

Referatet er gått tapt.

Her gjengis derfor protokollen som ble ført under møtet og utdrag av referatet som finnes i Riksarkivet.

FORHANDLINGS-PROTOKOLL FOR MØTER FOR LUKKEDE DØRER
STORTINGET 1917

Dato:	SEP nr.	Kart nr.	Stemme- tall	Stortingets beslutninger
20.07			enst.	holdt Stortinget møte for lukkede dører. Der besluttet Regjeringens medlemmer, Stortingets kontorchef og sekretærene ved kontoret samt de referenter som er ansat i Stortingets tjeneste gives adgang til forhandlingene. Utenriksministeren gav en længere redegjørelse for vor utenrikspolitiske stilling for tiden. Præsidenten foreslog: Utenriksministerens redegjørelse tages til efterretning. Efter uttalelser fra en del repræsentanter og flere av regjeringens medlemmer bifaltes præsidentens forslag enst. Protokollen blev derpaa oplæst og godkjendt. Joh. Ludw. Mowinckel Tore Aaen

Riksarkivet, Utenriksdepartementet, P12-A, Boks 5543:

Utenriksminister Ihlen: Jeg forstaar jo godt, at Stortinget paa den sidste dag i samlingen ikke vil ha et altfor langt foredrag, og jeg skal derfor indskrænke mig mest mulig. Men det er en sak, som jeg tror maa tas litt mere omstændelig. Det er spørsmålet om vor tonnage- og kulforsyning. Den sak har for nogen tid siden været behandlet her i Stortinget, og senere er der foregaat adskillig i den sak, og jeg mener, det er rigtig, at Stortinget, før det gaar fra hinanden, faar et referat av, hvad der er foregaat i mellemtiden fra den sak blev behandlet i Stortinget til idag.

Jeg skal ikke komme ind paa, hvad der forelaa, da saken blev behandlet her; men efterat den var behandlet av

Stortinget, blev den videre drøftet inden regjeringen og med Rederforbundets direktør samt med provianteringsdirektøren. Som resultat av disse drøftelser blev der fra Rederforbundet sendt den britiske legation en skrivelse av 22. april d.a. og av provianteringsdirektøren en skrivelse av 23. april d.a.

Rederforbundet uttaler i sin skrivelse av 22. april at det er fuldt paa det rene med, at der vil være av stor betydning for vort land og til betryggelse for vor sjøfart og dens mange menneskeliv, om et arrangement kunde komme istand, og at det setter stor pris paa den henvendelse, som i den anledning er fremkommet fra den britiske legation. Rederforbundet gjorde videre en række detaljerte bemerkninger. Forbundet erklærte, at "som vederlag for de forholdsregler, som fra den britiske regjering træffes for at indskrænke risikoen for tap av norske menneskeliv og skibsværdier samt for at sikre Norges nødvendige tilførsler fra sjøen, vil, efterhvert som den britiske regjering med egne skibe overtar kultilførselen, Rederforbundet medvirke til, at den del av Norges tonnasje, som hittil har været anvendt i Nordsjøfart, overføres til alliert fart, herfra dog undtatt skibe i rutefart. Likeledes vil Rederforbundet yde sin medvirkning til, at norsk tonnasje forøvrig ikke oplægges men vedblivende disponeres for verdenshandelen." Rederforbundets bemerkninger angik forøvrig fastsættelse av fragten for norske skibe, som herefter kom ind i alliert fart og reglerne for skibenes tilbakelevering, regler om hurtigere klarering og bunkring, adgang for norske redere til at disponere over skibe, som er kontrahert og blir færdige under krigen, adgang til efter krigen at erholde bygget eller kjøpt tonnasje til erstatning for den, som maatte tapes under farten efter overtagelsen m.m. Forøvrig bemerket Rederforbundet, at der altid skulde være tilstrækkelig norsk tonnasje disponibel til at besørge den for Norge nødvendige tilførsel fra andre lande end England, og at skibe i rutefart og skibe, bygget for og anvendt i specielle øiemed, ikke skulde omfattes av overenskomsten. Heller ikke skulde skibe i fart paa Tyskland omfattes av overenskomsten. Rederforbundet bemerket til slutning, at forsaavidt overenskomsten skulde omfatte ogsaa seilskibe, maatte speciel avtale derom træffes.

- ! Proviaueringsdirektørens skrivelse av 23. april d.a. præciserte kulspørsmålet derhen, at England skulde forsyne Norge med 200.000 tons kul og 20.000 tons koks (herunder mindst 5000 tons foundrycoke maanedlig til bunkers i Norge for norske skibe i oversjøisk fart. Disse kvanta at levere i norsk havn. Direktøren fremholdt, at kullene ønskes levert langs kysten paa de steder, hvor importen sædvanlig finder sted, eller paa andre steder, som maatte bli avtalt, og gav en statistisk oversigt, hvorav bl.a. fremgaar, at omtrent 50 % av det hele kvantum gaar til Kristiania og andre havner ved Kristianiafjorden

(Fredrikshald til Skien). Han noterte at kul- og kokstiltførselen til Norge skulde overtages saa snart ske kan av bona fide britiske skibe. Han foreslog videre, at kul og koks skulde leveres cif. idet cifprisen skulde beregnes til markedsprisen med tillæg av virkelig havte transportomkostninger uten fortjeneste. Videre anførte direktøren, at dersom tiltførselen i løpet av 3 paa hinanden følgende maaneder skulde vise sig at bli gjennemsnitlig mere end 10 % mindre end det stipulerte skulde den britiske regjering ikke legge nogen hindring i veien for tiltførsel av kul og koks fra Amerika og Kanada til Norge, men derimot yde en saadan tiltførsel enhver mulig lettelse og støtte. Fra det britiske memorandum av 19. mars optok provianteringsdirektøren bestemmelsen om, at norske skibe skal behandles likesaa gunstig som britiske skibe i alle havner i verden, særlig med hensyn til bunkers. Proviafteringsdirektøren fremholdt dernæst, at de kul, som Norge maatte kunne skaffe sig fra Spitsbergen paa egne skibe, ikke skulde berøres av overenskomsten, og at den britiske regjering forutsattes ikke at ville legge hindringer i veien for, at arbeiderne paa Spitsbergen kunde faa de nødvendige tiltførsler, av levnettsmidler m.v. fra Norge. Til slutning foreslog direktøren følgende: "I anledning av meddelelser om, at der i de Forenede Stater paatænkes lagt hindringer i veien for eksport derfra til nøitrale lande, vil den britiske regjering medvirke til, at de Forenede Stater tillater Norge vedblivende at motta det kvantum av livsfornødenheter og nødvendighetsartikler, som tiltfredsstillor Norges eget behov overensstemmende med de vilkaar, som den britiske regjering har stillet for denne import".

Den britiske minister besvarte de skrivelse, som under 22. og 23. april rettedes til ham fra Rederforbundet og provianteringsdirektøren. Svaret til Rederforbundet er datert 9. mai, svaret til provianteringsdirektøren 10. mai, men blev først avlevert 14. og 15. mai sidstleden.

Jeg skal først gjennemgaa den britiske ministers skrivelse av 9. mai til Rederforbundet:

Ministeren begyndte med at henvise foruten til Rederforbundets skrivelse av 22. april ogsaa til en skibsliste som Rederforbundet hadde git ham 2. mai. Et av Rederforbundet underhaanden mottat sammendrag av listens indhold viser, at ifølge opgaver indsamlet i begyndelsen av mars 1917 var vor dampskibsflaate beskæftiget paa følgende maate:

1) Nordsjøfart	258188	br.tons	
2) Fart mellem oversjøiske lande og nøitrale lande i Europa utenfor Norge..	79310	" "	3)
Oversjøisk timecharter	410578	" "	4)
Skibe bygget for speciel fart	160930	" "	5)
Fart mellem oversjøiske lande og Norge.	214613	" "	

1123619 br.tons

I fart for de allierte 818898 " "

1 942517 br.tons

Ministeren uttalte dernæst, at han var instruert om, at gjøre de følgende bemerkninger til Rederforbundets skrivelse:

I sin skrivelse av 22/4 hadde Rederforbundet erklært sig villig til betingelsesvis at medvirke bl.a. til, at den del av Norges tonnasje, som hittil har været anvendt i Nordsjøfart, overføres til alliert fart, herfra dog undtat skibe i rutefart. Hertil svarte den britiske minister, at det begjæres ("is desired") at lastebaater i rutefart i Nordsjøen indgaar under arrangementet, men at passagerskibe i rutefart i Nordsjøen, som ikke fører nogen væsentlig ("substantial") lastemængde, kan utelates.

x)Nordsjøfart omfatter baade skibe i engelsk-norsk fart og andre skibe i Nordsjøfart.

