

Malena Kjersem

"Det antas at Norge vil motta skip"

Norske myndigheters arbeid med krigserstatningsoppgjøret for den norske skipsflåten etter andre verdenskrig.

Masteroppgave i Historie
Veileder: Hans Otto Frøland
Juni 2022

Malena Kjersem

"Det antas at Norge vil motta skip"

Norske myndigheters arbeid med krigserstatningsoppgjøret for den norske skipsflåten etter andre verdenskrig.

Masteroppgave i Historie
Veileder: Hans Otto Frøland
Juni 2022

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Det humanistiske fakultet
Institutt for moderne samfunnshistorie



Kunnskap for en bedre verden

Sammendrag

Denne oppgaven tar for seg arbeidet rundt krigsskadeerstatningen etter andre verdenskrig angående den norske skipsflåten. Etter andre verdenskrig var den norske tonnasjen som hadde lidt de største tapene hvor over 60% av realkapitalen var tapt, og gjenreisningen av flåten stod som en av de viktigste postene etter krigen for Norges økonomi. Gjenreisnings arbeidet kom raskt i gang gjennom at staten, Notraship og rederne arbeidet sammen og store forsikringssummer ble utbetalt for skader på uteflåten. Likevel var ikke dette tilstrekkelig for å dekke de store tapene påført skipsflåten under krigen.

Parallelt med gjenreisningen av flåten begynte norske myndigheter å jobbe med erstatningskravet mot Tyskland, for de skadene påført landet. Arbeidet med erstatningene begynte allerede i London før frigjøringen, hvor det ble nedsatt en egen komite for å arbeidet med kravet. Etter hjemkomsten og Potsdam-konferansens bestemmelser kom det frem at Tyskland skulle ilegges og gi fra seg hele handelsflåten sin. Noe som ble godt mottatt av norske myndigheter, og spisset kravet og taktikken mot skipsflåten. Med hjelp av tall fra SSB la norske myndigheter en plan om å skaffe seg så mye av den tyske handelsflåten som mulig.

Ved forhandlingene i Paris-konferansen brukte den norske delegasjonen det store skipstapet Norge hadde lidt som begrunnelse for at Norge skulle få utbetalt skip. Gjennom en rekke med forhandlinger fikk den norske delegasjonen gjennom sitt syn på den tyske handelsflåten, samt fikk Norge tildelt en stor prosent andel av erstatningene Tyskland skulle betale. Noe som førte til at Norge fikk tildelt 10% av skipene som ble tatt ut av Tyskland, som deretter ble solgt videre til Norske redere for å hjelpe den norske tilstanden i skipsflåten.

Abstract

This master thesis is going in to the theme around the reparation claim against Germany from Norway, with focus on the shipping industry. After the war the tonnage was the part of Norwegian industry that had suffered the biggest war losses, having lost around 60% of its value. And getting the shipping industry back on its feet became one of the most important acts after the war. The work to get the industry back up started by the collaboration between the state, Notraship and the shipping companies. In the end huge amounts of money got paid through the insurance policies, but it was not sufficient to get the tonnage back to its prewar state.

While the companies and the government worked on the insurance and other kinds of help for the tonnage, the work on the reparation claim against Germany was in full swing. This work had started in London even before the war was officially over, were a committee was working on the many questions around the reparation. After returning home from London and the Potsdam-conference had ended, it was decided that Germany was to forfeit its entire shipping industry. This was a welcome decision for the Norwegian government, who then decided to make the reparation claim favor ships. With the help from the statistical bureau and their collection of losses, the Norwegian government worked with the goal to get ships as payment from Germany.

At the conference in Paris the Norwegian delegation used the ships losses as argument for ships as payment. Through long discussions and work the Norwegian delegation got a good amount of the reparation percentage, and 10% of the German ships. This resulted in Norway getting ships delivered after the war as reparation, that was sold to the Norwegian shipping companies to help the industry get back on its feet after the war.

Forord:

Det er med glede jeg nå skriver meg ferdig med 5 års utdanning, gjennom disse årene har jeg arbeidet hardt for å få en god forståelse av det mest fryktede fenomenet i historien: krig. Og det er med stor glede at jeg kan avslutte min utdanning med og ha studert et så viktig tema som gjenreisning etter krig. Som kanskje aldri før har vært så aktuelt når Europa nok en gang står på trappene ovenfor moderne krigføring. Historie faget har aldri før vært mer viktig enn i den moderne tiden og samfunnet vi står i dag, det er kun ved å se tilbake at vi kan danne oss et bilde av fremtiden. Og jeg håper dette faget aldri mister sitt grep ovenfor alle som er villig til å lære.

Jeg vil først takke Høgskolen i Volda for de 3 fine årene jeg hadde der før jeg flyttet til Trondheim. Uten den fantastiske starten av min utdanning ville jeg aldri kunne fullført denne oppgaven. En stor takk til min veileder Hans Otto Frøland, som gjennom to år har veiledet min oppgave og alltid møtt meg med et smil. Tross i det harde arbeidet har hans muntre innstilling alltid bidratt stort til motivasjon. En stor takk går også til alle venner som gjennom en hard periode har gitt meg grunner til å smile og fått meg ut av huset.

En stor takk går til min nære familie, mamma Lise Kjersem som har gitt meg stor moralsk støtte og alltid vært der for meg, du har alltid vært en stor inspirasjon til meg. Ste-far Christopher Lawler for stor hjelp i flere fag, Oldemor Gunvor Brudeskar Kjersem som jeg vet alltid tenkte på meg, Kristina Kjersem som med sitt muntre humør bidro til troen på meg selv. Og sist men ikke minst min morfar Lars Kjersem som gjennom alle disse årene har bidratt med interessante diskusjoner, og som gjennom hele min barndom brødfødde min interesse for faget. Helt til slutt vil jeg også takke min kjæreste Kristoffer, uten deg hadde ikke disse to årene gått.

Innhold:

Kapittel 1: Skip som krigserstatning- en innledning	7
1.1 Forskningsstatus	8
1.2 Problemstilling, kilder og metode	10
1.3 Struktur og argument	11
Kapittel 2: Norges skipstonnasje i krig	14
2.1 Før krigen	15
2.2 Den glemte krigen	16
2.3 Krigen bryter ut	17
2.4 Etter krigen	19
2.4.1 Tapet	20
2.4.2 Gjenreisningsarbeidet-Notraship, staten og rederne	20
Kapittel 3: Arbeidet i London	23
3.1 London Komiteen blir dannet	24
3.1.1 Hvem fikk ansvaret og hva var deres rolle?	25
3.2 Hva kom London Komiteen frem til?	26
3.3 Det fraværende spørsmålet	30
Kapittel 4: Hjemkomsten og planlegging	33
4.1 Før Potsdam-konferansen	33
4.1.1 Innhenting av data	34
4.2 Potsdam-konferansen	35
4.3 Etter Potsdam-konferansen	38
4.3.1 Hva ønsket norske bedrifter og motta som erstatning?	39
4.3.2 Møte i utenrikskomiteen.....	42

4.4 Det offisielle erstatningsmemorandumet	44
Kapittel 5: Paris-konferansen	47
5.1 Hvem deltok?	48
5.2 Hva ble bestemt under Paris-konferansen?	49
5.2.1 <i>Hva bestemte stormaktene?</i>	49
5.2.2 <i>Den norske delegasjonens arbeid</i>	52
5.3 Hva ble resultatet?	59
5.4 Hva fikk Norge?	62
Kapittel 6: Konklusjoner/sluttvurderinger	64
Bibliografi	67

Kapittel 1: Skip som krigserstatning- en innledning

I et telegram til Utenriksdepartementet skriver formann for krigsoppgjørsavdelingen Carsten Jakob Helgeby at det var slik han presenterte det norske skipstapet etter andre verdenskrig, ovenfor stormaktene ved krigsskadeerstatningsforhandlingene i Paris 1945:

«In the course of hostilities the Norwegian merchant fleet lost 3.4 million tons dead weight, representing approximately one half of her pre-war tonnage. The significance of this loss will easily be realized when it is borne in mind that income from the shipping industry before the war contributed 11% of Norway's national income, and that foreign exchange from Norway's ocean going tonnage did pay for 35% of the countries import. The Norwegian whaling industry has also suffered very heavy casualties, having lost 9 out of 13 whaling factories. The rebuilding of the Norwegian merchant fleet and her whaling industry is essential to the reconstruction of the Norwegian economy. It is, therefore, the hope of the royal Norwegian government that in the allocation of German ships, equipment and material,, due regard to be given to Norway's special needs for tonnage.»¹

Denne uttalelsen fra Helgeby viser hvordan norske myndigheter stilte seg til erstatningskravet ovenfor Tyskland etter krigen. Fokuset fra norsk side var å dekke de store tapene som hadde rammet skipsflåten. Etter krigen var det skipsflåten som hadde lidd de største norske direkte krigsskadene. Norge hadde mistet halvparten av tonnasje og hele 60% av realkapitalen var borte. Bortimot 700 skip på i alt 2,2 millioner brutto register tonn (brt.) var tapt, hvorav 199 av skipene tilhørte hjemmeflåten som seilte for det okkuperte Norge. Den norske skipsflåten var en av verdens største og mest moderne. Tapene var i tillegg større enn tallene indikerer grunnet at tapene omhandlet de største og mest moderne skipene Norge hadde. Krigen hadde dermed ført med seg store skader for den mest valutaskapende næringen i Norge.

¹ RA/S-2259. Utenriksdepartementet/Oslo. 28.2.3E Boks 10666. Erstatningskonferansen i Paris. Den norske delegasjons skriftveksel med UD og generalsekretariatet. Fortrolig telegram til UD fra Helgeby. (uten dato).

På Jalta-konferansen (4-11 februar 1945) hvor stormaktene først møttes for å diskutere blant annet erstatningsoppgjøret, kom det frem at erstatningene mest sannsynlig skulle komme i form av varer og tjenester. Dette gjorde at hvert av de erstatningsberettigede landene måtte finne ut hvilke varer som ville tjene deres etterkrigstid best økonomisk. De norske myndighetene begynte arbeidet straks og startet kartlegging av skadene påført landet, samt hvilke varer det ville være av interesse å motta. Etter Potsdam-konferansen (17. juli – 2. august 1945) ble det fastsatt at betalingene skulle komme i varer, samt ble det bestemt at Tyskland skulle si fra seg sin handelsflåte. Dette betydde for Norges del at det ville være mulig å motta skip som erstatning, som gavnet Norge godt. Arbeidet spisset seg derfor inn rundt skipsflåten og de store tapene. Resultatet av erstatningene for Norge førte til at store mengder med Tyske skip ble overført og solgt til norske redere for å få næringen på fote igjen. Dette til tross for de store forsikringssummene som ble utbetalt etter skipsforlisene. Temaet for denne masteroppgaven er dermed krigsskadeserstatningen rundt Norges skipsflåtes tap etter andre verdenskrig.

1.1 Forskningsstatus

Krigsskadeserstatning og politikken etter krigen har fått sin plass i den faglige litteraturen internasjonalt, både i Storbritannia og USA er det skrevet og forsket på den politiske diskusjonen rundt Tyskland etter krigen.² I Norge er derimot samme tema lite forsket på og nesten ikke nevnt i litteraturen, det er første i det senere årene at oppgjørene har fått moment innen forskning. Forskningen innen landssviksakene har i de siste årene økt, samt har temaet om de norske krigsseilerne fått sin plass både faglig og i populærkulturen. Tross dette har temaet om erstatningsoppgjøret måtte vike plass og har ligget i skyggen, mesteparten av litteraturen som inngående tar for seg erstatningene er før tusenårsskiftet. Det er likevel noen få litterære kilder som tar for seg erstatningsoppgjøret i moderne tid, hvorav bare en tar for seg teamet i sin helhet.

Det finnes to bøker som går inn på erstatningene, den første er Kåre Pettersens bok *de tyske erstatningsbetalinger* fra 1953. Denne boken tar for seg erstatningsbetalingene fra både første og andre verdenskrig, og han vier stor plass til Paris-Konferansen i denne boken. Det er likevel noen problemer med dette litterære produktet, selv om Pettersen nevner forhandlingene fra norsk side er det meget begrenset. Boken inneholder svært lite refleksjoner og minner mer om en berettigelse enn forskning. Det andre problemet er at Pettersen selv var

² Bruce Kuklicks: *American policy and the division of Germany*. & Alec Cairncross's *The price of war*.

til stede i forhandlingene noe som gjør at boken er preget av sin samtid, disse grunnene gjør at boken er mindre egnet for denne oppgaven. Likevel gir boken et godt innsyn i hvordan erstatningsbetalinger foregår og dets historiske betydning, boken vil derfor bli brukt. Men den bidrar svært lite i form av forskning. Den andre boken er skrevet av Odd Aukrust og Petter Jakob Bjerve: *Hva krigen kostet Norge*. Denne boken er en samling av det statistiske arbeidet som ble gjort om hva krigen kostet Norge, og er skrevet av de samme to som gjorde store deler av arbeidet og ble gitt ut av statistisk sentralbyrå. I likhet med Pettersen inneholder denne boken lite refleksjoner og er et mer kvantitativt arbeid. Boken er likevel av stor betydning da dette arbeidet ble brukt for å ferdigstille det norske memorandumet. Disse to bøkene er det eneste som kun tar for seg problemstillingen angående erstatningene, og begge har store ulemper for dette arbeidet, det er også da verdt å nevne at disse bøkene er skrevet tett på hendelsene, noe som det bli tatt høyde for i det videre arbeidet med dem.

Det er heller ikke viet mye plass til dette temaet i moderne kilder, oppgaven *Norsk krigsskadeerstatnings-politikk ovenfor Tyskland 1944-1953* skrevet av Øyvind Toft er en av de få andre oppgavene skrevet om dette temaet. Toft sin oppgave går inn på de politiske forholdene internasjonalt etter krigen, men mindre inn på hvordan Norge arbeidet med kravet. Og svært lite angående sjøfarten. Selv om han går inn på samme tema bærer hans arbeid preg av å være mer overflate skrapende enn dette arbeidet. Dette kommer kanskje naturlig av at Toft biter over en større tidsperiode enn denne oppgaven, og derfor er det viet store deler til andre temaer. Tofts arbeid er likevel god forskning og vil derfor bli brukt her. Det er likevel naturlig og ta høyde for at hans arbeid ikke går like mye i dybden, dekker et større tidsperspektiv og nevner svært lite angående sjøfarten.

Når det kommer til forskning angående den norske skipsflåten er det flere bøker og ta av, bokserien *Handelsflåten i Krig* fra 1992 er et 5 binds verk om den norske handelsflåten. Disse bøkene gir inngående kunnskaper rundt hvordan den norske skipsflåten opererte før, under og etter krigen. De vil derfor bidra stort til denne forskningen, ulempen med disse bøkene er at det ikke er viet mye forskning eller plass til oppgjøret. Bøkene nevner resultatet og gjenoppbyggingen av den norske skipsflåten, men det skrives særdeles lite om krigsoppgjøret i seg selv. Samt er bøkene utgitt i 1992, selv om de er mer moderne enn de andre bøkene har de likevel svakheter rundt at nye forskning kan ha funnet andre svar. Boken *Norwegian shipping in the 20th century* skrevet av Stig Tenold I 2019 er derfor det mest moderne innslaget av litteratur rundt den norske skipsflåten. Men i likhet med bok serien *Handelsflåten i krig*, tar denne boken for seg lite om oppgjøret. Den gir likevel et mer moderne blikk på den

norske skipsflåten under krigen, og vil derfor også være representert i denne oppgaven. Det finnes også en annen bok som tar for seg Notraship sin tilblivelse og hvordan den ble driftet under krigen. Boken *Storredieriet Notraship-handelsflåten i krig* er skrevet av Erling Mossige. Denne boken gir god innsikt i arbeidet som Notraship drev med etter at de oppstod og overtok bruksretten til uteflåten. Denne boken gir et godt innblikk grunnet at Mossige selv arbeidet for Notraship. Den har likevel svakheter ved at den er skrevet av Mossige og ble utgitt i 1989, grunnet forfatterens egen status innen Notraship åpner ikke boken for kritikk eller refleksjoner. Noe som må tas hensyn til diskusjons delene.

1.2 Problemstilling, kilder og metode

Gjennom å se hvordan norske myndigheter arbeidet med erstatningene rundt skipsflåten, er målet for denne masteroppgaven og belyse en lite forsket på del av norsk krigshistorie. Spørsmål som vil stå sentralt i dette arbeidet er: hvordan arbeidet norske myndigheter med erstatningskravet? Hvordan spisset dette arbeidet seg mot skipsflåten? Var det et naturlig valg eller en strategi? Og hva ble resultatet av dette arbeidet rundt skipsflåten for Norge?

Problemstillingen vil derfor lyde slik:

Hvordan arbeidet norske myndigheter med krigserstatningsoppgjøret for den norske skipsflåten etter andre verdenskrig?

Det vil bli tatt i bruk en rekke forskjellige kilder i dette arbeidet, siden tema for denne oppgaven omhandler det norske arbeidet, vil det kun bli tatt i bruk norske kilder. Bokserien *Handelsflåten i krig* og boken *Norwegian shipping in the 20th century* vil tas i bruk tidlig i oppgaven. For å vise situasjonen og viktigheten av den norske skipsflåten for Norges økonomi og de allierte. Som nevnt over har disse bøkene en svakhet rundt knappheten av oppgjøret, men bidrar likevel til og skaffe en god oversikt over temaet. Toft sin oppgave vil også stå sentralt i denne oppgaven grunnet at det er en av få moderne kilder på samme tema, denne har også den samme svakheten som må tas hensyn til arbeidet.

Av primærkilder vil riksarkivet sin samling fra Utenriksdepartementet (UD) stå sentralt, dette arkivet inneholder erstatningsarbeidet som lå under UD etter krigen, samt en rekke med korrespondanse mellom flere departementer. Arkivet gir god innsikt i arbeidet rundt erstatningene og skipsflåten, samt hvordan norske myndigheter tenkte rundt kravet. Det er likevel svakheter rundt bruken av arkivmateriale, store deler av arkivet er preget av telegrammer og brev mellom to eller flere mennesker. Og innholdet er derfor ofte en videreføring av en annen samtale, noe som gjør at deler av historien ikke er mulig å spore

opp. En annen meget aktuell svakhet er troverdighet. Det er naturlig og tenke at riksarkivet har ivaretatt alt viktig materiale og at innholdet er til og stole på. Det kan likevel ikke utelukkes at deler av materialet er tapt, ryddet bort eller forsvunnet. Det kan heller ikke forventes at materialets innhold er sannferdig, forfattere kan ha «pyntet på» sannheten eller utelatt informasjon. Dette må tas høyde for i denne masteroppgaven. Det vil også tas med en rekke dokumenter fra Stortingets arkiv, disse kildene gir et innblikk i hvordan norske myndigheter arbeidet og tenkte rundt kravet. Samt inneholder disse kildene ofte møter mellom UD og Stortinget hvor UD tar opp de mange spørsmålene rundt erstatningskravet, noe som gir et godt syn inn i tankegangen til myndighetene. Disse kildene er likevel et produkt av sin samtid (som riksarkivet) og det må tas hensyn til.

Bøkene *Hva krigen kostet Norge?* Og *De tyske erstatningsbetalinger* vil også bli gitt rom i denne oppgaven, dog en del mindre enn de andre kildene grunnet de mange svakhetene som nevnt over. Likevel vil bøkene gi et innblikk i det statistiske arbeidet, samt hvordan forhandlingene i Paris foregikk innenfra.

Metoden som i denne oppgaven vil tas i bruk er kvalitativ dokumentanalyse. Kvalitativ metode består av innsamling og analyse av kvalitativ data, som oftest består av tekst. Ved hjelp av dokumentanalyse vil denne oppgaven analysere kvalitative tekster og tolke innholdet. For å kunne gjøre en slik studie har oppgaven derfor samlet inn relevante tekster og tolket disse opp mot problemstillingen. Det er likevel en svakhet med bruken av denne metoden, da den tar for seg kvalitativ studie og utelater derfor det økonomiske arbeidet. En annen svakhet for videre forskning av temaet ligger ved at oppgaven kan være lite representativ, da den bare tar for seg en del av erstatningene og bare Norge.

1.3 Struktur og argument

Arbeidet med krigsskadeerstatningene er et arbeid som foregikk over flere år, siden innsamling av data begynte allerede i 1942. Arbeidet med krigsskadeerstatningene foregikk i en meget hektisk periode innen norsk politikk, oppgaven vil derfor gå gjennom perioden fra februar 1945 til våren 1946 i kronologisk rekkefølge med unntak av kapittel 2.

Kapittel 2 vil ta for seg historien til den norske tonnasjen fra mellomkrigstiden, under krigen og oppgjøret etter krigen. For å bedre skape en oversikt over situasjonen den norske tonnasjen hadde etter krigen, samt vise hvorfor denne næringen var meget viktig for den fremtidige norske økonomien. Den norske tonnasjen vokste betraktelig i 1930 årene og frem mot krigen var den norske sjøfarten en av de beste og mest moderne i verden. Under krigen var det den

norske handelsflåten som led de største tapene for Norge. Og etter krigen var over, pekte tonnasjen seg ut som en av de mest sentrale næringene som skulle gjenreises. Dette ble gjort ikke bare gjennom at staten viet store ressurser til gjenbyggingen men også via erstatningsoppgjøret, hvor målet var å anskaffe seg store deler av den tyske handelsflåten som erstatning. Målet var å skulle gjenreise den norske tonnasjen til førkrigs standard. Dette kapittelet vil også vise til dannelsen av Notraship, som ble svært sentral i arbeidet rundt erstatningene til skipsflåten.

Kapittel 3 vil derfor ta for seg arbeidet med erstatningsspørsmålet i London i slutt fasene av krigen og frem til slutten av mai 1945. Arbeidet med erstatningsspørsmålet lå i all hovedsak hos Utenriksdepartementet, i London ble det likevel satt opp en egen komite til å ta for seg spørsmålet før Regjeringen reiste tilbake til Oslo. Det som kommer frem angående arbeidet i London er at skadene på sjøfarten nesten ikke ble tatt opp, kapittelet vil derfor se på hvorfor.

