

TRYGVE KIELLAND

# FØR SEIREN

*Bl. a. om flabbenstalen*  
*1938-1939*



FORLAGT AV H. ASCHEHOUG & CO. (W. NYGAARD)  
OSLO 1945

Stiftelsen Norsk Okkupasjonshistorie 2014  
30 millioner kroner, som vi lenge regnet med som inntekt av turisttrafikken, kunne den snart bli hundre og mer til. En nyorientering i turisttrafikken beregnet også på det betalingsglade publikum i Europa og Amerika er en oppgave som hører inn under praktisk ytre handelspolitikk. Men det nevnte publikum synes murpuss og finér er ukoselig, enten det er på soveværelset, i badet eller i stua. To meter og tjue under taket er også for lite for slike gjester. Til gjengjeld betaler de høyt for losji og ekstra for alle måltider. Sveriges inntekt av turisttrafikken var som nevnt i 1938 60 millioner kroner.<sup>1</sup> Norge står ikke tilbake for Sverige hva naturskjønnhet og sportsmuligheter angår. Men Sverige er berømt for sin vakre hovedstad. Den er også synet verd, og trekker mange turister til landet. Her i landet var det lenge ikke god tone å ofre noe på de estetiske hensyn. Men også det kan være økonomisk lønnsomt.

En nyorientering i turisttrafikken beregnet på å lokke også det betalingsdyktigste publikum til landet bør komme som en utvidelse ved siden av den gamle billigtrafikk. Det er godt å ha to ben å stå på.

## 2.

Det interessanteste tiltak som kanskje har vært gjort i norsk handelspolitikk er utenriksminister Mowinckels initiativ til den konvensjon mellom Belgia, Danmark, Holland, Luxemburg, Norge og Sverige om økonomisk forståelse som ble undertegnet i Oslo den 22. desember 1930, og som går under navnet Oslo-konvensjonen. Den er senere også tiltrådt av Finnland. Den gikk ut på at partene ville samrå med hverandre før de gikk til tollforhøyelser. Noen tollunion var den ikke, men den var et skritt bort fra den voksende økonomiske nasjonalisme og autarkitendensene. Dens betydning ble dessverre redusert av de omseggripende clearing-avtaler.

Et vanskelig og ømtålig spørsmål har den såkalte «trålersak» vært. Vi hevder at vårt sjøterritorium strekker seg 4 mil fra kysten. Andre land, særlig England, hevder 3-milsgrenseprinsippet. Hertil kommer forskjellig oppfatning av måten linjen skal trekkes på

<sup>1</sup> Muligens etter en annen beregningsmåte enn den norske.

ved f dgap etc. Igen var hyppige konflikter med utenlandske trålere under vår kyst. En modus vivendi ble funnet med England i form av en avtale av 5. november 1934 «om behandling av erstatningskrav for skade på fiskeredskaper.» Spørsmålet om sjøterritoriets utstrekning er et emne som egner seg for en internasjonal ordning. En rimelig løsning for oss som Nordsjø-stat ville kanskje være at vi i prinsippet går over til 3-milsgrensen, idet dog enkelte unntagelser, som er av livsviktig betydning for vår kystbefolkning, omforenes: I visse måneder av året kunne for fiske på visse kyststrekninger gjelde en utvidet territorialgrense, f. eks. 10 mil («Den Ræstadske Brendevinsgrense», som vi dog for øvrig er villig til å oppgi).

En sak av en viss interesse for Norge er Englands anneksjon i 1923 av sydpolsektoren («The Ross Dependency») omfattende land oppdaget av Roald Amundsen. Anneksjonen foregikk helt enkelt ved å rykke inn en notis i «The Falkland Gazette» og ved å trekke opp noen linjer på kartet. Om det vil være riktig å ta saken opp nå er et annet spørsmål. Den økonomiske interesse som opprinnelig knyttet seg til saken på grunn av den norske hvalfangst i disse strøk har mistet betydning etter at hvalfangsten drives pelagisk. En av utenriksdepartementet i 1923 forberedt reservasjon overfor England i anledning av anneksjonen ble stoppet av statsministeren (som også var finansminister). Det var i den svarte- ste depresjonstid, og han forhandlet om et lån i England.

Av ganske spesiell og stor interesse i dag er det «Memorandum of Arrangement between The United Kingdom Ministry of Shipping and The Norwegian Shippowners Association» som den britiske regjering og representanter for Norges Rederforbund ble enige om i London den 11. november 1939.

Avtalens historie begynner allerede i september 1938. Hjemkommet fra en av sine utenlandsreiser antydte utenriksminister Koht for Norges Rederforbund at det i landets interesse måtte stille seg til disposisjon for regjeringen i en eventuell stormaktskrig. Utenriksministeren var, som tidligere nevnt, av den oppfatning at det ville bli krig i Europa innen seks måneder, han lot også pressen få del i denne sin anskuelse, og det gjaldt å være forberedt. Det første regjeringen fikk øynene opp for var det aktivum vår handelsflåte var. Ved å utnytte den, både som kompensasjons-

objekt og som transportmiddel måtte vi kunne sikre landet livsviktige fornødenheter under en krig. Rederforbundets ledelse erklærte seg beredt til å stille seg til disposisjon.

