

JORDAN SIEMIANOWSKI (Toruń)

PROBLEM NORWESKIEJ FLOTY HANDLOWEJ  
W OKRESIE NIEMIECKIEJ INWAZJI NA NORWEGIĘ

**Słowa kluczowe:** II wojna światowa; Norwegia; organizacje żeglugowe; norweska flota handlowa; polityka Wielkiej Brytanii wobec Norwegii

Okres drugiej wojny światowej niewątpliwie stanowi jeden z najważniejszych w dziejach norweskiej floty handlowej. Przez pięć lat okupacji Norwegii norweski fracht morski dzięki swemu zaangażowaniu w morskie transporty i płynącym stamtąd dochodom umożliwiał działalność swego rządu na emigracji, a także, wobec niewielkich sił zbrojnych, stanowił rzeczywisty wkład w działania wojenne Norwegów. Jednakże zanim niniejszy tonaż dostał się pod zarząd norweskich władz państwowych, najpierw należało ochronić norweską flotę handlową przed zakusami nie tylko Trzeciej Rzeszy, ale i aliantów.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie działań norweskich dyplomatów, a także rządu norweskiego zmierzających do wprowadzenia norweskiej floty handlowej w służbę państwa norweskiego, a następnie aliantów. Omówiono tu zatem założenie Nortraship, największej organizacji żeglugi morskiej podczas drugiej wojny światowej, wraz z towarzyszącymi temuż przesłankami oraz wydanie, jak i okoliczności przygotowania Tymczasowego rozporządzenia ze Stuguflåten, na mocy którego rząd norweski zarekwirował rodzinny fracht morski.

Zasięg chronologiczny poniższej pracy obejmuje okres od 9 IV 1940 r., a więc od niemieckiej agresji na Danię i Norwegię, do 26 kwietnia, czyli założenia norweskiej organizacji żeglugowej Nortraship.

Zagadnienie norweskiej floty handlowej w okresie drugiej wojny światowej, wyłączając norweskich badaczy, zostało poruszone w bardzo znikomym stopniu. Jednym z zasadniczych powodów jest zapewne to, że większość literatury przedmiotu, jak i dokumenty archiwalne zostały sporządzone w języku norweskim. Natomiast stan badań nad podjętą kwestią wśród historyków norweskich prezentuje się dosyć bogato.

## ZNACZENIE NORWESKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

Tuż po odzyskaniu niepodległości w 1905 r. Norwegia stanowczo wybrała główny kierunek polityki zagranicznej, czyli status neutralności. Słabe, posiadające niewielki potencjał militarny, a przede wszystkim uzależnione gospodarczo od takich potęg europejskich jak Wielka Brytania oraz Niemcy państwo norweskie pragnęło pozostać na uboczu wszelkich konfliktów zbrojnych. Niestety wkrótce okazało się, że przyjęty przez Kristianię<sup>1</sup> kierunek polityki zagranicznej należy do trudno wykonalnych zadań. Przede wszystkim wobec wybuchu pierwszej wojny światowej w Norwegii powszechnie zastanawiano się, czy niewielki, liczący niepełna 2,5 mln obywateli naród norweski podoła wyzwaniu i uchroni flotę handlową przed wojenną pożogą, zachowując jednocześnie neutralność.

Ostatecznie owo przedsięwzięcie powiodło się, a straty tonażowe, które wyniosły blisko połowę wielkości norweskiego frachtu morskiego (podczas pierwszej wojny światowej zatopiono 829 norweskich statków o 1 240 000 BRT<sup>2</sup>, czyli aż 49,6% floty handlowej Norwegii), dzięki 3,5 mld koron uzyskanych z lukratywnych kontraktów wojennych zdołano uzupełnić ze znaczną nawiązką. I tak w 1939 r. norweska flota handlowa posiadając 4 833 813 BRT, plasowała się pod względem wielkości na czwartym miejscu w światowym rankingu, po Wielkiej Brytanii (17 984 000 BRT), Stanach Zjednoczonych (12 003 000 BRT) oraz Japonii (5 630 000 BRT)<sup>3</sup>. Z całego tonażu Norwegii 260 jednostek<sup>4</sup> o 2 000 000 BRT<sup>5</sup> stanowiły tankowce, w większość nowoczesnych i doskonale wyposażonych, aż 65% z nich bowiem przed wybuchem wojny jeszcze nie liczyło 10 lat<sup>6</sup>. Dla porównania zaznaczmy, że nowoczesne oraz nowe statki Wielkiej Brytanii i USA wynosiły odpowiednio 22,8 i 7,7% ich handlowych flot<sup>7</sup>. Dodajmy, że trzecią część norweskiego frachtu morskiego napędzały nowoczesne jak na owe czasy silniki Diesla<sup>8</sup>.

W momencie wybuchu drugiej wojny światowej Oslo ogłosiło neutralność, mając jednocześnie nadzieję, że nastąpił konflikt będzie miał podobny charakter do poprzedniej wojny światowej. Naturalnie i tym razem na pierwszym planie pojawił się problem norweskiej floty handlowej. W dniu 11 XI 1939 r. Norweski Związek Armatorów (Norges Rederforbund – NRF)<sup>9</sup> podpisał z Londynem

<sup>1</sup> Kristiania to nazwa stolicy Norwegii, która obowiązywała do 1924 r.

<sup>2</sup> BRT (Brutto Register Tonne) jest to miara pojemności statku liczona w tonach rejestrowych brutto. 1 tona rejestrowa brutto = 1 tona rejestrowa = 100 stóp sześciennych = 2,83 m<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> E. A. Steen, *Norges sjøkrig 1940–1945*, Bind 5: *Sjøforsvarets organisasjon, oppbygning og vekst i Storbritannia. Handelsflåten selvforsvar*, Oslo 1959, s. 111.

<sup>4</sup> M. Skodvin, *Krig og okkupasjon 1939–1945*, Oslo 1990, s. 26.

<sup>5</sup> Ch. A. R. Christensen, *Okkupasjon sår og etterkrigstid*, [in:] *Vårt folks historie*, Red. A. Coldevin, T. Dahl, J. Schreiner, Oslo 1961, s. 415.

<sup>6</sup> M. Skodvin, op.cit., s. 26.

<sup>7</sup> L. Lindbæk, *Tusen norske skip. En antologi over norske sjøfolks innsats i denn annen verdenskrig*, New York 1943, s. 10.

<sup>8</sup> M. Skodvin, op.cit., s. 26.

<sup>9</sup> Norweski Związek Armatorów (Norges Rederforbund – NRF), od 1984 r. Norweski Związek Towarzystw Żeglugowych (Norges Rederiforbund), powstał w 1909 r. jako organizacja chroniąca

umowę tonażową, na mocy której wynajął Brytyjczykom m.in. 150 tankowców o 1 500 000 DWT<sup>10</sup>, dobitnie ukazując, że w kontaktach zagranicznych Oslo daje pierwszeństwo Wielkiej Brytanii przed Trzecią Rzeszą. Niniejsza umowa stanowiła istotny czynnik, który umocnił Norwegów w przekonaniu, iż w rozpoczętym światowym konflikcie norweski fracht morski również pozyska ogromne fundusze idące z usług na poczet aliantów, co więcej Norwegia zachowa swoją neutralność, nie angażując się bezpośrednio w wojnę. Dlatego też atak Trzeciej Rzeszy z 9 IV 1940 r. był dla Norwegów całkowitym zaskoczeniem.

#### SYTUACJA NORWESKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MOMENCIE AGRESJI TRZECIEJ RZESZY NA NORWEGIĘ

Chaos, jaki ogarnął norweską flotę handlową w dniu wybuchu drugiej wojny światowej, powtórzył się wraz z nadejściem niemieckiej agresji na Danię i Norwegię<sup>11</sup>. Przed tym Trzecia Rzesza jednak mocno niepokoiła się działaniami morskimi Norwegów. Przypomnijmy, że w skierowanej dotychczas przeciwko Wielkiej Brytanii wojnie handlowej Niemcy zatopili aż 58 norweskich statków, a około 400 Norwegów poniosło w tych katastrofach śmierć. Należy pamiętać, że atakującej Norwegię Trzeciej Rzeszy nie przyświecał jedynie cel zagarnięcia możliwie jak największej części norweskich statków. Większą rolę odgrywały tu odmienne czynniki, głównie wynikające ze strategicznego położenia Norwegii<sup>12</sup>, a dostanie się całości norweskiej floty handlowej w ręce Berlina i tak było niewykonalne. Chciano więc przejąć taką część tonażu, która kursowałaby pomiędzy Norwegią a resztą kontrolowanych przez Trzecią Rzeszę obszarów<sup>13</sup>.

Podczas inwazji na Norwegię aż cztery podmioty usilnie starały się uzyskać kontrolę nad norweskim frachtem morskim. Zaliczały się doń:

- norweski rząd, który ratował się wówczas ucieczką do północnych części kraju;
- rząd brytyjski;

---

armatorów przed ingerencją państwową w kwestie techniczne, finansowe oraz organizacyjne norweskich statków. Zob. B. Kolltveit, J. G. Bjørklund, *Norsk sjofart i det 20. århundre*, [in:] *Norsk sjofart*, Bind 2, Red. B. Berggren, A. E. Christensen, B. Kolltveit, Oslo 1989, s. 171; P. Selvig, *The Norwegian Shipowners' Association*, *Norwegian Shipping News*, 1959, No. 15, s. 6.

<sup>10</sup> DWT (Dead Weight Tonne) – nośność statku mierzona jako różnica między wypornością (ciężarem) statku załadowanego a wypornością pustego. 1 DWT = 1 tona metryczna = 2240 angielskich funtów = około 1016 kg.

<sup>11</sup> Niemieckie zamiary opanowania Danii i Norwegii były znane tuż przed realizacją planu *We-serübung* zarówno Londynowi (zob. J. Pertek, *Morska napaść na Danię i Norwegię*, Poznań 1986, s. 19), jak i Oslo. Halvdan Koht na przykład dowiedział się o nich 8 IV 1940 r., zob. E. D. Næss, *Shipping – mitt liv*, Oslo 1981, s. 92.

<sup>12</sup> Norwegia stanowiła dla Trzeciej Rzeszy idealne terytorium, skąd można było przeprowadzić atak na Wyspy Brytyjskie.

<sup>13</sup> A. Thowsen, *Nortraship. Profit og patriotisme*, [in:] *Handelsflåten i krig*, Bind 1, 1939–1945, Oslo 1992, s. 97.

– dygnitarze reprezentujący norweskie władze oraz interes frachtu morskiego poza granicami Norwegii, zwłaszcza ci z siedzibami w Londynie, Nowym Jorku oraz Sztokholmie;

– władze niemieckie oraz Vidkun Quisling<sup>14</sup>.

