem i 1970-årene. Dessuten har skipsfartsnæringen hatt, og har fortsatt, stor indirekte betydning for sysselsetting og produksjon innenfor den landbaserte maritime sektoren.

Under første verdenskrig kunne en stadig større andel av fraktinntektene overføres til den norske staten gjennom skatter og avgifter, slik at krigens ekstraordinære utgifter

knyttet til nøytralitetsvernet samt dyrtid og sosialpolitiske reformer, kunne dekkes. Norge var avhengig av konvoiene fra De britiske øyer i siste del av første verdenskrig og på begynnelsen av den andre.

Den norske utenriksflåten/NORTRASHIP finansierte den norske London-regjeringen og den norske aktiviteten på utefronten, herunder de norske militære styrkenes bidrag til de allierte. NORTRASHIP bidro også med penger til gjenoppbygging av landet etter krigen. Under begge de to verdenskrigene deltok hoveddelen av den norske flåten på alliert side, og den utgjorde det desidert største norske bidraget til alliert seier.

Norge var en av de ledende skipsfartsnasjonene som bidro mest til de vestlige landenes skipsfartsberedskap gjennom den kalde krigen, selv om beredskapsorganisasjonen NORTRASHIP med rekvirerte skip ikke ble satt på prøve. Den norske strategiske sjøtransporten var sammen med norsk etterretningstjeneste de to betydeligste bidragene til forsvaret av den vestlige verden i denne perioden.

Handelsflåtens størrelse har vært så stor – og spesialskipene er i dag av en slik betydning – at Norge har vært og er blant stormaktene til havs. Den norske flåten har gitt et betydelig bidrag til Vestens strategiske sjøtransport i over hundre år og gjør det fortsatt i vår samtid. Med unntak av NORTRASHIP-tiden under andre verdenskrig har Norges Rederiforbundet og Den Norske Krigsforsikring for Skib vært meget sentrale i denne virksomheten.

Norge som nasjon har fått mye igjen for at landet har hatt mange skip på havet siden midten av 1800-tallet. Maritim virksomhet har i hele denne perioden vært en sentral del av det norske næringslivet og har hatt stor betydning for handelsbalansen. Norge har også hatt lav selvforsyningsgrad, noe som har gjort det nødvendig å tilføre landet forsyninger sjøveien. Den mangslungne maritime næringsvirksomheten har vært og er synlig i samfunnet. Skipsfartsberedskapen har imidlertid gjennom årene fått liten oppmerksomhet både i offentligheten generelt og i departementenes meldinger og innstillinger



til Stortinget.<sup>7</sup> Årsaken kan like gjerne være mangfoldet av ansvarlige aktører som svekker det helhetlige informasjonsbildet som politiske forhold. Men det kan også tenkes at virksomhet på havet oppleves som mer abstrakt for byråkrater og andre enn den nærhet man har til den daglige virksomheten på land.

### Forskningsarbeider i nytt lys

Internasjonal litteratur om skipsfartsberedskap er det svært lite av. Selv om litteraturtilfanget om skipsfart siden 1914 er av en viss størrelse i Norge, har ikke temaet beredskap knyttet til beskyttelse og bruk av skipsfarten i krise og krig fra 1914 til i dag, vært vektlagt. Det har manglet en samlet beretning om beskyttelse av handelsflåten under de to verdenskrigene, skipsfartsberedskapen under den kalde krigen og våre dagers skipsfartsutfordringer med pirater, lokale konflikter, stormaktsinteresser og beredskapstiltak.

Standardverket om norsk sjøfart er *Den norske sjøfarts historie*, utgitt i 6 bind i årene 1923–1951 og redigert av Jacob S. Worm-Müller.<sup>8</sup> Johan Schreiner skrev en fortsettelse som dekket første verdenskrig og i årene frem til 1920.<sup>9</sup> Beklageligvis mangler en videreføring av historien til tiden etter.

For perioden etter 1914 er det et fåtall bøker som berører norsk skipsfartsberedskap, men mange som tar for seg sjøkrigen i de to verdenskrigene, og særlig den andre. Historien til den norske krigsforsikringen for skip frem til 1945 er publisert i to bøker. Den mest omfattende er Atle Thowsens *Den norske Krigsforsikring for Skib*, som dekker perioden 1914 til 1945. Den andre er *Krigsforsikringen for norske skip* (1936), som tar for seg den første aktive perioden 1914–1922.<sup>10</sup>

Historikeren Olav Riste slo i 1965 fast at Norge var «the Neutral Ally» under første verdenskrig.<sup>11</sup> Det nøytrale Norges vending vestover på denne tiden er således ikke en forskningsmessig nyhet. Det som gjøres i mitt foreliggende arbeide, er å påvise at skipsfartssamarbeidet innenfor beredskap var, tross Norges nøytralitet, mer dyptgående enn det som har fremkommet i tidligere litteratur. Den begynte under ubåtkrisen høsten 1916 med det utvidede forsikrings-samarbeidet og bestrebelsene for å beskytte den norske handelsflåten med britisk bistand. Ristes verk om Norge og første verdenskrig behandler i mindre grad norsk skipsfart, noe som er et paradoks når vi tenker på den store betydningen norsk skipsfart hadde for begge landene.<sup>12</sup> Hans verk om London-regjeringen (1976, 1979) omhandler ikke skipsfarten i det hele tatt.<sup>13</sup> Bøkene hans er representative for litteratur som ikke integrerer skipsfarten og beskyttelsen av denne i behandlingen av første og andre verdenskrig.