Kapittel 4 tar for seg hendelsene etter regjeringen ankommer Norge og arbeidet frem mot Paris-Konferansen. Komiteen i London ble oppløst og UD tok over arbeidet for fullt. Stormaktene var de som satt i førersetet når det gjaldt erstatningene etter krigen, og Norge fulgte etter. Den første perioden av dette kapittelet er preget av stillhet fra Norsk side, uten retningslinjer fra stormaktene blir svært lite arbeid gjort. Perioden som er tettere på Paris-Konferansen bærer mer preg av å være hektisk, med dårlig tid for å legge frem et ferdig krav. Selv om det i all hovedsak var UD som satt med ansvaret var fremdeles regjeringen med i flere diskusjoner, flere aktører ble dratt med inn i spørsmålene rundt erstatningene. I denne perioden kommer det frem enda flere bestemmelser rundt kravet, og gav norske myndigheter muligheten til å arbeide mer målrettet. Det er i denne perioden interessen for sjøfarten virkelig får moment i erstatningsspørsmålet.

Kapittel 5 tar for seg Paris-Konferansen som startet den 9 November 1945. Den norske delegasjonen sammensatt av en rekke høytstående menn reiser ned for å legge frem det norske kravet, og begrunne det for stormaktene. Den norske delegasjonen hadde et klart mål med erstatnings forhandlingene i Paris, og hadde lagt en plan for å nå sine mål. Målet med Paris-Konferansen for den norske delegasjonen var og fremme norsk havnæring, og kreve store deler av den tyske handelsflåten som betaling av kravet. Denne perioden av krigserstatningshistorien bærer preg av politiske spill, som vises gjennom korrespondanse hjem til Norge.

Kapittel 5 er det avsluttende kapitlet, hvor av det vil bli dratt konklusjoner ut i fra problemstillingen. Her vil diskusjonen tilspisses og oppgaven rundet av.

Argumentet for denne oppgaven er at norske myndigheter ikke bare valgte å fokusere på skipsflåten grunnet de store tapene og viktighet av næringen. Men at det også var et strategisk valg for å oppnå mest mulig gevinst. Store deler av skipsflåten og tonnasje tapene ble dekt gjennom forsikrings ordninger, og næringen fikk stor hjelp til gjenreisningen utenfor erstatningskravet. Gjennom å fokusere på skipsflåten og Norge fikk en større del av erstatningene enn Paris-avtalen hadde åpnet for, samt fikk Norge en større del av erstatningene enn en rekke med andre land.

Kapittel 2: Norges skipstonnasje i krig

« Det vugges gjennom den bløte monsun, det flerres av Sydpolens blæst, de flammer fra Grønland ned til Rangoon, det bølger fra Canton til Brest. Norge er større end nogen vet av: Hvert skib under flaggets vift er paa det endeløse øde hav et nyt stykke Norge i Drift!»³

Dette verset er fra diktet *Flagget* som er et av de mest kjente norske diktene om den norske handelsflåten fra 1922, skrevet av Nordal Grieg. Og det er et godt eksempel på hvor viktig og stor den norske handelsflåten var og hadde vært for landet, som denne delen av oppgaven nå skal gå inn på. Dette kapittelet skal gå gjennom handelsflåtens historie, før, under og etter krigen i korte trekk. For å forstå hvorfor norske myndigheter var så interessert i skipstonnasjen som krigserstatning. Den norske sjøfarten vokste betydelig i mellomkrigsårene, og ved utbruddet av krigen i 1939 var den norske handelsflåten ikke bare en av de største flåtene, men også en av det mest moderne. Den norske skipsflåten var av stor økonomisk verdi for Norge, grunnet den brakte store inntekter. Men også på grunn av importen. Da krigen brøt ut forøkte de norske rederne sammen med regjeringen og drifte handelsflåten med stor profitt, men dette endret seg da Norge den 9. april 1940 selv ble dratt inn i krigen. Flåten ble delt i to, en hjemmeværende flåte og en uteflåte. Den norske skipsflåten var av stor betydning for Norge, og britene under krigen. Og hadde både før og under krigen vært en av nasjonens største stoltheter, etter krigen var flåten kraftig redusert og mager i forhold. Gjenoppbyggingen av den norske handelsflåten var av stor viktighet for Norge. Kapittelet vil først begynne med å belyse tiden før krigens utbrudd og vise hvor stor og viktig flåten var, før den beveger seg inn på den «glemte krigen» altså tiden før 9. april 1940. Videre vil den ta for seg tiden fra krigsutbruddet og hva som skjedde med flåten. Før den til slutt ser på skadene og resultatet av krigen for skipsflåten. For å belyse denne delen av krigshistorien er det tatt i bruk bøker fra bokserien *Handelsflåten i krig*, samt boken *Norwegian shipping in the 20th century* skrevet av Stig Tenold. Det vil også bli innslag av en rekke stortingsmeldinger angående salg av skip etter krigen.

³ Grieg, N. 1922: S.42.

2.1 Før krigen:

For å bedre forstå situasjonen for den norske skipsflåten da krigen brøt ut, vil oppgaven først raskt se på den norske handelsflåten før krigen. Atle Thowsen skriver i sin bok *Notrashi*: *profitt og patriotisme* om den norske tonnasjen i mellomkrigsårene. Han skriver at i tiden før 1939 hadde den norske handelsflåten over hundre år med stor vekst bak seg. Etter den første verdenskrigen hadde den norske handelsflåten reist seg til og bli en verdens fem største flåter. Ved utgangen av 1938 var hele 7% av verdens tonnasje tilhørende Norge. Thowsen beskriver denne veksten som enestående på bakgrunn av at veksten bestod av nybygging, noe som førte til at gjennomsnittsalderen for norske skip ble mindre. Spesielt siden de gamle skipene ble solgt eller hugget opp. Hovedtyngden av den norske handelsflåten var motorskip beregnet for linjefart⁴ (internasjonal skipsfart i faste ruter)⁵, og tankfart (tankskip)⁶. Andel av dampskip, som i all hovedsak ble brukt til trampfart⁷ (internasjonal skipsfart uten faste ruter)⁸, ble dermed kraftig redusert. Thowsen skriver at ved inngangen av 1939 utgjorde motorskipene 62% av den norske tonnasjen, dette var høyere prosent enn Danmark og Japan som i samme tid var store sjøfartsnasjoner. Den norske tonnasjen bestod gjennomgående av store skip. rundt 42% av den norske handelsflåten var tankfart, mens 19% var linjefart. Dette betydde at den norske tankskipflåten var den mest moderne i verden, da den bestod av 247 skip på til sammen vel 1,8 mill. bruttoregister tonn (brt.). Internasjonalt betydde dette at norske tankskipflåten utgjorde over 18% av verdens tankskipstonnasje. Det var kun USA og Storbritannia som hadde en større tankskipflåte. Men det norske skilte seg likevel ut, da den var eid av tradisjonelle redere eller det som ble kalt uavhengige redere. Mens halvparten av tankskipflåten internasjonalt var eid av store olje selskaper som Standard Oil og Shell. Den store veksten innen den norske tonnasjen var ifølge Thowsen et bevis på at norske redere hadde sett hva sjøfarten kunne by på, og brukt disse mulighetene godt. Den norske handelsflåtens størrelse og kvalitet ble reflektert gjennom dens verdi. Skipsfartens andel av den faste norske realkapitalen var intet mindre enn 1,4 milliarder kroner eller 7,15% prosent i 1939. Den norske handelsflåtens viktighet for Norge lå ikke bare i store verdiene den tilførte landet, men også gjennom importen. I mellomkrigsårene var Norge det minst selvforsynte

⁴ A. Thowsen 1992: s. 26.

⁵ Rabbevåg 2023.

⁶ Rabbevåg 2022.

⁷ A. Thowsen 1992: s. 26.

⁸ Rabbevåg 2023.

landet i Europa.⁹ Behovet for import var stort, uten den store handelsflåten ville Norge ha lidt en nedgang økonomisk. Samtidig var eksporten til britene av stor betydning for Norge.

Den norske handelsflåten var derfor av stor viktighet for landet i mellomkrigsårene. Uten handelsflåten hadde den norske økonomien hatt betydelige store problemer. Med store mengder eksport dannet dette også nettverk over hele verden. Det er derfor naturlig at handelsflåten etter krigen så vel som under den var av stor viktighet for Norge. Med så store bidrag til den norske økonomien ville det være vanskelig etter krigen om den var borte. Ikke bare grunnet nødvendigheten av import og penger, men også grunnet arbeidsplasser. Samtidig synes det at britene også hadde et stor behov for den norske tonnasjen, og det er derfor naturlig at britene var interesserte i den norske handelsflåten ved utbruddet av invasjonen så vel som etter krigen. Da krigen børt ut i Europa i 1939 var det fremdeles en stund før Norge skulle miste sin nøytralitet, likevel stoppet ikke dette de norske rederiene fra og drive handel.

2.2 Den glemte krigen:

Tiden mellom utbruddet av andre verdenskrig 3. september 1939 til 9. april 1940, er ofte betegnet som den glemte krigen.¹⁰ Selv om Europa nå var i krig og Norge hadde status som nøytral, satte ikke dette en stopper for de norske redernes arbeid. Den norske handelsflåten var langt fra ukjent med drift under krig. Under første verdenskrig var det kun den norske og amerikanske handelsflåten som hadde vært av betydning av de nøytrale tonnasjene. Og den norske handelsflåten ble dermed viktig for britene. Gjennom lokkemidler og press hadde Storbritannia fått Norge til å skrive over driften av handelsflåten til dem. Erfaringene fra første verdenskrig ble for Norges del at handelsflåten ville være internasjonalt viktig om det skulle oppstå en ny krig. Samt at det under krig likevel var mulig for norske redere og drifte tonnasjen godt. Dette førte til at det ble lagt nye planer for den norske handelsflåten i tilfelle en ny internasjonal krise skulle oppstå. Når tyskere invaderte Polen ble det sendt ut på alle samband til de norske skipene at de skulle holde seg unna tyske og polske havner å kun holde seg til nøytrale havner. Britene som ble med i krigen tett etter invasjonen av Polen, var allerede interessert i den norske handelsflåten. På lang sikt hadde britene gode grunner for denne interessen, de hadde behovet for importen og eksporten den norske handelsflåten tilførte landet i krig. Men de skulle også hindre tyskerne fra å kunne bruke den. I begynnelsen ønsket ikke de norske skipene og gå til britiske havner, grunnet at de kun ønsket å benytte

⁹ A. Thowsen 1992: s. 26-33.

¹⁰ Tenold, 2019, s. 136.

nøytrale. Dette ble ikke godt god tatt av britene¹¹, for å kunne ta i bruk den norske handelsflåten hadde britene tatt kontakt med en sentral aktør i Hysing Olsen rederi¹². Og allerede første september 1939 fremholdt Hysing Olsen selv at norske redere var klar for å samarbeide med britene, så langt det lot seg gjøre uten å sette nøytraliteten på spill. Handelen med britene var viktig for den norske økonomien selv om Europa var i krig, og dermed ble det inngått en avtale med britene. Dette kunne i teorien skape problemer med nøytralitetspolitikken for Norges del, men dette hadde den norske regjeringen funnet en løsning på. Ved å mer eller mindre gjøre slik som ble gjort under første verdenskrig. Tonnasjeavtalene ble overlatt til en privat næring som Norges Rederforbund. Dette betydde at regjeringen gav fra seg sin politiske makt til en privat næring for å bevare sin nøytralitet ovenfor Tyskerne. Rederforbundet fungerte dermed mer eller mindre som skipsfartsdepartementet. Gjennom samarbeid mellom den norske Rederforbundet og representanter i London kunne Norge fortsette sin handel med Britene, og fremdeles være nøytrale i politikken.¹³

Dette viser nok en gang hvor viktig den norske handelsflåten var for britene, og hvor viktig det var for den norske økonomien og holde handelen i gang. Men det var ikke bare britene som ønsket kontrollen over den norske handelsflåten som enda var nøytrale. Etter 9. april 1940 begynte en dra kamp mellom flere aktører om å få den norske handelsflåten under sitt styre.

2.3 Krigen bryter ut:

Krigen brøt ut for Norge ved invasjonen 9. april 1940, historien om invasjonen er godt kjent og dokumentert i litteraturen. Den norske Regjeringen la på flukt nordover sammen med Kongen, og senkningen det tyske skipet Blücher i Oslofjorden. Majoriteten av den norske handelsflåten lå utenfor Norges nautiske grenser ved invasjonen¹⁴, Thowsen skriver at tross dette var andelen av store norske skip på norsk farvann høyere enn ved tidligere tidspunkt. Thowsen skriver at det var fire parter som ønsket kontrollen over den norske handelsflåten ved okkupasjonen. Den første var den norske regjeringen på flukt, den andre var britene, den tredje var representanter for norske myndigheter i Norge, og den fjerde var invasjonsmakten og Quisling regjeringen. Målet for kontrollen over handelsflåten for de fire partene var meget

¹¹ A. Thowsen 1992: s. 42-49.

¹² A. Thowsen 2022.

¹³ A. Thowsen 1992: s. 42-49.

¹⁴ S. Tenold 2019: s. 133.

lik, alle ønsket og bruke flåten til handel og krigføring, samt stanse den andre siden fra å ta den i bruk. Grunnet at den norske handelsflåten var spredt utover hele verden oppstod et definert skille, som delte handelsflåten i to. Ved invasjonen tok tyskerne raskt kontrollen over alle fartøy som befant seg i norsk farvann eller ved tyskkontrollerte havner.¹⁵ Denne delen av handelsflåten er betegnet som hjemmeflåten, og bestod av 833 fartøy altså 15% av den norske handelsflåten. Mesteparten av disse fartøyene omhandlet trålere, fiskefartøy og ellers små skip.¹⁶ De resterende 85% er ofte referert til som uteflåten eller handelsflåten, var i alt rundt 1000 skip.¹⁷ Det var denne flåten britene var spesielt interesserte i å skaffe seg. Grunnet invasjonen oppstod det problemer med kommunikasjon til uteflåten. Alle kommunikasjonskanaler fra Norge var overtatt av okkupasjons makten, og det ble sendt ut beskjed over nettverket til alle skip om at de skulle vende hjem til det okkuperte Norge. Britenes interesse for uteflåten kom tidlig, ved at War Cabinet uttrykte at alle norske skip som befant seg i britisk kontrollerte havner skulle umiddelbart bli ivaretatt og bedt om å ankre. De britiske myndighetene tok kontakt med den norske Regjeringen på flukt så snart anledningen bød seg, og startet et samarbeid for å skaffe seg uteflåten. Alle de norske skipene som ikke var tatt av tyskerne skulle komme seg til britiske eller nøytrale havner og avvente beskjed fra de allierte. Meldinger om å ignorere beskjedene fra Norge kom over BBC nettverket. Den norske Regjeringen gav aldri fra seg handelsflåten til britene, tross for stort press. Uteflåten forble i kontroll av den norske Regjeringen, og fortsatte og seile under norsk flagg. Erling Mossige skriver at Regjeringen Nygaardsvold var heldige fordi de ikke kom til London tomhendte, siden de ankom England med handelsflåten på «slep», førte dette til at eksil-Regjeringen og Kongen ble mottatt med honnør. Videre skriver Mossige at uten handelsflåten ville det ikke vært sikkert at den norske eksil-Regjeringen kunne eksistert, eller at deres tilværelse i London ville være av en meget anonym art. Grunnet at Regjeringen hadde i sin besittelse den store uteflåten kunne den derfor økonomisk drifte arbeidet som ble gjort i London og Notraship.¹⁸ Vedtaket om å ikke overgi den norske flåten, men at Regjeringen selv skulle beholde den er ofte kalt Stugu-flåten vedtaket. Grunnet at det fant sted på Stugu mens Regjeringen enda var på flukt gjennom landet.¹⁹ For å drifte uteflåten ble det Norwegian shipping and trade mission (Notraship) opprettet, ofte referert til som det største rederi forbundet. Notraship opprettet kontorer både i London og New York, og stod for driften av

¹⁵ A. Thowsen 1992: s. 83-116.

¹⁶ Arkivverket 2017.

¹⁷ S. Tenold 2019: s. 139.

¹⁸ E. Mossige 1989: s. 259-260.

¹⁹ Hjeltnes. G. 2020.

uteflåten helt frem til 1945. I samarbeid med britene seilte derfor uteflåten for den norske eksil-Regjeringen og de allierte. En av de mange grunnene til at britene skulle få bruke uteflåten var forsikrings avtaler, britene tok over 80% av risikoen for uteflåten. Som neste del vil vise fikk dermed de norske rederne dekt store deler av tapet på flåtene sine etter krigen.²⁰ Den norske handelsflåten var nå i direkte krig, og seilte for de allierte. Dette medførte store skader på den viktige næringen for Norge.

Den norske handelsflåten var viktig for flere aktører i krigen, britene kom ut som den seirende ved og kunne bruke en betydelig større prosent andel av den norske tonnasjen enn tyskerne. For britene var den norske tonnasjen ekstremt viktig og få kontroll over. Dette vises også siden den danske tonnasjen ikke fikk den samme betydning for britene. Ved invasjonen av Danmark ble alle danske skip ansett som fiendtlige, men da danskene viste seg som allierte begynte de å seile under alliert styring også. Men de fikk ikke seile under danske flagget før flere år senere, de norske fikk beholde sitt flagg. Den norske handelsflåten har blitt nøye studert i moderne tid, og viktigheten av den har fått sin plass i litteraturen. Det kan også argumenteres for at handelsflåten gav den norske eksil-regjeringen mer makt i London. Uten driften av denne ville eksil-regjeringen hatt liten betydning for britene.

2.4 Etter krigen:

«Jeg er forvissnet om at den norske sjømannsstand har gjort seg fortjent til en verdig plass i vår lands historie når norsk krigsinnsats skal nedtegnes for å leses av kommende generasjoner.»²¹

Dette sitatet kommer fra takkemeldingen Hysing Olsen selv (norsk reder og leder for rederiet Hysing Olsen) sendte ut til alle skip som sin personlige takk for innsatsen under krigen. Og er et godt eksempel på hvordan de norske rederne og myndighetene anså innsatsen gjort av uteflåten på vegne av den norske krigsinnsatsen. Etter krigen var den norske skipstonnasjen sterkt nedslitt, og behovet for gjenreisning av flåten var stort. Denne delen av oppgaven vil begynne med å se på hvor store tapene var, før den beveger seg til å se på hvordan den ble gjenreist i korte trekk. Gjenreisningen av skipsflåten var ikke bare av interesse for rederne som hadde mistet store deler av bedriften sin. Det var også av stor interesse for norske myndigheter, grunnet den viktige økonomiske rollen den hadde for landet. Før Paris-konferansen startet og den norske delegasjonens arbeid mot å skaffe store deler av den tyske

²⁰ A. Thowsen 1992: s. 83-116.

²¹ E. Mossige 1989: s. 260.

handelsflåten var i gang, arbeidet norske myndigheter med å gjenreise flåten. Det er dette arbeidet denne delen av oppgaven nå vil gå gjennom, for å gi et bedre bilde av situasjonen for den norske skipsflåten. Som denne delen vil vise var det to gjenreisninger som gikk parallelt, en som Notraship arbeidet med og en for hjemmeflåten som ble behandlet av oppgjørsavdelingen.

2.4.1 Tapet:

Tenold skriver i sin bok at årene 1939 til 1945 var en av de mest strålende periodene innen norsk skipsfart, mens tiden etter i motsetning var ingenting og være stolt over.²² Uteflåten hadde lidd store tap under krigen, grunnet krigssituasjonen lå ikke fokuset på vedlikehold noe som ikke hjalp situasjonen for flåten i 1945. Under krigen hadde Notraship arbeidet med å minske skadene på flåten, gjennom å overta skip og nye kontrakter. Norge hadde ifølge Tore L. Nilsen mistet halvparten av tonnasjen under krigen, og mesteparten av de tapte skipene var blant de største og mest moderne. Den gjenværende flåten var mager i forhold, og det ble beregnet at så mye som hele 60% av realkapitalen var tapt. Da krigen hadde brutt ut var Norges handelsflåte nesten på 4,6 millioner bruttoregister tonn. I mai 1945 var flåten redusert til knappe 2,6 millioner brt. bortimot 700 skip på i alt neste 2,2 millioner brt. krigsforliste. 199 skip på 300 000 brt av den krigsforliste tonnasjen var tilhørende hjemmeflåten. I tiden fra 3. september 1939 til 9 april 1940 hadde 55 skip krigsforlist. Etter dette og frem til 8. mai 1945 hadde uteflåten 432 krigsforlis. Tonnasjemessig var det dermed uteflåten som hadde lidd de største tapene, da det lå på omkring 43%. Bjørn L. Basberg skriver likevel at disse tapene var større enn tallene indikerer, grunnet at skipene som var tapt var de beste og mest moderne. Samtidig hadde også hvalfangsten lidd store tap beregnet til hele 75%.²³ Norge hadde mistet sin plass som en av de ledende nasjonene i tonnasje, USA toppet siden de hadde opplevd en stor vekst i tonnasjen under krigen. I det offisielle kravdokumentet fra Norge til Tyskland skrives det at den totale skaden på norsk skipsfart ble satt på 1739,9 millioner 1938 kr. Men hvordan arbeidet Norge for å rette opp dette tapet?

2.4.2 Gjenreisnings arbeidet-Notraship, Staten og rederne:

Tapene som den norske skipsflåten hadde lidt under krigen var det største direkte krigstapet Norge hadde etter 1945. Det som gjorde dette tapet så alvorlig for Norge var at det rammet en av de mest økonomisk viktige næringene, og det ble satt inn store ressurser for å bygge det opp igjen. En egen komite fikk i arbeid og ta for seg tapene av skip alene. Som Lauritz

²² S. Tenold 2019: s. 133.

²³ B. L. Basberg 1992: s. 248-249.

Petersen skriver var ikke gjenreisningen av flåten bare en privatøkonomisk oppgave som angikk rederne, men et nasjonalt løft som skulle gavne hele landet. Hovedoppgaven til gjenreisningsprosjektet av norske myndigheter var å dekke de skader og tap som ikke var tilstrekkelig dekt av forsikringer og/eller tyske tilbakebetalinger. I tillegg til utbetaling av erstatninger/økonomisk hjelp til rederne, kjøpte også den norske staten en rekke skip for så og videre selge dem til rederne.