W dniu 9 IV 1940 r. gros norweskiego frachtu morskiego był rozproszony na całym globie, w tym również jego spora część uczestniczyła w dostawach na zawczasu zaplanowanych skandynawskich szlakach wodnych. W okresie prowadzenia działań wojennych w Norwegii Niemcy zdołały przejść pod swoją kontrolę około 15% norweskiego tonażu, który objął statki z norweskich farwaterów, a także niemieckich czy też przez Niemców kontrolowanych portów<sup>15</sup>. W historii utarło się nazywać niniejszy tonaż „flotą ojczyźnianą” (*hjemmeflåten*), natomiast pozostałe 85% „flotą zewnętrzną” (*uteflåten*). Według norweskiego Centralnego Biura Statystycznego (Statistisk Sentralbyrå) tuż przed 9 IV 1940 r. norweska flota handlowa skupiała 4363 statki o 4 887 200 BRT, pośród których 3311 jednostki o 822 100 BRT znajdowały się w kraju<sup>16</sup>. Pieczę nad tymiż jednostkami sprawowało w przybliżeniu 500 armatorów czy też spółek administrowanych przez 6000 urzędników. Większość z zarządzających norweskim frachtem morskim biur znajdowała się w rodzimych portach<sup>17</sup>.

Zarówno Berlin, jak i sam V. Quisling pragnęli, by w możliwie jak najmniejszym wymiarze flota handlowa Norwegii służyła interesom alianckim. Nadto zamierzano utrzymać norweskie szlaki wodne, których użycie umożliwiło uniknięcie pogwałcenia szwedzkiej neutralności i które w rzeczywistości były jedynymi, jakie mogły wykorzystać Niemcy<sup>18</sup>. Dążąc do szybkiego sparaliżowania norweskich instytucji utrzymujących narodowy fracht morski, Trzeciej Rzeszy zależało, aby zerwać wszystkie możliwe kanały łączności pomiędzy należącymi do „floty zewnętrznej” (*uteflåten*) statkami a armatorami przebywającymi w Norwegii. Miano także nadzieje, że wszelkimi obietnicami czy też groźbami zmusi się norweskich

---

<sup>14</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 100; idem, *Business goes to War: The Norwegian Merchant Navy in Allied War Transport*, [in:] *Britain and Norway in the Second World War*, ed. P. Salmon, London 1995, s. 54; T. L. Nilsen, A. Thowsen, *Handelsflåten i krig*, Oslo 1990, s. 45.

<sup>15</sup> Według Christiana A. R. Christensena w dniu niemieckiej agresji na Danię i Norwegię w portach Trzeciej Rzeszy znajdowały się nie więcej niż trzy norweskie statki o łącznym tonażu 8310 ton BRT, statki o łącznym tonażu 78 000 ton BRT cumowały w przystaniach duńskich i również znalazły się pod kontrolą okupanta. W Szwecji znajdowały się statki norweskie o łącznym tonażu 100 000 ton BRT i z tych statków Niemcy nie mogli skorzystać, ale panowanie Trzeciej Rzeszy nad Kattegatem oraz Skagerrakiem nie pozwalało również na objęcie ich aliancką kontrolą. Jednostki o tonażu w sumie 550 000 ton BRT cumowały w norweskich portach. Po morzach pływały norweskie statki o łącznym tonażu 4 000 000 ton BRT. Zob. K. Petersen, *Handelsflåten i krig*, [in:] *Norges krig 1940–1945*, Bind 2, Red. S. Steen, Oslo 1948, s. 270; idem, *Skipsfinansiering i medgang og motgang. Redernes skibskreditforening 1929–1979*, Kristiansand 1979, s. 85; Ch. A. R. Christensen, op.cit., s. 415–416.

<sup>16</sup> *Innstilling fra undersøkelseskomisjon av 1945*, Bind 6, Oslo 1947, s. 119; N. Simonsen, *Trekk av administrasjonen av den norske skip under Nortraship 1940/1945, samt hovedpunktene av oppgjøret med skipenes eiere*, [b.m.w.] 1947, s. 1.

<sup>17</sup> L. Lindbæk, op.cit., s. 19.

<sup>18</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 100; T. L. Nilsen, A. Thowsen, op.cit., s. 45.

kapitanów do wpływania do neutralnych portów, gdzie w imieniu norweskich armatorów Niemcy zarekwirowaliby ich jednostki. W ten sposób podjęto pierwsze próby odciążenia norweskich statków od aliantów<sup>19</sup>.

Spośród norweskich związków żeglugowych pierwszym, który zetknął się z niemiecką presją, był Norweski Związek Armatorów. Już bowiem o północy 9 kwietnia przyszedli okupanci Norwegii zażądali od przewodniczącego tegoż związku, Arne Bjørn-Hansena, by rozkazał wszystkim norweskim statkom zawinąć natychmiast do neutralnych lub rodzimych portów. A. Bjørn-Hansen odmówił<sup>20</sup>, ale jeszcze tego samego dnia kontrolowane przez Niemców norweskie radio zakomunikowało, by rodzime załogi udały się do najbliższych portów neutralnych, zawróciły do ojczyzny<sup>21</sup> lub wpłynęły do włoskich bądź hiszpańskich przystani<sup>22</sup>.

Niemiecka inwazja na Norwegię dała stronie alianckiej impuls do realizacji bardziej zdecydowanych kroków wobec Trzeciej Rzeszy, co nie oznacza, że mniej chaotycznych niż te, które podjęto w przypadku planów udzielenia pomocy Finlandom walczącym w wojnie zimowej. Spóźniony rząd angielski dopiero wczesnym rankiem 9 kwietnia zwołał spotkanie w celu omówienia sytuacji Norwegii oraz Danii. Obok problemu militarnej pomocy zdolnej do powstrzymania niemieckiej maszyny wojennej poruszono główne zagadnienie, czyli sprawę norweskiej i duńskiej floty handlowej. Analogicznie do poprzedniej wojny i tym razem planowano wykorzystać oba frachty morskie na własny użytek<sup>23</sup>.

Początkowo sprzymierzeni ograniczyli się jedynie do wysyłania ostrzegających meldunków. Pierwsze z nich pochodziły od Admiralicji, która jeszcze 9 kwietnia o godzinie 13.47 oświadczyła duńskim i norweskim statkom, iż są one wzięte pod brytyjską opiekę. Wieczorem wiadomość tę powtórzono norweskim statkom, które przebywały poza portami skandynawskimi i bałtyckimi<sup>24</sup>.

Również 9 kwietnia przebywający wówczas w Madrycie brytyjski attaché zameldował norweskim załogom, iż rozkazy, które przysły z Oslo, wydał nie kto inny, jak niemiecki komisarz w Norwegii. Tego samego dnia Thor Sønsteby, działacz Norweskiego Związku Marynarzy (Norsk Sjømannsforbund – NSF), przestrzegł marynarzy norweskich przez radio BBC przed wykonywaniem nadchodzących z Oslo poleceń. Następnego dnia BBC rozesłało do duńskich i norweskich

---

<sup>19</sup> K. Petersen, *Handelsflåten*, s. 270; H. Koht, *Norway neutral and invaded*, London 1941, s. 178; T. H. Lie, *Leve eller dø*, Oslo 1955, s. 179.

<sup>20</sup> J. O. Egeland, *Gjennom brott og brann. Den storpolitiske kamp om handelsflåten under den annen verdenskrig*, Oslo 1968, s. 75.

<sup>21</sup> E. Virkesdal, *Handelsflåten i krig 1939–1945*, Bergen 1991, s. 2.

<sup>22</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 107–108; E. Mossige, *Storredieret Nortraship. Handelsflåten i krig*, Oslo 1989, s. 17.

<sup>23</sup> E. Mossige, op.cit., s. 13.

<sup>24</sup> J. Rustung Hegland, *Nortrashipsflåte*, Bind 1: *Krigseilasen under den allierte defensiv 1940–1941*, Oslo 1976, s. 13; K. Petersen, *The Saga of Norwegian Shipping. An Outline of the History, Growth and Development of a Modern Merchant Marine*, Oslo 1955, s. 121.

załóg sześć meldunków z informacją, iż są one oczekiwane w brytyjskich portach z gwarancją ochrony i wypłat<sup>25</sup>.

Także 9 IV 1940 r. Gabinet Wojenny (War Cabinet) poprosił brytyjskiego ambasadora w Norwegii, Sir Cecila Dormera, by poinformował norweski rząd o wzięciu frachtu morskiego Norwegów pod opiekę brytyjskich władz państwowych. W dodatku zakomunikowano, że dopóty znajdujące się pod brytyjską kontrolą norweskie statki nie zostaną zwolnione z angielskich portów, dopóki sytuacja nie stanie się bardziej klarowna. Przejęcie i odeskortowanie norweskich statków na otwartym morzu powierzono jednostkom Royal Navy. Londyńskie intencje szły niestety znacznie dalej. Z obawy o możliwość anulowania przez norweskie władze umowy tonażowej z 11 XI 1939 r. jako formy protestu przeciw zaminowaniu norweskich szlaków wodnych<sup>26</sup> jeszcze na długo przed 9 kwietnia ułożono plany przejęcia całości frachtu morskiego Norwegów<sup>27</sup>.

Równocześnie znajdujący się wówczas w Londynie norweski dyplomata Erik Andreas Colban, wówczas postać kluczowa, jeśli chodzi o stosunki norwesko-brytyjskie, w celu omówienia problemu norweskiej floty handlowej spotkał się z ministrem spraw zagranicznych Wielkiej Brytanii Lordem Halifaxem i jego sekretarzem Sir Orme Sargentem. Naturalnie było jeszcze za wcześnie, aby niniejsza narada mogła przynieść jakiegokolwiek rozstrzygnięcie w poruszanej kwestii. Natomiast w liście datowanym na następnny dzień E. A. Colban dowiedział się, iż w instrukcjach, jakie przekazano Sir C. Dormerowi, zasugerowano, by cała norweska flota handlowa pływała pod flagą brytyjską<sup>28</sup>. Taka postawa Brytyjczyków wynikała z obawy przed działaniami Trzeciej Rzeszy, która przy użyciu presji starała się zmusić neutralne państwa do utrudniania norweskim statkom wyruszania w rejsy. Natomiast, jeśliby norweski fracht morski pływał pod brytyjską flagą, zostałby ochroniony przez prawo angielskie<sup>29</sup>. Jednakże w tym wypadku wkład norweskiej floty handlowej w działaniach wojennych byłby znacznie mniej widoczny.

W dostarczonych dla Sir C. Dormera instrukcjach złożono ponadto propozycję, aby norweski rząd wyznaczył w Londynie osobę do konsultowania się z Brytyjczykami w sprawie przejęcia przez sprzymierzonych norweskiego tonażu<sup>30</sup>.

Z kolei odmienny problem norweskich władz oraz armatorów w ogarniętym wojną kraju stanowiła kwestia zatrudnienia, na którą nie sposób było teraz wpłynąć. Przede wszystkim lękano się, że armatorzy zostaną zdominowani przez Niemców, co stanowiło wystarczający powód, by sprzymierzeni potraktowali ich jako „formalnych wrogów” (*technical enemies*)<sup>31</sup>.

<sup>25</sup> J. Rustung Hegland, op.cit., s. 14.

<sup>26</sup> Część północnych wód terytorialnych Norwegii alianci zaminowali 8 IV 1940 r. w ramach akcji Wilfred.

