

STORBRIANNIA OG DETS BEHOV FOR DEN NORSKE HANDELSFLÅTE OG DENS
BESETNINGER MED HENBLIKK PÅ KOMPENSASJONS-AVTALEN AV 20-22 JUNI
1940 MELLOM SIR CYRIL HURCOMB OG SKIPSFARTSDIREKTØREN

Stortingets undersøkelseskommissjon etter siste krig sier i sin utredning blant annet følgende:

"Den britiske regjering var fra krigens begynnelse klar over betydningen av å sikre seg norske skipstjenester i videst mulig utstrekning. Derfor øvet den også utover høsten 1939 et så sterkt press på den norske regjering med det formål. Dette resulterte i tonnasjeavtalen av 11 november 1939 mellom det britiske skipsfartsdepartement og Norges Rederforbund, som her var å betrakte som fullmektig for den norske regjering".

Det lå 300 års erfaring bak det press som Storbritannia utøvet overfor Norge i 1939. I denne tidsepoke hadde Storbritannia lært at for å bevare sin suverenitet, bygge opp og konsolidere sitt empirium var opprettholdelse av dets sjøværtsforbindelser på en tilfredsstillende måte et uavviselig (absolutt) krav.

Krigen 1914-18 var i denne henseende også en klar praktisk anskueliggjørelse av dette prinsipp. I 1917 sto Storbritannia i en akutt krisesituasjon. Den tyske uinnskrenkede ubåtkrig hadde ført til at sjøtransportene hadde skrumpet så sterkt inn at Storbritannia kunne tape krigen. Admiral Sims, sjefen for de amerikanske sjøstridskrefter i Europa på den tid, forteller i sin bok "The Victory at Sea" at admiral Jellicoe, første sjølord i det britiske admiralitet i april måned 1917 åpent vedgikk at hvis ikke de allierte innen kort tid **klarte** å mestre de tyske ubåtene, måtte Storbritannia slutte fred. De allierte klarte imidlertid å vinne overtaket over ubåtene ved å gå tilbake til den gamle hevdvundne - men i første verdens krig forlatte fremgangsmåte - å beskytte handelsskipene ved eskorte av marineenheter, konvoiering. Dermed ble tilførselene sikret og grunnlaget lagt for den endelige seier.

Minnet om katastrofesituasjonen fra 1917 var levende i den britiske administrasjon da den nye verdenskrig brøt ut i 1939. Fremdeles satt menn i administrative toppstillinger som også under første verdenskrig hadde hatt viktige ansvarsfulle verv og gitt dem spesiell innsikt i sjøtransport, særlig i hvilke virkninger handels- og sjøkrigsførsel hadde på denne transport. Blant disse menn kan nevnes Sir Cyril Hurcomb og Winston Churchill.

Sir Cyril Hurcomb fikk i stillings medfør i det britiske skipsfartsdepartement i den første krig omfattende erfaring for en handelskrigs virkninger og spesiell forståelse av Storbriannias behov for den norske handelsflåte i krigstid, som eksempel på dette kan nevnes:

Tonnasjeavtalen i 1917 mellom Storbritannia og Norge hvor britene overtok eller tidsbefraktet en betydelig del av vår flåte. Norske skip ble imidlertid i den mest utsatte fart skiftet ut med britiske skip.

Dette siste førte til "Kullavtalen" hvor Storbritannia påtok seg å transportere kull til Norge på "cost"basis. Etter krigen viste det seg at Norge hadde betalt ca 25 millioner mere enn regnskapets kostpris var.

Storbritannia refunderte hele beløpet ("Kølafondet") til Norge, men foreslo at sjøfolkene som takk fikk utbetalt 2 millioner av pengene.

Det var også Sir Cyril Hurcomb som forberedte avslutningen av tonnasjeavtalen i november 1939 med Norge.

Som fagsjef for det britiske skipsfartsdepartement, må Sir Cyril Hurcomb ha vært varig påvirket av erfaringene fra 1917. I hans ansvarsfulle stilling i krigføringen var 1917-krisen en stadig påminnelse om hvor viktig det var at forbindelsen over havet ble opprettholdt. Og skulle det lykkes var det en bydende nødvendighet både å ha tilstrekkelig tonnasje til å dekke krigstidens militære og sivile behov, og dessuten sjømenn til å seile skipene.