Siden den norske skipsflåten ble delt i to oppstod det derfor to gjenreisningsprosjekter. Hjemmeflåtens tap ble derfor arbeidet med av oppgjørsavdelingen, mens Notraship arbeidet med uteflåten. Det ble likevel klart tidlig i arbeidet at Notraship var i stand til å ta over deler av hjemmeflåtens tap, men innenfor visse begrensinger. I følge stortingsmelding 60 rekvirerte tyskerne 3000 norske fartøy til eget bruk, hvorav en mindre del av disse lå over 300brt. Notraship tok derfor over gjenreisningen av fartøyene som lå over 300brt. grunnet at disse skipene i stor grad fungerte i samme kapasitet som uteflåten, men hadde vært uheldige nok til å befinne seg i norsk farvann ved invasjonen. Hovedtyngden av gjenreisningen lå på handelsflåten, grunnet at dette var det viktigste flåten og gjenreise for økonomien. Mens små fartøy som lå under hjemmeflåten ikke var hovedfokuset i starten.

Etter krigen satt Notraship igjen med 22 standard-skip, alle disse skipene ble etter krigen solgt til norske redere for å gjenreise flåten. Norge fikk også levert 26 skip fra Sverige etter krigen som bestod av tidligere inngåtte kontrakter under krigen og skip som var blitt kontrahert. Samt hadde Norge inngått et mindre antall kontrakter for etterkrigslevering med britene. Norge fikk også tatt over en rekke skip som hadde blitt kapret av fienden under okkupasjonen. Disse skipenes skjebne var avgjort i 1943 i «Liberated ships agreement». Her ble det fastslått at disse skipene uansett hvor funnet og av hvem skulle gis tilbake til sin rettmessige eier ved slutten av krigen. Problemet var det fantes en rekke skip hvor tilhørigheten var usikker. Tyskerne hadde bygget en rekke skip i Norge for egen regning under okkupasjonen, og flere skip hadde blitt bestilt på norske verft for tysk regning. Til å begynne med hadde britene ansett disse skipene som tysk eiendom, hvilket betydde at de skulle fordeles mellom alle landene i oppgjøret. Men de norske rederne hadde nektet å godta betaling av tyskerne nettopp for å hindre tyskerne i overta skipene og kontraktene. Noe som førte til britene til slutt betraktet det som norsk eiendom. Dette førte til at det ved høsten 1945 ble klart at norske redere kunne kjøpe 13 skipskontrakter, som tyskerne hadde undertegnet med norske verft

under okkupasjonen.²⁴ Den norske staten kjøpte også inn 11 skip fra Storbritannia som de i 1946 solgte til norske redere.

Gjenreisningsarbeidet rundt skipsflåten var derfor et viktig tema for norske myndigheter. I følge stortingsmelding 15 av 1950, kommer det frem at det gjennom forsikringer for sjøfart og handelsskip var det samlede skadene på noe over 170 millioner. Hvorav 169 mill. kr. var betalt. Uteflåten hadde som nevnt vært dekket av forsikringer gjennom Notraship, mens hjemmeflåten var trygdet gjennom sjøassuranseselskapene og D.N.K (Den norske krigsforsikring). Ved krigens utbrudd hadde den norske Regjeringen overtatt den norske handelsflåten og med det fått bruksretten, da krigen var over gikk skipene (som ikke var forliste) tilbake til de rettmessige eierne, altså rederne. Skipsflåten som rederne fikk tilbake var mager i forhold til hva den hadde vært før krigen, og store deler av forlis og skader ble derfor dekket av staten eller forsikringer. For å hjelpe enda ytterligere solgte Notraship og staten de båtene de hadde enten kjøpt under krigen eller fikk tilbud om kjøpe fra blant annet britene til de norske rederne. Men som tallene indikerer var ikke dette nok til å få skipsflåten opp igjen til før krigsstandard. Det andre bidraget til redningen av den norske skipsflåten som gikk parallelt med dette oppgjøret mellom stat, Notraship og redere, var arbeidet med å skaffe flere skip gjennom erstatningskravet mot Tyskland. Som resten av oppgaven skal ta for seg. Det er likevel verdt å merke seg at selv om tapene på den norske skipsflåten etter krigen var store, så var ikke situasjonen så alvorlig som først antatt av denne forskningen. Store deler av rederne fikk dekt sine skader og tap, selv om oppbyggingen av flåten ville ta tid var ikke alt tapt.

²⁴ B. L. Basberg 1992: s. 250-251.

Kapittel 3: Arbeidet i London

«Komiteen går ut i fra at Norge må forbeholde seg å få levert skip som erstatning fra Tyskland»²⁵

Dette utdraget kommer fra et skriv signert av minister C.F. Smith den 26. mai 1945 fra komiteen til utredning av spørsmål vedrørende norske erstatningskrav på Tyskland i London. Arbeidet med krigsskadeerstatningene var godt i gang internasjonalt allerede i februar måned 1945, og spørsmålet angående erstatninger hadde vært et faktum for Norge allerede i 1942 da innsamling av data var i gang.²⁶ Eksil-Regjeringen som hadde flyktet landet ved invasjonen i 1940, satt ikke sine ben på norsk jord før 31. mai 1945.²⁷ Arbeidet med erstatningene var derfor allerede godt i gang i London før okkupasjonen var over. Og det er arbeidet i London dette kapitlet skal handle om. Da stormaktene etter Jalta-Konferansen hadde gitt beskjed om at erstatningene skulle komme i form av varer og tjenester ble det nedsatt en komite i London som skulle ta stilling til spørsmålene rundt erstatningene.²⁸ Det som kommer frem i dette kapitlet er at sjøfarten var svært lite til stedet under diskusjonene i London, dette kapitlet vil derfor problematisere hvorfor. Arbeidet til London-Komiteen bærer preg av å være mer anbefalinger enn bestemmelser rundt kravet, selv skriver komiteen at dette kom av manglende data over tapene. Likevel hadde komiteen rukket å drøfte de mange spørsmålene rundt erstatningene som hvilke tap de skulle ha fokus på, samt hva Norge skulle ønske og motta som erstatninger. Men det kan virke som komiteens fokus ikke lå på sjøfarten, men på fastlandsindustri. Og det er nettopp dette kapitlet vil stille spørsmål ved. Denne delen av oppgaven har tatt i bruk kilder fra arkivet, med referater samt brev fra komiteen til UD og Regjeringen. Utfordringene med bruken av arkivet viste seg tidlig, ved at boksens innhold var i ustand og store deler av innholdet lå uten system. Noe som forsinket ned arbeidet kraftig, det har likevel vært mulig å hente ut interessant informasjon og bruke innholdet. Kapitlet vil begynne med og ta for seg hvordan komiteen oppstod og hvem som var med. Før den viser til hva komiteen bestemte, og helt til slutt vil den ta opp spørsmålet om det manglende fokuset angående sjøfarten.

²⁵ RA, UD 1940-49 boks 10678, *Komite i London til bredelse av de norske erstatningskrav ovenfor Tyskland*. C.F. Smith 1945: s. 6.

²⁶ Toft 2006: s. 36.

²⁷ Norgeshistorie.no. 2020.

²⁸ RA.1940-49 UD boks 10678, Bind 1: Komite London mars 1945.

3.1 London komiteen blir dannet:

I et skriv datert til 6. mars 1945 kommer det frem at Regjeringen har mottatt informasjon fra de tre stormaktene etter Jalta-Konferansen (7-11 februar 1945) om at Tyskland skulle bli ilagt og betale erstatninger «in kind». Dette betydde at erstatningene fra Tyskland skulle komme i varer og tjenester, ikke i penger som etter første verdenskrig. Videre skrives det at det hadde blitt oppsatt en komite i Moskva til å arbeide med detaljene rundt kravet. Og at det derfor kunne være mulig for Norge og uttale seg om disse spørsmålene før frigjøringen, men at selve innleveringen av kravet kunne komme på kort varsel.²⁹ Stormaktene var derfor allerede godt i gang med arbeidet rundt erstatningene, og det var de som til slutt skulle bestemme hvordan krigsskadeerstatningene skulle gjøres og fordeles mellom alle landene. Videre legges det frem en rekke spørsmål rundt erstatningene som var ekstremt viktige for Norge i følge dette skrivet. Det første var hvordan Norge skulle plassere seg mellom to prinsipper. På den ene siden og straffe Tyskland hardt nok for de overgrepene de hadde gjort mot Europa, mens på den andre siden hindre Tyskland fra og kunne bli en trussel igjen.³⁰ Disse to prinsippene var understreket som svært vanskelige, skulle Norge ønske og straffe Tyskland hardt slik etter første verdenskrig, eller forsøke å hindre Tyskland fra og bli en trussel igjen? Resultatet av erstatningene etter første verdens krig er ofte ansett som en av de største katastrofene i Europa, da det banet vei for en ny verdenskrig. Men skulle målet være og hindre Tyskland fra og være en trussel kunne dette føre til lavere erstatninger. Dette skal likevel vise seg å være et problem det ikke ble vits i å legge mye vekt på, grunnet at stormaktene styrte «showet», og derfor bestemte hvordan behandlingen av Tyskland skulle være, tross meninger fra andre nasjoner. Videre i skrivet kommer det frem at Norge burde danne seg en oversikt over de varer og tjenester de ønsket og motta fra Tyskland. Men at dette ville være vanskelig å gjøre uten mer data. I forbindelse med dette spørsmålet ble det derfor besluttet og danne en egen komite i London for å ta for seg disse vanskelige spørsmålene.³¹ Det er denne komiteen som her vil bli kjent som London-komiteen. Dette skrivet inneholder ikke avsender eller mottaker, bare London og dato. Det er likevel naturlig og tenke grunnet innholdet at skrivet kommer fra norske myndigheter muligens eksil-Regjeringen. Det ble i dette skrivet bestemt å danne London-Komiteen, men hvem var de og hva ble deres rolle?

²⁹ RA, UD 1940-49 boks 10678, *Komite i London til forbredelse av de norske erstatningskrav ovenfor Tyskland*. London 06.03.1945: s 1-2.

³⁰ RA, UD 1940-49 boks 10678, *Komite i London til forbredelse av de norske erstatningskrav ovenfor Tyskland*. London 06.03.1945: s 1-2.

³¹ RA, UD 1940-49 boks 10678, *Komite i London til forbredelse av de norske erstatningskrav ovenfor Tyskland*. London 06.03.1945: s 1-2.

3.1.1 Hvem fikk ansvaret? Og hva var deres rolle?

Da krigen nærmet seg slutten og de alliertes seier snart var i boks, var allerede spørsmålene rundt erstatninger oppe i London i den norske eksil-Regjeringen. Det var i all hovedsak Utenriksdepartementet som fikk ansvaret for arbeidet med erstatningene. At UD fikk ansvaret virker naturlig. Da dette myndighetsorganet stod ansvarlig for all korrespondanse og arbeid utenfor norske landegrenser. Men som oppgaven vil komme inn på i neste kapittel var det langt flere som var deltakende i arbeidet. Siden Norge verken i praksis eller på papiret var fri fra okkupasjonen enda ble det derfor som nevnt over dannet en komite i London for å ta for seg de mange spørsmålene rundt erstatningene. I et notat til utenriksministeren med datostempling 08.03.1945, står det at følgende medlemmer er foreslått for komiteen: Minister C.F Smith som formann, Professor W. Keilhau som viseformann, Advokat Anton Blom som representant for finansdepartementet, Forretningsfører Nordhal, Stortingsmann Wright, samt representanter fra Forsyning og gjenreisningsdepartementet: professor Vogt, Justisdepartementet, skipsfartsdepartementet, Nordtraship, Utenriksdepartementet: Byrådssjef Vogt og konsulent Melander. Det ble også foreslått Chr. Sommerfelt som teknisk sekretær, samt en sekretær for komiteen som ble Aarstrup fra utenriksdepartementet. Det skrives videre at det vil bli nødvendig med underkomiteer, spesielt for skipsfart og industri herunder ville det muligens være nødvendig med medlemmer med større teknisk kompetanse. Men det understrekes i flere brev at muligheten for en endring i komiteen etter hjemkomsten til Norge var mulig.³² I et telegram fra The Norweigan Shipping And Trade Mission kommer det frem at de foreslår Erling Mossige som representant fra Notraship.³³ I arkivet finnes det ingen godkjennelse av de foreslåtte medlemmene av komiteen, men ut ifra møte referater er det naturlig og trekke konklusjonen at de som ble foreslått ble deltagere. Men hvem var disse mennene? I all hovedsak bestod disse medlemmene av høytstående menn innen norske myndigheter. Det som i denne forskningen peker seg ut er hvordan de allerede i London pekte ut en rekke deltagere fra norsk skipsfart og Notraship for å delta i Komiteen.

Hva var det komiteen mandat? I et skriv datert den 15. mars 1945 fra UD skrives det at komiteens hovedoppgave skulle være og forsøke å skaffe en oversikt over omfanget av skader påført landet, og hvilke typer skader eller tap som kan erstattes gjennom direkte overføring av varer fra Tyskland. Og at det burde gjøres undersøkelser av hvilke varer det ville være

³² RA, UD 1940-49 boks 10678, *Komite i London til bredelse av de norske erstatningskrav ovenfor Tyskland*. London 08.03.1945.

³³ RA, UD 1940-49 boks 10678, *Komite i London til bredelse av de norske erstatningskrav ovenfor Tyskland*. Hysing Olsen 26.03.1945.

interesse for å motta om det ikke var mulig og erstatte det tapte. Videre skrives det at det at det ikke vil være UD som måtte ta ansvaret for denne delen av arbeidet, da dette departementet ikke har kjennskap til det norske næringslivet. Og det anbefales derfor at det blir oppsatt representanter fra andre departement til å gjøre dette.³⁴ London-komiteens arbeid bestod altså i all hovedsak av å danne seg oversikt over de skader som var påført Norge under krigen, samt finne oversikt over hva Norge kunne være interessert i å motta som erstatning. Det at UD ønsker at arbeidet skal foretas av medlemmer med mer kjennskap til det norske næringslivet og tapene kan virke meget fornuftig. Det kan her virke som at UD allerede fra første stund kjente sine begrensninger og visste at det trengtes annen form for ekspertise i arbeidet med disse spørsmålene. Listen av medlemmer inneholder derfor en rekke menn som ikke bare arbeidet for UD. Dette vil også komme til syne videre i oppgaven, det var langt flere involverte i arbeidet med erstatningene enn UD.

3.2 Hva kom London-Komiteen frem til?

Da London-Komiteen startet sitt arbeid hadde ikke stormaktene eller komiteen i Moskva kommet med noe nytt angående erstatningene. Dette gjorde at komiteen arbeidet noe i blinde uten spesifikasjoner eller detaljer om hvordan oppgjøret skulle foregå. Likevel visste London-Komiteen at erstatningene ville komme i form av varer og tjenester. Og at de derfor måtte finne frem til hva Norge ønsket seg som erstatning og hvilke skader som var påført landet. De var likevel klar over sin begrensning, uten oversikt over skader eller oversikt over hva som befant seg i Tyskland ville dette arbeidet bli vanskelig. Og derfor bærer store deler av arbeidet preg av dette, og få bestemmelser blir derfor gjort. Men hva kom komiteen frem til? Og hvorfor er ikke sjøfarten diskutert mer?

London-Komiteen arbeidet med erstatningsspørsmålet helt fra mars til 31. mai da de ankom Norge, i arkivet finnes det en rekke med referater og dokumenter med diskusjonen rundt erstatningene. Den 26. mai 1945 sender Minister C.F. Smith en innberetning om hva London-Komiteen hadde rukket å komme frem til i den korte tiden den hadde vært i arbeid. Dette dokumentet inneholder ikke mottaker, men uti fra dets innhold er det naturlig å tenke at dette skulle sendes til UD og Regjeringen for å vise deres fremgang. I dokumentet skriver Smith at det var flere av medlemmene som reiste til Norge under arbeidet og at dette har forsinket fremgangen. Men at de likevel hadde rukket å drøfte det de mente var viktige sider av

³⁴ RA, UD 1940-49 boks 10678, *Komite i London til forbredelse av de norske erstatningskrav ovenfor Tyskland*. Justis- og politidepartementet London 15.03.1945.

erstatningsproblemet. Og samle nødvendig informasjon for å kunne fremstille et foreløpig krav. Det komiteen anså som viktig og drøfte var:

- a. Forsøke å skaffe en oversikt over de skader og de tapene Norge hadde lidd som følge av krigen. Både for staten, privatpersoner, selskap og kommuner.
- b. Danne et oppsett over de erstatningskrav mot Tyskland som har oppstått ved disse skadene.
- c. Finne ut hva Norge kunne være interessert i å motta fra Tyskland som tilbakebetaling.
- d. Danne en foreløpig oppfatning av hvilket administrativt apparat som burde være til stede for å bygge opp bevisene til fremleggelse til de Allierte og danne begrunnelser for kravet som skulle legges frem.³⁵

Videre skrives det at komiteen har rukket å drøfte det første punktet. De mener selv at de har anskaffet seg et foreløpig bilde over de tapene og skadene som var påført Norge. Likevel understreker de dette må sees mer nøye på ved hjemkomst. De har også i brevet inkludert en liste over de skader de mener bør holdes et tett øye med. Som omhandler:

- a. Skade på liv og helse som følge av krigen, dette gjelder også de som under krigen ikke befant seg i Norge med dette legger de sterk vekt på sjømenn. I det samme punktet legger de også vekt på folkehelsen og nedgangen i produksjonsevne blant det norske folk.
- b. Ødeleggelser av materielle goder og plyndring av landet, herunder legger de også med manglede vedlikehold. Og de legger frem de forskjellige gruppene det burde bli sett på som: landbruk, industri og håndverk, fiske og fangst, skipsfart og annen transport samt distribusjonsapparatets lagerhold. I samme forbindelse burde de bli sett på om misbruk av clearing systemet og varebytte mellom Norge Tyskland har foregått. Her skulle også Tyskland kjøp av varer og tjenester ved anvendelse av Wehrmachkonto i Norges bank også sees som utplyndring. Under dette punktet gikk også undersøkelser om formuesgjenstander som ble fjernet fra Norge. Og at det skulle forsøkes lokalisert og tilbakelevert.
- c. Tap av annen art som kan gå under punkt (b), herunder tenkt misbruken av quislingsmyndighetens offentlige midler.

³⁵ RA.1940-49 UD boks 10678, C.F Smith & W. Keilhau 26.05.1945: s.1.

- d. Se på det den nedsatte levestandarden til den norske befolkningen under okkupasjonen med fokus på personer og selskapers tap av inntekt³⁶

Dokumentet fortsetter med å skrive at Tysklands folkerettsstridige overfall på Norge gir særlig og tilstrekkelig grunnlag for Norges erstatningskrav mot Tyskland. Men at også andre land har vært offer for like handlinger. Derfor mener komiteen at selv om krigen mellom Norge og Tyskland oppstod ved et folkestridig overfall, var ikke dette grunnlag for at Norge eller andre land skulle få prioritet for sine krav. Erstatningsspørsmålet var ifølge London-Komiteen et interalliert spørsmål. Men fordi Tyskland hadde begått nye rettstridige handlinger etter okkupasjonen, dannet dette et grunnlag for prioritet ved noen av kravene.

I de samme dokumentet kommer det også frem at disse sakene har blitt drøftet:

1. Det ble lagt frem et utkast til et brev fra komiteen til utenriksdepartementet angående spørsmålet om anledning for norske teknikere til snarest å reise til Tyskland for å orientere seg angående den tekniske utviklingen der. Utkastet skulle omredigeres av Professor Voght, konsulent Melander og formannen minister Smith fikk komiteens fullmakt til å underskrive brevet.
2. Man tok opp spørsmålet om å nedsette en underkomite i Stockholm som konsultativt organ for komiteen London og mellomledd mellom London-komiteen og Norge. Den videre drøftelse av dette spørsmål ble utsatt inntil det var blitt avholdt flere møter i komiteen og dens arbeidsfelt var nærmere drøftet og fastlagt.
3. Man behandlet komiteens arbeidsområde, denne avgrensing lb.a. ovenfor det erstatningsdirektorat som er planlagt opprettet under justisdepartementet, og
4. Komiteens arbeidsmetode. Det skulle etter møtene lages et resyme av de resultater man var kommet frem til på møtet og for møtene skulle det setter opp en dagsorden.³⁷

Komiteen hadde også rukket å drøfte hva Norge ville være interessert i å motta som erstatning. De mener Norge ville ønske og motta betalinger i disse gruppene:

- a. Tyske aktiva i allierte og nøytrale land. Med aktiva i allierte land mener komiteen at disse skal gå til det allierte land det gjelder og bli ansett som avdrag på det landets erstatninger. Når det gjelder tyske aktiva i nøytrale land mener komiteen at disse burde realiseres og at de summer som da kommer blir fordelt mellom de allierte land. Og at de nøytrale land burde da gis adgang til å forta utløsning. Som for eksempel ved å

³⁶ RA.1940-49 UD boks 10678, C.F Smith & W. Keilhau 26.05.1945: s. 2.

³⁷ RA.1940-49 UD boks 10678, C.F Smith & W. Keilhau 26.05.1945: 2-3.

kjøpe tyske aksjer i selskaper i sitt eget land. De aktiva i allierte land som eies av tyskkontrollerte selskaper i nøytrale land, vil etter komiteens mening behandles på samme måte som alle tyske aktiva i allierte land. De overtas av det vedkommende landet.³⁸

Under dette punktet skrives det at den norske provisoriske anordning av 9 mai. 1945 om «behandling av fiendtlig eiendom» er uheldig formet. Det fremgår at anordningens prg.1 (d) at juridiske personer som har sitt sete eller sin hovedvirksomhet i områder som ikke er en fiendtlig stat har råderett over, ikke er en fiende selv om de er under kontroll av fienden. Dette motsetning til bestemmelsen i den provisoriske anordning av 9 mai om «forbud mot forbindelse med fienden.» Denne siste anordning definerer «fiende» også som juridisk person på alliert eller nøytralt område som er under kontroll av fienden. Komiteen mener her at det er uheldig å definere «fiende» på en slik måte, da det ville kreve spesielle administrative beslutninger for å behandle fiendtlige selskaper i nøytrale land når selskapet er under kontroll av fienden. De ønsker derfor å endre betydningen av «fiende» til den samme som under første punkt nevnt.³⁹

- b. Det neste punktet over hva Norge skulle ønske og motta fra Tyskland er tyske råstoffer. Og at komiteen mener at følgende stoffer er av stort ønske: Kull, Skrapjern, Kali og salt. Komiteen understreker likevel at en dypere undersøkelse i disse punktene vil være nødvendig. Komiteen er også klar over at det kan bli mulig å få tilsendt maskiner, dette må også sees nærmere på i Norge.
- c. Komiteen tar utgangspunkt i at Norge vil få skip som erstatning.
- d. Om tyske skipsverft ikke skulle legges ned ville Norge være interessert i skip bygd i Tyskland etter norske spesifikasjoner, som avdrag på erstatning. Dette kan også tenkes å gjelde andre leveranser av produkter.
- e. Komiteen har også drøftet spørsmålet om Norge bør kreve tysk arbeidskraft for gjenoppbygging av landet. Komiteen har her kommet frem til at dette ikke vil være interessant for Norge og motta, hvis det ikke er under veldig spesielle forhold. Men at Norge vil være interessert i å få tilsendt tyske spesialister som kan assistere ved bruk av spesifikke maskiner.⁴⁰

³⁸ RA.1940-49 UD boks 10678, C.F Smith & W. Keilhau 26.05.1945: s. 5-6.