Allerede fem dager etter krigens utbrudd — den 5. september 1939 — blir det vedtatt en norsk lov (i form av provisorisk anordning da Stortinget ikke var samlet), som gir Handelsdepartementet diktatorisk myndighet over en enkelt gruppe næringsdrivendes eiendom, nemlig over handelsflåten. Ingen kan si at ikke besluttosomhet og handlekraft preget regjeringen på dette punkt. Hadde den samme ånd gjort seg gjeldende også på andre like vitale beredskapsområder kunne meget ha sett annerledes ut. Loven bestemmer at Handelsdepartementet kan forby norsk skip å forlate norsk havn, at fraktavtaler vedrørende norsk skip ikke kan gjøres uten departementets tillatelse, at departementet kan forby å legge opp norske skip (med andre ord tvinge dem til å seile), at departementet kan fastsette fraktsatsene for vare-transport til Norge med norsk skip og at den mindreinntekt enkelte rederier som følge herav måtte få skal godtgjøres på den måte Stortinget senere måtte bestemme. Videre kan departementet illegge rederne plikt til å anmelde alle inngåtte eller tilsiktede fraktavtaler og gi alle opplysninger departementet måtte ønske. Overtredelse straffes med fengsel opptil 6 mndr. eller bøter opptil kr. 100 000,— — eller begge deler.

I henhold til denne lov bestemte Handelsdepartementet samme dag at alle bestående og senere avsluttede fraktavtaler vedrørende norsk skip i utenriks fart skulle anmeldes på godkjent skjema, samt at fraktavtaler ikke måtte slutes uten tillatelse, idet et varsel av tre døgn ble krevet for hver fraktslutning. Det ble overdratt rederforbundets sentralstyre ved et tremannsutvalg å utøve statens fraktkontroll.

Loven var utarbeidet i samråd med rederforbundet, som lojalt stilte seg til disposisjon for å gjennomføre de innskrenkninger i sin egen næring som landets interesser syntes å tilsi. På den annen side fikk forbundet ikke den støtte av regjeringen som det anmodet om for å kunne holde flåten i fart. Allerede i mai 1939 fremla forbundet forslag for regjeringen om å opparbeide reserver av kull og olje i landet. Vi er jo avhengige av andre land for disse driftsmidler. Men regjeringen foretok ingenting i saken før krigen kom.

Den svenske regjering derimot anvendte landets valutabeholdning til opparbeidelse av kull- og oljelager som skulle vise seg å være landet et verdifullt aktivum i kommende år. Det ville ha stemt godt med vår daværende nøytralitetspolitikk å gjøre det samme. Straks krigen brøt ut begynte England å praktisere bunkerrestriksjoner som ensidig bandt norske skip til fart utenfor Norge uten at vi fikk sikkerhet for motytelser fra Englands side i form av varetilførsler. Rederne måtte selv ordne med både kjøp og finansiering av brenselsreserve fra Amerika og fordelte den på hensiktsmessig beliggende kystbyer.

For å kunne påta seg de funksjoner ovennevnte lov tillot Handelsdepartementet, og som dette fant å burde overføre til Rederforbundets ledelse, og eventuelle senere oppdrag, var det nødvendig for forbundet å sammenkalle generalmøte for å foreta visse endringer i sine vedtekter. Det er interessant å legge merke til at den ivrigste motstander mot denne lojalitet mot staten, som bestod i midlertidig og i samfunnets felles interesse å gi fra seg endel av sin disposisjonsrett over eiendom, var nazisten Johan Stenersen, som senere av tyskerne ble innsatt som president i Rederforbundet. Han forlangte sitt votum ført til protokolls. Av to hundre fremmøtte medlemmer var det bare seks som stemte imot.

Allerede den 21. september 1939 henvendte utenriksdepartementet seg til Rederforbundet med anmodning om å utpeke «et par representanter som deltagere i et forhandlingsutvalg som aktes sendt til London for å forhandle om en tonnasjeavtale på basis av vilkår som ikke bringer Norges nøytrale stilling i fare». Forbundet svarte skriftlig ved presidenten at man ikke anså slike forhandlinger formålstjenlige for skipsfartens interesser på det daværende tidspunkt, og advarte mot forhandlingene. Når regjeringen imidlertid ville gå til forhandlinger omfattende skipsfarten måtte dette skyldes at den hadde et annet syn, eller det måtte skyldes andre norske interesser. Forbundet ville bøye seg for regjeringens ønske og ville derfor medvirke til delegasjonens sammensetning og ved utarbeidelse av instruks for den.