Winston Churchill var i første verdenskrig en tid også marine-minister, samme stilling som han hadde i 1939-40.

Det har derfor særlig interesse å peke på at Churchill den 19 september 1939 skrev til første sjølord, admiral Pound og ba han om å forberede en operasjon på norskekysten for å stoppe transporten av jernmalm fra Narvik via norsk territorial farvann til Tyskland. Operasjonen anså Churchill for å være av den aller største betydning fordi den ville lamme den tyske krigsindustri. Men, understreket Churchill, første sjølord måtte ikke foreta seg noe før Storbritannia hadde avsluttet forhandlingen om norsk tonnasje.

I memorandum av 29 september 1939 skriver Churchill videre til første sjølord, i norsk oversettelse:

"Befraktningen av norsk tonnasje.

1. Den norske delegasjon er nå underveis og om noen dager håper handelsministeren å kunne slutte en avtale med den slik at han chartrer hele deres overflødige tonnasje, som for størstedelen består av tankskip. Admiralitetet betrakter chartringen av denne tonnasje som ytterst viktig".

Churchills uttalelser kan tjene som et mål på den overordentlig store verdi han tiller den norske handelsflåte i den krig som nylig var brutt ut.

Vår handelsflåte var i siste krig som i første verdenskrig et enestående aktivum for oss.

Den var en betydelig inntektskilde i normale år, men under krig var den særlig viktig både når det gjaldt å dekke de ekstra utgiftene krigen medførte og å sikre oss tilførsler, direkte ved å føre varer til landet, indirekte ved at våre frakttjenester skaffet oss tilførsler også gjennom andre kanaler.

I størrelse lå vår handelsflåte med sine 4,8 millioner tonn i 1939 på fjerdeplassen i verdensstatistikken.

Ca 1/3 av tonnasjen trengtes til å dekke vår handel med utlandet og vår innenriksfart.

De resterende to tredje parter ble ved krigens begynnelse ettertraktet befraktningsobjekt både for nøytrale stater med tonnasjeunderskudd, og først og fremst for Storbritannia og det av to grunner: For det første måtte tonnasje sikres for Storbritannias eget behov; for det andre måtte man hindre fienden Tyskland i å få nyttet vår tonnasje. Det skal i denne forbindelse nevnes at Storbritannia anså den økonomiske blokade av Tyskland som det viktigste passive våpen i krigføringen.

Tonnasjestatistikken for 1939 viser følgende data for de større sjøfarende nasjoner:

Storbritannia	ca 18 millioner tonn
Amerika	" 12 " "
Japan	" 5,6 " "
Norge	" 4,8 " "
Tyskland	" 4,5 " "
Italia	" 3,4 " "
Holland	" 3 " "
Frankrike	" 3 " "
Hellas	" 1,8 " "
Sverige	" 1,6 " "

Av oversikten fremgår det at Storbritannia, med sitt presserende behov for skip naturlig rettet sine anstrengelser mot norsk tonnasje.

Norge var et litet land, uten særlige maktmidler til å gjøre vanskeligheter, avhengig av import vestfra; dessuten var Norge (nordmennene) velvillig innstillet overfor Storbritannia.

Da andre sjøfarende nasjoner på listen, var enten så mektige at Storbritannia ikke kunne øve annet enn moralsk press på dem som var åpen for det; eller de var forutsetningsvis anti britiske.

De øvrige sjøfartsnasjoner hadde bare begrenset overskudd av tonnasje ledig utenom sitt eget behov. En unntagelse danner Hellas i denne henseende, men dets tonnasje var bare en tredjedel av den norske.

Videre skal pekes på at ca 70% av transportområdet for våre skip var under alliert kontroll. Det gjorde det mulig for britene i disse farvann å lamme vår handelsflåte ved å nekte dem bunkers.

Sterkere midler var også tilgjengelige, oppbringelse og beslagleggelse hvis Norge ikke imøtekom Storbritannias absolutte krav til tonnasje fra oss.

Vår handelsflåte var således et stort, men også et sårbart aktivum.

Allerede fra verdenskrigens begynnelse den 3 september 1939 kom Storbritannia med sterke, vedholdende krav om norsk tonnasje på vilkår noenlunde som for britiske skip.