³⁹ RA.1940-49 UD boks 10678, C.F Smith & W. Keilhau 26.05.1945: s. 6.

⁴⁰ RA.1940-49 UD boks 10678, C.F Smith & W. Keilhau 26.05.1945: s. 6.

I et brev stemplet samme dato underskrevet av minister Smith skriver han at erstatningsspørsmålet er så omfattende at det ikke finnes et departement de ikke ville røre ved, og at det derfor burde føres et intimt samarbeid mellom alle departementer. Men at selve gjennomføringen av erstatningskravet vil bli overlatt til UD og utenriksrepresentantene. London-Komiteen anbefalte derfor at det burde nedsettes en egen nemnd med representanter fra alle interesserte departementer som skulle ta stilling til følgende: fullføre det arbeidet London-Komiteen hadde startet, få inn alle departement, danne et ferdig krav og begrunne dette kravet juridisk samt hvordan praktisk gjennomføre det.⁴¹

London-Komiteen hadde i den korte tiden før hjemreise rukket å drøfte store deler av erstatningsproblemet. Som nevnt innledningsvis var dette arbeidet sterkt preget av få bestemmelser, og virker mer som en plan over hva som burde gjøres. London-Komiteen var sterkt påvirket av mangel på informasjon, selv om de skriver at de føler de har oversikt over tapene skrives det ikke noe om hva disse tapene er. Arbeidet virker mer som en plan for hva som må gjøres etter hjemreisen. I dette arbeidet er det likevel lite henvisninger til sjøfarten, hvorfor?

3.3 Det fraværende spørsmålet:

London-komiteen hadde rukket å diskutert en rekke spørsmål om erstatninger, men sjøfarten er lite nevnt, hvorfor? Som nevnt innledningsvis bærer arbeidet til komiteen preg av å være diskusjoner, ikke bestemmelser. Ved flere anledninger skrives det at komiteen ikke er i besittelse av data og/eller lite data. Og det blir ved flere anledninger foreslått at det burde arbeides mer med etter hjemreisen. Siden arbeidet til London-komiteen kom i gang så kort etter krigens skjebne var satt, er det ikke unaturlig at komiteen arbeidet i blindet. Uten data over tapene og hva som befant seg i Tyskland av varer var det vanskelig for dem og skulle ta noen endelige beslutninger. Arbeidet virker derfor mer som anbefalinger for det videre arbeidet som skulle fortsette i Norge. I beskrivelsen av arbeidsoppgavene kommer det ikke frem at komiteen skal ta endelige beslutninger, men at de skal danne oversikt over omfanget av skader og varer av interesse for Norge. Det er likevel interessant og se hvor fraværende sjøfarten var i diskusjonene. Men at det var interesse for sjøfarten er mulig og se. Allerede ved oppsettet av komiteen peker det seg ut en interesse for sjøfarten ved at det foreslås medlemmer fra både skipsfartsdepartementet og Notraship. Samt at det blir anbefalt å danne underkomiteer, for spesielt skipsfart. Komiteen hadde rukket å drøfte en rekke saker før

⁴¹ RA.1940-49 UD boks 10678, C.F Smith 26.05.1945.

hjemreisen, og hadde også sett på hvilke skader de mente var av stor betydning. Her blir skip nevnt sammen med landbruket, industrien og fiskenæringen. Men de går ikke noe mer i dybden på disse skadene. De skriver likevel at de har dannet seg et bilde over skadene som har oppstått, om disse tallene er lik den i det ferdige fremstilte kravet er umulig å svare på. Men hadde de vært det ville nok komiteen måtte sett at skadene på handelsflåten var de største, og det kan derfor virke rart at de ikke har diskutert dette mer. Sjøfarten blir ikke tatt opp i dokumentene igjen før de går inn på hvilke varer og tjenester Norge var interessert i. Igjen er det bare nevnelser av hva de kunne ønske seg, en rekke råstoffer blir listet opp før de videre diskuterer om Norge skulle motta tysk arbeidskraft. Skip er derimot bare viet en setning til, hvor de skriver at det antas at Norge ville få skip som erstatning. De andre punktene bærer preg av å ha vært mer diskutert. Var det altså slik at komiteen anså det som helt opplagt at Norge ville få skip som erstatning? Og at det derfor ikke ville være nødvendig og diskutere dette mer?

Hvorfor var sjøfarten så lite diskutert? Det kan være flere forklaringer på dette. Det ene som nevnt over er at komiteen trodde at skip som erstatning var naturlig. Norge hadde siden tidenes morgen vært en stor sjøfartsnasjon, og at det derfor ble helt naturlig at Norge skulle få skip fra Tyskland. Men kan det være andre forklaringer? En forklaring er mangel på data, de nevner selv at de føler de har oversikt over tap. Men kan det være at denne oversikten var foreløpig? Og at de ikke var klar over de store tapene i handelsflåten? Denne forklaringen er noe tynn, handelsflåten seilte under de allierte, at komiteen ikke skulle være klar over skadene påført sin egen handelsflåte er derfor litt vanskelig å forestille seg. Ville det i så fall være tapstall rundt hjemmeflåten de ikke hadde kontroll over, og disse tapene var ikke på lang nær like store som på uteflåten. En annen forklaring kan være at komiteen ønsket og dekke alle spørsmålene, komiteen kunne ikke på dette tidspunktet vite hvor viktig sjøfarten skulle bli for erstatningene, og at de derfor ønsket å drøfte spørsmålet rundt erstatningene i sin helhet, og ta med alt de kunne motta erstatninger for. Det kan også være en så enkel forklaring som usikkerhet, Jalta-konferansen hadde ikke satt i stein at erstatningene skulle komme i varer og tjenester. Det kom ikke til å bli bestemt før Potsdam-konferansen, det kan også være en usikkerhet som hindret London-komiteen fra og drøfte dette spørsmålet videre. Denne forklaringen som den første er også ganske tynn, grunnet at de hadde drøftet andre varer av interesse. Komiteen nevner også at det burde sees nærmere på skader og tap av liv, dette punktet skal senere vise seg og bli tatt bort under Paris-Konferansen for alle deltakende landene. Selv om denne forklaringen kan virke meget naturlig er det likevel interessant og se

hvor lite de diskuterte skip, og at de antok at Norge ville få skip. En siste mulighet kan ligge ved hevn, Toft nevner i sin oppgave hvordan det i Eksil-Regjeringen oppstod harde meningsutvekslinger om Tyskland og et ønske om å straffe Tyskland hardt. Hvorvidt Toft har rett i denne fremstillingen er vanskelig å skulle bevise gjennom dokumentene i arkivet. Men det er ikke utenkelig at et hat ovenfor Tyskland oppstod i London, og at dette påvirket komiteen. Som igjen påvirket arbeidet slik at de ønsket mest mulig kompensasjon, og dermed måtte se på alle mulige steder det kunne være mulig og motta erstatninger fra Tyskland. Det er for denne forskningen helt umulig å si hvorfor sjøfarten ikke ble diskutert mer, men alle disse forklaringene kan også være riktige. Det er heller ikke mulig for denne oppgaven og bevise at det ikke oppstod diskusjoner om sjøfarten privat eller utenfor møter. Samtidig kan det også være mulig at en rekke av de varene de mente var av interesse skulle brukes i sjøfarten. Men ut ifra dokumentene kommer det tydelig frem at sjøfarten ikke var diskutert noe særlig.

Kapittel 4: hjemkomsten og planlegging

Dette kapittelet vil ta opp tråden fra forrige kapittel og starte med når regjeringen kom hjem til Norge og frem til Paris-konferansen. Etter regjeringens hjemkomst skjedde det store endringer i både stortinget og arbeidet med oppgjøret. Regjeringen som hadde sittet i London gikk av og makten i landet skiftet, dette betydde også at komiteen i London som hadde behandlet spørsmålene om oppgjøret ble oppløst. Erstatningsspørsmålene og det videre arbeidet med krigsoppgjøret ble derfor underlagt til Utenriksdepartementet. Men som kapittelet vil komme inn på er det mange aktører som kommer med i arbeidet. Selv om regjeringen selv ikke hadde ansvaret for oppgjøret var de likevel med på diskusjonene rundt det, nye komiteer så dagens lys og arbeidet ble mer komplisert og omfattende enn det hadde vært i London. Det som kommer frem er at Norge hadde en liten stemme i oppgjøret, stormaktene USA, Storbritannia, Frankrike og Sovjet satt i førersetet i dette arbeidet. Spørsmålene fra Norge rundt erstatningene var mange, og svarene var vage. Det vokser derfor frem en irritasjon mot de allierte stormaktene i tiden etter kapitulasjonen som gjør at UD sammen med regjeringen må skifte fokus. Hovedfokuset rundt erstatningene ble derfor havneringen og handelsflåten. Spørsmålene som i denne delen av oppgaven vil stå i fokus er: hva skjedde etter hjemkomsten? Hvem arbeidet med kravet? Hva ble bestemt? Hvordan arbeidet de med kravet? Og hva tenkte norske myndigheter om oppgjørets gang? Var de fornøyde med fremgangen eller ikke? Det er flere akademiske tekster i bruk i denne delen av oppgaven, Toft vil få store innslag, kommunikasjon mellom Fiskedirektøren og UD vil være med samt innslag fra en rekke bøker rundt handelsflåten. Kapittelet vil først ta for seg tiden etter hjemkomsten frem til Potsdam-konferansen. Før den raskt går inn på arbeidet med tallene gjort av SSB.

4.1 Før Potsdam-Konferansen

Som nevnt tidligere var det under Jalta-Konferansen bestemt at erstatningene fra Tyskland skulle komme i form av varer og tjenester. Det var stormaktene som hadde besluttet dette, og det var de som satt i førersetet av erstatningene. Og alle de andre erstatningsberettigede landene måtte føye seg etter stormaktenes beslutninger. Dette betydde i praksis for Norge at det var vanskelig å arbeide med kravene siden det enda ikke var klart hvordan det skulle gjøres. Det var ikke tatt noen videre avgjørelse rundt erstatningene på Jalta annet enn at betalingene mest sannsynlig ville komme i varer og tjenester. Men Toft skriver at den ledende

tanken fra stormaktene var at Tyskland ikke skulle belastes så tungt at landets økonomi ikke gikk rundt etter betalingene. Stormaktene måtte derfor finne ut hvor mye av Tysklands økonomi de kunne ta ut av landet uten å skade økonomien, og dermed dele på alle erstatningsberettigede land. Noen flere bestemmelser rundt erstatningene ble ikke tatt av stormaktene før Potsdam-konferansen som startet den 17. juli 1945. I arkivet og kildene er denne tidsperioden avvikende, det finnes naturlig nok møtereferater fra stortinget i perioden mellom Jalta og Potsdam-konferansen, men ingen av dem nevner arbeidet rundt erstatningene. Toft skriver også om dette tidsrommet i sin oppgave, og nevner også den fraværende litteraturen. Hvorfor er denne perioden så stille angående erstatningene? Toft skriver at dette kommer av usikkerheten rundt erstatningsspørsmålet og stormaktene, stormaktene bestemte hvordan erstatningene skulle gjennomføres. Og uten veiledning fra dem var det vanskelig for Norge og UD og skulle arbeidet med kravet.⁴² Dette er en plausibel og naturlig forklaring, det ville være svært vanskelig å arbeide med kravet uten å vite hva som måtte gjøres. Men kan det også være en annen forklaring? En forklaring kan være maktskiftet som oppstod. Etter hjemreisen gikk Regjeringen Nygaardsvold av og ble erstattet av Regjeringen Gerhardsen den 25. juni. Dette tidsrommet er derfor preget av politisk usikkerhet, det er derfor ikke utenkelig at dette kan ha tatt fokuset bort fra erstatningene. Selv om det i litteraturen er lite og ta av i denne perioden betyr ikke det at det ikke skjedde fremgang. Som nevnt i det tidligere kapittelet visste Regjeringen og UD at det mest sannsynlig ville stilles strenge krav til bevis for krigsskadekravet. Det kan derfor ikke utelukkes at UD og Regjeringen i denne perioden arbeidet med innhenting av data og begrunnelse av kravet. Den neste delen av dette kapittelet vil se på arbeidet med innhenting av data som ble gjort av SSB, det kan derfor mulig at dette arbeidet var det som gjorde det så stille fra myndighetenes side. Dette arbeidet ville kanskje ikke kreve møter, og har derfor ikke etterlatt seg mange spor. Det som kommer tydelig frem her, er at arbeidet som foregikk i London nå var blitt stille.

4.2.1 Innhenting av data

Arbeidet med erstatningskravet var allerede i gang hos norske myndigheter, selv om tiden etter hjemkomsten var noe stille i litteraturen kom arbeidet inn i nye faser etter Potsdam-avtalen. For at Norge skulle kunne fremlegge et krav ovenfor stormaktene mot Tyskland, krevde dette en oversikt over alle tapene krigen hadde påført nasjonen. London komiteen skrev at de mente de hadde kontroll over disse tapene, det kan godt være mulig at de da snakker om innhenting av data som var gjort av SSB under krigen. Arbeidet med

⁴² Toft: 2006: s. 30-31.

innhenting av data begynte allerede i 1942 og var gjort av mennene Odd Aukrust og Petter Jakob Bjerve i regi av SSB.⁴³ Disse tallene var ifølge Petersen helt avgjørende for Norges resultat ved Paris-Konferansen, hvor det ble bestemt hvor stor andel av erstatningene Norge skulle motta.⁴⁴ Arbeidet til Aukrust og Bjerve inneholder alle skader som ble påført Norge under krigen, og er satt opp i tabeller. Arbeidet er utgitt i boken *Hva krigen kostet Norge* som var ferdig i mai 1945. Arbeidet inneholder ikke bare direkte krigstap, som ikke veldig overaskende med unntak av skip skjedde i tiden rundt selve invasjonen. Den inneholder også oversikt over skader påført det Norske næringslivet. Det vil i denne oppgaven ikke forsøkes og se på tallenes gyldighet, eller diskutere summene. Det som for denne problemstillingen som er av interesse er og se hva Aukrust og Bjerve skrev om tap av skip.

Boken *Hva krigen kostet Norge* inneholder lite tekst og mye tall, grunnet at målet ikke var å diskutere eller rettferdiggjøre summene, men å skape en oversikt over de skadene som var påført. De skrives at skadene på skip og båter er i et betydelig større beløp enn de andre skadene. Handelsflåten hadde i 1939 en samlet tonnasje på ca. 4,6 millioner.brt. Verdien i august 1939 ble anslått til og være 1500 mill.kr. Hvor omtrent halvparten var gått tapt under krigen, til en samlet verdi på 750 mill. førkrigskroner. I tillegg til dette kom skadene på hjemmeflåten som lå på 40 mill. førkrigskroner. Og at hvalfangstflåten led de største tapene da nesten 75% på en verdi av 40 mill. 1939 kroner var tapt.⁴⁵

Siden boken ikke inneholder mye tekst, er det ikke skrevet mer om tapet på skipsflåten enn dette. Tallene som Aukrust og Bjerve kommer frem til går igjen i flere kilder, og var grunnlaget for det norske erstatningskravet mot Tyskland. I og med at dette arbeidet allerede var gjort bestod oppgaven i all hovedsak i å begrunne disse tallene, slik at det kunne brukes ovenfor stormaktene.

4.2 Potsdam-Konferansen

Potsdam-Konferansen begynte den 17. juli og varte til 30. august. Stormaktene skulle nok en gang møtes for å diskutere fremtiden etter krigen, men hva ble bestemt? Og hvordan påvirket dette Norges erstatningskrav? Førte disse bestemmelsene til noen videre konklusjoner angående sjøfarten for Norge og erstatningskravet? Potsdam-konferansen førte til at en del av usikkerhetene rundt erstatningsspørsmålet ble borte. At betalingene skulle komme i form av

⁴³ Aukrust, O. & Bjerve P.J. 1945: s. 5.

⁴⁴ Petersen, K. 1953: s. 70.

⁴⁵ Aukrust, O. & Bjerve P.J. 1945: s. 36.

varer og tjenester var nå garantert. Et annet viktig punkt var at det ble fastsatt at Tyskland skulle gi fra seg handelsflåten, noe UD var svært tilfreds med. Dette førte til at norske myndigheter begynte å spisse sitt krav mot sjøfarten.

Toft skriver at stormaktene ikke var noe nærmere en løsning på erstatningsproblemet enn de hadde vært på Jalta-Konferansen da de møttes i Potsdam. Men at store gnisninger mellom stormaktene hadde oppstått. Storbritannia og USA hadde sett hvordan Sovjet hadde festet et hard grep rundt Øst-Europa, hardere en Jalta hadde åpnet for. Dette førte til at USA og Britene var mindre samarbeidsvillige og mindre villig til å gi Sovjet en god del av erstatningene. Erstatningsproblemet ble derfor løst gjennom at Sovjet fikk sitt krav om en tysk-polsk grense i Oder-Neisse, mot at erstatningene skulle ordnes etter prinsippet at hver okkupasjonsmakten skulle ta ut erstatninger fra sin respektive okkupasjonszone. Med denne løsningen kom USA og Storbritannia i førersetet av erstatningene, og kunne dermed i høy grad bestemme hvor mye Tyskland skulle betale i erstatninger. Mye fordi sonene til USA og Storbritannia var hvor mesteparten av den Tyske industrien befant seg. I Potsdam avtalen kom det frem at Tyskland skulle avvæpnes økonomisk, og at en vesentlig del av tyske fabrikker og industri ikke skulle ødelegges. Men av sikkerhetshensyn overføres til de allierte land som en del av erstatningene. Tyskland skulle kun beholde den mengden industri det var nødvendig og beholde for landets økonomi. Sovjet og Polen skulle få sine erstatningskrav dekket ved leveranser fra den sovjetiske okkupasjonszone og ved hjelp av tyske tilgodehavender i Bulgaria, Finland, Romania, Ungarn og den østlige okkupasjonszone av Østerrike. Fordelingen av erstatningene innenfor denne gruppen av land skulle skje ved egen avtale. Det ble videre bestemt at 10 prosent av det industrielle utstyret som kunne tas ut av de vestlige okkupasjonszonene av Tyskland skulle overlates til Sovjet. Den delen av den tyske handelsflåten som kunne beslaglegges for erstatningsformål skulle fordeles med at en tredjedel gikk til Sovjet, og resten skulle fordeles mellom de erstatningsberettigede landene. Det ble derimot ikke tatt noen avgjørelse om den totale størrelsen av erstatningene som skulle tas ut av Tyskland. Det ble bare fastslått at Tyskland skulle ha tilstrekkelig med ressurser slik at de klarte seg uten hjelp fra utlandet når betalingen var ferdig. For å avgjøre dette måtte det allierte kontrollråd i Berlin avgjøre hvilket nivå av tysk industri som måtte være til stede for landets fremtid. En annen viktig bestemmelse som ble tatt var at Tyskland skulle behandles som en økonomisk enhet, Toft skriver at dette senere skulle få innvirkning på erstatningene.⁴⁶

⁴⁶ Toft, 2006: s. 11-12.