Ifølge Rederforbundets skrivelse av 22/4 skulde der som fragt for norske skibe, som herefter kommer ind i alliert fart, forsaavidt der ikke ved certeparti er eller blir anderledes bestemt, fastsættes 35/ pr. ton d.w. pr. maaned, fri alle utgifter, forskudsvis kontant. - Hertil svarte den britiske minister, at der for skibe, som den britiske regjering rekvisitionerer, vil bli betalt rederne 35/ pr. ton d.w. fri alle utgifter for rederne mens skibene er under den britiske regjerings bestyrelse ("management"). For skibe, som timechartres til den britiske regjering eller firmaer, der representerer dem vil der bli betalt efter samme rate, men saaledes at der vil bli betalt ekstra for rederiutgifter, som den britiske regjering vil dække ved rekvisitionerte skibe.

! I Rederforbundets skrivelse var forutsat, at skibene - forsaavidt ikke anderledes ved certeparti er eller blir bestemt - skal tilbakeleveres i U.K. eller Norge til de respektive rederier ved nuværende krigs avslutning med mindst 1 maanedes varsel og i samme stand som ved overtagelsen. Til bedømmelse av skibets tilstand skulde opnævnes en kommission med representanter fra begge land. Hertil bemerket den britiske minister, at rekvisitionerte skibe vil bli tilbakelevert efter fiendtligheternes slut og med 1 maanedes varsel. De vil bli besigtiget ved overtagelsen og igjen, naar de tilbakeleveres, og al skade, undtat "fair wear and tear", vil bli oprettet ("made good"). Som det vil sees uttalte ministeren intet om chartrede skibe, idet formentlig certepartiets bestemmelser forutsættes at være tilstrækkelig. Heller intet om, hvem der skal foreta besigtigelserne av de rekvisitionerte skibe.

! Den britiske minister uttalte videre, at det er ønskelig ("desirable"), at førere av rekvisitionerte skibe, som har lokalkjendskap, overføres til britiske skibe, som placeres i engelsk-norsk fart, for at assistere de britiske førere ved sit kjendskap til den norske kyst,

og likeledes, at norske fyrbøtere og besætninger forblir paa norske skibe som rekvisitioneres.

I Rederforbundets skrivelse var nævnt, at den hurtigere behandling av licens for skibsklarering forutsattes ogsaa at skulle utstrækkes til licens for bunkers. Dette var i overensstemmelse med en uttalelse i en ældre skrivelse fra den britiske legation uten direkte forbindelse med den foreliggende sak. Ministeren nævnte intet herom i sin skrivelse av 9. mai.

I Rederforbundets skrivelse blev der paa grund av vor flaates krigstap krævet, at den britiske regjering skulde medvirke til, at vi (indenfor overenskomstens ramme) skulde faa disponere vore nybygninger, som blir færdige under krigen, og at vi efter krigen skulde faa bygget eller kjøpt den tonnage, som maatte tapes under farten efter overtagelsen. Endvidere krævet Rederforbundet, at den britiske regjering straks skulde overta reassurance av norske skibe i Nordsjøfart i henhold til norsk krigsforsikrings regler. Til disse krav svarte den britiske minister, at den britiske regjering ikke kan gi noget tilsagn ("undertaking") om utlevering under krigen av skibe, som bygges for norske redere, men at - dersom man kommer til et tilfredsstillende almindelig arrangement - ganske særlige tilfælde vilde bli bedømt efter sine nærmere omstændigheter. Ministeren svarte videre, at den britiske regjering ikke er beredt til at overta reassurance av norske skibe i Nordsjøfarten. Han tillaa at jo hurtigere det foreslaede arrangement træffes og realiseres, desto mindre nødvendig vil et saant skridt være. Han uttalte videre, at paa betingelse av, at den britiske regjeringens forslag hurtig accepteres i sin nuværende form, er den britiske regjering villig til at tillate norske redere at placere kontrakter paa skibe i U.K. for levering efter krigen for at erstatte skibe som tapes, mens de er rekvisitionerede, og at gi eksporttilladelse for saadanne skibe.

Rederforbundet uttalte i sin skrivelse av 22/4, at der altid skal være tilstrækkelig norsk tonnage disponibel til at besørge den for Norge nødvendige tilførsel fra andre lande end England. Hertil svarte den britiske minister, at saa længe antallet av skibe, som bringer last fra Amerika og nøytrale lande til Norge, holdes saa lavt som mulig for at spare paa tonnagen, og arrangementet forøvrig opfyldes, saa vil den britiske regjering ikke begjære at rekvisitionere disse skibe. I en personlig skrivelse av 19. mai 1917 til Rederforbundets direktør har den britiske minister nærmere uttalt sig herom.

! Rederforbundet uttalte videre, at skibe i rutefart og skibe bygget for og anvendt i specielle øiemed ikke omfattes av overenskomsten. Og heller ikke skibe i fart paa Tyskland. - Den britiske minister svarte angaaende skibe i regulære linjer, at forsaavidt de er i fart mellem Norge paa den ene side og nøytrale lande og Amerika paa den anden side, er det ikke hensigten at begjære deres

overførsel eller rekvisition ("it is not proposed to ask for their transfer or requisition"). Men hvis saadanne skibe er i fart i fjerne farvand, skulde de overføres i henhold til planen. Herom har ministeren ogsaa uttalt sig i den nys nævnte personlige skrivelse til Rederforbundets direktør 19 mai 1917. Han uttalte videre, at skibe av speciel konstruktion, som ikke passer for alliert fart, i princippet skulde være utelukket, men hvert tilfælde skulde avgjøres efter sine særlige omstændigheter, og dersom den britiske regjering ønsket at rekvisitionere eller tidsbefragte saanne skibe, enten tankskibe eller andre, skulde de være at faa. Ministeren nævnte ikke de skibe, som er i fart paa Tyskland.

Rederforbundet nævnte i sin skrivelse, at seilskibene eventuelt maatte bli gjenstand for speciel avtale. Den britiske minister svarte, at seilskibene skulde indgaa under overenskomsten, saaledes at skibe over 1000 tons skulde anbringes i alliert fart i fjerne farvand og de under 1000 tons turde kunne anvendes i norsk nøytral eller amerikansk fart eller i alliert fart. Betalingen for dem, som overførtes til alliert fart, vilde bli efter taxten for enkelt-reise-certeparti ("at a voyage charter rate").

Under henvisning til den liste over norske skibes befragtning, som levertes den britiske legation 2/5 uttalte den britiske minister, at det maa være forutsætningen ("it must be understood"), at skibe i fart mellem oversjøiske lande og nøytrale lande i Europa utenfor Norge skulde gjøres tilgjengelig for alliert fart meget snart ("at a very early moment"). Og med hensyn til listens avsnit 3 (oversjøisk timecharter) uttalte han, at hensigten er, at ("it is proposed, that") alle skibe i denne klasse, som ikke for nærværende er i alliert fart skulde overføres under overenskomstens plan snarest mulig.

Derefter uttalte ministeren: "Hvis der er nogen fartøier i denne klasse, som har lange timechartere, og som forbundet er ute av stand til at gjøre tilgjengelig for en snarlig overførelse, skulde forbundet være beredt til snarlig at overføre en tilsvarende tonnagemængde fra de skibe, som omfattes av gruppe 5. (Norge og Oversjøiske lande). Det derav følgende underskud i gruppe 5 kunde utvilsomt utfylles, hvis den norske regjering tok de nødvendige skridt til at bringe til ophør de paagjældende lange timechartere og til at bringe disse skibe ind under gruppe 5" - Den britiske minister forlangte altsaa, at Rederforbundet skulde bevirke overført til alliert fart saa meget av den norske tonnage, der nu er i fart mellem Norge og oversjøiske lande, at det kunde motsvare den tonnage, som nu er bundet ved langsigtige certepartier i fjerne farvand. Og da vi naturligvis vilde bli i høi grad skadelidende ved at maatte avstaa den tonnage, som besørger vor oversjøiske eksport og import, gav han den norske regjering anvisning paa at rekvisitionere de skibe, som er bundet i fjerne farvand, og sette dem ind i norsk-oversjøisk fart.