Norsk utenrikspolitikk gikk ut på nøytralitet overfor de krigførende parter med handel med dem begge på normal basis. Denne linje søkte også våre myndigheter å hevde så langt råd var, men samtidig var de vel klar over at dette bare lot seg gjennomføre i noen grad på grunn av den makt de allierte utøvet i vårt internasjonale interesseområde. Et forhold hjalp oss imidlertid noe i denne henseende, nemlig at Storbritannias interesse lå i en fredelig løsning av tonnasje-kravet. Man måtte regne med at maktanvendelse ville skape en anti britisk innstilling hos de nøytrale stater; særlig spilte hensynet til USA inn.

Videre måtte man regne med at hvis Storbritannia overtok den norske handelsflåte med makt, måtte de selv sørge for bemanningen, noe som ville skape ekstra vanskeligheter tildels på ukjent utstyr og maskineri på våre skip som var bygget utenfor Storbritannia. Britene trengte selv alle sine sjøfolk; til den raskt ekspanderende britiske marines nye skip kunne etter hvert bare bare skaffes halvdelen av de øvde sjøfolk som trengtes. Britisk mannskap på norske skip ville føre til mindre effektiv utnyttelse av tonnasje.

Så godt som mulig utnyttet Norge disse momenter til sin fordel, men sto likevel i en meget vanskelig situasjon overfor de britiske krav om tonnasje. I slutten av september 1939 sendte derfor den norske regjering en delegasjon til London for å forhandle om en tonnasjeavtale. Forhandlingene ble imidlertid avsluttet etter bare 2 møter fordi Storbritannia ville ha reelle forhandlinger og krevde øyeblikkelig tilsagn om 150 tankskip til en rate på 8 sh på tidsbefraktning; britiske redere fikk noe mindre ca 7 sh.

Ved "Provisorisk anordning av befraktningsforhold i krigstid" av 5 september 1939 hadde vår Regjering sikret seg adgang til å bestemme hvordan vår handelsflåte skulle nyttes. På grunnlag av denne anordning ble så Norges Rederforbund i oktober 1939 anmodet om å begynne forhandlinger med Storbritannia om bortfraktning av norsk tonnasje på kollektiv basis.

Av politiske grunner ønsket regjeringen at den private sammenlutning Norges Rederforbund skulle føre disse forhandlingene, ikke Norges regjering.

Forhandlingene begynte i slutten av oktober. Britene viste "feberaktig" hastverk for å få tonnasjeavtalen i stand, og til tross for intens arbeid kom det stadig fra britisk hold purringer fordi forhandlingene gikk sent.

Delegasjonene avsluttet sitt arbeid med tonnasjeavtalen 11 november 1939, Sentralstyret i Rederforbundet godtok den 20 s.m. etter at regjeringen hadde gitt sitt samtykke.

Norge bortfraktet ved avtalen en bloc 2,3 millioner tonn, nesten 50 % av vår tonnasje, herav 150 tankskip på ca 1,5 millioner tonn og resten tørrlasteskip.

Raten var ca 16 sh for tank og ca 14 sh pr måned på tidsbetraktning.

Som det fremgår av den historiske beretning, hadde avtalen den særegne klausul at befrakteren påtok seg å betale det krigsrisikotillegg som Norges Rederforbund og Sjømannsorganisasjonene ble enige om. Det forhold at befrakteren overlot til bortfrakteren å bestemme en mannskapshyre som etter hvert kunne ventes å bli av anselig størrelse, er så uvanlig at den må ha hatt en spesiell hensikt.

Denne hensikt ligger også klar i dagen, nemlig at Storbritannia foruten våre skip ville sikre seg våre erfarne skipsbesetninger, det skulle ikke stå på penger i denne henseende.

Avtalen var forutsatt å gjelde for krigens varighet med adgang til revisjon av dens bestemmelser hver 6 måned.

I januar 1940 ble ytterligere 10 tankskip bortfraktet til Storbritannia etter avtalen.

Situasjonen hadde for Storbritannia i 1917 vært prekær med en tapt krig som en nær forestående mulighet.

I junidagene 1940 da Sir Cyril Hurcomb og vår skipsfartsdirektør sluttet avtalen om at Ministry of Shipping skulle betale til Nortraship en "tilleggskrigsbonus" som kompensasjon for den foretatte reduksjon av krigsrisikotillegget for våre sjøfolk var stillingen atskillig verre for Storbritannia enn i 1917.