<sup>27</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 104; T. L. Nilsen, A. Thowsen, op.cit., s. 47.

<sup>28</sup> E. Mossige, op.cit., s. 13–14; E. A. Colban, *Femti år*, Oslo 1952, s. 159.

<sup>29</sup> K. Petersen, *Handelsflåten*, s. 270.

<sup>30</sup> E. A. Colban, op.cit., s. 159.

<sup>31</sup> K. Petersen, *Handelsflåten*, s. 270–271.

Tymczasem będące pod brytyjską kontrolą lub stojące w bezruchu w angielskich portach statki norweskie zachowały swoje narodowe flagi. Oznaczało to, iż należą nie do kogo innego jak tylko do Norwegów. Warto w tym miejscu chociaż wspomnieć o sytuacji Duńczyków, którzy poddawszy się Niemcom w pierwszym dniu realizacji planu Weserübung, według Londynu stali po stronie nieprzyjaciela, a ich statki zostały potraktowane jako „formalnie wrogie”. Wielka Brytania postanowiła owe jednostki skonfiskować, a następnie na czas trwania wojny oflagować własnymi symbolami narodowymi<sup>32</sup>.

Usilnie starając się o przejęcie całości norweskiego tonażu, Brytyjczycy wkrótce zdecydowali się zmienić nieco swoją taktykę. Teraz Foreign Office zamiast postawienia na polityczne rozwiązanie zdecydowało się tak pokierować ruchami, by Norwegowie „dobrowolnie” zechcieli zawiesić flagi brytyjskie na własnych statkach. Gabinet Wojenny również nie pozostawał bezczynny. Otóż w dniu 10 kwietnia, zdecydowawszy się na wywarcie silnej presji na norweskie władze państwowe, zwrócił uwagę brytyjskiemu ministrowi transportu morskiego na wartość norweskich tankowców. W owym czasie miały one tak ogromne znaczenie dla sprzymierzonych, że mimo nie najlepszych perspektyw zdecydowano się w ciągu 11 godzin przekonać norweski rząd do oddania całej rodzimej floty handlowej na użytek aliantów<sup>33</sup>.

Niezwykle drastyczne plany Brytyjczyków skłoniły E. A. Colbana do wysłania w dniu 11 kwietnia zaadresowanej do Sir O. Sargenta odpowiedzi, w której, pomimo niemożności skonsultowania się ze swoim rządem, wyraźnie bronił niezależności rodzimego frachtu morskiego. I tak powoływał się na olbrzymie znaczenie floty handlowej dla egzystencji Norwegii. Jak tłumaczył, nieumiejętne decydowanie o norweskim frachcie morskim mogło przynieść dalekosiężne, negatywne skutki gospodarcze, tym samym pogarszając sytuację tysięcy pracowników zatrudnionych w tej branży oraz sporej części norweskiego społeczeństwa<sup>34</sup>. Niestety, wysunięte przez E. A. Colbana argumenty oraz protesty pozostały bez jakiegokolwiek echa<sup>35</sup>.

Prócz niepokojących planów Brytyjczyków należało również rozwiązać problem kontrolowanego przez nazistów Norweskiego Państwowego Radia (Norsk Rikskringkasting – NRK). Tuż po otrzymaniu wiadomości o niemieckim komunikacie radiowym z Oslo, E. A. Colban postanowił natychmiast zatelegrafować do norweskich władz w Sztokholmie z prośbą o natychmiastowe powiadomienie rządu w kwestii płynących z norweskiego radia obwieszczeń. Również Foreign Office poinformowano o niemieckich meldunkach. Powstałą sytuację sprzymierzeni zgodnie oceniali jako niezwykle poważną. Tegoż samego dnia Sir O. Sargent udał się do E. A. Colbana z zapytaniem, czy nie zechciałby nadać przez radio BBC

<sup>32</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 104–105; B. Kolltveit, J. G. Bjørklund, op.cit., s. 214.

<sup>33</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 105–106.

<sup>34</sup> E. Mossige, op.cit., s. 14–15; E. A. Colban, op.cit., s. 160.

<sup>35</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 107.

instrukcji wyjaśniających powstałą sytuację. Wobec powszechnie znanego faktu zajęcia przez Niemców Oslo norweski dyplomata odmówił. Decyzja ta tylko pozornie może dziwić, skoro dla zmierzających do Nowego Jorku lub wracających z Hong Kongu bądź Szanghaju jednostek taki komunikat byłby zbyteczny. Ponadto doświadczenia wyniesione z września 1939 r. jasno pokazały, jakie ekonomiczne konsekwencje dla statków, armatorów oraz czarterów mogą przynieść tego typu obwieszczenia. Pomogły one wówczas jedynie załogom przemierzającym europejskie szlaki wodne prowadzące do biorących udział w wojnie krajów<sup>36</sup>.

Wszelkie meldunki i telegramy od rozproszonych na całym świecie kapitanów i dyplomatów nadchodziły za to do konsulatów, a zwłaszcza do tych z siedzibami w Waszyngtonie oraz Londynie. Niestety, tylko niektóre z nich doczekały się na odpowiedź<sup>37</sup>. Warto zaznaczyć, iż spośród napływających w kwietniu kapitańskich komunikatów wiele wyrażało protest w sprawie zawieszenia brytyjskiej flagi na norweskich statkach<sup>38</sup>.

W końcu Foreign Office postanowiło nadać radiowy komunikat do norweskich statków bez pomocy E. A. Colbana. Uważano wówczas, iż wszystkie żądania powinny przestrzegać adresatów przed niemieckimi meldunkami z Oslo. Brytyjczycy obawiali się ponadto, że ambasadorzy Trzeciej Rzeszy, którzy przebywali wówczas w neutralnych portach, będą zmuszali norweskich kapitanów do podporządkowania się Berlinowi. Jak wynika z powyższego, problem skierowania jak największej części norweskiego tonażu do alianckich portów przedstawiał nad wyraz dużą wagę, zwłaszcza że sprzymierzeni kontrolowali w tym czasie nie więcej niż czwartą część norweskiej „floty zewnętrznej” (*uteflåten*), w tym tylko piątą część jej tankowców<sup>39</sup>.

Odmowa E. A. Colbana w kwestii ogłoszenia komunikatu radiowego przesądziła o zmianie stanowiska Brytyjczyków, którzy nakazali swym zagranicznym przedstawicielom wyrzucić nacisk na innych norweskich dyplomatów. Brytyjskich posłanników poproszono o natychmiastowe odszukanie swych skandynawskich kolegów i dosadne wyjaśnienie im, dlaczego tak ważne jest, by norweski fracht pływał dla sprzymierzonych. Miano także poradzić im, aby nawoływali rodzime statki do zacumowania w alianckich portach i oczekiwania tam na dalsze instrukcje<sup>40</sup>.

Wkrótce do norweskich placówek zagranicznych zaczęły nadchodzić liczne, budzące wątpliwości zalecenia. Trudno bowiem było ustalić, które z nich dotyczą norweskich statków. Wilhelm av Munthe Morgenstierne, norweski ambasador w Stanach Zjednoczonych, a zarazem główny reprezentant norweskich interesów w Waszyngtonie, intensywnie ostrzegał marynarzy-rodaków przed powrotem do

---

<sup>36</sup> Ibid., s. 108–110.

<sup>37</sup> E. Mossige, op.cit., s. 15.

<sup>38</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 109.

<sup>39</sup> Ibid., s. 110.

<sup>40</sup> Ibid.

krajowych przystani, radząc im ogólnikowo, by raczej zawijali do „bezpiecznych portów”, ale nie alianckich<sup>41</sup>.

Zdaje się, że spośród norweskich dyplomatów to właśnie *chargé d'affaires* w Tokio, Arnoldus Kolstad, najłatwiej uległ brytyjskim namowom. Podczas niemieckiej inwazji na Norwegię wszystkim zacumowanym w japońskich portach 12 statkom rozkazał 13 kwietnia ich opuszczenie. Dwa dni później zażądał przez radio od znajdujących się na morzu norweskich załóg, by nie przyływały do neutralnych przystani, chyba że brakowałoby innych możliwości. Nakazał także, by poruszać się w kierunku portów alianckich<sup>42</sup>.

DZIAŁALNOŚĆ ERIKA ANDREASA COLBANA  
ORAZ INGOLFA HYSIN OLSENA

Wreszcie w środowe popołudnie 11 IV 1940 r.<sup>43</sup> zjawił się u E. A. Colbana niecierpliwie przezeń oczekiwany armator Ingolf Hysing Olsen<sup>44</sup>, reprezentant Norweskiego Związku Armatorów. Daremnie szukać przypadku w tym, że to właśnie on pragnął dopomóc swemu rodakowi. I. Hysing Olsen kształcił się w Anglii gdzie miał licznych przyjaciół oraz nawiązał wiele kontaktów. Poza tym jego doświadczenie w negocjacjach z Brytyjczykami wyniesione z okresu tak pierwszej, jak i drugiej wojny światowej, miało teraz zaprocentować<sup>45</sup>. Przybyły do Londynu dyplomata przywiózł ze sobą instrukcje, które miał przekazać swemu rodakowi. Następnie został zapoznany ze stanowiskiem Brytyjczyków oraz ze staraniami E. A. Colbana co do zachowania norweskiej flagi dla rodzimej floty handlowej<sup>46</sup>.

Obaj rozmówcy zgodnie wyrażali swą chęć walki o sprawę norweskiego frachtu morskiego aż do osiągnięcia całkowitego sukcesu<sup>47</sup>. Jeszcze tego samego dnia, w którym przybył I. Hysing Olsen, 11 IV 1940 r., dwaj norwescy dygnitarze odbyli spotkanie w brytyjskim Ministerstwie Transportu Morskiego z Sir Cyrilem Hurcombem, które zakończyło się postanowieniem zatrzymania narodowej flagi dla norweskiego frachtu morskiego<sup>48</sup>. Mimo to wstępny cel Brytyjczyków, tj. uzyskanie silnej kontroli nad statkami, które znalazły się na ich wodach bądź w neutralnych portach, został osiągnięty<sup>49</sup>.

Następnego dnia, 12 kwietnia, I. Hysing Olsen spotkał się z Williamem G. Westonem, przedstawicielem brytyjskiego Ministerstwa Transportu Morskiego (Ministry of Shipping – MOS). Podczas audiencji Norweg przeciwstawił się brytyjskim intencjom zatrzymania rozsianych w różnych portach norweskich statków,

<sup>41</sup> Ibid., 110–111.

<sup>42</sup> Ibid., s. 111.

<sup>43</sup> Erling Mossige podaje datę 12 IV 1940 r., zob. idem, op.cit., s. 114.

<sup>44</sup> E. A. Colban, op.cit., s. 161.

<sup>45</sup> E. Mossige, op.cit., s. 18.

<sup>46</sup> E. A. Colban, op.cit., s. 161.

<sup>47</sup> Ibid.

<sup>48</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 115; E. A. Colban, op.cit., s. 161.