I innledningen til instruksen heter det bl. a. at vedkommende britiske myndigheter skal gjøres oppmerksom på at fraktkontrakter vedrørende norsk tonnasje mellom norske redere og britiske befraktere ikke vil kunne ventes å erholde den ifølge loven av 5/9

1939 nødvendige godkjennelse «medmindre den britiske regjering i en generell avtale gir den norske regjering visse alminnelige garantier av betydning for den norske skipsfart og landets næringsliv i alminnelighet under de nåværende krigsforhold». Disse garantier skulle omfatte adgang til reassuranse i Storbritannia av skip befraktet til de allierte, skadesløsholdelse for erstatningsbeløp til mannskaper ved krigsforlis, adgang til å få ødelagt fartøy erstattet med like godt fartøy, sikkerhet for bunkers, uhindret transport av Norges tilførsler tilsjøs, uhindret transport av norske produkter til Tyskland innenfor rammen av den normale utførsel til dette land, og av tyske produkter til Norge, norske rederier som har skip i fart på Tyskland må ikke av den grunn bli «blacklisted», fri tilførsel av varer på norsk skip til de andre nordiske land. Avtalens varighet foreslås satt til 6 måneder med stilltiende forlengelse tre måneder av gangen og en måneds oppsigelse. Det tilføyes uttrykkelig i instruksene at den tonnasje England måtte ønske å befrakte ikke vil kunne tillates stillet til disposisjon for engelsk befraktning før et tilfredsstillende resultat av særskilte forhandlinger om varebytte mellom Norge og Storbritannia og mellom Norge og land som er i krig med Storbritannia er oppnådd.

Regjeringsdelegasjonen ble sendt av sted over hals og hode allerede fire dager etter at henvendelsen til Rederforbundet var kommet. Grunnen til at det hastet slik ble opplyst å være at det ville lette forhandlingene om en varebytteavtale, som landet var sterkt interessert i, at skipsfartforhandlingene kom i gang. På fremtredende rederhold ble det på den annen side hevdet at det ville være bedre å vente til man hadde bedre oversikt over de motytelser England ville tilby. Dessuten var fraktstigning sannsynlig, og det ville være uklokt å binde tonnasje for tidlig.

Delegasjonen, bestående av forhenværende sendemann i Moskva A. T. Urbye, formann, og skipsrederne J. Hysing Olsen og Fr. Oddfjell, ble ved ankomsten til London møtt med krav om tilbud av et bestemt kvantum norsk tonnasje til en bestemt fraktrate, men man ville ikke innlate seg på forhandlinger om varebytte. Forhandlingene gikk snart i stå. Ved underretningen herom den 3. oktober tilkalte utenriksministeren representanter for Rederforbundet og gjorde «det klart at Rederforbundet nå måtte ta opp slike forhandlinger ved egne delegerte». Regjeringsdelegasjonen ble derpå

hjemkalt. Forbundet påtok seg så, i brev av 12. oktober til utenriksministeren, forhandlingene. Det heter i skrivelsen at forbundets styre etter det som er uttalt under forhandlingene med regjeringen går ut fra at regjeringen finner det nødvendig for landets skyld at det kommer i stand en tonnasjeavtale med England og at rederforbundet blir part på norsk side. Under disse forutsetninger har forbundet besluttet å sende en delegasjon til London.

Denne Rederforbundets delegasjon bestod av skipsreder Thomas Fearnley, formann, og skipsrederne Hysing Olsen, Klaus Wiese Hansen og Leif Høegh. Skipsreder Oddfjell hadde bedt seg fritatt. Delegasjonen fikk sitt mandat av Rederforbundet. Dette gikk ut på under forbehold av hovedstyrets godkjennelse å «slutte avtaler med vedkommende britiske skipsfartsmyndigheter om de spørsmål som på grunn av krigen er oppstått for norske redere vedrørende norske skips fortsatte fart på U. K. og besittelser, britiske dominions og Frankrike og franske besittelser». Avtalens ikrafttreden måtte gjøres betinget av at det samtidig trådte i kraft en av den norske regjering godtatt avtale om varebytte og om sikring av Norges tilførsler av importvarer, samt om sikring av Norges eksport. For øvrig inneholder fullmakten detaljerte retningslinjer angående den forretningsmessige gjennomførelse av en avtale (fartøyenes levering, tilbakelevering, bunkers, fritagelse for blacklisting, krigsforsikringspremie, hyrekrigstillegg, erstatning av fartøy med fartøy, tidstap, minstekurs for pund, fraktrater revisjon etter markedet etc.) Den største avvikelse fra den første delegasjons mandat var at den siste delegasjon kunne forhandle på basis av levering av et bestemt kvantum tonnasje.