Potsdam-konferansen åpnet altså opp for muligheten av å kunne motta skip som erstatning, som nevnt i det tidligere kapittelet var norske myndigheter ganske sikre på at Norge kunne få skip fra Tyskland. I følge Toft ble dette meget godt mottatt av UD. Det ble derfor med en gang nedsatt en egen komite til å ta stilling til hvilke skip det ville være aktuelt for Norge å motta.⁴⁷ Førstesekretær Helgeby som ledet arbeidet i UD sa ifølge Toft at det fremdeles var ubesvarte spørsmål. Blant annet var det ikke klart hvilke fabrikker i Tyskland som skulle bli værende, og hvilke som ville bli en del av erstatningen. Det var heller ikke klart hva som skulle skje med det tyskerne hadde satt igjen i Norge. Under okkupasjonen hadde tyskerne bygget ut jernbaner, vegnett, havner, militærinfrastruktur og fabrikker. Og på dette tidspunktet var det ikke klart om disse ville bli en del av erstatningene eller ikke. Toft skriver at UD ikke anså disse uklarhetene som et pressende problem, fordi de tvilte på at det ville komme noen stor sum fra Tyskland. Helgeby hadde selv uttalt at det ikke kunne forventes at Tyskland skulle betale for de skadene som de hadde blitt påført landet. Og at det derfor kom til å være bare en mindre del av den tyske industrien som skulle bli delt ut som erstatninger. Selv om UD ikke trodde dette ville være et stort problem ønsket de likevel svar, og tok derfor direkte kontakt med okkupasjonsmyndighetene. UD tok kontakt med stormaktene og okkupasjonsmyndighetene ved flere anledninger, men fikk aldri noen spesifikke svar. Toft skriver at stormaktene, og da spesielt USA, var svært tilbakeholdene med informasjon. Noe som gjorde det vanskeligere for UD å arbeide med kravet. I følge Toft var det neste norske myndigheter ønsket å sende norske representanter til Tyskland, for å kartlegge hva som befant seg der av industri. Noe som hadde vært diskutert fra første stund i London-komiteen. Men alle gangene norske myndigheter sendte et slikt ønske fikk de avslag fra stormaktene. I følge Toft fikk de avslag grunnet at stormaktene ikke hadde mulighet til å huse norske representanter i Tyskland. Norge fikk til slutt sende sine representanter til Tyskland, men ikke før i November. Som var alt for sent til at norske myndigheter kunne danne seg en oversikt over industri de var interesserte i. Toft skriver derfor at dette skapte forsinkelse for planleggingen av den norske industrien i forhold til erstatningene, samt at det tyskerne hadde satt igjen i landet ikke kunne tas i bruk enda. Disse forsinkelsene skapte en del uro for norske myndigheter, og skapte en del irritasjon med stormaktene. I følge Toft oppstod det mistanker innad i norske myndigheter at stormaktene ikke ønsket å gi andre land adgang til Tyskland, for å sørge for at stormaktene skulle få hentet ut det beste og største av industrien for seg selv. Denne irritasjonen og forsinkelsen var ifølge Toft en av de mange grunnene til at UD spisset

⁴⁷ Toft, 2006: s. 32-33.

kravet til å gjelde tonnasjen. Du startet et stort samarbeid med Notraship om kartlegging av alle krigsforlis.⁴⁸

Toft skriver altså at UD var tilfreds med at Tyskland måtte gi fra seg sin handelsflåte, og at grunnet irritasjonen av forsinkelsene fra stormaktene spisset det norske erstatningskravet mot skip. Helt fra London-komiteen kan det virke som norske myndigheter anså det som sannsynlig at Norge ville kunne motta skip som erstatning. Notraship var med i kartleggingen av krigsforlis og det ble satt ned egne komiteer for å danne en oversikt over skipstap. Til tross for dette forsvant aldri søken etter hvordan gjenreise industrien i landet. Norske myndigheter søkte enda etter å kunne sende norske representanter til Tyskland. I følge Toft kan en derfor argumentere for at fokuset på tonnasjen kom fra at det ble vanskelig og danne seg oversikt over industrien i Tyskland. Dette kan naturlig nok være en teori, men det kan også virke som at norske myndigheter fra starten av ønsket å motta skip som erstatning. Siden det hadde vært på tapetet siden London. Hvorvidt denne irritasjonen var grunnen er vanskelig og skulle si, det kan også her virke som norske myndigheter dannet seg en taktikk. Om det ville være vanskelig å kartlegge hva av industri de skulle ønske seg, kunne det være taktisk lurt å fokusere enda mer på den tyske handelsflåten. Norge trengte å gjenreise denne industrien for landets økonomi. Det kan dermed hende at UD allerede i denne perioden anså skip som en av det beste måtene for Norge å skaffe seg store deler av erstatningene fra Tyskland.

4.3 Etter Potsdam-Konferansen

Resultatet etter Potsdam-avtalen var at noen usikkerheter nå var satt i stein. Det var enda usikkerhet rundt hvordan veien videre vil se ut, så hvordan arbeidet UD og regjeringen videre med erstatningene? Det var klart at Tyskland skulle betale «in Kind», men hva skulle de i så fall ønske seg av varer og tjenester? Det de ønsket å få i erstatning måtte jo være noe Norge hadde bruk for? UD hadde skiftet sitt fokus og fokuserte på skip og handelsflåten i erstatningene. Fokuset var å få havnæringen til Norge opp å gå igjen så raskt som mulig. Men det krevde mer enn bare skip, fabrikkene som bearbeidet fisk ville også ha behov for utstyr. Og som oppgaven nå vil vise vokste det frem et bredt samarbeid mellom UD og Fiskedirektøren i Bergen, for å danne seg oversikt over hva det ville være av interesse for landet å motta som betaling som ville gavne den norske havnæringen.

⁴⁸ Toft, 2006: s. 32-35.

4.3.1 Hva ønsket norske bedrifter og motta som erstatninger?

Som nevnt over endret UD fokuset til havnæringen og handelsflåten, og tok kontakt med Fiskedirektøren om og frembringe hva som kunne være interessant for Fiskerieringen å motta som erstatninger. Her vil det bli tatt bruk brev og korrespondanse som er funnet i arkivet, selve arkivboksen og innholdet var sterkt preget av tiden. Samt var store deler av brevene og mappene i uorden, dette førte til at deler av spesielt signaturer ikke var leselig. Referansene inneholder derfor ikke bindene de er funnet i, da det ikke var mulig og skulle avgjøre hvilket bind de hørte til. I et brev datert 12. September skriver Fiskedirektøren at han mottatt henvisningen fra UD den 28 august. I brevet skrives det at arbeidet har vært vanskelig, men at de så langt har dannet en liste over hva det kan være interessant og motta for motorfabrikker, maskinreparasjonsverksteder, båtbyggerier og skipsutstyr. Videre i brevet vises det til at direktoratet tidligere har anmodet departementet om å undersøke mulighetene for overtakelse av en tysk tråler som de ønsker å bruke til fiskeriundersøkelser. Brevet beskriver også en rekke andre varer som kan være aktuelle, som salt, båndjern, termometere, laboratoriestyr, fotografisk utstyr og sildetønner. Disse vil være av interesse grunnet at de kunne brukes i Norge. Det skrives også at de ikke har lyktes med og lage oppgaver over maskiner eller annet utstyr til hermetikkindustrien og sildolje- og fiskemelindustrien. Men at de vil komme tilbake til disse listene senere.⁴⁹

Det som kommer tydelig frem er at UD har delegert oppgaven for å sette opp slike lister til Fiskedirektøren, slik at fiskedirektøren har ansvar for å skaffe disse listene og sende dem til departementet. Det sendes flere brev fra forskjellige fabrikker til Fiskedirektøren som alle inneholder lister over hva de er interessert i. Det som kommer frem er at listene er lange og inneholder alt fra maskiner til kontorutstyr. Listene vil ikke bli gjengitt i sin helhet, men det er tatt utdrag fra brevene for å vise frem hva bedriftene ønsket seg.

Den 11 september 1945 mottar UD en liste over varer som motorfabrikker og maskinreparasjonsverksteder kunne ønske seg. Denne listen inneholder alt fra fresemaskiner, dreiebenker, revolverbenker, høvler og båndsager. Videre listes det opp varer som fiskerierne ville være interessert i som: dynamoer, bryterskap, magneter, radiomottakere og kulelagere.⁵⁰ Den 10 september kommer et brev signert av Sverre Hjorth-Hansen over hvilke kjemikalier og kjemiske produkter som var av interesse for fiskerieringen. Blant annet listes det opp

⁴⁹ RA, 1945-1948 UD boks 10667: Kr. Bratland, brev til Handelsdepartementet, 12.09.1945.

⁵⁰ RA, 1945-1948 UD boks 10667: L. T. Selsvik, brev med lister over ønskede varer, 11.09.1945.

Kalciumklorid, vinsyre og Kaliumbikormat.⁵¹ Datert den 11 september kommer lister fra handelsdepartementet over hva fryseriene ønsker seg. De ønsker seg blant annet Heltrukne stålrør, stålplater og kjølemaskiner.⁵² Den 29 september 1945 signert av assistenten til Fiskedirektøren sendes det et telegram hvor det skrives at det ligger vedlagt en liste over alle de instrumenter og utstyr som det er ønskelig og motta fra Tyskland for fiskeridirektoratets havforskningsavdeling. Denne listen er lang og inneholder alt fra Nautisk utstyr, Akvarieteknisk utstyr, fotografisk utstyr, mikroskopisk utstyr, Oseanografisk utstyr, kjemisk analyseutstyr, kontorutstyr, tegneutstyr og diverse som ikke passet i noen av de overnevnte kategorier. Listen i seg selv er over 3 sider lang.⁵³ Den 3 Oktober er det sendt brev fra Johan C. Martens og Co raffinering i Bergen til fiskedirektøren med deres liste over ønskede varer fra Tyskland. Denne listen inneholder blant annet: Spunser for tønner, salt, Tyllose og Clor Calcium.⁵⁴ I et brev til fiskedirektøren fra norske hermetikkfabrikkers landsforening datert til 22 september skrives det at de har mottatt brevet angående erstatningskravet og har gått gjennom dette med sine tillitsmenn. Det skrives at før krigen hadde Tyskland levert en rekke maskiner til hermetikkfabrikkene og emballasjefabrikkene. Dette inkluderte blant annet presser, etiketteringsmaskiner og en rekke motorer. Og at om det skulle være mulig å få tak i slike maskiner ville de være interessert i det. De skriver også at det har vært mangel på båndlakkeringsanlegg i landet. Og at de visste at slike var å finne i Tyskland, og derfor er interesserte i overta et eller et par stykker. Utenom dette fantes det også stort behov for forskjellige maskintilbehør. Men at kvanta var vanskelig å oppgi da de ikke visste hva som fantes i Tyskland. Utenom dette var de interessert i kull og salt og gav opp tallene over mengder som hadde blitt brukt i tidligere år, og at de samme mengdene ville vært foretrukket. Disse mengdene var oppgitt i flere tusen tonn.⁵⁵ Til fiskedirektøren ble det også sendt brev fra Medicintraneksportørens landsforening. Hvor de oppgir at de kunne ønske seg emballasjemateriell, clorkalcium, blekejord og diverse glassvarer samt elektriske motorer.⁵⁶ Kjøleanleggskontoret sendte også brev som inneholdt diverse varer av interesse blant annet: stålplater, armeringsstål og heltrukne stålrør.⁵⁷

⁵¹ RA, 1945-1948 UD boks 10667: Sverre Hjorth-Hansen, Brev over kjemikalier til fiskeindustrien, 10.09.1945.

⁵² RA, 1945-1948 UD boks 10667: Lister over varer fra Fiskedirektøren, 11.09.1945.

⁵³ RA, 1945-1948 UD boks 10667: Kr. Bratland, telegram til Det kongelige handelsdepartement fiskeriavdeling, 29.09.1945.

⁵⁴ RA, 1945-1948 UD boks 10667: Johan C. Martens & Co raffinering, brev til fiskedirektøren, 03.10.1945.

⁵⁵ RA, 1945-1948 UD boks 10667: Det norske hermetikkfabrikkers landsforening, brev til fiskedirektøren, 22.09.1945

⁵⁶ RA, 1945-1948 UD boks 10667: Medicintraneksportørens landsforening brev til fiskedirektøren, 24.09.1945.

⁵⁷ RA, 1945-1948 UD boks 10667: Kjøleanleggskontoret brev til fiskedirektøren, 26.09.1945.

Den 27 september sendes det et brev til Fiskedirektøren som henviser til brev den 12 september samt en telefonsamtale med Byrådssjef Rogstad der de forstår at UD ønsket at listene ikke bare skulle oppgi hva de ønsket seg, men også i kvanta. Og at de har gitt denne informasjonen videre til de andre organisasjonene og institusjonene. Det understrekes at dette er svært vanskelig og fremdrive av flere grunner, både fordi tiden var knapp, men også fordi de ikke vet hva som finnes av ønskede varer i Tyskland. Og at de derfor ikke vil rekke å legge frem slike lister innen fristen 1. Oktober. Direktoratet har derfor i denne anledning gjort henvendelser til norske hermetikkfabrikkenes landsforening, Sildemelutvalget, Medicintraneksportørens Landsforening, de norske tønneprodusenters landsforening, forsøksstasjonen og kjøleanleggskontoret. I dette brevet gis det forklaringer på hvorfor de ønsker seg diverse varer. For eksempel skrives det at det for tønneindustrien vil kreves rundt 6000 tonn båndjern for å den planlagte produksjonen. For fiskeredskapsindustrien skrives det at de har mottatt betydelige kvanta med hampråd under krigen, og at det vil være ønskelig og kunne motta mer, men siden Tyskland selv ikke produserer hamp, at det kunne være interessant og motta bomullstråd i stedet. Og at de gjerne da vil motta 300 tonn bomullstråd. Fra sildemel og fiskemelindustrien har de ikke mottatt noen kvantaliste, men de skriver at det er ønskelig og kunne sende nedover norske ingeniører til Tyskland for å se hva som er av interesse for norske kjøle og fryseanlegg. Videre skrives det under kategorien fiskefartøy at de fremdeles er interessert i den tyske tråleren som de meldte om tidligere. Og at de ønsker å kunne overta en eller to fartøyer som tyskerne bygde i Sverige og som nå var overtatt av de allierte, men at de ikke er sikre på om disse fartøyene vil fungere godt i norsk farvann. Og at de også ønsker og sende noen fra Norge til Tyskland for å se på de skipene det kunne være aktuelt å skaffe. Det spesifiseres også ønskelig kvanta for salt og kull, og det blir understreket hvor viktig disse varene er for produksjonen.⁵⁸

I arkivet under kategorien av hva Norge ønsket å motta som erstatninger er det som nevnt mye kommunikasjon mellom fiskedirektøren og UD. Det finnes så langt denne forskningen klarte å se ingen kommunikasjon med andre næringer, dette belyser nok en gang hvordan norske myndigheter spisset fokuset til å gjenreise havnæringen. Havnæringen var en av de største og viktigste næringene for norsk økonomi. Selv om norske myndigheter ikke hadde oversikt over hvilke fabrikker og utstyr det fantes i Tyskland, var det likevel naturlig og spørre etter varer som brukes i havværingen til fiskerier og fryserier. For selv om oversikten

⁵⁸ RA, 1945-1948 UD boks 10667: Fiskedirektørens brev til det kongelige handelsdepartement fiskeriavdelingen, 27.09.1945.

var dårlig, var det naturlig å tenke at Tyskland hadde slike varer, siden deres handelsflåte skulle gis bort som erstatninger. Spørsmålet om å kunne sende representanter til Tyskland blir også tatt opp her, men det virker ikke som det har satt noen stopper for dannelsen av disse listene. Listene er lange og inneholder en rekke med varer, samt er noen gitt i store kvanta. Disse listene kan ved første øyekast virke noe ambisiøse siden både Helgeby eller UD anså sjansene for store utbetalinger som dårlige. Men dette kan også være for dekke flere behovene, om en vare ikke skulle være mulig å skaffe fra Tyskland kunne de flytte nedover listen og skaffe noe annet. Det som kommer tydelig frem i denne kommunikasjonen er at UD sitt fokus nå ligger nesten ene og alene på havnæringen. De skulle ikke bare sørge for å bygge opp tonnasjen, men også de andre havnæringene som var nødvendig på land som for eksempel fabrikkene. Hjemmeflåten hadde som nevnt i innledningskapittelet også lidt store tap, det handlet om å gjenreise all handel og næring på havet, ikke bare de store tonnasjetapene som Notraship arbeidet med. For selv om handelsflåten innførte til landet viktig import og store penger, er det naturlig å tenke at eksporten av fisk også var stor samt at behovet for fisk var viktig for den norske befolkningen.

4.3.2 Møte i Utenrikskomiteen:

Den 29 Oktober møtte Utenriksminister Trygve Lie på møte for lukkede dører med utenriks- og konstitusjonskomiteen, for å forklare og svare på spørsmål komiteen hadde rundt erstatningsoppgjøret. Formann Carl Joachim Hambro uttrykker til komiteen at han tror det finnes en rekke naive nordmenn som tror staten skal motta 21 milliarder kroner fra Tyskland. Men at han selv mener at de ikke kan bli snakk mer enn en brøkdel av den summen. Madsen som også deltok på møtet uttrykte at han tror ikke Norge får mer i erstatninger enn det som allerede var i landet. Hambro mener derfor at dette burde bli presentert i Norske aviser, slik at den generelle befolkningen ikke tror at det skal komme så mye penger på bok for staten. Madsen sier Hambro imot i dette, han mener at det kan føre til at befolkningen tror erstatningene bare er humbug. Og at inntrykket styrkes at stormaktene som han sier det, «forsyner seg». Han utdyper dette med og si at det er naturlig at stormaktene skal motta mer erstatninger grunnet sin krigsinnsats, men at også Norge må kjempe for å få så mye som mulig. Hambro plukker opp tråden og forteller om en kai Levanger som tyskerne bygde under krigen. Denne kaien kostet 2,5 millioner kroner å bygge, og at de allierte hadde ansett kaien som krigsbytte da tyskerne kapitulerte. De allierte mente derfor at Norge skulle betale 2,5 millioner kr. inn til en felles alliert kasse. Svaret fra fylkesmannen i Trondheim ble fortalt å være: «De kan ta kaien og dra til helvete; jeg skal skaffe arbeidshjelp til å få brakt steinene

om bord i de engelske båtene: for vi ar ikke bruk for den kaien.» Og at dette spørsmålet derfor er svært vanskelig. Det ble ikke gitt noe svar på hva som skulle skje med kaien i møtet, men det åpnet opp spørsmål om hva som skulle skje med de faste anleggene i Norge. Mange store faste anlegg som kaier, bunkere, festninger og fabrikker var bygd av tyskerne under okkupasjonen, og spørsmålet var om disse også var å anse som krigsbytte. Til dette svarte Utenriksminister Lie at disse anleggene var å anse som Norske. Videre snakker Lie om de tyske fiskefartøyene som ble funnet i Norge. Og at han gjorde en henvendelse til britene om ønske at disse skal gis til Norge som erstatning for de mange hundre fiskefartøyene Norge tapte under krigsinnsats. Men svaret var nedslående, det var bestemt at disse fiskefartøyene skulle sendes tilbake til Tyskland for at de skulle bruke dem til fiske. Slik at Tyskland skulle klare og ernære befolkningen. Og at dette kunne by på problemer for Norge og Danmark, fordi det ville derfor være vanskelig og eksportere i samme mengder som før krigen om Tyskland skulle drive med mye landbruk og fiske. Og at dette vil føre til at Norge ikke får eksportert fisk i høy nok kapasitet. Lie sier at han har tatt dette temaet opp igjen, og at han ikke vil gi opp. Han var av den oppfatning at amerikanerne og britene så sine egne interesser best i varetatt om den tyske industrien ble skåret ned. Og at dette skulle dekkes på bekostning av lille Danmark og Norge. Dette måtte i så fall tas opp på et internasjonalt plan mente Lie, og da eventuelt på den endelige fredskonferansen. Hva angår de andre skipene som ble funnet er det fremsatt egne regler for, og Lie mener at det ikke er nødvendig og gå i dybden på disse nå.⁵⁹ Resten av møtet ble brukt til å diskutere en rekke med handelsavtaler.

Det kommer flere interessante poeng frem i dette møtet, som nevnt tidligere var havnæringen ansett som en av de viktigste næringene for Norge. Selv om det var tonnasjen som hadde lidd de største tapene, var det ikke nok å bare skulle løfte opp mengden med skip. Det måtte også skje et løft innen fiskeindustrien for å gjenreise næringen etter krigen. Som nevnt ovenfor lå store deler av fokuset rundt varer som ikke var skip, rundt varer som skulle bidra til fiskerinæringen. Her kommer nok en gang viktigheten rundt tonnasjen opp, norske myndigheter var også interessert i de tyske fiskefartøyene som var i Norge. Men at disse fartøyene skulle sendes tilbake til Tyskland. Stormaktene ønsket å nedruste den tyske industrien og Tyskland skulle derfor livnære seg gjennom landbruk og fiske. Noe som de norske myndighetene så veldig alvorlig på ut i fra dette møtet. Om Tyskland begynte å drive fiske på et stort plan ville dette forskyve handelen som Norge og Danmark var avhengig av. Hvis Tyskland skulle bli en stor konkurrent innen fiske ville dette potensielt skade den norske

⁵⁹ Den utvidede utenriks- og konsititusjonskomite 1945: s.4-11.

økonomien, og oppreisningen av fiskeindustrien ville være mindre verdt. Det som kommer tydelig frem her er at tross i at norske myndigheter hadde en liten stemme i erstatningsoppgjøret, var de ikke redde for å kjempe for de mente var best for Norges økonomiske fremtid. Lie sier selv at fordelingen av skipene var forutbestemt, noe oppgaven vil komme tilbake til i neste kapittel. Men den store interessen for skip og havnæring synes godt i denne perioden. Og norske myndigheter var ikke villig til å gå med på de amerikanske og britiske interessene for Tyskland om dette skulle gå utover Norges fremtid innen handel. Havnæringen var Norges største næring og skulle fortsette og være det.

4.4 Det offisielle erstatningsmemorandumet:

I det offisielle erstatningsmemorandumet som norske myndigheter ferdigstilte og sendte til stormaktene inneholdt alle skader som påført Norge under krigen, og skulle legges frem ved Paris-Konferansen. Tall-arbeidet over hva krigen kostet Norge hadde blitt gjort av SSB, likevel hadde alle tallene blitt gjennom arbeidet av flere aktører for å danne juridiske grunnlag. Som nevnt i kapittel 3 måtte de dokumentere alle tapene. Oppgaven ble sendt innen fristen den 1. oktober og inneholder lister over alle tap under en rekke kategorier. Hva ble det totale kravet satt til? Og hvordan hadde det blitt begrunnet i tonnasjetapene? Var kravet moderat? Som nevnt tidligere var tonnasjen det største direkte krigstapet Norge led under krigen. Norge i motsetning til land som Storbritannia hadde blitt okkupert og led svært lite krigsskader i form av kamphandlinger og bombing, og derfor skjedde mesteparten av Norges tap på havet siden det var uteflåten som var i direkte krig.