- ! Ministerens skrivelse av 9. mai sluttet med, at følgende maatte være fuldt paa det rene:
- a) Forslagene avhænger av, at de nuværende hjertelige forbindelser mellem Storbritannien og Norge vedvarer, og av den antagelse at Norge ikke vil stille nogen hindringer i veien for eksport som hittil av returlast, som Storbritannien begjærer.
 - b) Henvisningen (i avsnit A) i Rederforbundets skrivelse av 22/4 til "verdenshandelen" ("the world trade") forstaaes som sigtende til alliert fart ("is understood as relating to allied trade")
 - c) Forbundet skal gjøre alt, hvad det kan, for at stille til de alliertes raadighet den norske "shipping", som omhandles i memorandum av 19/3, uten andre undtagelser end de, som er nævnt i Forbundets skrivelse av 22/4 og bifaldt i den britiske ministers skrivelse.
- ! d) I tilfælde av nogen undlatelse fra redernes side i at opfylde disse forpligtelser, eller i tilfælde av, at de lægger sine skibe op, skal den norske regjering være beredt til at rekvisitionere disse skibe og derved løsgjøre for alliert fart skibe, som var i norsk-nøitral eller amerikansk fart; og den norske regjering skal være beredt til at rekvisitionere skibe, som nu er i lange timechartere i fjerne farvand, og bringe dem i norsk-amerikansk nøitral fart og derved løsgjøre skibe, som nu er i denne fart, for alliert fart, eller erstatte skibe, som maatte være blit overført dertil. Saavidt skjønnes er sidste avsnit av d) en gjentagelse av det før omhandlede krav paa brudd av de gamle timechartere i fjerne farvand. Det første avsnit av d) gaar videre i samme retning og fordrer, at den norske regjering skal gi erstatning for ethvert oplagt skib og ethvert skib som rederen paa anden maate undrar fra at komme ind under overenskomsten, ved at utlevere til alliert fart tilsvarende tonnasje fra farten mellem Norge og oversjøiske lande. Den mangel paa tonnasje i denne sidstnævnte fart, som derved vilde opstaa, skulde den norske regjering dække ved rekvisition av de gjenstridige skibe. Det var, som man ser, en omfattende effektiv medvirkning fra den norske regjeringens side, som krævedes.
- Saavidt den britiske ministers svarskrivelse til Rederforbundet av 9. mai 1917. Jeg gaar nu over til at gjennemgaa hans svarskrivelse til provianteringsdirektøren av 10. mai 1917.
- I sit svar til provianteringsdirektøren begyndte den britiske minister med at erklære, at den britiske regjering er beredt til at la utvinde og sælge til Norge de av provianteringsdirektøren nævnte kvanta kul, nemlig 200 000 tons maanedlig og 10 à 12 tusen tons bunkers, og til at sælge 20 000 tons koks maanedlig. I sin skrivelse hadde direktøren herav foreslaat mindst 5000 tons "foundrycoke" maanedlig. Hertil svarte ministeren, at den britiske regjering ikke kan gi nogen garanti med hensyn til "foundrycoke", men mener, at for 3 maaneder vil der

bli anledning til at faa i det mindste 5000 tons saadanne. Forsaavidt er det britiske tilsagn efter omstændighederne særdeles tilfredsstillende og motsvarer i det væsentlige provianteringsdirektørens forslag i skrivelse av 23/4, punkt. 1. Men ministeren indledet dette tilsagn med diverse restriktioner. Han gjorde det for det første betinget av, at den britiske regjering kommer til et arrangement med Rederforbundet og av, at dette arrangement iverksettes tilfredsstillende ("is satisfactorily carried out"). Ministeren gjorde videre det forbehold, at den britiske regjering skal beholde som nu retten til at kontrollere kullenes bestemmelse og til at fastsætte betingelser med hensyn til deres anvendelsesmaate. Direktøren hadde i punkt 1) av sin skrivelse av 23/4 til ministeren foreslaat en ordning, hvorefter de bestemte kvanta kul og koks var at levere i norsk havn. Ministeren uttalte intet herom ved behandlingen av dette punkt, men sa længer ned i sin svarskrivelse, at dersom det stipulerte kvantum skibes, men ikke kommer frem, vilde et ekstra kvantum kul bli utvundet og solgt til Norge.

Ministeren uttalte videre (som svar paa punkt 2 i direktørens skrivelse), at det er umulig ("possible" aabenbart feilskrift for "impossible") at garantere kullenes fordeling til bestemte havner, og at det er indlysende, at de østlige og sydlige havner kan volde vanskeligheter, især i det tilfælde at de norske territorialfarvande krænkes av Tyskland.

Punkt 3 i direktørens skrivelse angik britiske skibes overtagelse av kultilførselen. Hertil svarte ministeren kun, at - som tidligere bemerket - er det hensigten at erstatte norsk tonnasje med britisk i Nordsjøfarten.

Direktøren foreslog (punkt 4), at kullene skulde leveres cif. idet cifprisen beregnes til markedsprisen med tillæg av virkelig havte transportomkostninger uten fortjeneste. Ministeren svarte med at henvise til sin skrivelse av 16/4, som vi kjender fra før av (den angik beregning av fragten for ladninger i de britiske skibe, som skulde overta Nordsjøfarten), og tilla, at hvis de britiske kjøbmænd foretrækker at selge cif, kan de selvfølgelig gjøre det.

Direktøren fremholdt (punkt 5), at dersom kultilførselen i løpet av 3 maaneder blev mere end 10 % mindre end stipulert, skulde den britiske regjering ikke forhindre tilførsel fra Amerika eller Kanada, men tvertom lette og støtte den. Hertil svarte ministeren, at sandsynligvis vil ikke de fulde maanedlige kvanta ankomme til Norge før avløsningen av norske med britiske skibe i Nordsjøfarten er avsluttet, uagtet i overgangstiden gjenværende norske skibe vil fortsatte at faa samme adgang som hittil til at indta kullast i U.K. Ministeren tilføiet, at selv efter overgangsperioden er det mulig at det stipulerte kvantum ikke naar frem, selv om det skibes. For dette tilfælde gav han det foran nævnte tilsagn om ekstra skibning, men tilla, at det ikke er mulig at gaa

med paa det spild av tonnage, som vilde ligge i transport av kul fra Kanada eller Amerika.

Punkt 6 i direktørens skrivelse gjengav et punkt i ministerens memorandum av 19/3, at norske skibe, særlig med hensyn til bunkers, skal behandles likesaa gunstig som britiske skibe i alle havner i verden. Ministeren svarte kort og godt: "Disse fordeler vil bli tilstaat" ("These facilities will be given").

Punkt 7 i direktørens skrivelse omhandlet Spitsbergenkullene og proviantering av arbeiderne paa Spitsbergen. Ministeren svarte, at der ikke vilde være nogen indvending mot anvendelse av tonnage til at hente kul fra Spitsbergen, forutsat at kullene alene selges under lignende deklarasjoner som de der gives for britisk kul, og at kullene skibes til Norge omtrent mellem 5/8 og 15/9. Livsfornødenheter til arbeiderne kan sendes fra Norge mot adækvate deklarasjoner angaaende deres anvendelse og forutsat, at der ikke forlanges tilsvarende forøkelse av norske rationer. Spitsbergenkullene skal medregnes i de kvanta, som nævnes i punkt 1.

Punkt 8 i direktørens skrivelse foreslog indtatt i avtalen et tilsagn om den britiske regjeringens medvirkning til, at D.F.S. tillater Norge vedblivende at motta det kvantum livsfornødenheter og nødvendighetsartikler som tilfredsstillende Norges eget behov, overensstemmende med de vilkaar, som den britiske regjering har stillet for denne import. Ministeren svarte meget avvisende, at hans regjering anser det tilsagn, som begjæres, for ikke paa nogen maate sammenhørende med de forslag, som diskuteres. Saavidt den britiske regjering angaar, er det avtalerne med provianteringskommissionen og de forskjellige foreninger som ordner indførselen av levnetsmidler til Norge.

Ministeren tillaa, at det hele forslag er baseret paa opretholdelsen av de nuværende hjertlige forbindelser mellem Storbrittannien og Norge og paa den antagelse, at Norge ikke vil stille nogen hindringer i veien for export fra Norge som hittil av returlast, som Storbrittannien begjærer, samt paa at fuldeste adgang gives statsbanerne til transit av gods til og fra Rusland efter de regler, som nu under diskussion mellem legationen og den norske regjering. De to første av disse 3 forutsætninger er de samme som allerede nævnt i skrivelsen til Rederforbundet.

! Den britiske ministers skrivelse av 9. og 10. mai bragte adskillig betænkelighet, da de indløp. De indeholdt nye og vidtgaaende krav, som det syntes umulig for Rederforbundet at opfylde og for den norske Regjering at medvirke til. Spesielt var kravet paa, at alle certepartier i fjerne farvand skulde bringes til ophør ved direkte indgripen fra den norske regjeringens side, helt nyt og ganske uantagelig, likegyldig hvorvidt man mener, at de norske statsmyndigheter maatte ha grundlovsmæssig adgang til paa saadan maate at gripe ind i ældre befragtningsforhold uten erstatning eller ikke.