<sup>49</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 115; E. Mossige, op.cit., s. 18.

uznając jednocześnie, że należy je eskortować i kontynuować ich rejsy. Zgodził się także, acz z pewnymi zastrzeżeniami, co do radiowego komunikatu nakazującego norweskim kapitanom przybijanie do brytyjskich portów. Dodał jednocześnie, że do radiowego obwieszczenia można byłoby dołączyć informację o możliwości zgłaszania się doń poszukujących cennych porad kapitanów<sup>50</sup>. Pojawił się również tymczasowy projekt rozwiązujący kwestię ubezpieczeń, na który ostatecznie Brytyjczycy przystali. Drugi plan, tym razem zaproponowany przez Anglików, o przyznaniu dla E. A. Colbana pełnomocnictwa norweskiego rządu został przez Norwegów zaakceptowany<sup>51</sup>.

Osiągnięcie konsensusu z Norwegami skłoniło Brytyjczyków do podjęcia dalszych działań. Jeszcze tego samego dnia w godzinach wieczornych brytyjskie Ministerstwo Transportu Morskiego uzgodniło dla zacumowanych w neutralnych portach statków norweskich kształt ubezpieczeń, które musiały być potwierdzone przez Ministerstwo Skarbu Państwa (Treasury). Wysłano więc z Foreign Office telegram, w którym brytyjscy konsulowie na całym świecie zostali poproszeni o poinformowanie norweskich kapitanów o tym, że Wielka Brytania pragnie pokryć ich morskie oraz wojenne ubezpieczenia. Wydano także kolejny już komunikat nakazujący przybijanie do alianckich portów bez zatrzymywania się po drodze w portach neutralnych<sup>52</sup>.

Dzień później, 13 IV 1940 r., Admiralicja wysłała do norweskich kapitanów meldunek informujący o przyznaniu statkom norweskim ubezpieczeń wojennych, ale pod warunkiem, że będą one zaopatrywać francuskie bądź brytyjskie porty. Wielkość wypłat pokrywała się z wysokością obowiązujących wówczas stawek. Niniejsze gwarancje miały obowiązywać przez 48 godzin, licząc od zawinięcia do portu alianckiego, i nie dotyczyły statków, które uprzednio zatrzymały się w porcie neutralnym<sup>53</sup>. Dodano także, iż telegram ten został omówiony z reprezentantem norweskich armatorów – I. Hysing Olsensem<sup>54</sup>.

Nie można zapomnieć, że realizując ubezpieczenia dla norweskiego frachtu morskiego, Brytyjczycy wyciągali znaczące korzyści. Również cumującym w angielskich bądź francuskich portach norweskim statkom przynosiło to finansowe profity. Norwegom nie było już po drodze wpływać do neutralnych portów, gdyż, przypomnijmy, proponowane ubezpieczenie miało obowiązywać zaledwie przez 48 godzin po wpłynięciu danej jednostki do alianckiej przystani<sup>55</sup>. W ten sposób Brytyjczycy mieli całkowitą pewność, że norweskie statki będą płynęły tylko do ich państwa lub w jego pobliżu. Złożone obietnice o zapewnieniu rekompensat ukazały, jakim przekonującym argumentem dysponuje Londyn. Prawdopodobnie

<sup>50</sup> E. Mossige, op.cit., s. 18–19.

<sup>51</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 118.

<sup>52</sup> Ibid.

<sup>53</sup> Tekst całego dokumentu został opublikowany przez Erika Ankera Steena, zob. idem, op.cit., s. 113.

<sup>54</sup> E. Mossige, op.cit., s. 21.

<sup>55</sup> K. Petersen, *Handelsflåten*, s. 276.

żaden z norweskich kapitanów nie odważyłby się na porzucenie szansy kontynuowania rejsu bez posiadania angielskiego ubezpieczenia, potwierdzonego na dodatkach przez reprezentanta Norweskiego Związku Armatorów<sup>56</sup>.

Przebywający w stolicy Anglii norwescy dyplomaci nie pozbyli się jednak wszystkich swoich problemów. Teraz bowiem należało skontaktować się z norweskim rządem, który ze względu na panującą wojnę i ucieczkę był praktycznie nieuchwytny. Najdogodniejszą drogę, poprzez którą można było wówczas nawiązać łączność z władzami norweskimi, stanowił Sztokholm. Wykorzystaniu znajdujących się w szwedzkiej stolicy dygnitarzy, angielskiego i norweskiego, miało służyć zorganizowane w dniu 13 IV 1940 r. spotkanie w brytyjskim Ministerstwie Transportu Morskiego<sup>57</sup>.

Tym razem w zebraniu obok I. Hysing Olsena uczestniczył E. A. Colban, stronę angielską zaś reprezentował minister floty handlowej Wielkiej Brytanii, Robert Spear Hudson oraz Sir Arthur Salter, członek Parlamentarnego Sekretariatu do spraw Ministerstwa Transportu Morskiego, a także wielu innych angielskich dygnitarzy<sup>58</sup>. O przebiegu rozmów możemy dowiedzieć się z krótkiego referatu E. A. Colbana.

Jak wynika z tego sprawozdania, R. Spear Hudson przedstawił plan przejścia całości norweskiej floty handlowej pod brytyjską flagę. Tłumaczył nadto, iż znajdujący się wówczas pod ogromną presją Trzeciej Rzeszy rząd norweski mógł przejść pod zarząd niemiecki. W ten sposób powstawało niebezpieczeństwo, że zamocowane w neutralnych portach norweskie statki zostałyby odciągnięte od służby dla sprzymierzonych. R. Spear Hudson przedstawił także propozycję, w myśl której E. A. Colban zdobyłby pełnomocnictwo swojego rządu i poinformował znajdujących się pod naciskiem Niemców norweskich armatorów, w jaki sposób mają przekazać niezbędne instrukcje do współpracy z aliantami. Po zakończeniu spotkania E. A. Colban i I. Hysing Olsen naradzili się w niniejszej sprawie, uznając ją za właściwe rozwiązanie<sup>59</sup>.

Kolejne spotkanie odbyło się jeszcze tego samego dnia w godzinach 21–22. Wówczas to w brytyjskim Ministerstwie Transportu Morskiego sporządzono telegram zaadresowany do brytyjskiego przedstawiciela w Sztokholmie. Ujęto w nim obawy, jakie żywiło brytyjskie Ministerstwo Transportu wobec pozostających w chaosie statków norweskich. Informowano również, że zaistniała sytuacja została omówiona z norweskim przedstawicielem w Londynie (E. A. Colbanem), który wyrażał swój sprzeciw w kwestii przejścia statków norweskich pod brytyjską flagę. Brytyjczycy domagali się również od rządu norweskiego przekazania pełnomocnictwa dla E. A. Colbana, dzięki czemu mógłby on wydawać w imieniu państwowych władz Norwegii potrzebne dla statków norweskich instrukcje. Te natomiast miały

---

<sup>56</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 118–119; K. Petersen, *The Saga*, s. 123.

<sup>57</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 120.

<sup>58</sup> E. Mossige, *op.cit.*, s. 19.

<sup>59</sup> *Ibid.*

być sporządzane we współpracy z brytyjskim Ministerstwem Transportu Morskiego oraz I. Hysing Olsenem. Dalej zalecano, aby rząd norweski nie ufał komunikatom nadeszłym bezpośrednio od armatorów norweskich. Na końcu oznajmiono, iż I. Hysing Olsen wraz z rządem brytyjskim przygotowali morskie oraz wojenne ubezpieczenia dla statków norweskich oraz ich ładunków. Obiecano także skontaktować się w sprawie powyższych postulatów z norweskim przedstawicielem w Sztokholmie<sup>60</sup>.

Przedstawiony wyżej meldunek został ogłoszony w nocy z 13 na 14 kwietnia przez radio BBC w językach norweskim oraz angielskim<sup>61</sup>.

Podczas zebrania I. Hysing Olsen starał się także o przyznanie rekompensat dla pośredników obsługujących statki norweskie. Nie trzeba było długo czekać na działania Ministerstwa Transportu Morskiego, które 15 kwietnia wysłało do konsulatów i pozostałych brytyjskich placówek instrukcje o następującym tytule: „Wypłaty dla norweskich statków w kraju i za granicą”. W myśl niniejszego zarządzenia przedstawiciel statku, który potrzebował jakiegokolwiek wsparcia finansowego, winien zwrócić się do najbliższego Biura Ministerstwa Transportu Morskiego. Natomiast w sytuacji, gdy statek nie znajdował się w brytyjskim porcie, takie zobowiązania spełnić miał angielski konsulat. Do realizacji tych zobowiązań w położonych poza granicami Wielkiej Brytanii portach brytyjskich wyznaczono Biuro Kolonialne (Colonial Office), Biuro Dominii (Dominion's Office), Biuro Indyjskie (India Office) oraz Biuro Birmańskie (Burma Office). Wszelkie dofinansowania obiecano wypłacać za pośrednictwem działaczy angielskich, którzy byli również zobowiązani do informowania norweskich konsulów o podejmowanych krokach<sup>62</sup>.

#### ZAŁOŻENIE NORTRASHIP (NORWESKIEJ MISJI MORSKIEJ)

Studiując działalność Nortraship, organizacji, którą Leif Vetlesen zdefiniował jako „państwo armatorów założone do zarządzania podczas wojny wolną norweską flotą handlową”<sup>63</sup>, należy stale pamiętać, że organizacja ta za wroga miała nie tylko państwa Osi. Nie bójmy się stwierdzić, że w okresie drugiej wojny światowej norweski fracht morski znajdował się jednocześnie pod skrzydłami tak sojuszników, jak i wrogów w jednej osobie, może nie bezpośrednio z nim walczących, ale przy każdej okazji próbujących bezwzględnie go wykorzystać. Późniejsze lawirowanie pomiędzy Wielką Brytanią a Stanami Zjednoczonymi stanowiło trudne zadanie dla kierowników Nortraship i norweskiego rządu na emigracji, często z tego powodu wdających się we wzajemne kłótnie. Jednakże co do jednej sprawy panowała zgoda – nikt nie chciał pracować pod dyktando aliantów.

---

<sup>60</sup> Zob. cały dokument w: *ibid.*, s. 19–20

<sup>61</sup> *Ibid.*, s. 20.

<sup>62</sup> *Ibid.*, s. 21–22.

<sup>63</sup> L. Vetlesen, *Reis ingen monumenter: kampen om Nortraships hemmelige fond*, Oslo 1981, s. 21.

Początkowo problem tkwił także w tym, że nie wszyscy Anglicy sprawujący wysokie funkcje zdawali sobie sprawę ze znaczenia norweskiego frachtu morskiego. Podajmy tu przykład zachowania się brytyjskich dyplomatów oraz admirała Philipa Viana, którzy wraz z reprezentantami rządów francuskiego i norweskiego zebrali się, by sporządzić formalną umowę o wykorzystaniu norweskiej floty handlowej. Ówczesny minister handlu i żeglugi Norwegii, Trygve Halvdan Lie, poinformował admirała P. Viana, że król Norwegii, Haakon VII pragnie, aby rząd norweski zarekwirował wszystkie krajowe statki pływające wtenczas poza wodami terytorialnymi Norwegii. Na pytanie admirała o liczbę tych jednostek T. H. Lie odpowiedział, że waha się od 1000 do 1100, na co Brytyjczycy „zrobili duże oczy”, a admirał P. Vian dodał, iż jest to „imponująca oferta”<sup>64</sup>.