Tyskland hadde tatt Tsjekoslovakia, Polen, Danmark, Norge, Holland, Belgia og Frankrike.

Den britiske hær var blitt kastet på sjøen ved Dunkerke, storparten av hæren var riktig nok blitt overført til Syd-England, men hæren var ribbet for våpen.

Den franske flåte, så hårdt tiltrengt for konvoiering, var satt ut av spillet, samtidig hadde Tyskland fått utvidet sitt baseområde på Atlanterhavsfronten til et område fra Nordkapp til spanskekysten, med derav følgende god operasjons og konsentrasjonsfrihet mot shippingsrutene til Storbritannia.

Den britiske marine var riktignok stort sett intakt, men den manglet i vesentlig grad antiubåtsenhetene. Disse var for det meste enten på tegnebrettet eller begynt å komme på beddingene. Det britiske krigskabinett hadde vært splittet med hensyn til om krigen skulle fortsette eller fred søkes. Churchill og Atlee vant imidlertid, den førstnevnte var blitt statsminister; kampen skulle gå videre.

Slaget om Storbritannia forestod. Det mest nødtørftige jagerfly forsvar forelå, likeså en bombeflystyrke som imidlertid vanskelig kunne brukes offensivt mot kontinentale mål. Drivstoff for flyene var en nødvendighet for kampen og dette var igjen avhengig av nok tonnasje til å føre det til britisk havn og her kom de norske tankskip inn i vesentlig grad.

Storbritannias fremtid var mørk. To muligheter forelå:

Enten å bli slått ut i nær fremtid, eller hvis det kom over den kritiske periode om Battle of Britain en lang oppbyggingsperiode.

I siste tilfelle skulle våpene først smis for å holde kampen gående, så skulle den offensive makt oppbygges og så skulle Tyskland nedkjempes, med andre ord en kjempemessig og langvarig anstrengelse for å nå målet, et seierikt Storbritannia. Handelskrigen forsto Sir Cyril Hurcomb sikkert med sin mangesidige erfaring på dette område i beste fall ville ta år, at masse tonnasje ville bli senket i denne tiden og stort tap av sjøfolk, begge deler var mangelvare.

Den norske tonnasje hadde Sir Cyril Hurcomb hånd over. Sjøfolkene derimot kunne det bli vanskeligheter med når de fikk beskjed om at de som krigsdeltagere skulle få krigsrisikotillegget drastisk nedskåret.

Amerika representerte i denne henseende en viss risiko for uheldig påvirkning av sjøfolkene fra tysk orientert hold. Amerika var i 1940 fremdeles nøytralt, det var det viktigste land for forsyninger til Storbritannia, ga noen mulighet til å få arbeide iland og ga adgang til nyheter fra forskjellige kilder.

Sett på denne bakgrunn kunne nedskjæringen av krigsrisikotillegget komme til å redusere sjøfolkenes innsatsvilje og derved vår handelsflåtes effektivitet.

Storbritannias vitale behov for våre skip og deres besetninger gjorde det nødvendig å finne en måte å unngå en eventuell uheldig utvikling.

Sir Cyril Hurcomb fant løsningen i sin underhåndsavtale med vår skipsfartsdirektør. Avtalen er krystallklar i form og hensikt, nemlig å sikre seg krigsseilernes ytelser på samme måte som bestemmelsen i tonnasjeavtalen av 20 november 1939 gjorde det.

Forskjellen var imidlertid at dette ikke åpent kunne sies til sjøfolkene, bare indirekte på grunn av de britiske sjøfolk. Dette oppnådde Sir Cyril Hurcomb ved at tilleggskrigsbonusen ikke skulle nevnes i serte-partiet, samtidig som det ikke var noen hindring for at innbetalingen kunne nevnes som et fond for sjøfolkene med løfte "betydelige utbetalinger etter krigen var over".

Slik ble det også gått frem, jfr Generalkonsul, Ambassadør Christensens uttalelser i utdrag i utvalgets fremstilling og i vedlegg. Jfr også Skipsfartsdirektørens meddelelse nr 1 august 1940 og telegram av 9 august 1940 fra Nortraship til kapteinen på EGDA.