Etter grundige forarbeider og godt bevæpnet med statistikk og annet materiale reiste delegasjonen av sted den 20. oktober. Fire uker senere kom den tilbake med den ovennevnte avtale av 11. november 1939. Etter harde forhandlinger hadde det lyktes å gjennomføre alle de norske hovedkrav. Ved blant annet å fremholde den betydning fraktinntektene hadde for Norges betalingsbalanse og for dekning av de store administrative utgifter krigen ville medføre, og ved å pointere at en fraktslutning av slikt omfang under markedsrate ville være unøytral, lyktes det å oppnå basisfrakter som var mer enn dobbelt så gode som den de engelske forhandlere hadde antydnet for den første delegasjon.

Men de handelsforhandlinger med England om rettilførsler og varebytte som skulle være forutsetningen for skipsfartavtalen var regjeringen ikke kommet i gang med. Regjeringen påa imidlertid Rederforbundet å godkjenne skipsfartavtalen likevel, men med den reservasjon at dens gjennomførelse var betinget av en tilfredsstillende varebytteavtale. Dette ble så gjort.

Skipsfartavtalen omfatter befraktning til de allierte (Storbritannia med biland, og Frankrike med kolonier) av ca. 1,8 mill. br. tonn, dvs. ca. 38 pst. av den norske handelsflåte. Da England alene før krigen iflg. beregning av Statistisk Sentralbyrå befraktet mellom 25 og 30 pst. av den norske handelsflåte, kunne skipsfartavtalen på ingen måte sies å være unøytral, selv om den ble stående uten motytelse, så meget mer som fraktene ikke lå under markedsratene. Men selvfølgelig var handelsflåtens betydning som kompensasjonsobjekt av den aller største betydning for landet. Da en stor del av den omkontraherte tonnasje — tankskip unntatt — imidlertid allerede på forhånd seilte for allierte befraktere, og da avtalen stipulerte at denne tonnasje skulle anses levert under kontrakten, var skipsfartavtalen delvis allerede trådt i kraft. Men levering av ytterligere tonnasje ville avhenge av handelsavtalens ikrafttreden. Det tyske overfall på Norge gjorde imidlertid at denne side av saken fikk liten betydning.

Ingen forretningskontrakt er vel noensinne blitt av en så enestående betydning i Norges historie som skipsfartavtalen av 11. november 1939. Delegasjonens formann og medlemmer har innlagt seg stor fortjeneste av sitt land ved den dyktige måte de drev forhandlingene på med en motpart som hadde overordentlig sterke våpen. I bunkerspørsmålet er jo nemlig den store del av den norske handelsflåte som for sin eksistens er henvist til fart mellom utenrikske havner helt avhengig av hva den kan få i fremmede land, og selv om det amerikanske kontinent på det tidspunkt da avtalen ble sluttet var utenfor krigen, er Englands og bilandenes leveranser av uklausulert brensel en livsbetingelse for en meget stor del av flåten. Skip som kommer hjem til norsk havn kan få Svalbardkull, som dog dessverre ikke strekker til for alle kullbrennere, eller brensel fra eventuelle i tide importerte reservelagre. Selvfølgelig var Englands tonnasjebehov enormt. Ikke desto mindre skulle det både nerver og dyktighet til for å gjennomføre de norske krav, som

til og med av en av engelske forhandlere ble karakterisert som uhyrlige. Men ved å holde seg til hovedlinjene: Avtalen skulle være strengt forretningsmessig og politisk strengt nøytral, ble resultatet ikke alene økonomisk — og nasjonaløkonomisk — godt, men det innebar en betryggende garanti mot blacklisting eller andre vanskeligheter for rederier som hadde skip i fart på Tyskland.

Inntekten av den norske handelsflåte har som bekjent finansiert den norske stat siden 9. april 1940. Den alene har muliggjort vår militære innsats og økonomiske uavhengighet på tross av okkupasjonen. Hva dette har hatt å si også i politisk henseende vet de menn best som har tilbrakt krigsårene utenfor Norge. Selv om skipsfartavtalen av 11. november 1939 ikke hadde eksistert, ville regjeringen selvfølgelig i april 1940 ha kunnet rekvirere handelsflåten til offentlig bruk slik den gjorde. Men hvis regjeringen på det tidspunkt skulle ha truffet et arrangement med den britiske regjering, ville den neppe ha kunnet bli et dokument av den nasjonale verdi, både politisk og økonomisk, som avtalen av november 1939 er. Den nøkterne realisme og den fagmessige dyktighet hvormed forhandlerne forstod å nytte den økonomiske markedssituasjon — og for den saks skyld også den politiske situasjon — ville neppe ha kunnet komme til å prege et slikt arrangement, heller ikke ville forhandlernes personlige forbindelser ha kommet til nytte slik de gjorde.