Już w dniu 11 IV 1940 r. zajmujący się kwestiami ubezpieczeniowymi Bjørn Kverndal poprosił przewodniczącego Norweskiego Wydziału Handlu (Det norske handelskammeret – DNH) w Londynie o ustanowienie wspólnych władz w celu omówienia położenia floty handlowej. Na odbytym następnego dnia spotkaniu powołano do życia Nadzwyczajny Komitet Żeglugowy i Ubezpieczeniowy (Special Shipping and Insurance Committee – SSAIC). Przewodniczącym tegoż organu wybrano Gabriela Conradiego, głównego norweskiego konsula w stolicy Anglii, który otrzymał teraz zadanie trzymania pulsu nad sprawami norweskiego frachtu morskiego, a w szczególności nad jego ubezpieczeniami. Postanowiono także poinformować E. A. Colbana i jego współpracownika I. Hysing Olsena o założeniu nowej komórki, a także podjęciu próby skontaktowania się z krajowym Ministerstwem Transportu Morskiego<sup>65</sup>.

Poprzez wydane 13 IV 1940 r. memorandum Olaf Kverndal, brat wspomnianego Bjørna, rozpoczął z I. Hysing Olsenem negocjacje dotyczące utworzenia organizacji skupiającej wszystkie żeglugowe interesy Norwegii<sup>66</sup>. Potrzebne do zrealizowania tego celu pełnomocnictwa miały być przyznane przez rząd norweski. W przypadku gdy nawiązanie kontaktu z rodzimymi władzami byłoby niemożliwe, miano zastanowić się nad tym, jakie kompetencje nowo założona organizacja mogłaby odeń otrzymać. Jednym z zadań zaproponowanego organu byłoby kierowanie żeglugowymi pośrednikami. Notę zawierającą ten postulat, z dołączoną propozycją natychmiastowego zwołania założycielskiej konferencji złożonej z reprezentantów miejscowych władz, głównego konsula oraz pozostałych przedstawicieli norweskiego frachtu morskiego, przesłano E. A. Colbanowi. Jednakże ani jej adresat, ani I. Hysing Olsen nie przyjęli projektu O. Kverndala z wielkim entuzjazmem. Według ich opinii należało wpierv nawiązać dialog pomiędzy I. Hysing Olsenem i władzami norweskimi po jednej stronie oraz brytyjskim Ministerstwem Transportu Morskiego po drugiej<sup>67</sup>.

---

<sup>64</sup> T. H. Lie, *Leve*, s. 179–180; F. Kjell, *Ulvetiden krig og samarbeid*, Oslo 1990, s. 197–198.

<sup>65</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 121; E. Mossige, op.cit., s. 37.

<sup>66</sup> J. O. Egeland, op.cit., s. 121.

<sup>67</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 121–122.

Zaznaczmy, że E. A. Colbanowi oraz I. Hysing Olsenowi brakowało rządowych, a także sporządzonych przez Norweski Związek Armatorów instrukcji, które mówiłyby, jaką pozycję przyjąć w podobnej sytuacji. Spośród wszystkich kontaktów jedynie te utrzymywane z Brytyjczykami traktowano jako urzędowe. W takich okolicznościach O. Kverndalowi i reszcie norweskich kół morskich pozostało jedynie nieprzyjemne wmieszanie się w tę jakże delikatną sprawę<sup>68</sup>.

Mimo wszystko odrzucenie propozycji O. Kverndala przyszło E. A. Colbanowi i I. Hysing Olsenowi z wielkim trudem. W owym czasie Londyn skupiał właściwie głównych reprezentantów interesu norweskiego frachtu morskiego. Przykładowo, we wspomnianym już Komitecie oprócz G. Conradiego działały tak znamienite postaci, jak armator Leif Brodahl, również armator, ale i żeglugowy pośrednik Fredrik Holst, wymieniany już dyrektor Bjørn Kverndal, szef floty pasażerskiej C. O. Skappel i wreszcie działacz żeglugowy Knud Sømme. Nie możemy również pominąć armatorów pracujących dla Bergeńskiego Towarzystwa Statków Parowych (Det Bergenske Dampskibsselskab), a mianowicie Fredrika Olsena i Wilhelma Wilhelmsena. Znacząca pozycja wyżej wymienionych działaczy zmuszała E. A. Colbana do zwiększenia swych żądań wobec norweskiego rządu<sup>69</sup>.

Jakkolwiek istniało mnóstwo nieporozumień wśród przedstawicieli interesu norweskiej floty handlowej w Londynie, to zasadniczy cel, czyli stworzenie niezależnej organizacji zarządzającej norweskim frachtem morskim, łagodził wszelkie niesnaski<sup>70</sup>. Na odbytym w dniu 16 kwietnia spotkaniu przedłożono dokładny projekt norweskiej organizacji żeglugowej z siedzibą w Londynie autorstwa O. Kverndala. Wydano także dokument, który I. Hysing Olsenowi, G. Conrademu, L. Brodahlowi, i B. Kverndalowi proponował zwołanie konferencji na następną wieczór. Jeszcze tamtej nocy przesłano go E. A. Colbanowi<sup>71</sup>.

Dnia 18 tegoż miesiąca doszło do kolejnego spotkania, na którym zaferowano, aby L. Brodahl, B. Kverndal oraz K. Sømme asystowali w pracy I. Hysing Olsenowi. Tym razem chęci grupy G. Conradiego nie spotkały się z chłodnym przyjęciem, gdyż, jakkolwiek z pewnymi wahaniem, E. A. Colban i jego kolega przystali na pomysł założenia w Londynie nowego biura żeglugowego<sup>72</sup>.

Już 19 IV 1940 r. B. Kverndal i K. Sømme nawiązali kontakt z właścicielem lokalu pod adresem Leadenhall Street 144, który tego samego dnia wynajął im praktycznie w pełni umeblowane piętro o powierzchni 500 metrów kwadratowych z możliwością wynajęcia dodatkowej powierzchni na dwóch ostatnich piętrach. Następnego dnia, 20 kwietnia, wydzierżawione pomieszczenie podzielono na odpowiednie, mniejsze biura. Początkowo personel nowo założonej instytucji składał się z dwunastu pracowników będących ekspertami w zakresie ubezpieczeń

---

<sup>68</sup> Ibid., s. 122–123.

<sup>69</sup> Ibid., s. 123; E. Mossige, op.cit., s. 37.

<sup>70</sup> E. Mossige, op.cit., s. 37; J. O. Egeland, op.cit., s. 124.

<sup>71</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 123.

<sup>72</sup> E. Mossige, op.cit., s. 37; E. A. Colban, op.cit., s. 161–162.

bądź żegluga<sup>73</sup>. Placówkę zdecydowano się nazwać Norwegian Shipping and Trade Mission (Norweska Misja Morska), bardziej znaną ze swojego adresu, to jest Nortraship<sup>74</sup>. Swoją działalność rozpoczęła 26 kwietnia, a więc 16 dni po niemieckiej agresji na Norwegię<sup>75</sup>. E. A. Colban wraz z I. Hysing Olsenem założyli Nortraship na własną odpowiedzialność<sup>76</sup>.

Tego samego dnia, w którym Norweska Misja Morska otworzyła swoje biura, do Londynu przybyli: wyposażony w pełnomocnictwa dotyczące norweskiej floty handlowej jej dyrektor Øivind Lorentzen<sup>77</sup>, odpowiedzialny za administrację floty handlowej, główny sekretarz, Benjamin Vogt i bankier Arne Sunde<sup>78</sup>.

Ingolf Hysing Olsen odniósł się w pełni lojalnie wobec Ø. Lorentzena, jednakże wolał udać się z powrotem do własnego biura w Ministerstwie Transportu Morskiego, gdzie mógłby działać jako łącznik pomiędzy tym ministerstwem a Nortraship. Niestety, przydzielono mu już funkcję członka doradczej komisji w Norweskiej Misji Morskiej<sup>79</sup>. Należy podkreślić, iż Ø. Lorentzen przybył do Londynu z zamiarem utworzenia organizacji żeglugowej<sup>80</sup>.

Dwa dni później, 28 kwietnia<sup>81</sup>, do angielskiej stolicy przybyli także Peter Simonsen oraz Odd Gogstad, którzy od razu zostali zaproszeni w szeregi pracowników Nortraship. Pierwszy z nich zajął się sprawami prawnymi, drugi zaś działem tankowców. Również tegoż dnia zjawił się w stolicy Anglii armator Hilmar Reksten. W niedługim czasie zgłosili się inni armatorzy i funkcjonariusze spółek żeglugowych skorzy do współpracy z nowo powstałą norweską placówką, która szybko nabierała wyraźniejszych kształtów. Do kadry Nortraship należeli także B. Kverndal (szef wydziału ubezpieczeń) i K. Sømme (zajmował się sprawami żagló i zagadnieniem statków wielorybnych). H. Reksten i L. Brodahl podzielili natomiast między siebie odpowiedzialność za fracht trampów, pracujący dla firmy Arnesen, Christensen and Smith w Newcastle, inżynier Erling Ripple zorganizował dział techniczny. Co do transakcji finansowych i rachunkowości, przejęła je firma

<sup>73</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 125–126; T. H. Lie, *Med England i ildlinjen 1940–1942*, Oslo 1956, s. 46.

<sup>74</sup> O. Riste, *Norway in Exile. The Formation of Alliance Relationship*, *Scandinavian Journal of History*, vol. 12: 1987, s. 321. Oprócz „Nortraship” istniały jeszcze inne propozycje nazw dla tejże organizacji. Dość wymienić tu „Norway”, „Normission”, „Norsetrade” czy też „Norseship”, zob. B. Vogt, *Vår ære og vår avmakt*, Oslo 1967, 23.

<sup>75</sup> K. Petersen, *Handelsflåten*, s. 277. Ø. Lorentzen podaje datę 25 IV 1940 r., zob. idem, *Norway, Norwegian Shipping and the War*, *America in a World War*, No. 25, New York 1942, s. 22. Z kolei E. A. Steen uznaje, że Nortraship założono w dniu 18 IV 1940 r., zob. idem, op.cit., s. 114.

<sup>76</sup> H. Koht, op.cit., s. 179.

<sup>77</sup> B. Kolltveit, J. G. Bjørklund, op.cit., s. 215.

<sup>78</sup> K. Petersen, *Handelsflåten*, s. 277–278; E. Mossige, op.cit., s. 45; E. A. Colban, op.cit., s. 163; T. H. Lie, *Leve*, s. 185; B. Vogt, op.cit., s. 23.

<sup>79</sup> E. Mossige, op.cit., s. 37.

<sup>80</sup> J. Sverdrup, *Inn i storpolitikken 1940–1949*, [in:] *Norsk utenrikspolitikkens historie*, Bind 4, Oslo 1996, s. 46.