I det offisielle kravet står det innledningsvis den totale summen av skader Tyskland hadde påført Norge oppgitt i 1938 kr, 1945 kr og dollar, før den videre bakover oppgir tapene i diverse kategorier. Innen hver kategori er det også nedskrevet hva Norske myndigheter mente tyskerne hadde betalt for. I følge kravet hadde Tyskland påført Norge skader for 16 297 millioner kroner i 1938 verdi, men av denne summen var det trukket fra 1002 millioner kroner som tyskerne hadde betalt for. Kravet ble derfor stående på 15 295 millioner kroner i 1938 verdi/ førkrigskroner.⁶⁰ Det var forutbestemt at kravene skulle gis i førkrigskroner av de allierte, derfor ser summen her lav ut i forhold til summen som tidligere var diskutert av myndighetene. Toft nevner også disse summene i sin oppgave, men til forskjell har han gjengitt dem i 1945 krone verdi. Samtidig har han ikke tatt med summen som skulle trekkes

⁶⁰ Preliminary statement, 1945. S: 7-10.

bort, dette gjør at hans tall ser høyere ut.⁶¹ Den kategorien med størst tap falt på skipstap som ble satt til 1739,9 millioner kroner.⁶² I møte for lukkede dører den 8. november 1945 møter Sundby på Stortinget for å opplyse dem og hvordan det norske kravet er satt opp. Han begynner med å fortelle at deler av kravet er basert på gjetninger, grunnet at det ikke har vært mulig å skaffe eksakte tall. Før han beveger seg gjennom de forskjellige postene og tapene. Under skipstap går han nøye gjennom alle tallene. Gruppe A består av skip innenfor den blokkerte sonen, altså skipene som ble tatt av tyskerne. Hvor tapet ligger på 422 mill.kr. og består av 136 tapte skip å 320 000 tonn dødvekt, i kategori A er det ikke tatt med skip på under 300brt. For helt tapte eller ødelagte skip er kravet satt på 260 mill.kr. Gruppe B består av skipene som seilte under alliert styring, altså uteflåten som ble rekvirert av eksil-Regjeringen. Tapet består av 400 skip på 2 843 000 tonn dødvekt til verdien av 1125 mill.kr. Tapene gjennom krigsårene består av 484 mill.kr første året, 404 mill.kr andre år, 180,3 mill.kr tredje år og 56,5 mill.kr det fjerde året. Etter dette kommer det skip som ble delvis ødelagte til en verdi på 96 mill.kr. Kollisjoner og strandingsskader ble satt til 24 mill.kr og utgiftene for forsvarsinstallasjoner ble satt til 88,5 mill.kr. Det blir dermed under post B til sammen et tap på 1334 mill.kr. I kravet står det spesifisert at alle tapene under skip ikke inkluderer de 58 skipene som gikk tapt før 9. april 1940, altså de skipene som ble senket mens Europa var i krig og Norge enda var nøytrale. Beregningen av tapet var gjort gjennom å se på assuranseverdien av skipet på tidspunktet det var senket. Noe som betydde at det var verdien av skipet den dagen de ble senket som ble oppført som et tap. Sundby sier selv at dette ikke dekker stigningen av skipsprisene under krigen, og det vil koste betraktelig mye mer å skulle skaffe en tilnærmet skipsflåte igjen. Videre nevner Sundby at det er senket og skadet en rekke skip som seilte for fransk-tysk regning i den tiden Frankrike var under okkupasjon. Skaden her er satt til 2 745 00 pund sterling, eller lettere sagt ca. 55 mill.kr. Denne summen skulle det kreves erstatning fra Frankrike selv.⁶³

Tapene på tonnasje ble altså satt til hele 1739,9 millioner kroner. Det er i kravet ikke tatt med de store forsikringssummene som ble utbetalt etter krigen. Nøyaktig hvorfor disse ikke er med er vanskelig å vite, men det kan være så enkelt som at erstatningssummene enda ikke var klare. En annen forklaring kan koke ned til at det ikke ville vise de reelle tapene. Målet med erstatningskravet var ikke å vise hvor mye forsikringer havnæringen skulle få etter krigen, men å vise de store tapene de hadde lidd som et resultat av krigen. Dette viser som nevnt at

⁶¹ Toft. 2006. S:

⁶² Preliminary statement, 1945. S: 18-21.

⁶³ Stortinget, møte for lukkede dører 8 November 1945: s. 182-183.

dette var det største direkte krigstapet for Norge. Som nevnt i det inneledende kapitlet viser denne summen bare en side av tonnasjetapet, siden den gjenværende delen av flåten var sterkt redusert og store deler av mannskapene var tapt også. Det er derfor kanskje ikke så rart at norske myndigheter valgte å legge stor vekt på tonnasjetapene. Norge hadde siden tidenes morgen vært et kystland som livnærte seg av havet. Disse tapene kunne brukes sammen med Norges historie som en havnasjon for å vise hvorfor Norge burde få skip som betaling. Et annet punkt som også er svært interessant er summen av tap på skip innenfor norsk grense. Det er i denne sammenhengen ikke skrevet noe om hvem som senket skipene, det er naturlig og tenke at de fleste skip innen Norsk grense var senket av andre enn tyskerne, men de allierte. Dette er ikke nevnt i dokumentet.⁶⁴ Det er heller ikke tatt med skipene som ble tapt før 9. april 1940. Grunnen til at disse ikke er tatt med kan lett forklares ved at Norge ikke var i krig på dette tidspunktet. Og ta med disse tapene mot Tyskland ville derfor være feil da det ikke kvalifiseres som krigstap. Flere av listene inneholder også fratrekk av summen de mente tyskerne allerede hadde betalt. Under skip er det ingen fratrekk, tyskerne hadde altså ikke betalt noe av tonnasjetapet tilbake i norske myndigheters øyne.

Det offisielle kravet viser interessante punkter om hvordan norske myndigheter tenkte. At den største tapssummen var skip, er neppe en overraskelse. Spesielt med tanke på hvor stort fokus det fikk samt at det var, relativt sett, lite direkte krigsskader i Norge under krigen.

⁶⁴ Preliminary statement, 1945. S: 18-21.

Kapittel 5: Paris-konferansen

Dette kapittelet skal gå inn på Paris-konferansen som fant sted den 9 November 1945, Norske myndigheter og andre erstatningsberettigede land ble etter at de sendte inn sine krav til stormaktene invitert til konferansen. Paris-konferansen skulle fastsette de siste spesifikasjonene rundt erstatningene etter krigen. Her skulle hvert land få muligheten til å fremsette sitt krav, og bli tildelt hvor mye de skulle kunne motta fra Tyskland. Som nevnt tidligere ble det under Potsdam bestemt at erstatningene skulle komme i form av varer og tjenester, stormaktene hadde før konferansen bestemt hvor mye Tyskland skulle betale totalt i erstatninger til alle land.⁶⁵ Denne utregningen var gjort med tanke på at Tyskland skulle kunne klare seg uten hjelp fra andre nasjoner etter at betalingene var gjort, dette var helt klart gjort med tanke på at de ikke ønsket å gjøre de samme feilene som etter første verdenskrig. Landene som deltok ville derfor nå kunne få vite hvor stor andel av den totale summen, utregnet av stormaktene, de ville ha krav på som erstatninger basert på sine krav. Hvert land mottok derfor en invitasjon for å delta og kunne sende nedover en egen delegasjon. Dette kapittelet skal ta for seg hva som skjedde under forhandlingene i Paris og hva som ble bestemt der, samt og se på hvordan den norske delegasjonen deltok i Paris. Det vil avslutte med å se på resultatet av Paris-konferansen. Som kapittelet vil vise deltok den norske delegasjonen bare på deler av forhandlingene. Som nevnt i tidligere kapittel hadde UD satt sitt fokus på sjøfarten, og anså dette som den viktigste næringen og få i gang etter krigen. Og denne strategien for sjøfarten kommer også godt til syne under forhandlingene i Paris. Den norske delegasjonen kunne etter forhandlingene se seg svært fornøyde med resultatet da Norge fikk tildelt en god del av erstatningene, dette til tross for Helgebys store skepsis til håpet om noen stor sum i tilbakebetalinger. For å kunne svare på de mange spørsmålene og lage et godt bilde av Paris-Konferansen vil det i denne delen av oppgaven bli tatt i bruk to bøker og en rekke telegram og brev fra arkivet. Den første kilden er *boken De tyske erstatningsbetalinger* skrevet av Kåre Petersen og utgitt i 1953. Denne boken tar for seg det økonomiske oppgjøret og har stort fokus på konferansen i Paris, det som gjør denne boken godt egnet er at Petersen selv var medlem av den norske delegasjonen. Denne boken gir derfor et godt inntrykk av hvordan forhandlingene foregikk innenfra. Det er likevel utfordringer med litteratur som er skrevet så tett på hendelsene, og det må derfor bli tatt hensyn til tidsperspektivet. I tillegg

⁶⁵ K. Petersen 1953: s 76-77.

inneholder ikke denne boken noe om hvordan den norske delegasjonen arbeidet. Den er mer en beretning ovenfor hendelsene, men inneholder likevel en god oversikt over hvor store prosentandeler landene fikk. Den andre kilden som vil dominere er Toft sin oppgave som har blitt brukt tidligere. Denne oppgaven er skrevet i moderne tid og vil derfor kunne gi et annet perspektiv. Brevene og telegrammene fra arkivet består av informasjon mellom den norske delegasjonen og UD.

5.1 Hvem deltok?

Hvem var det som deltok på Paris-konferansen? Og hvem skulle representere Norge? Utenom stormaktene USA, Frankrike og Storbritannia deltok delegasjoner fra: Albania, Australia, Belgia, Canada, Egypt, Hellas, India, Luxembourg, New Zealand, Nederland, Norge, Tsjekkoslovakia, Jugoslavia og den syd-afrikanske Unionen. I alt 18 land møttes i Luxembourgslottet i Paris den 9 November 1945.⁶⁶ som nevnt tidligere hadde Sovjet og Polen en egen avtale og var derfor ikke med i forhandlingene.⁶⁷ Men hvem skulle representere Norge? Og hadde den norske delegasjonen en plan? I alt bestod den norske delegasjonen av seks menn. Carsten Jakob Helgeby fungerte som ekspedisjonssjef, hadde etter krigen arbeidet med oppgjøret og stod som sjef for krigsoppgjørsavdelingen. Dr. Wilhelm Christian Ottesen Keilhau fungerte som formann, da krigen brøt ut hadde Dr. Keilhau blitt med regjeringen til London og fungert som krigsadvokat. Dr. Erling Petersen som hadde sin doktorgrad i sosialøkonomi. Advokat Erik T. Paulson var også med. Kaare Pettersen som nevnt over var også med, og hadde utdannelse i økonomi. Den siste var Ole Torleif⁶⁸. Toft skriver at disse mennene ble valgt på grunn av sin ekspertise og erfaring.⁶⁹ Og ha med seg både advokater, økonomer og ikke minst Helgeby som hadde arbeidet med oppgjøret virket som et godt gjennomtenkt valg. Arbeidet til den norske delegasjonen var ikke bare å representere Norge på konferansen, de skulle også rapportere hjem til UD om fremgangen.⁷⁰ Men hvilken strategi og forventninger hadde denne delegasjonen til forhandlingene? I følge Toft hadde ikke Helgeby stor tro på at de kom til å motta noen stor erstatningssum,⁷¹ denne tankegangen har også vist seg i tidligere kapittel. Det er imidlertid vanskelig og skulle si noe om hvorvidt alle deltakerne var like skeptiske til konferansen som Helgeby. Men siden det finnes lite litteratur som peker mot at delegasjonen eller de som arbeidet med erstatningene var uenige med

⁶⁶ K. Petersen 1953: s 75.

⁶⁷ K. Petersen 1953: s 75.

⁶⁸ K. Petersen 1953: s 75. & Toft, 2006: s: 41-42.

⁶⁹ Toft, 2006: s: 41-42.

⁷⁰ Toft, 2006: s: 41-42.

⁷¹ Toft, 2006: s: 41-42.

Helgeby, vil det være naturlig å tenke at de fleste i hvert fall i noen grad enige med Helgeby sine meninger. Siden Helgeby og muligens store deler av delegasjonen hadde liten tro på noen stor sum, hvordan valgte de da og presentere seg foran stormaktene og de andre landene i Paris? Toft skriver at Helgeby derfor i forberedelsene til Paris-konferansen den 3. november la frem hvilken taktikk de skulle bruke under forhandlingene. I følge Toft baserte denne planen seg i all hovedsak rundt å dekke tapene og gjenoppbyggingen av den norske handelsflåten. Og at dette skulle være mulig gjennom å forsøke å få motta en betydelig del av den tyske handelsflåten.⁷² Denne taktikken stemmer god overens med hvordan arbeidet i UD hadde foregått i tiden etter Potsdam. Som nevnt valgte UD å fokusere på handelsflåten og skipsfarten i Norge. Skipsfarten var ansett som den viktigste næringen i Norge, og var derfor den næringen det hastet mest med å bygge opp igjen.⁷³ Norge hadde helt siden før vikingenes tid vært en sjønasjon, Norge uten havet ville være umulig. Denne taktikken var derfor godt gjennomtenkt på forhånd. Spørsmålet som da står igjen: hvordan fungerte denne taktikken? Og hvordan gikk de frem med den?

5.2 Hva ble bestemt under Paris-Konferansen?

Denne delen av oppgaven vil ta for seg hva som hendte under konferansen. Petersen skriver en del om forhandlingene, men lite om hvordan Norske delegasjonen tenkte og handlet. Toft tar derimot opp en del mer om hvordan den norske delegasjonen arbeidet og forholdt seg til bestemmelsene rundt den. For å spe på disse to kildene vil det også bli tatt med en del litteratur fra arkivet. I UD sitt arkiv finnes det en rekke med korrespondanse mellom den norske delegasjonen og UD, hvor spesielt Helgeby sender telegram angående forhandlingene og hva de selv har drevet med. Denne delen av oppgaven vil starte med å ta for seg de store bestemmelsene som var tatt, og som påvirket alle deltagende land. Før den beveger seg videre og tar opp tråden på hvordan den norske delegasjonen arbeidet og hva de kommuniserte hjem.

5.2.1 Hva bestemte stormaktene?

Hva var det som skulle bestemmes under Paris-konferansen? Og hva ble bestemt? Petersen skriver at den største utfordringen konferansen stod overfor var å fastsette de prinsipper som skulle legges til grunn for fordelingen av erstatningene.⁷⁴ Altså å skulle finne ut hvem som skulle få hvor mye og hvorfor. Var det krigsinnsats som skulle være avgjørende? Eller skulle det gå på tap? Dette var altså ikke bestemt på forhånd av forhandlingene, og på akkurat dette

⁷² Toft, 2006: s: 41-42.

⁷³ L.Pettersen, 1992: s. 296-297.

⁷⁴ K. Petersen 1953: s 75.

punktet var det mange meninger fra delegasjonene. I følge Petersen mente den britiske delegasjonen at det måtte være krigsinnsatsen som skulle legges til grunn hvor mye et land skulle motta. Og at det i Jalta-avtalen var en hemmelig klausul som fastslo det. Petersen skriver at en slik fordeling ville i stor grad favorisere land som Storbritannia og USA, siden de hadde brukt enorme ressurser på krigen. Mens land som Norge, som ikke var i krig særlig lenge, og som ble okkupert derfor ville få svært lite av erstatningene. Denne formen ville heller ikke ta hensyn til tap. Men det ville heller ikke bli mer rettferdig og gå i motsatt retning. Petersen skriver at om tap skulle være det som grunnla hvor mye erstatninger man fikk, ville land som USA ikke motta stort siden deres skader var svært lave. Petersen skriver at det derfor var nødvendig og finne en mellomvei, slik at det ble så rettferdig som mulig. For å kunne gjøre dette arbeidet hadde stormaktene til disposisjon de memorandumene som hvert land hadde levert inn over tap, dette statistiske arbeidet var ment å hjelpe stormaktene til å finne en fordeling som skulle virke rettferdig. Petersen peker derimot ut to hovedmangler ved dette arbeidet, som gjorde det vanskelig for stormaktene. Fristen for å levere et slik materiale hadde vært kort, som nevnt over hadde Norge startet sitt arbeid tidlig i krigen. Men for andre land var tidsfristen knapp, derfor var store deler av materialet gjetninger. Det andre problemet var at selve instruksjonen til memorandumene var vage, oppskriften på hvordan stormaktene ønsket at det statistiske arbeidet skulle gjøres var så vag at memorandumene ikke var like. Dette førte til at det ble svært vanskelig og skulle sammenligne land. Et annet poeng Petersen fremhever er hvordan noen land hadde tøyd grensene litt langt, og satt inn store summer som de ikke kunne begrunne. Sammen med dette inneholdt også store deler av memorandumene tap som ikke kunne måles i penger, som tap av menneskeliv og arbeidskraft. I følge Petersen måtte derfor fordelingen ha noe skjønn, spesielt når så store utfordringer møtte dem.⁷⁵ Så hvordan håndterte stormaktene denne utfordringen?

Å skulle ha åpne diskusjoner om hvem som skulle motta hva og hvordan danne grunnlaget for fordelingen ville nok ha ført til en underlig konferanse. Dette hadde stormaktene trolig sett for seg, ifølge Petersen. Og det var nettopp derfor de valgte å legge frem et ferdig forslag over hvor mye hvert land skulle motta i prosent. I forberedelse til Konferansen hadde stormaktene regnet ut hvor stor del av Tysklands industri de kunne fjerne uten at landet skulle ha problemer økonomisk etter at betalingene var gjort. Det ble derfor satt opp en tabell fra stormaktene som oppga hvor mye hvert land skulle motta i prosent av totalsummen, ifølge Petersen var dette i stor grad basert på det statistiske materialet som landene hadde levert.

⁷⁵ K. Petersen 1953: s 75-76.

Petersen understreker likevel at de ikke fikk noen forklaring på fremgangsmåten. Det var derfor vanskelig og skulle si noe om at fordelingen var rettferdig eller ikke når de ikke visste hvorfor den var satt opp slik. Petersen mener likevel at det var tatt hensyn til det leverte materialet da det så ut som tallene i stor grad baserte seg på direkte ødeleggelser, budsjettutgifter for krigføring og okkupasjonskostnader. Mens det ikke var lagt mye vekt på tap av menneskeliv og tapt arbeidskraft. Det var derfor vanskelig for delegasjonene og skulle si seg enig eller uenig i fordelingen når de ikke visste hvorfor de fikk den prosenten de fikk. Selve fordelingen av erstatningene skulle skje slik det var bestemt under Potsdam-konferansen, alle betalinger skulle komme «in kind» altså i industrielt utstyr, skip, varer og tjenester. Og de tyske aktiva i det forskjellige landene var å anse som erstatninger, men unntak av skip som skulle fordeles ved spesielle regler. Hvert land skulle dermed motta varer og tjenester innenfor verdien av sin prosentdel. Det var imidlertid en del deltagere som gav avkall på sine krav, amerikanerne ga avkall på en del industrielt utstyr de hadde krav på. Dette førte til at tabellen med prosentene hvert enkelt land skulle motta ble delt i to grupper: A og B. (se tabell nedenfor). Kategori A bestod derfor av tyske tilgodehavender i fremmede og nøytrale land og eventuelle leveringer av varer i løpende produksjon. Mens tabell B inneholdt industrielt utstyr fra Tyskland og tyske handelsskip. Det var ikke bare amerikanerne som gav avkall på sine krav, også Canada og Sør-Afrikasambandet ga avkall på sine krav under kategori B. De prosentene som da ikke ble tilhørende noe spesifikt land ble dermed fordelt mellom de andre landene. Selv om stormaktene hadde lagt frem et ferdig forslag oppstod det likevel diskusjoner ifølge Petersen. Men grunnet at USA, Canada og Sør-Afrikasambandet gav avkall på noen av sine krav ble det til slutt enighet mellom alle deltagerne.⁷⁶

Tabell 1. Fordelingen av de tyske erstatningsbetalinger

Land	Kategori A	Kategori B
Albania	0,05	0,35
Australia	0,70	0,95
Belgia	2,70	4,50
Canada	3,50	1,50
Danmark	0,25	0,35
Egypt	0,05	0,20
Frankrike	16,00	22,80

⁷⁶ K. Petersen 1953: s 76-80.

Hellas	2,70	4,35
India	2,00	2,90
Jugoslavia	6,60	9,60
Luxembourg	0,15	0,40
Nederland	3,90	5,60
New-Zealand	0,40	0,60
Norge	1,30	1,90
Sør-Afrika-sambandet	0,70	0,10
Storbritannia	28,00	27,80
Tsjekkoslovakia	3,00	4,30
USA	28,00	11,80

Kilde: Toft 2006: s. 15.

Petersen skriver som nevnt lite om hvordan den norske delegasjonen arbeidet under konferansen, men gir likevel et godt innblikk i hvordan det var på konferansen og de mange utfordringene som lå foran dem. At stormaktene i forberedelsene av konferansen hadde satt opp et forslag kan virke naturlig. Som Petersen sier ville dette kunne hindre uante diskusjoner og at konferansen tok mer tid enn planlagt. Det at det heller ikke ble gitt noen forklaring til begrunnelsene av fordelingen kan også ha en naturlig forklaring. Uten en oversikt over hvorfor tildelingen ble som den ble, utelukket stormaktene at diskusjoner og krangel kunne oppstå. Mesteparten av diskusjonene som fant sted under Paris-konferansen handler dermed ikke om selve summen hvert land skulle motta. Etter at USA, Canada og den sør Afrikanske unionen gav fra seg deler av sine krav virket det som om alle delegasjonene til dels slo seg til ro med resultatet. Som vist i tabellen fikk Norge 1,90 prosent i tabell B og 1,30 i tabell A. Oppgaven vil nedenfor gå nærmere inn på den norske resultatet. Mesteparten av diskusjonene som oppgaven vil komme inn på i neste del, handlet om hvem som skulle få hva av varer og tjenester. Som nevnt var den norske delegasjonen på jakt etter skip.

5.2.2. Den norske delegasjonens arbeid:

Denne delen av oppgaven vil ta for seg den norske delegasjonens arbeid. Fungerte taktikken som de hadde satt opp? Og hvordan gjorde de det? Denne delen av oppgaven vil ta i bruk Toft og en rekke kilder fra arkivet av korrespondanse mellom delegasjonen og UD. Det som kommer tydelig frem i denne delen av oppgaven er hvordan den norske delegasjonen var svært tilbakeholden under store deler av konferansen med ett unntak, skipene. I følge Toft valgte den norske delegasjonen kun å ta til orde når det var snakk om havnæring, noe som

stemmer godt med funnene i arkivet og korrespondansen til UD. Men forsøkte også den norske delegasjonen andre taktikker? Som oppgaven vil komme nærmere inn på kan det virke som den norske delegasjonen ved flere anledninger benyttet private samtaler (lobbyvirksomhet) for å kunne oppnå best mulig resultat.