Det var regjeringen som fremskyndet istandbringelsen av skipsfartavtalen. Det ble gjort av to grunner: For det første for det man ved hjelp av den hadde utsikt til samtidig å få i stand gunstige handelsavtaler både med England og Tyskland. Fikk England tonnasje, var det villig til å gå med på både fri varetilførsel over havet og til å tolerere eksport til Tyskland. Fra forrige krig visste vi hvilke midler et krigførende England rår over for å kontrollere begge deler. For det annet gikk England sterkt på for å få skip, særlig tankskip, da atskillig tonnasje i begynnelsen holdt seg borte fra krigssonen. Med den norske handelsflåte hadde vi trumfess på hånden. Under de omstendigheter måtte det ligge nær å knytte skipsfarts- og handelsforhandlingene sammen etter prinsippet «give and take». Dette ble nok gjort, men på en haltende måte. Regjeringen påa Rederforbundets hovedstyre å godkjenne avtalen med den reservasjon at dens gjennomførelse måtte betinges av en til-

fredsstillende varebytteavtale. Dette ble så gjort telegram av 20. november fra den norske delegasjons formann til den britiske skipsfartsminister. Samtidig påla regjeringen Rederforbundet å fare langsomt med leveringen av tonnasje. Dette siste for å ha et press på den britiske regjering i forhandlingene om handelsavtalen. Men trumfess var brukt derved at en vesentlig del av flåten allerede var levert.

Antagelig var dette grunnen til at det trakk lenge ut med handelsavtalen. Først den 15. mars 1940 kom handelsavtalen med England i stand etter tre måneders forhandlinger. Den tyske, som på sett og vis var en underavdeling av den engelske, idet vi ikke kunne garantere noen eksport til Tyskland før våre tilførsler av nødvendighetsartikler over havet var sikret, ble merkelig nok undertegnet tre uker tidligere, nemlig den 22. februar. Tidsforskjellen må skyldes en tilfældighet, idet tekstene nødvendigvis må ha vært ferdige samtidig. Innholdet av disse avtaler er dessverre ukjent, men Tyskland fikk visstnok sikret seg leveranser av fisk, kis, malm etc. Med England ble samtidig istandbrakt en valutaavtale, som også er ukjent, men som visstnok forpliktet oss til å la en stor del av skipsfartinntektene bli stående i England til innkjøp av britiske produkter, ikke bare under, men også etter krigen.

Som vi nå vet var den tyske avtale bare spillfekteri fra tyskerens side. Seksogforti dager etter traktatens undertegnelse gav de fritt spillerom til sine medfødte drifter og begynte sin forlengst planlagte mord- og brannvirksomhet i vårt arme land. Traktatdokumentet har antagelig via papirkurven og papirfabrikken gått direkte i kartproduksjonen. Kartet over Telemark «Nur für Militärgebrauch» var også trykt i februar 1940.

Det tyske overfall gjorde at de fordeler skipsfartavtalen skaffet oss ble helt forskjellig fra dem som var tilsiktet. Men de ble ikke mindre betydningsfulle. De uforutsette begivenheter gjorde at det ble til hell både at avtalen var kommet i stand og at den var trådt i kraft. Og den omstendighet at den var avsluttet med så utpreget forretningsmessig realisme ble dobbelt betydningsfull da motytelsen falt bort. Det var klokt av Regjeringen å overlate disse spesialforhandlinger til Rederforbundet. Æren for resultatet tilkommer forhandlerne.

Autarki — selvberging — i Norge ville etter hvert medføre retur til middelalderens levestandard, eller noe så nær det. Vårt mikroskopiske innenlandske marked ville betinge produksjonspriser i hvilke visse andre lands priser ville kunne divideres med resultat 2 eller 3. Vi ville synke ned til bare å kunne eksportere de råprodukter utlandet måtte trenge, det stadium som Asia og Amerika har arbeidet seg ut av. Proteksjonisme og prohibisme er smittsom som kolera. Vår fisk, vår trelast vil bli som pestbefengt, meterhøye tollmurer vil reise seg som vern mot dem, mer uinntagelige enn noen Atlanterhavsvoll, hvis vi stenger andre lands varer ute ved høy beskyttelsestoll. Død og elendighet på vår kyst og i skogen, i byen og på landet.

Vår første føling med følgene av prohibisme — som bare er proteksjonisme satt på spissen — fikk vi da vi prøvde å gjennomføre vin- og brennevinsforbudet. Det ble først handelskrig med tredobbelte tollsatser på våre eksportartikler, dernest en umoralsk kontingenteringspolitikk med tvang for oss til å kjøpe kaskader av portvin, sherry og brennevin som det var forbudt å konsumere og forbudt å eksportere. Vi har grunn til å være takknemlig for dette lettfattelige eksempel på følgene av å ville utestenge andre lands varer. Selv i et tilfelle som dette, hvor det lå et utpreget ideelt motiv bak den bevegelse som fikk avstengningen gjennomført, måtte vi gi oss.