Efter konferance med medlemmer av regjeringen avsendte Rederforbundet og provianteringsdirektøren svarskrivelser til den britiske minister. Rederforbundets svar er datert 23. mai 1917. I denne skrivelse fremholder Rederforbundet, at det hadde indlatt sig paa forhandlingerne ut fra den bestemte opfatning, at de forpligtelser, som ønskedes overtat av Rederforbundet, var av den art, at de kunde overtages av forbundet som næringsorganisation og gjennomføres med de midler, som staar til en saadan organisations raadighet. Rederforbundet fremholdt, at det av hele sakens anlæg hadde maattet faa det indtryk, at statsmyndigheters mellemkomst ikke ansaaes ønskværdig. Forbundet var gaat ut fra, at den tilsigtede ordning ikke skulde bryte ind i etablerte retsforhold til befragtere, men være avgjørende kun for redernes fremtidige dispositioner. Dersom de nye britiske krav fastholdtes, mente forbundet, at der ikke lenger var plads for nogen overenskomst med det som en rederorganisation. Imidlertid uttalte Rederforbundet, at det haabet, at det vilde vise sig mulig at gjennomføre den paatænkte plan ved en overenskomst utelukkende med forbundet som landets rederorganisation. Rederforbundet fremkom derfor straks med endel detaljbemerkninger til ministerens skrivelse av 9. mai. Disse detaljbemerkninger angik skibe i rutefart i Nordsjøen, raten 35/- pr. d.w.t. pr. maaned, besigtigelser, adgang til at placere kontrakter i U.K. for levering av tonnage samt kjøp av tonnage efter krigen, tankskibe, seilskibe, skibe i fart paa Tyskland m.v. Blandt andet fremholdt Rederforbundet, at dets forutsætning var, at der ikke av den norske handelsflaate kunde rekvisitioneres et saa stort antal skibe, at der ikke altid blev tilstrækkelig tonnage under norsk flag for det behov, som vi selv maa tilfredsstille. Rederforbundet fremholdt ogsaa, at det gik ut fra, at de forholdsregler som landet maatte ta for at sikre vore egne produkter for nødvendig nationalt behov, ikke paa nogen maate skulde virke uheldig for arrangementet.

Proviaueringsdirektørens skrivelse av 24. mai 1917 til den britiske minister fremholdt sterkt betydningen av, at kultilførselen til Norge maatte ske nogenlunde fordelt efter behovet langs kysten, og at dette i virkeligheten ogsaa maatte være i Englands interesse. Angaaende kulfragterne uttalte direktøren, at det var vanskelig at se, hvorledes fragten efter det hittil oplyste virkelig vilde stille sig, og at en nærmere drøftelse og klargjørelse herom var ønskelig. Med hensyn til Spitsbergenkullene uttalte han, at naar ministeren opstillet betingelser for Norges anvendelse av disse kul, som det selv skaffer sig, forekom dette ham at være at bringe ind i saken et nyt moment, som efter hans opfatning burde holdes utenfor. Dog vilde den norske regjering sikkerlig yde sin medvirkning til, at disse kul ikke blir brukt paa saadan maate, at de kommer Englands fiender tilgode. Proviaueringsdirektøren fremholdt dernæst paany

betydningen av, at Norges tilførsler fra de Forenede Stater blev sikret. Han sa, at det for ham som provianteringsdirektør var av særlig stor betydning at kunne føle sig forvissnet om, at naar nærværende arrangement var avsluttet, vilde landets økonomiske liv være effektivt og alsidig sikret - saavidt menneskelig mulig - indtil verdenskrigen er overstaat. Angaaende spørsmålet om transit paa statsjernbanerne uttalte han, at dette var et spørsmål, hvortil han personlig stod fremmed, men at han ikke hadde nogen tvil om, at der vilde bli utvist størst mulig imøtekommenhet i den retning. Han nævnte ogsaa et eventuelt centralkontor til regulering av kulpriserne og sluttet med blandt andet at fremholde, at Norge til enhver tid maatte faa til sin egen fri disposition nødvendig tonnasje til landets egen import. I tillægsskrivelse av 25. mai nævnte direktøren, at den britiske minister i sin skrivelse av 10. mai hadde fremholdt den antagelse, at Norge ikke vilde lægge hindringer i veien for eksport av returlast som hittil til Storbritannien. Provisianteringsdirektøren uttalte, at han heri saa et uttrykk for ministerens formodning om, at Norges egen handelsinteresse tilsiger det at opretholde sin eksport i videst mulig utstrækning, men at han dog turde gaa ut fra, at der ingen meningsforskjell kunde herske om, at det maatte være den norske regjering forbeholdt efter sit eget skjøn at avgjøre, om landets interesser maatte kræve, at der opstilledes nye eksportforbud, og at utfærdigelsen av saadanne nye eksportforbud ikke skulde indvirke paa opfyldelsen av de med disse forhandlinger tilsigtede arrangements.

! ! I memorandum til Rederforbundet av 24. mai 1917 meddelte den britiske minister, at den britiske regjering forstod Rederforbundets vanskeligheter like overfor spørsmålet om overførsel til alliert fart av norske skibe i lange timechartere før utløpet av certepartierne og like overfor spørsmålet om en uttrykkelig forpligtelse fra den norske regjeringens side til at ta aktive skridt for at fremme overenskomsten i visse tilfælde. Derfor var den britiske regjering beredt til at modificere sin begjæring om den umiddelbare overførelse av de oversjøiske timechartrede skibe og til at nøies med, at de overførtes, eftersom deres certepartier utløp. Hertil knyttet dog ministeren den betingelse, at de skibe som overførtes, skulde timechartres til Furness, Withy & Co. (der optræder paa den engelske regjeringens vegne) saalænge krigen varer og 6 maaneder derefter. Ministeren nævnte, at hvis det blev paavist, at den norske tonnasje ikke var tilstrækkelig for landets eget behov i disse 6 maaneder, saa skulde disse skibe bli løsgit før denne frist. Ministeren fremholdt videre, at det var nødvendig at den norske regjering skulde være beredt til som sidste utvei at rekvisitionere ethvert skib, som maatte lægge op, men at denne forpligtelse kunde indtages i et særskilt og hemmelig dokument, og at den britiske regjering maatte

være sikker paa, at eftersom bestaaende certepartier utløper, skulde enten den norske regjering eller Rederforbundet ha og utøve myndighet til at refusere alle certepartier, som ikke først er bifaldt av The Inter-allied Chartering Executive. Videre nævnte han blandt andet, at der maatte tages skridt til at forhindre, at skibe i oversjøisk timecharter, hvis certepartier utløper, bindes ved nye certepartier til andre end Furness, Withy & Co. Angaaende kontrakter for levering av skibe samt kjøp av tonnasje efter krigen som erstatning for norske skibe, som tapes under rekvisition, opstillet ministeren i denne skrivelse en begrænsning til 35 skibe. Under henvisning til Rederforbundets skrivelse av 23. mai og en derpaa følgende samtale med Rederforbundets vicepresident og direktør paa legationen sendte den britiske minister Rederforbundet en skrivelse av 29. mai, hvori ministeren meddelte, at de i Rederforbundets skrivelse omhandlede detaljspørsmål var blit forelagt den britiske regjering, som hadde instruert ham om at svare paa følgende maate: Med hensyn til lastebaater i rutefart i Nordsjøen kunde den britiske regjering ikke samtykke i, at de blir oplagt, men hvis de fortsætter at gaa som tidligere, vilde de ikke bli rekvisitionert. Med hensyn til betalingen av de 35/- netto til rederne for overførte skibe (hvad enten timechartret eller rekvisitionert) utgjør dette ren fortjeneste, men hvis nogen reder skulde kunne paavise nogen mulighet for tap ved denne rate, vilde den britiske regjering ta under overveielse at dække saadant tap, som imidlertid vilde virke tilbake paa beregningen av kulfragterne til Norge. Forslaget om fælles besigtigelse godkjendtes. Det forutsattes, at opmanden skulde ha sæte i London. Med hensyn til besætningerne har det altid været meningen, at de skulde ha valg mellem at bli ombord paa skibene eller ikke, men man haaber, at de i almindelighet vil gjøre det. I Rederforbundets skrivelse av 23. mai var nævnt, at skibe, som bringer last fra Amerika eller neutrale lande, skal holdes utenfor rekvisition, og at man gaar ut fra, at skibe, som bringer last fra engelske kolonier til Norge, ikke skal behandles anderledes. Hertil svarer den britiske minister, at den forutsætning er riktig, at skibe i regulære linjer, som bringer last til Norge fra britiske kolonier, vil bli behandlet paa samme maate som lignende skibe, der bringer last fra neutrale lande. Ministeren erklærer, at tankskibe skulde betales efter en høiere rate, og forespør, hvilken rate Rederforbundet synes rimelig. Han omhandler derefter seilskibe og nævner, at den britiske regjering er villig til at frastaa fra at insistere paa medtagelsen av de skibe, som nu er i fart paa Tyskland forutsat at de, dersom de senere forlater denne fart, skal komme under arrangementet.