I begynnelsen av konferansen fikk hvert land representert muligheten til og ta ordet og presentere sitt krav og fremlegge forhold de mente var viktige for nettopp sitt erstatningskrav.⁷⁷ I følge Toft valgte den norske delegasjonen å legge stor vekt på viktigheten av handelsflåten for Norge.⁷⁸ I et telegram fra Helgeby sendt til UD belyser Helgeby dette, han skriver at disponeringen av den tyske handelsflåten er oppført som et eget punkt for senere diskusjoner under konferansen. Men at de enda ikke er ferdige med den innledende diskusjonen hvor hvert enkelt land for presentere sitt krav. Han skriver videre at den amerikanske delegasjonen ikke kom med noen ønsker om spesifikke erstatningsobjekter, men at den nederlandske delegasjonen hadde snakket meget spesifikt om den tyske handelsflåten. Men at delegasjonen fra Nederland ikke hadde nevnt noe om hvalflåten. Videre skriver Helgeby at han selv fikk ordet og hva han ga uttrykk for angående den tyske handelsflåten og hvalflåten.⁷⁹

Da det var Norges tur og legge frem sitt krav valgte Helgeby og starte med og legge vekt på at den norske handelsflåten hadde mistet 3.4 millioner tonn, tilsvarende halvparten av flåten. Og at dette tapet var særlig merkbart grunnet at næringen før krigen bidrog med 11% av den nasjonale inntekten. Han nevner videre det store tapet på hvalfangstflåten, hvor 9 av 13 skip var tapt. Han avslutter med og si at gjenreisningen av den norske handelsflåten var ekstremt viktig for den norske økonomien. Og at han håpet at store deler av den tyske tonnasjen ville stilles til norsk rådighet grunnet hvor viktig næringen var landet.⁸⁰ Helgeby legger med andre ord stor vekt på tapet, men skriver ingenting om at han nevner andre tap. Dette kan virke som et godt knep for å vise stormaktene og de andre delegasjonene hvor stor betydning handelsflåten hadde for landet. Helgeby spiller her på følelser ved og si at han håper Norge vil få tyske skip grunnet viktigheten av næringen, ikke på grunn av tapene. Dette kan være et

⁷⁷ Toft, 2006: s: 42.

⁷⁸ Toft, 2006: s: 42.

⁷⁹ RA/S-2259. Utenriksdepartementet/Oslo. 28.2.3E Boks 10666. *Erstatningskonferansen i Paris. Den norske delegasjons skriftveksel med UD og generalsekretariatet*. Fortrolig telegram til UD, fra Helgeby. (uten dato).

⁸⁰ RA/S-2259. Utenriksdepartementet/Oslo. 28.2.3E Boks 10666. *Erstatningskonferansen i Paris. Den norske delegasjons skriftveksel med UD og generalsekretariatet*. Fortrolig telegram til UD, fra Helgeby. (uten dato).

taktisk valg fra hans side for å få andre delegasjoner på hans side. Helgeby er tydelig i skrivet til UD om at amerikanerne ikke hadde nevnt spesifikt om objekter og at nederlenderne ikke hadde nevnt noe om hvalflåten. Dette kan tyde på at den norske delegasjonen og UD anså at Nederland og USA var de to landene som mest sannsynlig kom til å kreve deler av tysk handelsflåte som erstatning. Og at det var nettopp derfor de valgte å holde et tett øye med dem under forhandlingene. I det samme telegrammet skriver også Helgeby at han dagen før hadde vært på en konferanse med Keilhau og formannen i den engelske delegasjonen Sir David Waley. Og hadde lagt frem det norske synet på hvordan fordelingen av de tyske hvalkokeriene skulle foregå. Sir David sa ifølge Helgeby at det ikke var kjent for han at amerikanerne, russerne eller hollenderne skulle sette fram noe krav på det. Og at han i slutten av møtet lovet Helgeby og ta opp problemstillingen om fordelingen av de tyske hvalkokeriene med sin regjering. Sir David hadde også sagt til Helgeby at han støttet det norske synet på at hvalkokeriene burde fordeles til de tidligere hvalnasjonene og de som hadde mistet de fleste under krigen.⁸¹ Det som kommer tydelig frem i dette skrivet er at den norske delegasjonen og UD anså amerikanerne, hollenderne og russerne som de land som kom til å ønske og motta hvalkokeri som erstatning, noe Norge også ønsket og motta. Det at Helgeby skriver hjem om en konferanse mellom bare to norske deltagere og lederen av den britiske delegasjonen tyder på at det er svært mye som skjer bak kulissene. Denne samtalen bærer preg av å være privat, og det kan her virke som Helgeby ønsker å overtale den britiske delegasjonen til å støtte et norsk forslag om at hvalkokeriene ikke skulle gis til land som tidligere ikke var en hvalfangstnasjon. Dessverre inneholdt ikke dette telegrammet noen datostempling, men det er utfra både plassering i arkivet så vel som samtalen innhold naturlig og tenke at dette telegrammet og denne samtalen har funnet sted i starten av konferansen, grunnet at presentasjoner av krav enda ikke var ferdig. Toft skriver at den norske delegasjonen også la stor vekt på hvor viktig den norske handelsflåten hadde vært for de allierte under krigen, da krigen brøt ut ble alle norske fartøyer uansett hva de ellers gjorde eller skulle sendt ut i krig.⁸² Det at den norske delegasjonen valgte og ta opp dette kan være et forsøk på å skaffe seg støtte fra stormaktene, spesielt engelskmennene. Helgeby skrev til UD den 20 november og gav en kort forklaring på hvordan arbeidet gikk. Her skriver han at det hittil kun har vært presentasjoner fra delegasjonene om deres krav, men at ingen har gått meget i detaljer enda. Han skriver at det fra første stund var viktig for den norske delegasjonen og vekt legge den

⁸¹ RA/S-2259. Utenriksdepartementet/Oslo. 28.2.3E Boks 10666. *Erstatningskonferansen i Paris. Den norske delegasjons skriftveksel med UD og generalsekretariatet*. Fortrolig telegram til UD, fra Helgeby. (uten dato).

⁸² Toft, 2006: s: 42.

betydningen handelsflåten hadde for landet. Det at den norske delegasjonen så tidlig i arbeidet i Paris valgte å presisere sin interesse for handelsflåten virker som et taktisk valg.⁸³ Taktikken til den norske delegasjonen synes derfor klart fra start. De ønsker å legge stor vekt på handelsflåten og vise hvor viktig dette er for Norge.

Toft skriver at den norske delegasjonen nesten utelukkende opptrer offensivt angående fordelingen av skip og hvalfangstflåten, og at dette var et bevisst valg fra deres side.⁸⁴ Men fungerte denne taktikken? I Følge Toft gjorde den det, han nevner to eksempler hvor den norske delegasjonen hadde tyngde i sine argumenter. Det første eksemplet var hvor den britiske delegasjonen mente at fordelingen av den tyske handelsflåten skulle gjøres på grunnlag av hvert enkelt lands tonnasje. Dette var ikke den norske delegasjonen enig i, da de mente at det også måtte bli tatt høyde for kvalitet og arten av skipene som var tapt. Den norske handelsflåten var før krigen mer moderne enn andre lands, som for eksempel Polen.⁸⁵ Den norske delegasjonen fikk gjennomslag for dette, i et brev datert til 26 November skriver Helgeby til UD om dette, hvor han skriver at man er svært tilfreds med hvordan skipsfordelingen ble satt opp, da det tydelig har blitt tatt hensyn kvalitet slik han har argumentert for. Videre i brevet skriver Helgeby at de er svært fornøyde med hvordan fordelingen av handelsflåten skulle gjøres. Konferansen hadde bestemt at den tyske handelsflåten skulle fordeles mellom de land som var representert på konferansen og skulle stemme over ens med tapene lidd under krigen med unntak av skip som gikk tapt til Japan. Og at det skulle tas hensyn til kvaliteten og arten av tapene når det kom til fordelingen, og at fordelingen skulle fortsette i en egen komite bestemt av The interallied reparation agency (IARA). Helgeby anså derfor denne bestemmelsen som en suksess fra norsk side, det norske argumentet hadde nådd gjennom. Videre i brevet skriver Helgeby at han i en privat samtale med lederen for den amerikanske delegasjonen, Minister Angell, hvor Angell mente at det ikke var amerikansk interesse for hvalkokeriene. Og at han i en samtale med Sir David har mottatt informasjon om at kontrollrådet i Berlin overveier og tildele et av hvalkokeriene til russerne, og at han arbeider for å finne svar på denne informasjonen.⁸⁶ Helgeby har altså i tiden rundt 26 November hatt flere private samtaler med representanter fra både USA og Storbritannia angående hvalkokeriene. Toft skriver at den norske delegasjonen også tok til

⁸³ Toft, 2006: s: 42.

⁸⁴ Toft, 2006: s: 42.

⁸⁵ Toft, 2006: s: 42-43.

⁸⁶ RA/S-2259. Utenriksdepartementet/Oslo. 28.2.3E Boks 10666. *Erstatningskonferansen i Paris. Den norske delegasjons skriftveksel med UD og generalsekretariatet*. Referat av fortrolig telegram til UD, fra Helgeby. 26.11.45: s.1-2.

ordet angående hvalkokeriene, og at også her ble de hørt. Grunnen, ifølge Toft, for at den norske delegasjonen ble hørt angående hvalkokeriene var i all hovedsak fordi stormaktene ikke hadde noen interesse i dem⁸⁷, dette kan stemme godt med samtalen Helgeby hadde med Angell. Det andre eksempelet som Toft viser til er når amerikanerne ønsket å legge inn et endringsforslag. Dette forslaget bestod av at de landene med tyske skip skulle ha fortrinns rett på å velge de skipene de selv ville ha. Dette førte ifølge Toft til protester fra den norske delegasjonen, som mente at en slik fordeling ville gi USA og Storbritannia en stor fordel. Denne protesten ble hørt av flere delegasjoner og mange sluttet seg til den norske protesten, noe som førte til at USA trakk endringsforslaget.⁸⁸ Helgeby rapporterer også om dette til UD. I et brev datert til 29 November skriver Helgeby at i møte med Heads of delegations kom amerikanerne med dette forslaget. Forslaget inneholdt også at alle skip som skulle gis fra USA måtte bli godkjent av den amerikanske kongressen, og dette var argumentert som nødvendig grunnet den amerikanske lovgivningen. Helgeby skriver at han tok ordet og sa seg uenig med denne fordelingen og mente at det originale forslaget som var lagt frem var mer rettferdig da det støttet kvalitet og art av tap så vel som tonnasetap, og at USAs forslag ville være svært urettferdig for andre land. Helgeby skriver at den nederlandske og jugoslaviske delegasjonen sluttet seg til hans protester, og at amerikanerne derfor trakk det første endringsforslaget men beholdt delen hvor skipene måtte godkjennes av kongressen. Men at de ønsket og eventuelt komme tilbake til det senere. Etter møtet hadde Angell kommet til Helgeby og uttalt at han håpet han ikke ville få vanskeligheter med sin regjering, som opprinnelig ønsket og ha et enda mer vidtgående krav.⁸⁹ Nøyaktig hva et mer vidtgående krav betyr var det ingen forklaring på. Den norske delegasjonen var som vist over meget offensive når det kom til fordelingen av skip. Og det er tydelig at Helgeby og delegasjonen vant gjennom med sine protester, de var heller ikke redde for å gå imot USA og stormaktene. Men som nevnt over hadde også Helgeby i flere sammenhenger hatt private samtaler med USA og Storbritannia, og kanskje disse samtalene ledet til at delegasjonene var mer villig til å støtte det norske forslaget. Videre i brevet skriver Helgeby at hollenderne sammen med belgierne har fremsatt et forslag om behandling av alliert eiendom i Tyskland, som det ville være vanskelig å finne innvendinger mot. Og at hvis dette forslaget gikk gjennom ville dette bety at det ene tyske hvalkokeriet ville gå til hollenderne. Og at hvis det ikke hadde vært for at Waley

⁸⁷ Toft, 2006: s: 42-43.

⁸⁸ Toft, 2006: s: 42-43.

⁸⁹ RA/S-2259. Utenriksdepartementet/Oslo. 28.2.3E Boks 10666. *Erstatningskonferansen i Paris. Den norske delegasjons skriftveksel med UD og generalsekretariatet*. Referat av fortrolig telegram til UD, frå Helgeby. 29.11.45: s. 1.

hadde fortalt Helgeby om denne planen hollenderne hadde, ville nok den norske delegasjonen gått lett i en felle og mistet et av hvalkokeriene. Han skriver at han skal gå imot forslaget, men varsler om at saken ligger vanskelig an for norsk side.⁹⁰ Det er altså et tydelig samarbeid mellom den norske delegasjonen og den britiske delegasjonen, hvor britene nå har gitt Helgeby informasjon om noe som skal skje.

Helgeby rapporterer hjem ved flere anledninger for å oppdatere UD om hendelsene i Paris. I et telegram datert til 30 November skriver han om behandlingen av fiendtlig eiendom. Han informerer om at bestemmelsene som er tatt innebærer at alle land som er representerte på konferansen kan overta tysk eiendom innenfor sitt legale område. Videre skriver Helgeby at det derfor snarest fra norsk side burde bli tatt hånd om aksjer i Hydro. Og at alle andre selskapers aksjer burde overføres snarest.⁹¹ Den 6 desember skriver Helgeby til UD for å gi en oversikt over det statistiske arbeidet som hittil var blitt gjort under konferansen. Her nevner han at de forskjellige lands memorandum ikke er sammenlignbare, og at hvert lands statistikere derfor ble bedt om å foreta en ny oppstilling der alle tall for tap av menneskeliv og tap av arbeidskraft skulle holdes utenfor. Han skriver at Norges andel av erstatningene slik det stod da var satt til 0.79%. I brevet henviser Helgeby til en rekke tabeller og bilag som ble sendt med brevet, men disse var ikke å finne i arkivet. Han skriver også at det ble bestemt at hvert lands kvote skulle bestemmes gjennom direkte skader, kostnader for okkupasjon og krigskostnader. Samt at alle land skulle oppgi sine krav i 1938 dollar valuta. Grunnet at memorandumene ikke var sammenlignbare ble det satt opp en egen statistikerkomitee bestående av representanter fra USA, Storbritannia, Frankrike, Holland, Tsjekkoslovakia og Norge. Sammen skulle de koordinere memorandumene slik at de kunne sammenlignes, den norske representanten som ble valgt var professor Erling Petersen. Grunnet de endringer som ble gjort av statistikerkomiteen ble Norges andel høynet til 1.03%. Videre skriver Helgeby at tap av menneskeliv og tap av arbeidskraft vil kunne bli tatt hensyn til i den endelige vurderingen og at det derfor må forventes at prosenten til Norge ville bli lavere.⁹² I dette brevet er det ingen indikasjoner på meninger Helgeby eller delegasjonen har.

⁹⁰ RA/S-2259. Utenriksdepartementet/Oslo. 28.2.3E Boks 10666. *Erstatningskonferansen i Paris. Den norske delegasjons skriftveksel med UD og generalsekretariatet*. Referat av fortrolig telegram til UD, frå Helgeby. 29.11.45: s. 1.

⁹¹ RA/S-2259. Utenriksdepartementet/Oslo. 28.2.3E Boks 10666. *Erstatningskonferansen i Paris. Den norske delegasjons skriftveksel med UD og generalsekretariatet*. Referat av fortrolig telegram til UD, frå Helgeby. 30.11.45: s.1.

⁹² RA/S-2259. Utenriksdepartementet/Oslo. 28.2.3E Boks 10666. *Erstatningskonferansen i Paris. Den norske delegasjons skriftveksel med UD og generalsekretariatet*. Referat av fortrolig brev til UD, frå Helgeby. 06.12.1945: s. 1-5.

I et brev sendt 11 desember skriver Helgeby at behandlingen av fiendtlig eiendom nå har vært diskutert i flere møter. Det hollandske og belgiske forslaget bestod av at erstatningsberettigede land som hadde spesielle finansielle interesser i et tysk objekt skulle få fortrinns rett på det. I brevet skriver Helgeby at dette forslaget var rimelig, men at han i første omgang angrep forslaget på grunn av juridiske mangler og lyktes da han fikk støtte fra jugoslaviske og tsjekkiske delegasjonene. Og at det deretter ble lagt frem en rekke andre forslag som ikke falt i smak hos den norske delegasjonen. Helgeby hadde derfor foreslått at det i teksten skulle uttrykkes at bestemmelsene ikke skulle gjelde skip, og at hollenderne motsatte seg dette kraftig. Svaret fra Helgeby var at hvis ikke hans forslag ble godkjent måtte han forberede seg på i de siste diskusjonene å innta et eget avvikende forslag for Norges interesser. Etter dette meldte hollenderne til Helgeby at det var deres industrielle investeringer i Tyskland som var viktigst for dem, og at hvis den norske delegasjonen var villig til å støtte deres interesser at de ville gi etter for det norske forslaget. Helgeby skriver at hans forslag ble senere godkjent av hovedkomiteen og at det ble funnet frem til en ordning som alle sa seg fornøye med. Og at faren for at fordelingen av den tyske hvalfangstflåten ikke skulle fordeles slik som tidligere avtalt var nå avverget, med mindre amerikanerne kom med noe i senere anledning. Men at fordelingen av skip til Polen og Russland lå utenfor konferansens kompetanse.⁹³ Brevet inneholder ikke noen videre forklaring på hva Helgeby mente når han sa avvikende forslag, men det kan virke som dette var brukt taktisk for å lettere komme til enighet. Om et eller flere land ikke kunne nå enighet ville konferansen måtte stoppe. Det kan her virke som det var akkurat denne «fellen» Helgeby hadde skrevet hjem om den 29 November, og at allerede før denne diskusjonen skulle finne sted var Helgeby klar for å motsette seg forslagene.

Det som kommer tydelig frem i korrespondansen mellom Helgeby og UD er at den norske delegasjonen hadde en taktikk for hvordan de skulle arbeide under konferansen. Allerede fra første stund var den norske delegasjonen tydelig på skipsnæringens tap å hvor store konsekvenser dette fikk Norge, og var tydelig på sine ønsker om å motta store deler av den tyske handelsflåten. Toft skriver at delegasjonen også valgte og ta opp hvor viktig den norske handelsflåten hadde vært for de allierte. Dette kommer ikke frem i arkivet, men det er naturlig og tenke at Helgeby også valgte å trekke frem dette, i arkivet fantes det bare fragmenter over hva han selv hadde sagt i plenum. Taktikken om å ta til orde angående skip stemmer også

⁹³ RA/S-2259. Utenriksdepartementet/Oslo. 28.2.3E Boks 10666. *Erstatningskonferansen i Paris. Den norske delegasjons skriftveksel med UD og generalsekretariatet*. Referat av fortrolig telegram til UD. 11.12.1945: s.1.

godt med korrespondansen. Ingen av brevene inneholder informasjon om andre bestemmelser, og det er ingen litteratur over at den norske delegasjonen valgte å ta ordet angående andre tema. Dette var nok et godt gjennomtenkt valg fra norsk side. Ved og kun ta ordet angående skip viste den norske delegasjonen at det var her deres interesser lå, samtidig ville også denne taktikken kunne bære med seg tyngde. Ved å være mer tøyelig på andre steder kunne den norske delegasjonen danne vennskap med andre delegasjoner, som vist i brevene hvor Helgeby referer til en samtale med den hollandske delegasjonen. Om den norske delegasjonen var med på å støtte andres forslag kunne de enkelt skape støtte for sine egne. Den norske delegasjonen hadde også helt klart sett for seg hvem de måtte komme til å stå imot, det virker som Helgeby allerede fra start anså USA og Nederland som de delegasjonene som også var på jakt etter det samme som dem. Som nevnt innledningsvis foregikk mye arbeid i kulissene. Helgeby referer i flere av brevene til samtaler som foregikk på det private plan mellom den norske delegasjonen og britene samt amerikanerne. Disse samtalene kunne vært et strategisk valg fra norsk side, ikke bare for å finne informasjon, men også for å skape vennskap og støtte til sine egne forslag. Toft skriver at brevene til UD inneholder lite informasjon om hva delegasjonen selv gjorde og mente⁹⁴, ut i fra arkivet og innholdet i brevene stemmer dette dårlig. Selv om Helgeby ikke direkte uttrykte verken glede eller missnøye ovenfor bestemmelsene og arbeidet kommer det tydelig frem hva han selv mener gjennom hvordan han handlet under konferansen. Ved en anledning skriver Helgeby at de forhåpentligvis har stanset mulighet for at fordelingen av skipene skulle gjøres om. Og tidligere uttrykte han at delegasjonen var svært fornøyd med bestemmelsene rundt fordelingen av skip. Taktikken til den norske delegasjonen var rett frem, de skulle sikre Norge skip som krigsskadeerstatning. Og dette forsøkte de å gjøre fra første stund i plenum så vel som i private samtaler og møter. Det kan derfor virke som at norske myndigheters taktikk rundt fokuset på tonnasje ikke bare omhandlet å gjenreise den viktigste næringen. Men det handlet også om at det var nettopp temaet tonnasje det mulig å vinne frem. Spørsmålene som da står igjen er hva ble resultatet for Norge? Og var den norske delegasjonen fornøyd?

5.3. Hva ble resultatet?

Den norske delegasjonen satte alle kluter til for å nå sitt mål om å skaffe Norge så mye av den tyske handelsflåten og hvalfangstflåten som mulig. Men hadde dette fungert? Og var de

⁹⁴ Toft, 2006: s. 44.

fornøyd med resultatet? Helgeby skriver hjem til UD om resultatet og sier seg fornøyd med arbeidet.⁹⁵ Men fikk Norge egentlig mer enn de skulle?