Hva kan så et lite land gjøre for ikke å bli satt århundrer tilbake i levestandard? Først og fremst kjempe for frihandelens og likebehandlingens prinsipp. Rendyrket frihandel lar seg vel ikke gjennomføre. Men for en verdenshandel grunnet på frihandelens prinsipp uten andre innskrenkninger enn dem en internasjonal organisasjon fastlegger på grunnlag av en sunn arbeidsfordeling, må vi kjempe overalt hvor vi kan komme til orde, selv om det ser aldri så mørkt ut. En internasjonal regulering av mange faktorer vil antagelig bli nødvendig. Det er lettere sagt enn gjort å få noe slikt i stand. Men det er jo ingen grunn til at man ikke skal ta fatt.

En annen ting er å ta alvorlig opp spørsmålet om å fordele vår risiko. Vår store avhengighet av skipsfarten er ikke uten farer.

Stiftelsen norske krigshistorie, 2014

krigførende land, ofte når selv på den enes fersker var gått for nær.

Den viktigste sak som har vært gjenstand for offisielt nordisk samarbeid er nøytralitetsbestemmelsene. Det resulterte i en deklarasjon mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige av 27. mai 1938, i hvilken det slås fast at landene er blitt enige om likelydende nøytralitetsforskrifter som de hver for seg vil vedta, og som deretter er vedtatt.

Nøytralitetsforskriftene består av 15 paragrafer, hvorav den første slår fast det samme prinsipp som Oscar I hevdet under Krimkrigen, men som Russland protesterte mot, nemlig at krigførende makts krigsskip har adgang til havner og territorialfarvann. De følgende 14 paragrafer inneholder unntakene:

Unntatt er krigshavner og kystbefestningenes forsvarsområder, samt indre territorialfarvann hvortil adgangen er sperret ved undervannsminer eller andre forsvarsmidler, herunder vik og fjorder samt farvann innenfor og mellom øyer og skjær som ikke til stadighet overskylles av havet.

Krigførendes undervannsbåter har ikke adgang, unntatt tilfelle av havari og hardt vær. Tilføyelsen «for å redde menneskeliv» som brakte oss innenfor hårsbredds avstand fra krig med Tyskland i 1916, er sløffet.

Krigsskip som har unnlatt å rette seg etter vedkommende myndigheters bestemmelser kan forbys adgang til havner og ankerplasser.

Kapere har ikke adgang hverken til havn eller territorialfarvann, heller ikke væpnet handelsskip dersom bevæpningen har annen hensikt enn selvforsvar (§ 3).

Bare i tilfelle av havari, grunnstøting eller hardt vær, eller hvis skip tilhørende begge krigførende parter samtidig oppholder seg i samme norske havn eller på samme ankerplass, kan krigførende makts krigsskip oppholde seg mer enn 24 timer innenfor territorialgrensen. I sistnevnte tilfelle skal 24 timer forløpe mellom skipenes avgang, hvis det ene er et handelsskip skal dette gå først.

De kompetente norske myndigheter skal bestemme hvilke reparasjoner som kan utføres. Brensel kan bare inntas i tilstrekkelig mengde til å nå nærmeste havn i eget land. Den alminnelige losplikt gjelder også de krigførende makters krigsskip.

Et oppbrakt skip av fremmed nasjonalitet må ikke bringes inn i norsk havn eller ankerplass, unntatt hvis det foreligger sjøudyktighet, hardt vær eller mangel på brensel eller levnetsmidler.

Rikets suverenitetsrettigheter skal respekteres. Visitasjon, anholdelse og oppbringelse er forbudt på norsk territorium. De norske sunnhets-, toll-, havne- og politiforskrifter skal nøye etterleves (§ 10). Radiostasjoner må ikke innrettes eller drives, unntatt er benyttelse av bevegelige radiostasjoner i tilfelle av nød eller korrespondanse med norsk myndighet.

Det er enhver forbudt å gjøre iakttagelser vedrørende de krigførendes bevegelser etc. i det øyemed å gi den annen krigførende part meddelelser.

§ 15, 1. avsnitt lyder slik (dog uten uthevelser): «Skip som har til øyemed å brukes til foranstaltninger mot sjøhandelen eller å medvirke til fiendtlige foranstaltninger mot noen av de krigførende, må ikke utrustes eller bevæpnes innen norsk territorium. Heller ikke må skip som har slikt formål som nettopp er nevnt, og som innen norsk territorium helt eller delvis er blitt utrustet for krigsbruk, forlate territoriet.

Det var disse bestemmelser den daværende utenriksminister skulle anvende i praksis da krigen brøt ut i september 1939. Men som det gjerne vil gå: Det tilfelle som inntraff passet ikke sikkert inn i noen av de 15 paragrafer.

Var «Altmark» et kaperskip? Ingenlunde utelukket. Det hadde jo flere hundre engelske krigsfanger ombord, antagelig sjømenn fra plyndrede engelske skip som enten var forlatt på det åpne hav med tyske vakter ombord for senere å hentes, eller som hadde fått tysk prisemannskap ombord og var gått over i tysk tjeneste, eller som var senket. I så fall hadde skipet i følge § 3 ikke adgang til norsk farvann og måtte interneres da det engang var kommet inn.