I memorandum av 2. juni 1917 besvarer Rederforbundet den britiske legations memorandum av 24. mai og skrivelse av 29. mai. Memorandummet av 24. mai begynner saaledes:

"Forutsætningen for det hele arrangement er, at England rekvisitionerer eller timechartrer den ønskede tonnasje, og formaålet for disse forhandlinger er at finde de vilkaar, som tilfredsstillter begge parter under saadan medvirken fra Rederforbundets side som angit i skrivelse av 23. f.m. Denne forutsætning er efter Rederforbundets mening ikke til hinder for, at den norske regjering for sit vedkommende reserverer sig mot lovligheten av rekvisition, og eventuelt nedlægger protest derimot. Rederforbundet kan, som det vil forstaaes, ikke paata sig garanti for at de enkelte redere ved frivillig overenskomst med den britiske regjering slutter saadanne timecharters, som angit i memo av 24. f.m., da det ligger utenfor Rederforbundets kompetence, og direkte forhaandsunderhandling med de enkelte redere herom ansees utilraadelig. Imidlertid vil efter Rederforbundets mening mange redere, som stilles valget mellem timecharter eller rekvisition, under forøvrig like vilkaar vælge timecharter, da de derved undgaar flagskifte, beholder norsk kaptein, maskinist etc. Man har med tilfredshet bemerket, at den britiske regjering ikke fastholder forslaget, om, at skibe (under klasse 3) skal øieblikkelig bryte sine certepartier. Rederforbundet har imidlertid som allerede nævnt ikke kompetence til at føre disse skibe direkte over paa tidscerteparti til Furness Withy & Co. Overensstemmende med de generelle forutsætninger for denne overenskomst kan Rederforbundet eller anden dertil bemyndiget institution kun forhindre, at skibene sluttet utenfor fart paa alliert land eller Norge. For at ikke Rederforbundets handlemaate i noget tilfælde skal kunne karakteriseres som unneutral, kan det heller ikke indgaa paa den fordring, at det skal refusere alle certepartier, som ikke paa forhaand er approbert av Inter-Allied Chartering Executive. I anledning kravet paa, at der skal træffes forføining for at forhindre, at der sluttet nye certepartier, som vilde vanskeliggjøre arrangementets virkeliggjørelse, tillater man sig at bemerke, at der nu er under behandling i Stortinget en lov, som vil gi den fornødne beføielse i saa henseende. Denne lov ventes sat i kraft i de nærmeste dage. Med hensyn til oplægning av skibe tør det for Rederforbundet være tilstrækkelig at nævne, at der allerede har været tat skridt til ekspropriation av nogen skibe, som har forsøkt at lægge op".

Rederforbundets memorandum av 2. juni omhandler dernæst endel detaljer. Først nævnes fragterne for mindre skibe, for hvilke de omhandlede 35/- under de nuværende forhold vilde være utilfredsstillende. Dernæst uttaler Forbundet, at det efter den utvikling, forholdene har tat, siden forhandlingerne indlededes, maa forutsætte, at den i tidligere skriftveksel nævnte reduktion av assuranceværdien for rekvisitionerte skibe av £ 1,- pr. maaned bortfalder. Rederforbundet begrunder dette utførlig. Med hensyn til erstatning ved kjøp eller

nybygning av tapte skibe fremholder Forbundet som et meget rimelig og berettiget krav, at den reder, som mister skib under engelsk tjeneste, faar anledning til at remplacere dette ved kjøp eller nybygning i England, hvis han maatte ønske og det engelske marked efter krigen gir anledning dertil. Tillægget for tankskibe foreslaaes sat til 10/- pr. d.w.t.

I skrivelse av 9. juni, indløpet 11. juni, har den britiske minister besvart Rederforbundets memorandum av 2. juni. Ministeren meddeler, at hans regjering ikke vil ta forbehold mot den bemerkning, at planen er, at den britiske regjering skal timechartre eller rekvisitionere den ønskede tonnage, og at formaalet for disse forhandlinger er at finde en for begge parter tilfredsstillende maate, paa hvilken formaalet kan naaes. Heller ikke vil regjeringen ta forbehold mot den bemerkning, at den norske regjering skal ha ret til at gjøre formel protest mot rekvisitionering og at Rederforbundet er ute av stand til at garantere, at rederne frivillig befragter sine skibe til Furness Withy & Co. Ministeren omtaler derefter de certepartier, som skal kunne negtes godkjendt av den myndighet som skal opnævnes i kraft av den nye lov. Han sigter til den under 12. ds. sanktionerte lov om forbud mot befragtning av norske fartøier i visse tilfælde. Til at nedlægge de i lovens § 1 nævnte forbud mot avslutning eller fornyelse av fragtkontrakter er som bekjendt ved kgl. resolution av samme dato Norges Rederforbund bemyndiget. I sin skrivelse meddeler den britiske minister, at hans regjering forlanger en forpligtende avtale om, at denne myndighet, altsaa Rederforbundet, ikke vil godkjende nogen fragtslutning, som ikke paa forhaand er bifalddt av den britiske regjering, medmindre skibene gaar i fart mellem oversjøiske lande og Norge. Han tillægger, at overtagelsen av en saadan forpligtelse, om ønskes, kunde indeholdes i et hemmelig dokument. Det fremgaar ikke av skrivelsen, om den britiske regjering tænker sig en saadan forpligtende erklæring avgit av den norske regjering eller om en erklæring fra Rederforbundets side vil bli tat for god. Han fremhæver, at en saadan forpligtelse er nødvendig for at sikre kontrollen over skibene, og at hans regjering vilde være villig til at ta i betragtning vedkommende rederes rimelige ønsker, og at The Inter Allied Chartering Executive var foreslaat som en passende og hurtigvirkende mellemmand. Han nævner ogsaa, at hans regjering er rede til at komme til enighet med rederne om fastsættelsen av fragter, hvis det skulde ønskes. Han siger, at den nævnte forpligtelse er væsentlig, fordi betydningen av de forskjellige allierte farter varierer fra tid til anden, saa det er nødvendig for den britiske regjering at kunne dirigere skibene i den fart, som i et givet øieblik ønskes. Med hensyn til Rederforbundets begjæring om at forhøie 35/- raten med 10/- for skibe under 1000 tons d.w. og at opgi £ 1.- reduktionen pr. maaned i

assuranceværdien og at betale 45/- for tankskibe meddeler ministeren, at hans regjering er beredt til at indgaa herpaa. Med hensyn til kontrakter for nybygninger og kjøp av skibe efter krigen som erstatning for dem, som tapes, mens de er rekvisitionert, fastholdes 35 skibs grænsen. Den britiske minister fremhæver, at det maa være klart forutsat 1) at dersom befragtere av skibe i oversjøisk timecharter eller speciel fart skulde være villig til at kansellere sine fragtkontrakter, saa skulde rederne samtykke heri, og 2) at skibe, som bygges for norske redere i Amerika, skulde indgaa under overenskomsten, dersom de Forenede Staters regjering ikke griper ind overfor dem ("do not take control of them") Ministeren slutter med at sige, at forutsat, at planen saaledes som den nu er fremlagt akcepteres, vil hans regjering gjerne motta utsendinger i U.K. til en meget tidlig datum for at avgjøre enkeltheterne.

Ogsaa til provianteringsdirektøren rettet den britiske minister en skrivelse av 9. juni. Heri uttaler ministeren, at det er planens hensigt, at der skulde bli tilstrækkelig tonnasje tilbake for Norge for landets væsentlige behov (essential requirements) Det haabes ogsaa, at det maa være mulig at redusere den for dette formaal nødvendige tonnasje ved at begrænse paa hver mulig maate den nødvendige tid for eksamination paa veien, og den britiske regjering vilde gjerne samarbeide med skibsrederne i saa henseende. Med hensyn til mulige eksportforbud ønsker den britiske regjering ikke paa nogen maate at reise spørsmal om den norske regjeringens ret til at innskranke utførselen av hvad det har bruk for, hvor dette er nødvendig. Med hensyn til spørsmålet om kulkontrollen uttaler ministeren, at det er et fundamentalt punkt, at den nuværende kulkontrol opretholdes. Med hensyn til spørsmålet om kulfragterne siger ministeren, at det er umulig paa nuværende standpunkt at gi en bestemt opgave, men at man tænker sig, at paa det grundlag, at 35/- betales for norske skibe, som overtages, og at der fastsættes £ 30.- pr. d.w. ton som assuranceværdi, saa vilde fragten formodentlig komme til at bli omkring £ 6.- til Bergen og Stavanger, £ 7.- til Trondhjem og £ 8.- til Kristianiafjorden. Ministeren reserverer sig dog mot disse opgaver.

Paa den britiske ministers skrivelse av 9. juni svarte Rederforbundet 15. ds. Forbundet fremholdt ! vanskelighetene ved at indgaa paa at forby fragtslutninger, som ikke paa forhaand er godkjendt av den britiske regjering. Rederforbundet uttalte dog, at dersom der kan findes en form, hvorved de praktiske ulemper kan undgaaes, hadde det ikke i princippet noget særlig at indvende. Forbundet behandlet derhos visse detaljspørsmal og sluttet med at uttale: "Forsaavidt denne avtale saavel som avtalen om kulforsyningen nu i alle hovedtræk kan betragtes som i orden, er Rederforbundet villig til at anmode delegerte om at reise over til London for at

underhandle med de britiske myndigheter angaaende alle detaljer, hvis det skulde vise sig paakrævet."

Provisianteringsdirektøren svarte ogsaa i skrivelse av 15. ds. Han fremholdt Norges eget tonnagebehov. Som bevis for hvor sterkt tonnagebehovet allerede gjør sig gjældende, nævnte han, at der allerede - helt uavhengig av nærværende forhandlinger - er forelagt Stortinget forslag til lov sigtende til at fastsætte maksimalpriser og forhindre skibene fra at lægge op. Direktøren uttaler sin tilfredshet med, at det ikke har været meningen at hindre den norske regjering i eventuelt at fastsætte nye eksportforbud. Han uttaler tilslut, at han av sidste led i ministerens skrivelse, hvori nævnes kulfragterne til Bergen, Stavanger, Trondhjem og Kristianiafjorden, tror at kunne slutte, at den britiske regjering nu deler den opfatning, at det er det for begge parter ønskelige, at kullene saa vidt mulig leveres langs kysten paa de vanlige importsteder.