<sup>81</sup> W opracowaniu *Innstilling fra Undersøkelseskommisjon av 1945* (Bind 6, Oslo 1947, s. 119), widnieje data 29 IV 1940 r.

czarterowo-księgową Layton Bennett & Co. I tak w miesiąc po założeniu Nortraship skupiała już około stu funkcjonariuszy, w większości Brytyjczyków<sup>82</sup>.

Nortraship, największy koncern floty handlowej na świecie w okresie drugiej wojny światowej<sup>83</sup>, podlegał norweskiemu Ministerstwu Transportu<sup>84</sup>. Organizacja ta mogła zarządzać 241 tankowcami, 553 statkami przystosowanymi do transportu materiałów suchych i 12 jednostkami zdolnymi do przetwórstwa wielorybniczego, co razem dawało 806 statków. Były to jednostki, które uwzględnił dokument z 22 kwietnia (patrz następny podrozdział). Do tego należy dodać następne 81 jednostek oraz 107 statków wielorybniczych, które również objęło niniejsze rozporządzenie. Także cumujące w szwedzkich portach 30 statków czekało zarekwirowanie. Łącznie miano więc zarekwirować 1024<sup>85</sup> statki o tonażu 4 045 617 BRT, ale Nortraship nigdy nie dysponowała tak wielkim frachtem<sup>86</sup>.

#### NORWESKI RZĄD REKWIRUJE NORWESKĄ FLOTĘ HANDLOWĄ

Pierwsze dwa tygodnie niemieckiej agresji na Norwegię upłynęły pod znakiem niepewności i zwątpienia. Delikatnie mówiąc, daleko było temu państwu do stabilności. Co gorsza, Brytyjczycy nie wiedzieli, w jaki sposób dopomóc uciekającemu królowi Haakonowi VII i jego rządowi. Istniało nadto niebezpieczeństwo, że norweskie władze zostaną wzięte przez najeźdźcę w niewolę lub też nie będą skore do prowadzenia jakichkolwiek rozmów z Brytyjczykami<sup>87</sup>. Jedynie wśród norweskich kół żeglugowych liczenie na brytyjską pomoc przybrało wówczas bardziej oględny charakter<sup>88</sup>. Wszystko to musiało w jakiś sposób odbić się na norweskiej flocie handlowej, która w najgorszym przypadku mogła utracić swoją narodową flagę<sup>89</sup>.

Jednocześnie norweski rząd rozumiał, iż w zaistniałych okolicznościach niemożliwe jest, aby zarządzać norweskim tonażem, zwłaszcza że skupieni w południowych połaciach kraju armatorzy nie byli w tym czasie zdolni do kierowania swymi statkami. Lęk tyczył się również podporządkowania sobie tychże armatorów przez Niemców, a także, z racji zamieszkania na okupowanych przez wroga terenach, potraktowania ich przez Brytyjczyków jako „formalnych wrogów”. Ostatnia wspomniana tu kwestia nie dawała władzom norweskim pełnego przekonania co do brytyjskich odszkodowań<sup>90</sup>.

Działania wobec norweskiego frachtu morskiego miały podczas pierwszych dni wojny w Norwegii niebagatelne znaczenie dla rządu norweskiego. W związ-

<sup>82</sup> E. Mossige, op.cit., s. 45–46; B. Vogt, op.cit., s. 23–24.

<sup>83</sup> Ø. Lorentzen, op.cit., s. 22.

<sup>84</sup> J. Nygaardsvold, *Beretning om den norske regjerings virksomhet. Fra 9 april til 25 juni 1945*, [in:] *Innstilling fra*, s. 21.

<sup>85</sup> Nils Simonsen podaje, iż Nortraship dysponowała 1052 statkami, zob. idem, op.cit., s. 1.

<sup>86</sup> B. Dannevig, *Skip og menn. Den norske handelsslåtens krigsinnsats 1939–1945*, Oslo 1968, s. 44–45.

<sup>87</sup> J. Rustung Hegland, op.cit., s. 15.

<sup>88</sup> B. Kolltveit, J. G. Bjørklund, op.cit., s. 215.

<sup>89</sup> J. Rustung Hegland, op.cit., s. 15.

<sup>90</sup> K. Petersen, *The Saga*, s. 120.

ku z tym norweski premier, Johan Nygaardsvold, poparł wysuniętą wkrótce przez wpływowego armatora Johana Ludwiga Mowinckela propozycję mianowania na dyrektora norweskiej floty handlowej Øivinda Lorentzena<sup>91</sup>. Podkreślmy, że w początkowej fazie niemieckiej agresji na Norwegię taka współpraca odgrywała kluczową rolę w relacjach pomiędzy rządem a niniejszym związkiem. W ten sposób miano przyjąć wspólne stanowisko wobec realizacji zawartej w listopadzie 1939 r. z brytyjskimi władzami umowy. Wszystko to stwarzało podstawy do dalszych oficjalnych negocjacji w kwestii polityki żeglugowej<sup>92</sup>.

Dopiero 14 kwietnia podczas przerwanej podróży w miejscowości Otta ucieczki norweskiego rządu kontakt pomiędzy gabinetem norweskiego premiera a brytyjskimi i francuskimi dyplomatami uległ znacznemu polepszeniu. Jak można było się tego spodziewać, i tym razem alianci wysunęli żądanie przejęcia pod swoje flagi morskiego frachtu Norwegów. Owe roszczenia strona norweska kategorycznie odrzuciła, a następnie zdecydowała się zwołać posiedzenie rządu i naradzić się w sprawie projektu zarekwirowania przez norweskie władze rodzimej floty handlowej<sup>93</sup>.

Wieczorem 15 kwietnia, również w Otta, w celu omówienia przyszłości norweskiej floty handlowej, a w szczególności jej tankowców, H. Koht spotkał się ze znawcami problematyki morskiego frachtu, to jest zatrudnionym w Nordyckim Towarzystwie Armatorów (Nordisk Skibsrederiforening – NSR) prawnikiem Peterem Simonsenem oraz z pracującym dla spółki armatorskiej Leif Høegh & Co A/S Oslo, O. Gogstadem. Wkrótce P. Simonsen wysłał do Londynu podpisany przez H. Kohta telegram (był on pierwszym tego typu dokumentem informującym przebywających w Londynie Norwegów, iż ich rząd nadal pełni swoje obowiązki<sup>94</sup>), który przedstawiał podział administracyjny norweskiego frachtu morskiego oraz ilustrował ogromne problemy w komunikacji, z jakimi po dniu 9 kwietnia stale zmagali się rząd norweski<sup>95</sup>. Jedyne skierowane do norweskich załóg instrukcje nadchodziły wówczas z Londynu bądź z Waszyngtonu<sup>96</sup>. Należy dodać, że nie wyjaśniono w nim dokładnie, jaką instytucję powinni założyć E. A. Colban i I. Hysing Olsen. Poza tym telegram odsłonił wadliwą ekspertyzę norweskich władz o morskiej polityce, dzięki czemu P. Simonsen i O. Gogstad zdecydowali się służyć pomocą swemu rządowi<sup>97</sup>.

---

<sup>91</sup> J. O. Egeland, op.cit., s. 92.

<sup>92</sup> Ibid., s. 92–94.

<sup>93</sup> A. Thowsen, *Den norske Krigsforsikring for Skib – Gjensidig Forening 1935–1985*, Bind 1, Bergen 1988, s. 366; A. Thowsen, *Fra nøytral til alliert. Norsk skipsfartspolitik under den annen verdenskrig frem til og med etableringen av Nortraship*, Bergen 1985, s. 42.

<sup>94</sup> E. Mossige, op.cit., s. 23.

<sup>95</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 131; T. L. Nilsen, A. Thowsen, op.cit., s. 54; E. Mossige, op.cit., s. 22; J. O. Egeland, op.cit., s. 95.

<sup>96</sup> J. Sverdrup, op.cit., s. 45.

<sup>97</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 131; T. L. Nilsen, A. Thowsen, op.cit., s. 54; E. Mossige, op.cit., s. 22; J. O. Egeland, op.cit., s. 95.

Podobnie jak norweski minister spraw zagranicznych, zarówno O. Gogstad, jak i P. Simonsen posiadali interesy dotyczące tankowców, które wiązały się jednocześnie z pozostałą częścią floty handlowej, a także z ich krajem. Wszelako różnica pomiędzy nimi a H. Kohtem polegała na tym, że mieli oni o wiele lepsze rozeznanie w sytuacji, w jakiej znalazł się norweski tonaż. I tak, przygotowany przezeń projekt zorganizowania administracji norweskiego frachtu morskiego bazował na popartej wieloletnim doświadczeniem intuicji. Jak się później okazało, administracja norweskiego frachtu morskiego już latem 1940 r. została podzielona pomiędzy Londyn oraz Nowy Jork. Natomiast całe owo przedsięwzięcie było na tyle funkcjonalne i praktyczne, że posłużyło Holendrom za wzór do organizacji własnej floty handlowej<sup>98</sup>.

W dniu 16 kwietnia ani E. A. Colban i I. Hysing Olsen, ani Brytyjczycy nie byli skłonni do porzucenia planów centralizacji władz norweskich w Londynie<sup>99</sup>. Zgodnie z powyższą linią szły również główne norweskie zagraniczne placówki, które pełniły wówczas funkcje najważniejszych pośredników. Przez krótki czas odgrywały one główną rolę w kreowaniu norweskiej polityki żeglugowej pomiędzy rządem brytyjskim a gabinetem J. Nygaardsvolda. Natomiast w dniach 16–18 IV 1940 r., usadowiwszy się pewnie w Sztokholmie, tamtejsze przedstawicielstwo władz norweskich dokonało ogromnego wysiłku, aby bezpośrednio skontaktować się ze swoim rządem. Plany, które zdecydowała się wówczas przedstawić norweska placówka w Szwecji, dotyczyły przekonania rady państwowej o tym, że pomysł centralizacji norweskiej floty handlowej stanowi jedyną słuszną drogę, która rozwiąże administracyjne problemy norweskiego frachtu morskiego. Trudności z podtrzymaniem regularnego połączenia na linii Sztokholm – norweski rząd zmusiły tychże dyplomatów do podjęcia działań na własną rękę i odpowiedzialność. W kolejnych dniach po 9 kwietnia omawiane przedstawicielstwo wzmocniło się o przybyłych z Norwegii Jensa Bulla, Christophera Smitha, Carl Joachim Hambro, J. L. Mowinckela, a także część norweskich armatorów<sup>100</sup>.

Począwszy od 12 kwietnia, norweska placówka w stolicy Szwecji otrzymywała od E. A. Colbana liczne telegramy. Najważniejszy z nich, ten z dnia 17 kwietnia, mocno krytykował pomysł podziału zarządzania flotą handlową pomiędzy Londyn i Nowy Jork, co również negował sygnowany przez H. Kohta telegram<sup>101</sup>. W dokumencie tym szef norweskiego MSZ podkreślił konieczność ustanowienia w Londynie biura kontrolującego norweski fracht morski. Pomoc finansowa dla statków, o której rozmawiali już E. A. Colban i I. Hysing Olsen, miała zostać zagwarantowana ze strony Brytyjczyków, ale wyłącznie w przypadku, gdy ich kontrola zostałaby skupiona w stolicy Anglii. Z tych względów zaznaczono, że podzielenie administrowania norweskim frachtem morskim pomiędzy Londyn i Nowy

<sup>98</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 131–132; T. L. Nilsen, A. Thowsen, op.cit., s. 53.