Var «Altmark» et skip som hadde til øyemed å brukes til foranstaltninger mot sjøhandelen eller å medvirke til fiendtlige foranstaltninger mot noen av de krigførende? I så fall måtte det ikke utrustes på norsk territorium, og dersom det hadde fått noen slags utrustning, måtte det ikke forlate territoriet (§ 15).

At «Altmark» hadde medvirket til fiendtlige foranstaltninger synes overveiende sannsynlig. Hvis det ikke selv hadde operert

som angripende fartøy, må det ha virket som hjelpeskip ved å overta transporten av krigsfangene og ved å holde dem skjult under dekk under oppholdet i eller ved Bergen. Var skipets hensikt utelukkende å redde menneskeliv, var det ingen grunn til å skjule engelskmennene, tvertimot burde de blitt landsatt ved første anledning. Dette at de ble holdt skjult er antagelig i og for seg et nøytralitetsbrudd (§ 10). Om deres nærvær ble konstatert av de norske myndigheter er uklart, det ble i hvert fall røpet at de var ombord. Alt skulle tale for å nekte skipet både ferskvann, brensel, rekvisita og proviant for videre reise. Hvis skipet allerede hadde fått noe slags utstyr måtte det interneres.

Full beskjed om Altmarkaffæren vil forhåpentlig engang bli gitt. De etterfølgende begivenheter innhyllet den i en tett tåke som det nå ikke er lett å gjennomskue. Den engelske aksjon i Jøssingfjorden kommer i et annet lys enn den kom i våren 1940 hvis vi ikke har hevdet våre egne nøytralitetsregler på en uklanderlig måte overfor «Altmark». Det synes i dag som det var tyskerne som begikk det første nøytralitetsbrudd i denne affæren, ikke engelskmennene. Hvis det er riktig at den norske torpedobåt ikke skjøt mot «Cossack» i Jøssingfjorden, og at dette var etter ordre fra regjeringen, vil det for så vidt være i analogi med den lemfeldige hevdelse av nøytraliteten overfor «Altmark» som synes å foreligge. Men det er jo en underlig måte å hevde nøytraliteten på.

Nøytralitetsbestemmelsene forutsetter tydelig, om enn stilltiende, i hver eneste paragraf, unntatt den første, at nøytraliteten skal hevdes med makt. Det er dessuten uttrykkelig uttalt i Haagkonvensjon nr. XIII av 18. okt. 1907. Det er underlig å sammenholde de selvbevisste, virkelighetsnære bestemmelser i våre nøytralitetsregler med den virkelighetsfjerne måte den regjering, som selv hadde utarbeidet dem, åpenbart må ha ment den kunne hevde dem på. Hvor deprimerende var det ikke i 1939—40 å høre om nøytralitetsvakten av dem som hadde vært med eller som så den på nært hold. En ensom luftvernkanon hist og her bevoktet av 5—6 mann som knapt hadde løsnet et skudd med den. Mannskaper uten instruksjon og instruktører. Det fortelles at utenriksminister Koht i et selskap ble spurt om det ikke skulle gjøres noe mer effektivt for nøytralitetsforsvaret. Professoren pekte på sin panne: «Norges forsvar er her» var svaret. Hvis ikke mer beskjedne og offervillige

nordmenn hadde flyttet Norges forsvar fra dets rommelige oppholdssted i professorens hode over i sine hender ville årene 1940—45 i sannhet vært utelukkende dyp tragedie. Som det gikk ble det et drama som avspeiler både godt og ondt. Men heldigvis mest godt.

Regjeringen valte å følge nøytralitetslinjen. På tross herav valte den fortsatt å negligere midlene til hevdelse av nøytraliteten. Den engelske mineleggingen på norsk territorium som fulgte kort etter Altmarkaffæren, og som det ligger nær å tro var fremlokket av 5. kolonnes arbeid i Frankrike og England for å skaffe Tyskland påskudd til overfallet på Norge (aviser i begge land ivret for aksjon mot malmtrafikken i norsk farvann), var det ikke lett å hindre. Det kom tross alt overraskende. Men ble det tatt skritt for å fiske minene opp? Eller ble det bare avfyrt en protestnote? Begivenheten ble oppslukt av det påfølgende tyske overfall. Da dette kom valte regjeringen til slutt tross alt det eneste riktige: Ordre til alminnelig motstand. I denne ordre, og i regjeringens senere energiske forsvarspolitik, ligger en dyptgående innrømmelse av at utenrikspolitikk er nøye knyttet til forsvarspolitik, enten linjen heter nøytralitet, forbund eller allianse.