I skrivelse av 26. juni fremholdt den britiske minister overfor provianteringsdirektøren, at Norges eget tonnagebehov om fornødent forutsættes fastslaat ved arrangement mellem parterne. Ministeren uttalte videre, at det selvfølgelig er helt usandsynlig, at der i praksis vil reise sig nogen meningsforskjell, og at Norge selvfølgelig vil faa beholde tilstrækkelig tonnage til førsel av last, som dækkes av "letters of assurance" eller forøvrig kvalificert for eksamination utenfor U.K. Paa den anden side - siger ministeren - maa det forutsættes, at skibe ikke skal ligge virkeløse i lang tid og vente paa "letters of assurance", men dersom de ikke faar saadanne inden rimelig frist, gaa i anden fart. Hvis ikke, skulde de behandles som om de la op.

I sin skrivelse av 26. juni erkjendte endvidere den britiske minister mottagelsen av et utkast til overenskomst om Norges kulforsyning, som provianteringsdirektøren nogen dage i forveien underhaanden hadde levert ham. Utkastet omhandlet størrelsen av det maanedlige kulbehov, ønskeligheten av levering langs kysten, kultilførselens overtagelse av britiske skibe, beregning av kulfragten, erstatning for kul som tapes ved forlis paa veien til Norge, norske skibes likestilling med britiske skibe i alle havner i verden (spesielt med hensyn til bunkers) samt forenklinger av license-systemet. Til dette utkast bemerket ministeren, at han endnu ikke hadde mottat instruksjoner fra sin regjering med hensyn til dens opfatning av, hvorvidt et formelt dokument skulde sættes op, og at han eventuelt kunde ha nogen tilføielser og forandringer at bringe paa bane.

I slutten av juni maaned utarbeidet vi et utkast til et memorandum som skulde indeholde en opsummering av tonnagespørsmaalets stilling efter de stedfundne forhandlinger. Dette memorandum er redigert paa engelsk og blev mundtlig læst op for den britiske minister av

Rederforbundets vicepræsident og direktør, men ikke overlevert. Ogsaa overfor tonnagespørsmålet har den britiske minister fremholdt at han ikke vet, hvorvidt hans regjering vil ha overenskomsten formet som et særskilt dokument. Ministeren tænkte sig, at den stedfundne korrespondance i og for sig kunde danne det fornødne grundlag for iverksættelsen av de skridt, hvorom der har været forhandlet.

I en samtale med Rederforbundets direktør henledet den britiske minister for nogen dage siden opmerksomheten paa, at der er nogen under krigen fra krigførende land indkjøpte norske skibe, som ved indkjøbet blev paaheftet den klausul, at de ikke uten Handelsdepartementets samtykke kan fare paa Europa eller Middelhavet, saalænge krigen varer. Spørsmålet om ophævelsen av denne klausul og om opretholdelsen av en saadan klausul ved senere skibsindkjøp er gjenstand for korrespondance mellem Rederforbundet, Handelsdepartementet og Utenriksdepartementet. Som verdenssituationen nu er, har jeg allerede i nogen tid og uavhengig av nærværende sak anset denne klausul mindre paakrævet, men jeg skal ikke trøtte Stortinget med en utredning av dette detaljspørsmål.

Jeg har fundet det ønskelig at gaa saavidt i enkeltheter som her er skedd, baade paa grund av sakens store betydning og for at vise, at der under forhandlingerne har været reist et stort antal baade prinsippspørsmål og detaljspørsmål, og at det den hele tid har været regjeringen om at gjøre at forhindre, at den drages ind i forhandlingerne som kontraherende part. Den norske regjering har fulgt forhandlingerne paa ethvert punkt av utviklingen. Men det har den hele tid været provianteringsdirektøren paa vore kulinteressers vegne og Rederforbundet paa vor tonnages vegne, som har optraadt som forhandlende parter overfor den britiske regjering. Den norske regjering har fundet det saa viktig at muliggjøre en mindelig overenskomst i denne sak, at den har stillet til Rederforbundets raadighet en bemyndigelse, hvorved Rederforbundet sættes istand til at yde den medvirkning som den britiske regjering har forlangt. Jeg sigter til den under 12. juni sanktionerte "lov om forbud mot befragtning av norske fartøier i visse tilfælde", hvis haandhøvelse er overdraget Rederforbundet. Denne lov er allerede begrundet ved hensynet til landets eget tonnagebehov. Men den gir derhos Rederforbundet faktisk anledning til at indvirke paa fragtslutningerne i den retning, som her er tilsigtet. Endvidere har regjeringen i forbindelse med lovforslaget om maksimalfragter foreslaat for Stortinget en bestemmelse for at forhindre, at norske skibe legger op. Ogsaa denne lovforanstaltning, der likesom den netop omhandlede lov var forberedt længe før nærværende forhandlinger begyndte, er begrundet i hensynet til landets eget tonnagebehov, men den vil derhos kunne

sætte Rederforbundet istand til at imøtekomme de britiske krav i denne sak.

Jeg skal ikke opta til drøftelse i sin hele bredde spørsmålet om fordelene og skyggesiderne ved det tilsigtede arrangement med England. Regjeringen har efter samvittighetsfull prøvelse fundet det riktig at søke disse forhandlinger fremmet til en positiv løsning og har i fortrolig og tillidsfullt samarbeide med Rederforbundet søkt at naa det mest mulig tilfredsstillende resultat. Sagt i faa ord er sakens kjerne denne: England behøver mere av vor tonnage, og saadan som verdenssituationen nu er, har England faktisk magt til at ta en meget stor del av vor tonnage, dels direkte gjennom rekvisition, dels indirekte gjennom bunkerbestemmelser og andre restriktioner. Ved forhandlingerne har vi faat fastslaat, at England, naar det gaar til den bebudede rekvisition, vil gaa frem efter regler, som tar tilbørlig hensyn til de norske rederes og sjøfolks interesser. Jeg kan tilføie, at saadan som det har seet ut nu i den aller sidste tid, ser det nærmest slik ut, at rekvisitionering har de liten lyst til, og de haaper ved hjelp av timecharter at faa det ordnet paa saadan maate, at det blir tilfredsstillende, og for mit personlige vedkommende ser jeg helst, at der ikke blir rekvisitionering. Men saken er endnu ikke ganske helt i orden. Generalkonsul Colban er nu paa departementets vegne reist over til London og skibsreder Hysing-Olsen er reist paa Rederforbundets vegne, og de skal underhandle om en række spørsmål, som endnu ikke er bragt paa det rene. Jeg vil her nævne at fragternes størrelse for kul har været under behandling, og der er kommet et par meddelelser fra Mr. Findlay for en tid siden. Der opgir han 6, 7, og 8 £ respektive for Bergen, Trondhjem og Kristiania. Men for nogen dage siden opgav han, at av forskjellige grunde, dels fordi maanedsfrafterne var lagt paa for smaaskibe og dels paa grund av at dette ene pund, hvorom jeg læste op, er sløifet, trodde han at fragterne maatte bli høiere. Han trodde, at de nu vilde bli 10, 11, og 12 respektive for Bergen, Trondhjem og Kristiania. Jeg talte med ham om det, og han haabet, at man skulde kunne gaa med, men kunde intet bestemt si. Det er kommet saa langt nu med denne ordning, uten at der dog er undertegnet noget agreement. Men det har været sagt fra engelsk side, at man har ikke noget imot, at man allerede nu begynner for at se, hvilke vanskeligheter det skulde støte paa, naar England satte nogen engelske kulkibe i fart paa Norge og samtidig Rederforbundet lot nogen skibe gaa over til engelsk bruk, - jeg siger ikke til engelsk flag, men til engelsk bruk. Jeg vil haabe, at Stortingets medlemmer av det jeg har læst op, har faat indtrykk av, at vi arbeider og har arbeidet ivrig med saken hele tiden, men der har været saa mange og store vanskeligheter og derhos vanskelig at faa svar fra England, at det har umulig kunnet gaa hurtigere end det har gjort. Som sagt,

arrangementet er endnu ikke istand, men det er ikke saa svært meget, som staar igjen paa det.