<sup>99</sup> E. Mossige, op.cit., s. 25; A. Thowsen, *Nortraship*, s. 132; J. Sverdrup, op.cit., s. 45.

<sup>100</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 132–133; E. Mossige, op.cit., s. 23.

<sup>101</sup> E. Mossige, op.cit., 27.

Jork nie jest dobrym pomysłem, gdyż pogłębi tylko chaos. Zasugerowano także, by pewne prawa w zarządzaniu norweską flotą handlową otrzymał E. A. Colban<sup>102</sup>.

Z uwagi na presję wywieraną przez Brytyjczyków wobec norweskich delegatów przebywających w szwedzkiej stolicy wysłanemu do Sztokholmu szefowi Ministerstwa Gospodarki Wojennej, C. J. Hambro, władze państwowe Norwegii zleciły niezwłoczne rozwiązanie problemu norweskiego frachtu morskiego. W dniu 18 kwietnia, a więc dzień po swoim przyjeździe, C. J. Hambro otrzymał list od brytyjskiego delegata w Sztokholmie, który dokładnie określał „[...] punkt widzenia J. K. M. [...], jaki powinien być zrealizowany wobec norweskiej floty handlowej”<sup>103</sup>. Dopiero wówczas zrozumiano, że koniecznością jest jak najszybsze wydanie odpowiedniego dokumentu precyzującego zarządzanie norweskim frachtem morskim. W całym tym pośpiechu na odpowiedzialnych za to zadanie wybrano ludzi niedostatecznie biegłych i powierzchownie obeznanych z zagadnieniem norweskiej floty handlowej. I tak pośród negocjatorów znalazł się wspomniany już Ch. Smith, a także profesorowie Frede Castberg i Wilhelm Keilhau. W rozmowach uczestniczył również J. L. Mowinckel oraz armatorzy Sigvald Bergesen i Erling H. Samuelsen<sup>104</sup>.

Powyższy komitet nie pracował swobodnie, bez żadnych nacisków. Brytyjczycy bowiem niejednokrotnie przysyłali kolejne *aide-memoire*, w których do znużenia dawali jasno do zrozumienia, iż podzielenie kontroli floty handlowej pomiędzy Londyn a Nowy Jork jest przez nich nie do zaakceptowania. Powoływali się także na możliwość doprowadzenia w ten sposób do chaosu. W zamian Londyn żądał także, by norweski rząd udzielił E. A. Colbanowi potrzebnego mu pełnomocnictwa do kontrolowania norweskiej floty handlowej. W jednym z wielu przesłanych dokumentów zaznaczono, co następuje: „Dlatego ważne są dwie kwestie – mówiło *aide-memoire* – (1) przyznanie Colbanowi prawa kontroli nad norweską flotą, lub (2) przyznanie Colbanowi prawa do zarekwirowania tejże floty”<sup>105</sup>.

W rezultacie podjętych w szwedzkiej stolicy norwesko-brytyjskich rozmów norwescy dyplomaci zalecili swojemu rządowi podjęcie koniecznych decyzji umożliwiających zrealizowanie pierwszego z wymienionych w brytyjskim *aide-memoire* punktów<sup>106</sup>.

Tego samego dnia, 18 IV 1940 r., wyznaczona w Sztokholmie komisja nakreśliła założenia projektu przyszłego rozporządzenia tymczasowego dotyczącego organizacji norweskiej floty handlowej. Proponowano w nim, aby kontrolę i prawo zarządzania całą norweską flotą handlową przejętą przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych przekazać E. A. Colbanowi. Norweski dyplomata miałby również

---

<sup>102</sup> Ibid., s. 28–29.

<sup>103</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 133–134; J. O. Egeland, op.cit., s. 99.

<sup>104</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 134.

<sup>105</sup> Ibid., s. 135.

<sup>106</sup> Ibid.

otrzymać pełnomocnictwo do pełnienia tej kontroli i do zarządzania wszystkimi norweskimi statkami oraz ich bieżącymi i wygasającymi kontraktami<sup>107</sup>.

Nadto komisja ta uważała, że to właśnie rząd norweski powinien zarekwirować krajową flotę handlową. Jej zdanie podzielał m.in. przebywający w Waszyngtonie brytyjski dyplomata, który 13 IV 1940 r. po skonsultowaniu się z Amerykanami przedstawił w tej sprawie swoje stanowisko<sup>108</sup>. Przyczyn takiego obrotu spraw ponownie należy się doszukiwać w obawie zarekwirowania przez Trzecią Rzeszę cumujących w neutralnych portach norweskich statków<sup>109</sup>. Projekt sztokholmskiego komitetu, który został przygotowany pod naciskiem Brytyjczyków, E. A. Colbana oraz I. Hysing Olsena, przesłano 18 kwietnia do ministra spraw zagranicznych H. Kohta<sup>110</sup>.

Już następnego dnia sprawę zarekwirowania norweskiej floty handlowej podniesiono pośród członków gabinetu szefa norweskiego MSZ na spotkaniu w norweskiej miejscowości Sandbu w Vågå. Również tego samego dnia<sup>111</sup> dyplomata brytyjski oraz francuski podali do wiadomości H. Kohtowi, że ich rządy życzą sobie, by wziąć w posiadanie całość norweskiej floty handlowej. Oczywiście H. Koht utrzymywał, iż takie rozwiązanie problemu norweskiego frachtu nie wchodzi w rachubę, a sprawiedliwszym posunięciem byłoby to, aby właśnie jego rząd przejął we władanie całość norweskiego frachtu morskiego. Należy dodać, że norweski minister spraw zagranicznych kontaktował się także z członkami swojego rządu. Na przykład rozmawiał telefonicznie z ministrem transportu i żeglugi H. T. Lie, który wówczas przebywał w Stuguflåten. Owe rozmowy szybko zrodziły owoce w postaci wydania rezolucji, mocą której rząd brał w posiadanie wszystkie statki norweskie powyżej 500 BRT<sup>112</sup>.

Następnego dnia, 20 kwietnia, we wspomnianej już miejscowości Stuguflåten H. T. Lie wyznaczył komisję, której powierzył zadanie przygotowania tymczasowego rozporządzenia rekwirującego flotę handlową. W jej skład wchodził doktor prawa Arnold Ræsted, dziennikarz oraz ekonomista Ole Colbjørnsen, adwokat C. A. Stang, a także W. Keihlau<sup>113</sup>, który notabene miał tylko dwa dni, by przybyć ze Sztokholmu do Stuguflåten. Nazajutrz do komitetu dołączyli członkowie rządu, pośród których znalazł się również H. Koht. Natomiast wieczorem, również tego samego dnia, przybył król Haakon VII. W ten sposób 22 kwietnia mogła się zebrać pełna komisja<sup>114</sup>.

Wydany wówczas czteropunktowy dokument, który w historiografii przyjęło określać się jako Tymczasowe rozporządzenie ze Stuguflåten lub Tymczasowe

<sup>107</sup> Ibid.

<sup>108</sup> Ibid.; A. Thowsen, *Fra nøytral*, s. 43.

<sup>109</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 136.

<sup>110</sup> Ibid.; T. L. Nilsen, A. Thowsen, op.cit., s. 55.

<sup>111</sup> Jacob Sverdrup podaje datę 18 IV 1940 r., zob. idem, op.cit., s. 45.

<sup>112</sup> A. Thowsen, *Nortraship*, s. 136; E. Mossige, op.cit., s. 32.

<sup>113</sup> T. H. Lie, *Leve*, s. 186.

<sup>114</sup> E. Mossige, op.cit., s. 34; A. Thowsen, *Nortraship*, s. 139.

rozporządzenie o norweskim frachcie podczas wojny, jak chce tego John Oskar Egeland<sup>115</sup>, sporządzono już 20 IV 1940 r., natomiast w dwa dni później został zatwierdzony i nieco zmieniony przez obradującą radę państwa<sup>116</sup>.

Według tegoż dokumentu<sup>117</sup> wszystkie statki norweskie przekraczające 500 BRT zostały zarekwirowane<sup>118</sup>, by mogły w ten sposób wesprzeć działania wojenne, a także norweskie, brytyjskie oraz francuskie władze<sup>119</sup>. Ponadto, zgodnie z uprzednio zawartymi kontraktami, rząd Norwegii przyłączył się do zobowiązań armatorów i ich prawnych kredytobiorców. Dla wprowadzenia niniejszego zarządzenia w życie norweskie Ministerstwo Transportu zapowiedziało umieszczenie w angielskiej stolicy specjalnego biura żeglugowego, któremu przewodzić miał dyrektor norweskiej floty handlowej<sup>120</sup>.

Należy wyraźnie zaznaczyć, iż rozporządzenie to nie stanowiło o upaństwowieniu norweskiego frachtu morskiego, lecz zostało sporządzone po uprzednich konsultacjach z norweskimi armatorami, w dodatku na ich wyraźne życzenie<sup>121</sup>. Nadto wydarzenia, jakie zaszły w dniach 20–22 IV 1940 r., ostatecznie wprowadziły norweski tonaż do alianckiej służby<sup>122</sup>.

Do powyższego dokumentu dołączono także nieco dłuższe niż Tymczasowe rozporządzenie ze Stuguflåten, „wyjaśnienie”. I tak informuje ono, że w dniu 9 IV 1940 r. w miejscowości Elverum na czas toczącej się wojny rząd norweski przyznał sobie „władzę absolutną” w podejmowaniu wszelkich decyzji. Zaznaczono również ogromne znaczenie floty handlowej dla zabezpieczenia dostaw i wsparcia działań wojennych Norwegii, wobec czego uznano, że rząd winien zarządzać całym tonażem norweskim, jaki wówczas kursował na morzach. Co się tyczy rządów brytyjskiego i francuskiego, podkreślono, iż żądały one, by tonaż, którego nie potrzebuje Norwegia, został oddany do ich dyspozycji. Morski fracht, jaki mogłyby się im przydać, stanowiły zarówno statki handlowe, pasażerskie, łodzie wielorybnicze i statki wielorybnicze, a w szczególności te zdolne do przetwórstwa. Aby przyspieszyć wprowadzanie tych zasad, zdecydowano, że powstanie odrębny dyrektoriat floty handlowej z siedzibą w Londynie. Ustalono poza tym, że warunki rekwirowania statków ogłoszą konsulaty lub państwowe władze. Co więcej, norweskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych zobowiązało się wydać dalsze niezbędne instrukcje dla norweskich konsulatów<sup>123</sup>.

---

<sup>115</sup> J. O. Egeland, op.cit., s. 100.

<sup>116</sup> E. Mossige, op.cit., s. 32.

<sup>117</sup> Treść Tymczasowego rozporządzenia ze Stuguflåten została opublikowana przez E. Mossige, zob. idem, op.cit., s. 34–35.

<sup>118</sup> J. Sverdrup, op.cit., s. 45.