Da unionen den 7. juni 1905 ble oppløst, ble situasjonen på den skandinaviske halvøy, sett fra et militært synspunkt, med ett slag forandret. Den felles utenrikspolitikk under unionen hadde medført at Norge og Sveriges forsvar hadde vært koordinert og at de to land på halvøya ikke kunne komme på hver sin side i en europeisk krig. Men forandringen førte til forskjellig reaksjon vestenfor og østenfor Kjølen. I Norge ble resultatet integritetstraktaten. Den ble en hodepute for de likegyldige og et argument for forsvarsnihilistene. Den garanti den inneholdt i tilfelle av en stormaktskrig var riktignok temmelig illusorisk. Men det var en annen side av den som var temmelig reell: Hvis det var alvor i de svenske planer, som i den første tid etter atskillelsen nå og da stakk hodet fram, om å gjennomføre den plan som glippet i 1814 om en skandinavisk helstat under svensk overhøyhet, kunne vi, om vi ville, for å hindre et nytt påtvunget ekteskap, påkalle de samme stormakter

## LITTERATUR

- I. E. Sars*: Norges historie 1814—1905, Oslo 1913.  
*Sverre Steen*: Det norske folks liv og historie 1770—1814, Oslo 1933.  
*Wilhelm Keilhau*: Det norske folks liv og historie 1814—1920, Oslo 1929—33.  
*Magnus Jensen*: Norges historie 1660 til våre dager, Oslo 1938.  
*Olaf Gjerløw*: Norges politiske historie, Oslo 1934—36.
- Worm-Müller*: Norge gjennom nødsårene, Oslo 1918.  
*H. Angell*: Syvårskrigen 1807—1814, Oslo 1914.  
*Arne Bergsgård*: Året 1814. Grunnlova. Oslo 1943.  
*Kong Christian Fredriks dagbok 1814*, Oslo 1914.  
*Yngvar Nielsen*: Lensgreve Johan Caspar Herman Wedel Jarlsberg, Oslo 1911.  
 —»— Christian Fredrik 1813—1814, Oslo 1915.  
*Oscar Albert Johnsen*: Finnmarkens politiske historie aktemessig fremstillet, Oslo 1923.  
*Arnord Ræstad*: Finnmarks politiske historie (i «Nordlandet», utgitt av Opplysningsfondet av 1914 ved Carl Schøyen).  
*Kristian Nissen*: Renbeitesaken, i Aschehougs Leksikon 1924.  
 —»— Generalløytnant Johan von Mangelsen, i Norsk biografisk Leksikon.  
*Paul Knaplund*: Nye opplysninger om Novembertraktatens forhistorie, Historisk Tidsskrift, 3. bd. 1924.  
*S. H. Finne Grønn*: Statsminister Frederik G. H. Due, i Norsk biografisk Leksikon.  
*Wilhelm Keilhau*: Norge og verdenskrigen, Oslo 1927.  
 —»— Vår egen tid, Oslo 1938.  
*Chr. A. R. Christensen*: Det hendte igår, Oslo 1937.  
 —»— Verden igår og idag, Oslo 1935—36.  
*O. B. Getz*: Fra krigen i Trøndelag 1940, Oslo 1940.

Kongeriket Norges første Overordentlige Stortings forhandlinger, utgitt av Stortingets Archivarius, Oslo 1835.  
 Recueil des Traités de la Norvège, Oslo 1907 og 1926.  
 Overenskomster med fremmede stater 1920—1940.

*C. J. Hambro*: How to win the Peace, London 1943.  
*Ragnar Vold*: Tyskland marsjerer.  
*Fr. Odjell*: Veien vi vandrer, Oslo 1940.  
*O. Thommessen*: Glimt, Oslo 1938.  
*Mona Beichmann*: Forunderlige Finnmark, Oslo 1939.

*Prins Eugén*: Breven beretta, Stockholm 1942.  
*Alma Söderhjelm och C.-F. Palmstierna*: Oscar I., Stockholm 1944.  
*Bo Enander*: Finland och det andra världskriget, Stockholm 1944.  
*Petander, Kleen, Örne*: Nordens Förenta Stater, Stockholm 1942.

*Winston S. Churchill*: The World Crisis, London 1924—31.  
 —»— Great Contemporaries, London 1937.  
*Harold Nicolson*: Peacemaking 1919, London 1934.  
*Lord Vansittart*: Lessons of my Life, sv. utg., Stockholm 1943.  
*Stanley Baldwin*: On England, London 1926.  
*Leopold Schwarzschild*: A World in Trance, sv. utg., Stockholm 1943.

*Arnold Ræstad*: Handelspolitikk, Oslo 1914.  
*Joh. L. Mowinkel*: Litt om norsk handelspolitikk idag, Oslo 1934.  
*Ths. Sinding*: Næringsliv og politikk, Oslo 1943.  
*Bertil Ohlin*: Utrikeshandel och handelspolitik, Stockholm 1941.  
*Wilhelm Keilhau*: Skibsfartens betydning for Norge.  
*André Siegfried*: La Crise de l'Europe, norsk utg., Oslo 1936.  
*Tore Browaldh*: Det nordiske varuutbyttet, Nordisk Tidsskrift nr. 8 1944.  
*Ove Hoff*: Teknikkens Revolusjon, København 1944.