Jeg har ogsaa en række andre saker, som jeg gjerne vilde ha forelagt Stortingets medlemmer; men der er jo ikke saa megen tid til det. Av de ting, som har opskaket sindene i den sidste tid, er vel bombesaken den, som har gjort sterkest indtryk paa folk. Stortingets medlemmer kjender det svar, som er kommet fra Tyskland, og som jo i det hele tat maa siges at være tilfredsstillende, - det svar som er avgitt av den tyske regjering. I den tyske presse er der fremkommet uttalelser, som har angrepet den tyske regjering for dette, og der har været uttalelser ogsaa i anden retning; men vi maa holde os til det officielle tyske svar. Og vi kan ikke si andet end det i det store og hele tat er tilfredsstillende. Det var to punkter, som vi ikke visste, hvordan Tyskland vilde behandle. Vi holdt jo kuréren i nogen tid, i 10-12 dage, og det nævnes i det tyske svar, som herrerne vil ha seet. Der er protestert mot det, men det er gjort i en saadan form at vi ikke kan tillægge det saa stor betydning. Saa er det en anden ting, aapningen av kufferterne og bruddet av det keiserlige segl. Det nævnes ikke i svaret, og det er naturligvis heldig, saa behøver vi ikke nogen bitter noteveksel i den saks anledning. Vi arbeider i departementet med det svar, vi skal gi Tyskland paa noten; det er endnu ikke færdig.

Saa vil jeg nævne en sak, som der er interpellert her tidligere. Det er "Harald Haarfager". Der vil idag bli sendt pressen en meddelelse angaaende "Harald Haarfager", som jeg skal faa lov at læse op her:

"De forhandlinger, som har været ført med den tyske regjering angaaende frigivelsen av "Harald Haarfager" er nu tilendebragt, idet den tyske regjering har erklært sig villig til at frigive skibet paa følgende betingelser:

- 1) Den del av skibets stykgodslast, som mistænkes for at være kontrabandeverer, kommer for priseret.
- 2) Levnetsmidler eller andre varer, som maatte være krævet utlevert, erstattes efter sedvanlig pris, som blir at fastsætte av en tysk og en norsk kommissær.
- 3) Den norske regjering drager omsorg for, at yderligere erstatningskrav i anledning av opbringelsen ikke vil bli gjort gjældende.

Efter at de interesserte hadde erklært sig villig til at akseptere de fremsatte betingelser, har Utenriksdepartementet telegrafisk anmodet legationen i Berlin om at underrette det tyske Utenriksministerium om, at den norske regjering gaar med paa de fra tysk side opstillede forutsætninger for "Harald Haarfager"s frigivelse.

Som svar herpaa har legationen nu telegrafisk indberettet til Utenriksdepartementet, at "Harald Haarfager" vil kunne avgaa om nogen dage, og at der allerede er givet ordre til frigivelse.

! ! Saa er der en sak til, som fremdeles desværre ikke er løst, og det er Thorunnssaken. Som bekjendt blev endel av mandskapet sat under tiltale, og to av dem er da dømt, ilagt mulkt, dommen er godkjendt og kan ikke appelleres. Da jo denne sak har en ganske betydelig interesse, saa vil jeg her benytte anledningen til for Stortingets medlemmer at læse op en erklæring fra advokat Kristen Johanssen, som vi sendte ned for at bistaa "Thorunn"s besætning. Som norsk advokat kunde han ikke føre saken, men han kunde bistaa, og det gjorde han efter bedste evne, og han har under 20. juni avgitt følgende erklæring, som jeg tror har sin interesse. Han var da i Berlin og har avgitt den til minister von Ditten: "Idet jeg bekræfter mit igaar gjennem konsul Müller avsendte telegram, hvorefter saken mot Thorunns mandskap igaar bragtes til ende, skal jeg tillate mig at gi et referat av forhandlinger og dom.

Krigsadvokatens indstilling gik ut paa:
at 2den maskinist Thomassen frifindes,
at skibskaptein Puntervold, 1ste styrmand Jørgensen og matros Nilson dømmes for forsøkt landsforræderi (Kriegsverrath) og derfor ansees med 2 1/2 aars tugthus, hvilket er lovens minimumsstraf. Forsvareren indstillede paa frifindelse for samtlige.

Krigsrettens dom var:
at Thomassen frifindes, da der intet bevis forelaa for, at det var hans skyld, at maskinen ikke kom igang med raskhet,
! at Nilson frifindes, idet hans akt, at ha nedtat det tyske og heiset det norske flag, maa ansees som en handling forøvet i taapelighet (aus Dumheit gemacht). Jeg skal bemærke, at Nilson er svensk. Jeg maa faa lov til at citere litt av domspræmisserne med hensyn til den mand; det er ialfald en pyntelig dom, han fik. Det er altsaa den mand, som heiste det tyske flag ned og det norske op, og det skulde man jo i forveien tro var en noksaa stor forbrydelse. Men her sies der i dommen: Hvad anklagede Nilson angaar, saa har han gjort et temmelig indskrænket indtrykk. Retten har derfor troet ham, at han overhodet ikke hadde tænkt noget ved nedheisningen av det tyske flag. Da desuten denne forholdsregel ikke har hat nogen indflydelse paa maalet, nemlig at bringe det opbragte skib til Tyskland saa var denne anklagedes frikjendelse en selvforstaaelig sak.

Saa gik dommen videre ut paa,
"at Puntervold og Jørgensen frifindes for tiltalen, forsaavidt angaar forsøkt landsforræderi, men dømmes under særdeles formildende omstændigheter for forsøk paa forbrydelse mot den tyske almindelige straffelovs § 113 (vold mot militær tjenestemand i tjeneste) til en bod av respektive 800 og 500 mark.

Det faktum for hvilke disse blev fældet, var resp. at kapteinen tok efter maskintelegrafan, men tok sin haand tilbake, da priceofficeren grep efter sin revolver og forbød ham dette. Faktum var erkjendt. For styrmandens

vedk., at han grep efter rattet, men tok sin haand tilbake, da rorgjængereren tok efter sin revolver og forbød ham det. Styrmanden paastaar og vistnok med rette, at her foreligger en misforstaaelse. Herom nærmere mundtlig.

Retten er overensstemmende med den sakkyndiges indstilling gaat ut fra som givet, at opbringelsen er skeet utenfor tremilsgrænsen.

Den bygger her først og fremst paa u-baatschefens bestemte vidneprov, hvorefter han tok absolut sikre peilinger inden han la sig paa lur. Videre at der ikke var nogen strøm, medens ialfald den som maatte være, vilde bringe u-baaten lenger ut og ikke lenger ind.

Videre stemmer dette med kapteinens egen anførsel i logboken, som han senere har angit berodde paa en feil.

Kapteinen (Puntervold) forklarede og likesaa lodsene, at de straks foretok og paa kartet avsatte peilinger, som viste, at de var indenfor tremilsgrænsen. Men da der kun var tat to peilinger, da indførselen i logboken ialfald er uriktig og da deviationen i Thorunns kompasser er ganske uviss findes der ikke at kunne lægges vegt herpaa. De norske torpedochefers opgaver kan ikke - anførte retten - ansees som "einwandfrei" - idet de ikke er avgitt straks, men først senere og dernæst bygger paa peilinger under fart, ikke som u-baatens bestemmelse paa krydspæiling under stilstand.

Som følge herav ansees opbringelsen at være skeet paa det fri hav, altsaa skeet med rette. Men da er ogsaa prisen at anse som besat territorium og følgelig kommer efter den tyske straffelov (formentlig den militære) § 161, den tyske straffelov i sin helhet til anvendelse. Nogen akt, som kan betegnes som "versuchter Kriegsverrath", foreligger efter rettens mening ikke.

Derimot som forsøk paa forbrydelse mot § 113. Herfor er den normale straf fængsel, kun under særdeles formildende omstændigheter kan bøter anvendes.

Som saadan ansees det, at kapteins og styrmands optræden var foraarsaket ved opfordring eller paabud fra de norske torpedoabaatschefers side. Om denne optræden benyttedes i de (mundtlige) præmisses sterke ord.

Dommen kan ikke appelleres, derimot gaar den til "Gerichtsherr" (for Østersjøen Prins Heinrich) og denne har i sin magt at stadfæste, ophæve eller formildne dommen.

Denne er saaledes ikke endelig, før den er bekræftet av ham. Der kan indgives "Eingaben" til Gerichtsherr.

Et spørsmål, som ikke er mig ganske klart, er om den faldne dom gir anledning til at anse Thorunn som god prise. Dette anmodede jeg derfor forsvareren om at undersøke og snarest indberette til gesandtskapet.

! Retsforhandlingerne begyndte 8 morgen og avsluttedes 4 eftermiddag. De førtes paa den mønstergyldigste maate, likesom forsvareren utførte sit hverv særdeles tilfredsstillende.

! Om dommen vil jeg tillate mig at bemerke følgende: Avgjørelsen av stedet kunde ikke ventes anderledes av en tysk domstol, og jeg er tilbøielig til at tro, at jeg som dommer vilde ha veiet beviserne forsaavidt paa samme maate som domstolen har gjort.

Den juridiske begrundelse for anvendelsen av § 113 er derimot svak. Den strider saavel mot krigsadvokatens som mot forsvarerens opfatning; som bekjendt, er domstolen efter tysk ret ikke bundet av anklagemyndighetens subsumtion i tiltalebeslutningen. Jeg oppfatter dommen nærmest derhen, at man ikke har villet la det passerede gaa hen ganske uten følger, men at man ikke har villet straffe haardt. Det vilde efter min opfatning været meget litet heldig anbragt at søke dommen ophævet for saa at faa saken ind for ny krigsret med den dermed forbundne risiko.