Det som gjerne kan bli regnet som et standardverk om norsk skipsfart etter 1920, er *Handelsflåten i krig 1939–1945*.<sup>14</sup> Dette verket om den norske handelsflåtens innsats under andre verdenskrig ble utgitt i årene 1992–1997. Bøkene omtaler beredskapstiltak og sjøkrigen som handelsflåten var en del av, men markerer ikke skipsfartsberedskap som et eget tema. NORTRASHIP-tiden er også behandlet av flere forskere, men selve beredskapsfunksjonen har vært lite eksplisitt behandlet også av disse. Historikeren Bjørn Tore Rosendahl har imidlertid behandlet temaer knyttet til bemanning av NORTRASHIP-

<sup>7</sup> Liten eller ingen omtale i stortingsmeldinger, stortingsproposisjoner, innstillinger til Stortinget, forsvarskommisjoner og forsvarssjefens forsvarsstudier.

<sup>8</sup> Jacob S. Worm-Müller (red.), *Den norske sjøfarts historie*, 6 bind, registret som 3 bind, Kristiania 1923–Oslo 1951.

<sup>9</sup> Johan Schreiner, *Norsk skipsfart under krig og høykonjunktur 1914–1918*, Oslo 1963.

<sup>10</sup> *Krigsforsikringen for norske skip*, Oslo 1936. Atle Thowsen, *Den Norske Krigsforsikring for Skib 1935–1985*, Bergen 1988.

<sup>11</sup> Olav Riste, *The Neutral Ally*, Oslo 1965. Riste gir ikke nye skipsfartsbidrag i boken, men setter skipsfarten inn i sin nye tolkningsramme knyttet til forholdet mellom Norge og stormaktene under første verdenskrig.

<sup>12</sup> Olav Riste, *London-regjeringa*, bind 1 og 2, Oslo 1976 og 1979.

<sup>13</sup> Ristes begrunnelse for å la skipsfarten ligge var at verket *Handelsflåten i krig* skulle dekke dette temaet.

<sup>14</sup> *Handelsflåten i krig 1939–1945*. 5 bind: Atle Thowsen, bind 1, Oslo 1992, Bjørn Basberg, bind 2, Oslo 1993, Guri Hjeltnes, bind 3 og 4, Oslo 1995 og 1997, Lauritz Pettersen, Oslo 1992.



flåten, noe som var av betydning for dens beredskapsnivå.<sup>15</sup>

Sivilt-militært samarbeid om marinekontroll med skipsfart (NCS) var en del av den norske flåtens hverdag i 1917–1918 og fra krigsutbruddet i 1939 til 1945. Min studie om skipsfartsberedskapen viser at det norsk-britiske samarbeidet om marinekontroll med skipsfart var meget tett under nøytralitetsperiodene 1917–1918 og 1939–1940. NCS-samarbeidet har siden fortsatt under andre verdenskrig og innenfor NATO. NCS er fraværende i den norske litteraturen og berøres knapt i den internasjonale.

Selve opprettelsen av skipsfartsberedskapen i 1950-årene er grundig behandlet av historikeren Lars Christian Jenssen. Mitt foreliggende arbeid gir imidlertid den første oversikten over skipsfartsberedskapen for hele perioden fra 1914 og til i dag.

<sup>15</sup> Bjørn Tore Rosendahl, «Patriotism, money and control.» I: *Scandinavian Journal of History*, 2015 Vol. 40, No. 2 159 ff. Bjørn Tore Rosendahl, *Seafarers or war sailors? The ambiguities of ensuring seafarers' services in times of war in the case of the Norwegian merchant fleet during the Second World War*. PhD. UiA 2018, sidene 24 ff. og 114 ff.











## IFS INSIGHTS

**IFS Insights** er et fleksibelt forum for artikler, kommentarer og papere innenfor Institutt for forsvarsstudiers arbeidsområder. Synspunktene som kommer til uttrykk i IFS Insights, står for forfatterens regning. Hel eller delvis gjengivelse av innholdet kan bare skje med forfatterens samtykke.

Redaktør: professor Kjell Inge Bjerga

## INSTITUTT FOR FORSVARSSTUDIER

**Institutt for forsvarsstudier (IFS)** er en del av Forsvares høgskole (FHS). Som faglig uavhengig høgskole utøver FHS sin virksomhet i overensstemmelse med anerkjente vitenskapelige, pedagogiske og etiske prinsipper (jf. Lov om universiteter og høyskoler § 1-5).

Direktør: professor Kjell Inge Bjerga

Institutt for forsvarsstudier  
Akershus festning, bygning 10  
Postboks 1550 Sentrum  
0015 OSLO  
E-post: [info@ifs.mil.no](mailto:info@ifs.mil.no)  
[ifs.forsvaret.no](http://ifs.forsvaret.no)

Foto: På bildet T/T *Velma* fra 1978 som var et tankskip på 178 450 brt. tilhørende Oslo-rederiet Ditlev-Simonsen. Skipene vokste stadig i størrelse under den kalde krigen. Fotosamling ved Norsk Maritimt Museum.

## OM FORFATTEREN

**TOR JØRGEN MELIEN** er historiker ved Institutt for forsvarsstudier og kommandørkaptein. Han har utgitt en rekke bøker og artikler og vært redaktør for Norsk Militært Tidsskrift.