I et telegram datert til 13 desember skriver Helgeby til UD at stormaktene har fremsatt forslag til fordelingen av erstatningsytelsene og at det nå er oppgitt i to kategorier. Videre skriver han at resultatet er fremkommet grunnet at USA har gitt avkall på en vesentlig del av sin kvote. Og at den norske kvoten derfor er økte til minst 1.6% i det at erstatningsobjektene under kategori B er antatt å være større enn kategori A. Helgeby skriver at forslaget tydelig bygger på at den norske krigsinnsatsen har hatt en høy vurdering og at dette er meget tilfredsstillende. Helgeby avslutter brevet ved og skrive at han og delegasjonen syntes at dette forslaget burde bli godtatt, og at de burde snakke med professor Petersen for mer detaljer angående forslaget. Og at det innen lørdag burde sendes bemyndigelse om å godta forslaget før det i neste uke forventes at de skal undertegne the final act.⁹⁶ Helgeby og delegasjonen virker selv ganske fornøyd med det endelige forslaget. I følge Toft var delegasjonen svært fornøyd og Helgeby hadde meldt sin glede over at britene ikke hadde nevnt noe om forsikringer under konferansen.⁹⁷ Norge ble som vist i tabellen gitt 1.30% i kategori A og 1,90% i tabell B. Men var denne summen høy eller lav i forhold til andre nasjoner? Danmark fikk ifølge tabellen betraktelig mindre prosenter av erstatningene, med 0,25% i kategori A og 0,35% i kategori B. Det er naturlig nok vanskelig og skulle si noe om hvorfor disse tallene ble nøyaktig som de ble, da grunnlaget fra stormaktene aldri ble kjent. Men både Toft og Petersen tar opp spørsmålet om Norges høye prosent i forhold til andre land. I følge Toft ble Norges tonnasjetap tydelig tatt med i beregningene, og at dette kan være en god forklaring. Videre skriver Toft at det eneste andre landet som mottok mer i erstatninger per innbygger var Storbritannia.⁹⁸ Om en sammenligner tapene til Norge med andre land kan fordelingen virke noe skeiv, Norge stod i en særskilt stilling etter krigen. Med lite direkte skader og lite krigsinnsats i forhold til de andre landene⁹⁹, likevel var Norges andel høy spesielt i forhold til Danmark som også hadde opplevd og bli okkupert. Hvorfor fikk Norge så mye av erstatningene? I følge Petersen er grunnen at den norske kravet var nøkternt og ble dannet på

⁹⁵ RA/S-2259. Utenriksdepartementet/Oslo. 28.2.3E Boks 10666. *Erstatningskonferansen i Paris. Den norske delegasjons skriftveksel med UD og generalsekretariatet*. Referat av fortrolig telegram til UD, frå Helgeby. 13.12.1945: s.1.

⁹⁶ RA/S-2259. Utenriksdepartementet/Oslo. 28.2.3E Boks 10666. *Erstatningskonferansen i Paris. Den norske delegasjons skriftveksel med UD og generalsekretariatet*. Referat av fortrolig telegram til UD, frå Helgeby. 13.12.1945: s.1-2.

⁹⁷ Toft, 2006: s: 44-46.

⁹⁸ Toft, 2006: s: 44-46.

⁹⁹ Toft 2006: s. 44-46.

grunnlag av statistisk materiale, ikke gjetninger.¹⁰⁰ Det Petersen her mener er at siden det norske kravet virket meget godt fremstilt og med reelle tall, førte til at stormaktene så på det norske kravet som meget godt. Og at de derfor valgte og gi Norge en større del av erstatningene. Toft på en annen side har en annen forklaring. Toft mener at Norge var heldige da tap av menneskeliv og arbeidskraft ble holdt utenfor, tap av menneskeliv var lavt i Norge i forhold til andre land og førte derfor til at Norge fikk en større del av erstatningene. Totalt var tap av menneskeliv satt til 4,8 millioner, mens tapene av menneskeliv i Norge lå på 8600.¹⁰¹ Begge disse argumentene kan stemme, det er som nevnt vanskelig å skulle si noe om hvorfor tallene var så høye når beregningsgrunnlaget ikke er kjent. Men kan det også være andre forklaringer? En naturlig forklaring som verken Petersen eller Toft tar opp er hvordan flere nasjoner valgte og gi avkall på sine krav. Som Helgeby skriver hjem førte dette til at prosentene som da ble frigjort ble fordelt mellom andre land, dette kan naturlig nok ha påvirket den Norske prosenten noe. Men det forklarer likevel ikke hvorfor Norge fikk så stor prosent i forhold til andre land som Danmark. Kan det være andre forklaringer? En annen forklaring kan være forholdet den norske delegasjonen hadde til USA og Storbritannia, ved flere anledninger hadde Helgeby samtaler med delegasjonene og det kan hende at nettopp dette samarbeidet gjorde at stormaktene ønsket å gi Norge mer enn andre land. Men dette er vanskelige spørsmål med mange ukjente faktorer, og det er nærmest umulig og skulle gi et konkret svar uten å synse. Det kan naturlig nok hende at alle disse forklaringene sammen er svaret. Toft skriver at det også var meget fordelaktig for den norske delegasjonen at stormaktene valgte og ta inn artikkel 6 A om tysk eiendom. Denne artikkelen fastslo at hvert land kunne beholde tysk eiendom innenfor sin jurisdiksjon, og skulle medregnes i kategori A. Toft skriver at Norge hadde store interesser innenfor dette, selv om UD enda ikke hadde kontroll eller oversikt over de store verdiene av fiendtlig eiendom i Norge. Men at dette førte til meget gunstige resultater for Norge. Da den norske staten kunne ta over en rekke fabrikker som tyskerne under okkupasjonen hadde begynt å bygge på nors jord. Da Norge fikk en god prosentandel av erstatningene samt fikk innfridd sine krav om fordeling måtte delegasjonen derfor være svært fornøyd med resultatet.¹⁰² Alt i alt var den norske delegasjonen fornøyd, og ut i fra tabellen hadde de all grunn til å være det.

¹⁰⁰ K. Petersen 1953: s 80.

¹⁰¹ Toft 2006: s. 44-46.

¹⁰² Toft 2006: 44-46.

5.4 Hva fikk Norge?

Resultatet for Norge etter Paris-konferansen var vellykket i og med at delegasjonen lyktes med skaffe Norge en høy prosentandel i kategori B. Norge skulle dermed få varer fra Tyskland på en verdi av 1,90% i Kategori B og 1.30% i kategori A. Grunnet at USA trakk deler av sin erstatning ble kategori B senere hevet til 1,98% for Norges del. Men hvilke varer var det Norge mottok? Fikk Norge mange skip? Og var det noen uforutsette problemer med dette?

I følge stortings melding nr.39 av 1951 kommer det frem at fordelingen av skip fra Tyskland var basert på de skipstapene hvert enkelt land hadde lidd under krigen. Etter forhandlingene i Paris fordelte stormaktene den tyske handelsflåten, som bestod av omtrent 690 000brt. og i alt 283 skip. Av de erstatningsberettigede landene hadde Norge lidd ca. 10% av skipstapene, og dermed skulle Norge motta 10% av den tilgjengelige tonnasje fra Tyskland.¹⁰³ I praksis betydde dette at Norge mottok 42 tyske skip som til sammen lå på 87231brt, hvorav 77618brt. ankom Norge mai 1946. Til en verdi på 4,5 millioner (1938 verdi). Hvor det mest verdifulle skipet var et moderne hvalkokeri, som norske myndigheter ved tidligere tidspunkt hadde vist interesse for.¹⁰⁴ Som Toft peker ut tidlig betydde dette at Norge hadde fått for mye i kategori B fra start.¹⁰⁵ I praksis ble ikke dette ansett som et problem i 1946, da løsningen var å gi Norge mindre i kategori A for å jevne ut skjevheten. Dette skulle likevel vise seg å være et problem, grunnet at det ved Potsdam-konferansen ble bestemt at Tyskland ikke skulle få beholde noen havgående skip ble det lett og fordele skipene. Noe som også forklarer hvorfor skipene ble så raskt fordelt, det var derimot ikke like lett med industri varer. Fordelingen av industrien foregikk i etapper og det var i starten tenkt at det ville være en enkel sak å hente ut nok industri for å rette opp i at Norge hadde fått for mange skip. Men omfanget av den tyske industrien ble mindre enn først antatt. Og at Norge derfor selv etter å ha blitt tildelt bare 0,94% av industri, fikk mer enn avtalen i første omgang fastsatte, fordi de mottok større prosenter i kategori B enn avtalen hadde åpnet for.¹⁰⁶

Når det kom til fordelingen av industrien måtte hvert enkelt land levere inn lister over ønskede varer. Siden Norge fra start ble overtrukket måtte derfor Norges krav vike om et annet land med undertrekk hvis de ønsket den samme varen. Norge fikk til sammen tildelt hele 13 fabrikker, tilsvarende 12,5 prosent av Norges totale tildelinger. Norge fikk dermed

¹⁰³ Industri-, Håndverk – og Skipsfartsdepartementet, 1951, s.1-4.

¹⁰⁴ B.L. Basberg, 1993: s. 250-251.

¹⁰⁵ Toft. 2006: s. 50.

¹⁰⁶ Industri-, Håndverk – og Skipsfartsdepartementet, 1951, s.1.

tildelt 300 enheter av kjemisk industri utstyr, 100 enheter elektrisk utstyr, 100 enheter med jernverksutstyr, og 3800 enheter innenfor verktøymaskiner og mekanisk industri.¹⁰⁷ Grunnen til at det var så mye verktøymaskiner er ifølge Toft at hovedtyngden av industrien tatt ut av Tyskland lå i denne industrien.¹⁰⁸ Men hva skjedde med skipene og utstyret som Norge ble tildelt?

Ved kongelig resolusjon av 9. mai 1947 ble det bestemt at det industrielle utstyret skulle selges, med det mål for øyet at det skulle gjenreise industrien og eksporten for Norge.¹⁰⁹ Ved kongelig resolusjon av 13. Juni 1946 ble det bestemt at handelsdepartementet skulle gis fullmakt til å selge alle skipene tildelt Norge av IARA. Og at ved salg skulle det legges vekt på de små rederne som hadde mistet store deler av sin tonnasje under krigen.¹¹⁰ Alle skipene ble derfor solgt rett etter at de var levert, med unntak av hvalkokeriet som ble solgt på et tidligere tidspunkt, slik at det kunne tas i bruk med en gang sesongen startet. Alt av utstyr som ble gitt til Norge inkludert skipene ble derfor solgt til private bedriftene i Norge. I følge Toft var Norge heldig grunnet at tildelingen av skipene skjedde så raskt. Ved at skipene allerede var solgte til rederne da uthenting av industrien fra Tyskland ikke var så givende som først antatt, betydde dette at Norge mottok mer erstatninger enn en rekke andre land.¹¹¹ Norge var derfor heldig både med resultatet av prosenttildeling av erstatningene og ved tildelingen av skip. Selv om Norge var mer uheldig med tildelingen av industriutstyr måtte likevel dette resultatet være tilfredsstillende, grunnet at det i all hovedsak var skip Norge var ute etter. Det var også heldig at fordelingen av skipene skjedde på grunn av skipstap lidd under krigen, og ikke ved andre kriterier. Hadde skipene blitt delt ut med tanke på hvilke nasjoner som argumenterte best eller hadde størst skader og ødeleggelse, ville dette kunne ha ført til en langt mindre andel for Norges del.

¹⁰⁷ Industri- og Håndverk- og Skipsfartsdirektoratet, 1951, s. 2.

¹⁰⁸ Toft. 2006: s. 50-51.

¹⁰⁹ Industri- og Håndverk- og Skipsfartsdirektoratet, 1951, s. 3.

¹¹⁰ Industri- og Håndverk- og Skipsfartsdirektoratet, 1948, s.6.

¹¹¹ Toft. 2006: s. 51.

Kapittel 6: Konklusjon/sluttvurderinger

Denne oppgaven har søkt og studere et lite belyst tema innen norsk krigshistorie: krigsskadeerstatningene rundt den norske skipsflåten etter andre verdenskrig. Oppgaven har sett på den norske skipsflåten før, under og etter krigen, samt studert hvordan norske myndigheter arbeidet for å gjenreise flåten etter krigen. Det har i denne oppgaven kommet frem at den norske skipsflåten ikke bare var den største krigsskaden, men også en av de viktigste næringene for Norge. Under okkupasjonstiden var det nettopp skipsflåten som ga eksil-Regjeringen muligheten til å fortsette den norske kampen mot Tyskland. Det kommer også frem et stort politisk spill, hvor rederne overførte sine flåter til Notraship og staten. Det er likevel ingen tvil etter å ha sett tallene over tapene at den norske skipsflåten var sterkt skadelidende av krigen. Grunnet næringens viktige plass i Norge er det derfor neppe en overraskelse at norske myndigheter ønsket og gjenreise flåten så raskt som mulig etter krigen. Gjenreisningsarbeidet som foregikk mellom de norske rederne, Notraship og staten er et godt undersøkt tema og er godt dekt av en rekke litterære kilder. Gjenreisningsarbeidet som ble gjort, til tross for at det ikke brakte flåten tilbake til førkrigsstandard, var likevel god hjelp for næringen etter krigen. Og situasjonen var ikke like alvorlig som det kunne virke i Paris-forhandlingene.

Det som i denne oppgaven kommer tydelig frem er at tanken om å hjelpe gjenreisningen av skipsflåten gjennom erstatningskravet kom tidlig. Allerede i London var tanken om å motta skip til stede, tross for at det ble mindre diskutert enn ved senere anledninger. Tanken om gjenreise flåten gjennom skip førte til at det ble raskt ble innsamlet data over skipstapene, med stor hjelp av beregningene fra Aukrust og Bjerve. Gjenreisningen av skipsflåten var ikke utelukkende basert på at Norge skulle motta skip. Som tydelig vist i kapittel 3 var det også stor interesse for å kunne hente inn varer som tjente næringen på fastlandet. Behovet for linjefart var stort, men også fiskenæringen hadde store behov. For å kunne tjene fiskenæringen og skipshandelen godt var det ikke nok med bare skip, det måtte også være mulig og drifte den fra land. Det behøvdes salt og andre viktige varer for å kunne prosessere fisken, samt pakke den ned. Og oversikten over ønskede varer fra Tyskland skjedde gjennom tett samarbeid med fiskedirektøren. Med andre ord satte norske myndigheter alle kluter til når det kom til gjenreisningen av skipsflåten. Dette kommer godt til syne gjennom hva som ikke var å finne i arkivene. Det finnes ingen lister med oversikt over ønskede varer som var direkte

tiltenkt skog, metallindustri eller andre landbaserte næringer, noe som tyder på at det i all hovedsak var havnæringen som stod i fokus. Noe som kan virke meget naturlig, Norge var i åpen krig i bare en kort periode våren 1940, og derfor var skadene på de norske næringene på land minimale i forhold til skadene på handelsflåten som var i direkte krig i over fem år. Selv om okkupasjonen var et faktum kan det argumenteres at den norske industrien ikke fikk store skader, grunnet at den forble i aktivitet under krigen.

Erstatningskravet mot Tyskland berørte flere organer innen norske myndigheter, UD stod ansvarlig for arbeidet. Men de stod ikke alene, selv om hele Regjeringen ikke var direkte med i arbeidet ble det likevel diskutert og tatt opp med dem. Behovet for ekspertise var stort, og det oppstod derfor et samarbeid, noe som gjør at arbeidet var spredt over flere departementer. Fiskedirektøren var en viktig samarbeidspartner for dannelsen av lister over varer av interesse for fiskenæringen. Og selv om det i dette arbeidet ikke har lyktes med å finne direkte kontakt mellom rederiselskaper og UD, er det naturlig å tenke at de har vært i samarbeid. Grunnet at den norske delegasjonen argumenterte hardt for skip, trengtes det derfor ekspertise for å finne hvilke skip Norge skulle være interessert i.

Det er ved Paris-konferansen at fokuset på skip virkelig kommer godt til syne, og det er tydelig at det var en taktikk fra den norske delegasjonen var å kun og uttale seg om dette tema. På denne måten kunne den norske delegasjonen kanskje virke mer samarbeidsvillige, siden de var villig til å ta en mer tilbaketrukket rolle ved andre diskusjoner. Samtidig ville det kanskje være lettere og argumentere for skip enn industri grunnet at tapstallene ikke var store under andre kategorier enn skip. Det kommer også frem et politisk spill tidlig i Paris-konferansen. Hvor den norske delegasjonen ved flere anledninger snakker spesielt med den britiske delegasjonen om planer og informasjon. Det kan nesten virke som den norske delegasjonen spilte på samme lag som britene. Resultatet var likevel positivt for Norge, som fikk en relativt stor andel av prosentene av erstatningene.

Ved utbetalingen av erstatningene kommer det også frem at Norge hadde flaks, grunnet at store deler av skipene ble levert allerede våren 1946 sikret Norge seg store deler av erstatningene før problemene startet. Selv om Norge fikk dårligere tilbud angående industrien må det kunne sies at det samlede resultatet var bra, med tanke på den store mengden med båter som ble delt ut.

Denne forskningen vil derfor konkludere med at det ikke bare var på bakgrunn av de store tapet innen norsk skipsfart som førte til fokuset på tyske båter som erstatning. Den norske

skipsfarten tross i store skader lå ikke dårlig an etter krigen, grunnet de store forsikringssummene og hjelpen fra staten. Det var også et strategisk valg fra Norsk side, det var behov for båter. Og siden den norske handelsflåten hadde pådratt seg store skader, mye større enn industrien var det være enklere å argumentere for skip enn andre varer ovenfor stormaktene. Det er også meget tenkelig at norske myndigheter anså sjansen for mottakelse av skip stor grunnet det viktige bidraget det hadde for krigføringen til de allierte. Britene mottok den norske eksil-Regjeringen med honnør grunnet at de kom med forsterkninger, uten handelsflåten er det ikke sikkert den norske eksil-Regjeringen hadde fått en plass ved «bordet» i London. I og med at den norske flåten gav britene og de allierte mye hjelp ville det være naturlig å kreve om erstatninger innen denne kategorien. Spesielt siden britene mente at fordelingen skulle gå på krigsinnsats ikke tap, noe det godt kan tenkes at den norske delegasjonen var svært klar over. Det er derfor naturlig i denne forskningen og konkludere med at dette var taktikk fra norsk side, og ikke bare på grunn av tapstallene alene. Arbeidet med erstatningene rundt den norske skipsflåten var derfor omfattende og tok mer eller mindre over hele erstatningsarbeidet.

Denne oppgaven har likevel svakheter rundt spørsmål den ikke har kunnet svare på. For videre forskning ville det være interessant og se på hva som skjedde med skipene etter de ble solgt, og ikke minst hva som skjedde med pengene. Hvor ble pengene staten tjente på erstatningene av? Et slikt arbeid ville kunne føre denne oppgaven og temaet videre. Men ville kanskje også kreve andre ekspertiser som økonomisk kompetanse. Et annet interessant synspunkt å kunne videreføre denne forskningen med, kunne vært og se på erstatningskravet rundt skipsflåten i sammenligning med et annet land. Denne oppgaven tar kun for seg den norske arbeidet og resultatet. Skulle en slik sammenligning finne sted ville det derimot kreve mer forskning på andre land, en god kandidat for denne typen sammenligning ville vært Nederland. Grunnet at Nederland også led store skips tap, men også fordi nederlandske myndigheter opplevde en lignende situasjon som Norge ved at de også hadde en eksil-Regjering i London.

Bibliografi:

- Arkivverket. (2017). Heimeflåten. *Arkivverket*. Nedlastningsdato: 28.04.23.
<https://www.arkivverket.no/utforsk-arkivene/andre-verdenskrig/sjofart-i-krig/heimeflaten>
- Aukrust, O. & Bjerve, P. J. (1945). *Hva krigen kostet Norge*. Oslo: Dreyers forlag 1945.
- Basberg, B. L. (1993). *Handelsflåten i krig 1939-1945 2 – Notraship: alliert og konkurrent*. Oslo: Grøndahl og Dreyers forlag AS.
- Den utvidede utenrisk- og konsitusjonskomite. (1945). Møte den 29. oktober.
<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/stortingsarkivet/duuk/1917-1945/451029u.pdf>
- Grieg, N. (1922). *Rundt kap det gode haab*. (2. utg.). Kristiania: Gyldendalske.
- Industri-, håndverk- og skipsfartsdepartementet. (1948). Om kjøp og salg av skip m.v. (Meld St.8)
- Industri-, Håndverk- og skipsfartsdirektoratet. (1951). Om salg av industrielt utstyr tildelt Norge som krigserstatning av Det interallierte erstatningsbyrå (Meld. St. 39).
- Justis- og politidepartementet. (1950). Oversikt over statens virksomhet til erstatning av de økonomiske skader som krigen har medført for private interesser: *Tilråding fra Justis- og politidepartementet 3. februar 1950, godkjent ved kongelig resolusjon samme dag* (Meld. St.15).
- Justis- og politidepartementet. (1952). *Beretning om Justisdepartementets opppgjørsavdeling (og senere oppgjørskontors) virksomhet fra 1940 til 1952*. (Meld. St. 60).
- Hjeltnes, G. (2020). Handelsflåten og Nortraship. *Norges historie.no*. Nedlastningsdato: 10.05.23.
<https://www.norgeshistorie.no/andre-verdenskrig/1762-handelsflaten-og-nortraship.html>
- Norgeshistorie.no. (2020). Da eksiregjeringen vendte hjem. *Norges historie*. Nedlastningsdato: 11.05.23. <https://www.norgeshistorie.no/kilder/andre-verdenskrig/K1739-da-eksilregjeringen-vendte-hjem.html>
- Petersen, K. (1953). *De tyske erstatningsbetalinger*. Norge: chr. Michelens institutt for videnskap og åndsfrihet.
- Rabbevåg, F. (2022). Tankskip. *Store norske leksikon*. Nedlastningsdato: 28.04.23.
<https://snl.no/tankskip>
- Rabbevåg, F. (2023). Linjefart. *Store norske leksikon*. Nedlastningsdato: 28.04.23.
<https://snl.no/linjefart>
- RA/S-2259. Utenriksdepartementet/Oslo. 28 6/3. Boks 10678. *Komite I London til forberedelse av de norske erstatningskrav ovenfor Tyskland*.
- RA/S-2259. Utenriksdepartementet/Oslo. 28.2.3E Boks 10666. *Erstatningskonferansen i Paris. Den norske delegasjons skriftveksel med UD og generalsekretariatet*.
- RA/S-2259. Utenriksdepartementet/Oslo. 28.2.4 Boks 10667. *Spesifikasjon av de norske erstatningskrav*.

Stortinget. (1945). Møte for lukkede dører torsdag den 8. november.

<https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Stortingsforhandlinger/Lesevisning/?p=1945&paid=1&wid=O&psid=DIVL541&pgid=O0738>

Tenold, S. (2019). *Norwegian shipping in the 20th century Norways successful navigation of the world's most global industry*. Bergen: Palgrave Studies in maritime economics.

The royal Norwegian government. (1945). Preliminary statement, *reparation claim against Germany*.

<https://www.nb.no/items/588b88c6f66bc252eef14a4a9ca0e87e?page=0>

Thowsen, A. (1992). *Handelsflåten i krig 1939-1945 1- Notraship: profitt og patriotisme*. Oslo: Grøndahl og Dreyers forlag AS.

Thowsen, A. (2022). I. Hysing Olsen. *Store norske leksikon*. Nedlastningsdato: 28.03.23.

https://nbl.snl.no/I._Hysing_Olsen