Sir Cyril Hurcomb løste den akutte vanskelighet ved nedskjæringen av krigsrisikotillegget ved en underhåndsyttelse til våre sjøfolk på en slik måte at han var lojal overfor sitt lands bestemmelser om lønnsstopp, uten skadevirkninger for de britiske sjøfolk.

Det var en klok manns fremferd og en vel gjennomtenkt måte å vareta sitt lands interesser på, i en situasjon hvor Storbritannia kjempet for sin eksistens.

De britiske myndigheters ønske om å holde sine landsmenns lønninger nede ved forskjelligartede tiltak med nedskjæring av andre nasjoners lønn fremgår også av Winston Churchills "Den annen verdenskrig", åttende bind, side 364 i et brev datert 13/7/42 til sin finansminister, hvor det blant annet sies:

"Hva vil det koste Finansdepartementet å øke lønnen for den britiske soldat (tillegg m v tatt med i beregning) halvveis opp til amerikanernes nivå, på betingelse av at amerikanerne reduserte sin, slik at de kom ned på høyde med oss og betalte sine mannskaper det mellomliggende som en bonus hjemme i De forente stater? Jeg er dypt foruroliget over de vanskeligheter som vil oppstå her, og de voldsomme krav som vil kunne bli stilt til Dem om å foreta en utjevning oppover. Jeg ønsker derfor å undersøke mulighetene av en utjevning nedover".

For å belyse den norske handelsflåtes og dens besetningers betydning for siste verdenskrig skal gjengis en del uttalelser fra allierte ledere:

Admiral of the Fleet, Viscount Cunningham, Commander in Chief Mediterranean Fleet i forordet til A H Rasmussens bok "Menn uten medaljer", "en mengde av tidens mest moderne skip, i særlig grad tankskip som viste seg å være pulsåren til hele den alliertes frihetskamp".

Sir Philip Noel Baker, statssekretær i Churchills krigstransportministerium 1942:

"De norske tankskip er i slaget om Atlanterhavet det samme som Spitfire-flyene var det i slaget om Storbritannia"...

Admiral Emery Land, formann for De forente Staters skipsfartsdirektorat i september 1941 til norske sjømenn:

"Dere er mere verd enn en million mann"

Feltmarskalk Montgomery, Viscount of Hindhead etter landing i Syd Italia i 1943 til sjøfolkene som var med i operasjonen:

"Handelsflåten er i frontlinjen og en uunverlig kampenhet. Uten dens støtte ville jeg vært lammet".
Fienden har gjort sitt beste for å stanse Dere, med miner, ubåter og fly.
Allikevel ligger det skip på havnen med alt jeg trenger. Slik var det også i Sues, i Benghasi og ved Tobruk. Handelsflåten har aldri sviktet."

Norske skip deltok i operasjonene i Middelhavet.

Shipping World juni 1941:

"Norske tankfartøyer bringer oss nesten halvparten av våre oljeforsyninger.
Deres (nordmennenes) klokskap ble vår redning".

President Franklin D Roosevelt sa den 16 september 1942 ved overleveringen av u-båtjageren "King Haakon VII" til den Kgl Norske Marine ved Kronprinsesse Märtha om vår handelsflåte:

"fraktet forsyninger av største betydning for våre egne og allierte styrker".

Uttalelsene er klare og entydige og viser at norske skip med besetninger var av avgjørende betydning for de alliertes krigføring.

Sir Cyril Hurcombs omsorg for våre sjøfolk ved kompensasjonsinnbetalingen var høyst naturlig, den sprang ut av selvpoppholdelsesdriften og var forankret i sjøfolkenes arbeid som skulle belønnes.

Veien måtte imidlertid kamufleres under krigen som et fond p g a de britiske sjøfolk.

Sir Cyril Hurcomb har ikke motivert sin beslutning om utbetalingen av en tilleggskrigsbonus som kompensasjon for den foretatte reduksjon av sjøfolkenes krigsrisikotillegg.

Norsk hold har gitt som grunn, jrf Utdrag til Høyesterett i sivil ankesak nr 46/1952 side 206, "hvor vanskelig Norges stilling var ved at det var okkupert, og at vi jo måtte gå ut fra at når vi kom tilbake til Norge, så var landet ruinert".

En slik årsakssammenheng med utbetalingen ansees ikke for å være holdbar.