Da dommen ikke er endelig før den er bekræftet av Gerichtsherr tillot jeg mig igaar i telefonen at henstille at dommen indtil saa sker holdes ute av pressen.

! Jeg kan ikke avslutte nærværende uten at henlede opmerksomheten paa den særdeles store hjælp konsul Müller i denne sak har vist Norge. En paaskjønnelse herav vil i høi grad være paa sin plads. Han overvar sammen med kaptein Meyer og mig forhandlingerne.

Der er et par andre ting av interesse, men disse vil jeg foretrække at nævne mundtlig.

Kristian Johanssen."

! ! Det er altsaa saa, at dommen like overfor folkene senere er godkjendt, saa det er forsaavidt i orden. Og saa er ladningen frigit, men skibet er endnu ikke frigit. Hvorfor skibet ikke er frigit, kan jeg forklare i korte ord. Der er fra tysk side sagt, at de er villige til at frigi det uten at dømme det for priseretten, men der er opstillet visse betingelser fra tysk side, som den norske regjering ikke har fundet at kunne gaa med paa. Der har været lange forhandlinger om dette. Jeg skal bare nævne, at de begyndte med at forlange fra tysk side en skriftlig erklæring om, hvorfor skibet manglet skibspapirer. Den erklæring har de faat, og den er godkjendt. Men saa vil de ha som nr. 2 en anerkjendelse av, at "Thorunn"s opbringelse er foregaaet retmæssig og for det tredje et tilsagn fra den norske regjering om, at der skal indtræde, hvad de kalder, remedur for de norske torpedobaater; deri skal ligge en erklæring om, at saadant ikke skal gjenta sig, og deri skal da ogsaa ligge, at vi desavouerer de norske sjøofficerers optræden. Der har vi ikke fundet at kunne gaa med paa. Der har været længe forhandlet nu, forat vi skulde komme til en erklæring, som kunde akcepteres fra norsk side, men vi har ikke fundet at kunne akceptere de forslag, som er kommet fra tysk side. Men nu er det fra norsk side foreslaaet, at den tyske og den norske regjering samtidig skulde avgi en erklæring. Den skulde gaa ut paa - jeg gjengir i det væsentlige, hvad den

skulde gaa ut paa - at den norske og den tyske regjering skulde erklære, at de av vedkommende norske myndigheter anstillede undersøkelser har git som resultat, at opbringelsen av "Thorunn" har fundet sted indenfor tremilsgrænsen og derfor fra norsk standpunkt er uretmæssig. Paa den anden side har en kompetent tysk domstol konstatert, at den tyske u-baats bestik utviste, at opbringelsen fandt sted utenfor tremilsgrænsen, og opbringelsen var saaledes efter tyske regler retmæssig. Endvidere vilde vi, det skulde staa i erklæringen en beklagelse over, at et skib som var fragtet av den norske regjering, og som var bestemt til at gaa med høi til Nord-Norge, var blit opbragt; men skibet hadde ikke de foreskrevne legitimationspapirer ombord, og det er fra tysk side oplyst, at chefen for den tyske undervandsbaat ved opbringelsen ikke hadde noget kjendskap til, at "Thorunn" var fragtet av den norske regjering med høi til Nord-Norge, og fra norsk side er det oplyst, at heller ikke cheferne for de norske torpedobaater hadde kjendskap til dette forhold og saaledes var ute av stand til at fremholde dette for den tyske undervandsbaats chef. Noget saadant var det meningen at man fra norsk side skulde kunne gaa ind paa; men hvorvidt man fra tysk side finder at kunne gaa ind paa dette, derom foreligger til dato intet. Jeg har i forgaars talt med den tyske minister om dette, og han var jo ikke fornøid med, at erklæringen skulde bli saadan; men det blev ialfald avtalt, at han skulde sende den til Berlin, og saa faar vi se, naar svaret kommer. Hvis en saadan erklæring blir akseptert, vil "Thorunn" straks bli frigit. Det vil da ogsaa bli foreslaat, at den bot, som disse folk er idømt, eftergives; men jeg kan intet si, om det blir vedtat eller ikke.

Vi har her i Norge, som herrerne vet, hat forskjellig tilfælde av, at dels engelske og dels tyske krigsskibe har gaat ind i vort territorialfarvand. Vor marine har altid gjort sin pligt efter bedste evne for at faa jaget dem ut igjen saa fort som mulig. Herrerne vil saaledes erindre "Gamma", som blev jaget paa grund paa Jæderen, og saa har tyske skibe gaat ind i vort territorialfarvand uten at ha lov til det. Disse saker er under behandling. Jeg har lyst til at fortælle, at ogsaa Spanien har hat en række tilfælde, og det er ogsaa norske skibe, som er blit skutt i sæk paa spansk territorialomraade. Vi fik et telegram fra vor minister i Paris om dette, hvori det heter: "Efter fransk marineministers meddelelse blev, som vel allerede norsk utenriksminister bekjendt, to norske dampskib Curth og Voss torpedert 6 mai inden spansk territorialgrænse halvanden mil øst Cap Penas, og norsk dampskib Tiger angrepet 7 mai inden territorialgrænse og sænket like utenfor Cap Machichacho. Frankrikes utenriksminister har netop meddelt mig fortrolig at Frankrike og ententen i den anledning nedlagt alvorlig protest Madrid nærmest lignende ultimatum, idet fransk ambassadør faat ordre meddele, at

hvis Spanien ikke tar fuldstændig tilstrækkelig forholdsregler for at forhindre gjentagelse, reserverer ententen sig selv føre politiopsyn i spanske farvande og havne."

Videre har vi faat et telegram senere: "Spansk regjering har svart, at den har gjort protest Berlin og har uttalt, at gjentagelser vil skape alvorlige vanskeligheter, samt at de to hurtigste krigsfartøier er blit beordret bevogte territoriale farvand. Frankrike England har foreløbig akseptert Spaniens forklaring, men bemerket, at hvis gjentagelser skulde forekomme, vil de selv overta politiet".

Dette fra norsk minister Paris. Jeg bare tænkte, at det skulde ha sin interesse at se, at de har nogenlunde de samme vanskeligheter de som vi.

! Saa er det bare en ting til, som jeg maa faa lov til at nævne ganske kort. Som naturligvis enhver vil forstaa, er vi for øieblikket meget spændt paa, hvorledes Amerika vil komme til at stille sig til vor tilførsel. Det har været en masse rygter om dette, og det har set noksaa truende ut. Officielt har vi intet fra Amerika, som tyder paa, at det skulde bli optraadt specielt truende likeoverfor os. Vi har latt vor minister i Washington lægge frem for den amerikanske regjering hele vort arrangement med England. Vi har jo de saakaldte "agreement" med England, som gaar ut paa, at vi skal faa saa og saa meget av korn og mel, forstoffer, margarinstoffer og forskjellig andet, og vi har ogsaa latt fremholde, at alt dette, som vi faar fra Amerika ikke sendes videre til Tyskland, men her er under en god kontrol som det ogsaa fra engelsk side erkjendes er en god kontrol med det, vi faar fra Amerika, og at ikke noget av det gaar til Tyskland. Vi har selvfølgelig ogsaa gjort fuldt opmerksom paa eksporten av fisk til Tyskland, og at den sker efter en overenskomst med England. Jeg skal ikke gaa nærmere ind paa disse spørsmaal, men jeg vil faa lov til at referere et telegram, som er datert 13 juli, fra minister Bryn i Washington. Det lyder:

"Fungerende utenriksminister uttalte til mig idag i strengeste fortrolighet, at Amerikas Forenede Staters præsident er av den mening, at Norge ved sine bestræbelser for en korrekt optræden indtar en særstilling blandt de neutrale og derfor fortjener al hensynsfuldhet ved gjennomførsel av eksportkontrol. Fungerende utenriksminister uttalte videre, at Norge vilde møte meget faa vanskeligheter fra Amerikas Forenede Staters regjerings side med hensyn til import av fornødenheter." Det er jo et telegram, som er noksaa tilfredsstillende. Vi har som herrerne vet sendt en deputation derover, og vi faar haabe, at den ikke faar altfor store vanskeligheter, og det synes jo det telegram at tyde paa, og det er sagt fra Amerika, at vor deputation skal bli vel mottat derover, saa jeg haaber, det kan bli ordnet saa, at vi fremdeles kan faa vore tilførsler fra Amerika. Og Tyskland har hele tiden sagt - og det er sagt senest igaar, da jeg

Møte for lukkede dører, Stortinget 20. juli 1917

spurte den tyske minister om det - at vi skal ha den aapne vei til Amerika, der er ingen forandring i det; naar vi gaar utenfor den forbudte zone og anløper Halifax, saa skal der ingen vanskeligheter gjøres fra Tysklands side. Naturligvis kan vi ikke si, at Amerika ikke vil komme til at berede os vanskeligheter, men det er ialfald et ganske haabefuldt telegram, synes jeg.