<sup>119</sup> E. A. Steen, op.cit., s. 114.

<sup>120</sup> *Innstilling fra*, s. 89.

<sup>121</sup> E. Bull, *Klassekamp og felleskap 1920–1945*, [in:] *Norges historie*, Bind 13, red. K. Mykland, Oslo 1979, s. 432–433.

<sup>122</sup> E. Virkesdal, op.cit., s. 3.

<sup>123</sup> E. Mossige, op.cit., s. 35.

Wypłaty dla armatorów miały być uiszczane na wolnych obszarach raz na miesiąc bądź naliczane za ilość odbytych rejsów. Natomiast armatorom z okupowanych obszarów gwarantowano wszystkie przysługujące im wypłaty uiszczane w ciągu trzech miesięcy po tym, jak obszary te zostałyby wyzwolone. Rząd norweski zobowiązał się ponadto gromadzić statki dla armatorów z zajętych przez Niemcy terytoriów, a także wziąć je w depozyt na nazwiska ich właścicieli w Norweskim Banku (Norges Bank). Ubezpieczenia dla armatorów na wolnych obszarach miano wypłacić po opłaceniu ubezpieczeń armatorów ze stref okupowanych. Wkrótce norweskie Ministerstwo Transportu zobowiązało się wydać tymczasowe rozporządzenie zawierające powyższe postulaty<sup>124</sup>.

Po pewnym czasie w Stuguflåten zjawił się utrzymujący stały kontakt z H. T. Lie Ø. Lorentzen. Wyznaczono go na przyszłego dyrektora nowego biura w Londynie. Wszak istniała tu alternatywa zastąpienia Ø. Lorentzena przez I. Hysing Olsena, ale powątpiewano, czy zechce on pełnić powierzoną mu funkcję<sup>125</sup>.

Wkrótce Ø. Lorentzen udał się na brytyjskim okręcie wojennym z Åndalsnes do Londynu. Wyposażono go w odpowiednie dokumenty, to jest Tymczasowe rozporządzenie ze Stuguflåten, pozwolenie na zawarcie umów z rządami brytyjskim oraz francuskim dotyczących czarteru norweskiego frachtu morskiego i zgodnych z treścią sporządzonego tymczasowego rozporządzenia, a ponadto w upoważnienie do zerwania wszystkich kontraktów oraz do podjęcia dalszych kroków ułatwiających założenie nowego biura żeglugowego<sup>126</sup>.

\* \* \*

Opisane wyżej wydarzenia dowodzą, iż nie jedynie brak sprawnego połączenia spowodował aktywne działania norweskich armatorów. Oprócz zabezpieczenia norweskiej floty handlowej przed zakusami Trzeciej Rzeszy miano tu na uwadze powstrzymanie zapędów Brytyjczyków. Najlepszym rozwiązaniem wydawało się założenie organizacji, która przejęłaby wszystkie żeglugowe interesy Norwegii. Ów problem przedstawiał się na tyle istotnie, iż nie zwlekano z przyjazdem państwowych władz, a wszelkie kroki podejmowano na własną odpowiedzialność. Tak więc w dniu 13 IV 1940 r. pojawiła się koncepcja założenia żeglugowej organizacji, która ostatecznie powstała w niespełna dwa tygodnie później. Tym sposobem Brytyjczycy utracili możliwość szybkiego przejścia norweskiego frachtu morskiego, dla Norwegów zaś pojawiła się szansa zapewnienia sobie godziwych warunków czarteru.

W kolejnych dniach po 9 IV 1940 r. istotna rola, jaką odgrywała Wielka Brytania w norweskiej żegludze, potwierdziła się ponownie. Wystarczy wymienić nastawienie norweskiego rządu, E. A. Colbana, I. Hysing Olsena oraz działaczy

---

<sup>124</sup> Ibid.

<sup>125</sup> Ibid., s. 36.

<sup>126</sup> J. Rustung Hegland, op.cit., s. 16.

Norweskiego Związku Marynarzy w Londynie, którzy opowiadali się tylko i wyłącznie za współpracą z Anglią. Ten nadrzędny cel niezmiernie ułatwił stworzenie nowych struktur administracyjnych, założenie centrali norweskiej floty handlowej w Londynie, a co najważniejsze – bezpośrednie podporządkowanie norweskiego frachtu morskiego rządowi J. Nygaardsvolda. Być może pewne wątpliwości mogły dotyczyć nielicznych kapitanów statków, ale propozycje ubezpieczeń, poświadczono w dodatku przez I. Hysing Olsena, niewątpliwie je rozwiały.

Mimo że z całego pośpiechu wynikła niedokładność kwietniowego dokumentu, zasadniczy cel, to jest przejęcie przez państwo norweskie rodzimej floty handlowej, która miała pokryć wydatki emigracyjnego rządu Norwegii, został zrealizowany. Drogą tą osiągnięto jeszcze dwa sukcesy – ostatecznie zagwarantowano norweskiej flocie handlowej jej narodową flagę, jak i zdołano stworzyć tzw. front zewnętrzny, w skład którego wchodził król, norweskie siły zbrojne oraz norweska flota handlowa.

Tymczasowe rozporządzenie ze Stuguflåten, mimo że później poprawione, zasługuje na większą uwagę. Był to bowiem jeden z pierwszych dokumentów, który zwiastował nowe czasy w polityce zagranicznej Norwegii, a więc zerwanie ze statusem neutralności, która w dniu niemieckiej agresji zawiodła na całej linii. Poza tym dokument ten pokazał, że w dominującym wówczas w norweskiej polityce Ministerstwie Spraw Zagranicznych wielką, jeśli nie największą, rolę odgrywała norweska flota handlowa.

Przedstawione wydarzenia mają doniosłe znaczenie, choć są powszechnie niedoceniane i w niewielkim stopniu znane. Dzięki nim norweska flota handlowa zapisała się złotymi zgłoskami w historii drugiej wojny światowej. Mówiąc o tym wkładzie norweskiego frachtu morskiego, można przytoczyć słowa szefa Admiralicji Stanów Zjednoczonych, admirała Emory'ego S. Landa, który już w grudniu 1941 r. stwierdził: „Wydaje mi się, że w jakiejś publikacji angielskiej stwierdzono, że norweska flota handlowa była warta dla sprawy alianckiej tyle co milion żołnierzy. Pragnę podkreślić, że to żadna przesada. Jesteście warci więcej niż milion żołnierzy!”<sup>127</sup>.

---

<sup>127</sup> P. Hansson, *Co dziesiąty musiał umrzeć. O konwojach morskich podczas drugiej wojny światowej*, przeł. A. Thierry, Gdańsk 1975, s. 8.

DAS PROBLEM DER NORWEGISCHEN HANDELSFLOTTE  
IN DER ZEIT DER DEUTSCHEN INVASION NACH NORWEGEN

Zusammenfassung

**Schlüsselbegriffe:** II. Weltkrieg; Norwegen; Seefahrtsorganisationen; norwegische Handelsflotte; Politik Großbritanniens gegenüber Norwegen

Die zu Beginn des II. Weltkrieges 4,8 Mio BRT umfassende norwegische Handelsflotte stand im weltweiten Vergleich auf Rang vier. Im Moment des deutschen Angriffs auf Norwegen bemühten sich gar vier Akteure darum, die norwegische Handelsflotte zum eigenen Nutzen festzusetzen. Zu ihnen zählten: die norwegische Regierung, die britische Regierung, eine Gruppe norwegischer Diplomaten, die außerhalb Norwegens aktiv waren, vor allem die in London oder Stockholm verweilenden, sowie die Regierung des Dritten Reiches. Keine geringe Bedeutung für die im Zweiten Weltkrieg kämpfenden Staaten besaß der Umstand, dass die Norweger über eine ansehnliche Tonnage an Tankern verfügten, welche sich zudem durch eine in den anderen Ländern nicht anzutreffende Modernität auszeichneten. Seitens der Norweger erwarb sich Erik Andreas Colban, ein norwegischer Diplomat in London, die größten Verdienste darum, die heimische Flotte vor den Begehrlichkeiten der Briten und Deutschen zu schützen. Kurze Zeit später schloss sich ihm der norwegische Reeder Ingolf Hysing Olsen an. Beide strebten danach, die norwegische Flagge für die heimischen Schiffe zu erhalten und eine norwegische Schifffahrtsorganisation zu gründen, welche die Rolle einer Zentrale für die norwegische Seefracht spielen sollte. Am 26. April 1940 wurde schließlich eine solche Einrichtung unter dem Namen Norwegian Shipping and Trade Mission gegründet, auch als Nortraship bekannt. Zur gleichen Zeit unternahm die vor den deutschen Truppen in die nördlichen Landesteile ausweichende norwegische Regierung wesentliche Schritte zugunsten der norwegischen Seefracht. Ihre Aktivitäten wurde gekrönt durch den Erlass der Vorläufigen Verordnung der Stuguflåten, aufgrund derer sie alle norwegischen Schiffe über 500 BRT requirierte. Zudem traf sie die Entscheidung, in London eine norwegische Schifffahrtsorganisation mit dem Reeder Øivind Lorentzen als Direktor zu gründen. Schon bald begab sich Ø. Lorentz, ausgestattet mit regierungsamtlichen Instruktionen und Vollmachten, gemeinsam mit seinem Stab nach London, wo er auf die bereits prosperierende Nortraship traf.

THE PROBLEM OF THE NORWEGIAN MERCHANT SHIPPING  
DURING THE GERMAN INVASION OF NORWAY

## Summary

**Key words:** *World War II; Norway, navigational organizations; the Norwegian merchant shipping; Great Britain's policy towards Norway*

The Norwegian merchant shipping, which at the beginning of World War II measured 4.8 million GRT, occupied the fourth place in the world ranking. When the Germans invaded Norway as many as four bodies attempted to keep the Norwegian merchant shipping for their own use. They were: the Norwegian government, the British government, a group of Norwegian diplomats conducting activities outside Norway (particularly diplomats residing in London and Stockholm), and the authorities of the Third Reich. The fact that Norway possessed a significant tonnage of modern tankers was of great importance to countries fighting in WWII. Erik Andreas Colban, a Norwegian diplomat in London, made the greatest effort to protect the Norwegian merchant shipping against the British and Germans. A Norwegian shipowner, Ingolf Hysing Olsen, joined him and both of them started a very close cooperation with the British authorities. Both E. A. Colban and I. Hysing Olsen worked to guarantee the Norwegian flag for native ships and to establish the Norwegian navigational organization which would play the role of headquarters for the Norwegian sea freight. Eventually, on 26 April 1940 such a sea association was set up and it was called the Norwegian Shipping and Trade Mission, known also as Nortraship. At the same time, the Norwegian government, escaping to the north of Norway, started significant actions in favour of the Norwegian freight, which led to issuing The Temporary Order of Stuguflát, thanks to which the Norwegian government commandeered all Norwegian ships with the cargo capacity over 500 GRT, and it decided to establish a Norwegian navigational organization in London with Øivind Lorentz as its head. Øivind Lorentz, who had all the government's instructions and letters of authorization, went together with his staff to London, where he found Nortraship already thriving.