

IFS Info 5/1997

Hans O. Sandnes

"Olav Tryggvason-affæren"

**Spørsmålet om norsk marineskip til spanske
farvann våren 1937**

Innhold

Innledning	5
Forsøk på å etablere et nordisk initiativ	5
Det nordiske initiativet strander	7
Nederland velger krigsskip	8
Stortingsproposisjon nr. 68 blir lagt frem	9
Saken behandles i Utenrikskomiteen	10
Instruksen for oppdraget	13
Marinen og Kommanderende Admiral ivrer for tokt til Spania	16
Stortingsproposisjon nr. 68 trekkes tilbake og Spaniatoktet legges på is	17
Konklusjon	19
Noter	20
Summary	23

Om forfatteren

Hans Ole Sandnes er løytnant og jagerflyger i Luftforsvaret. Den foreliggende studien ble opprinnelig levert som hovedoppgave ved Luftkrigsskolen i 1997.

Innledning

Sommeren 1936 brøt den tre år lange borgerkrigen mellom høyre- og venstresiden i Spania ut. Etterhvert som den høyreorienterte bevegelsen erobret stadig større deler av Spania, ble norsk skipsfart og klippfiskeeksport berørt. Fra september 1936 begynte nemlig Franco-kontrollerte båter å tvinge til havn utenlandske fartøyer. Deriblant var omlag tredive norske handelsfartøyer, som fikk beslaglagt lasten. Dette var bakgrunnen til fremleggelsen av Stortingsproposisjon nr. 68, "Om togt med Olav Tryggvason til dei spanske farvatna" den 9. april 1937. Proposisjonen var initiert av utenriksminister Halvdan Koht og var et forslag om å sende det norske marinefartøyet "Olav Tryggvason" til Spania for å beskytte norsk skipsfart.

Forut for fremleggelsen av denne proposisjonen, var det blitt fremmet et initiativ om et nordisk samarbeid for å beskytte handelsskip i spanske farvann. I det følgende vil det innledningsvis bli gjort rede for dette initiativet, og hvorfor det ble lagt på is i mars 1937. Proposisjonen om å sende "Olav Tryggvason" til Spania ble deretter lagt frem. Hva var det som bidro til at regjeringen, med Koht i fremste rekke, nå anså det som nødvendig å ty til militære virkemidler for å verne norsk skipsfart på Spania? Utenriksminister Halvdan Koht hadde et halvt år tidligere uttrykt i en melding til den norske legasjonen i Madrid at han anså det som best ikke å foreta noen endringer i forholdet til den spanske regjering "fyrr hendingane tvingar oss til det. Vi må halda oss utanfor striden der so lenge han er uavgjort".¹ Denne meldingen står i kontrast til Stortingsproposisjon nr. 68. Hva var det som gjorde at Koht i april gikk inn for å sende et orlogsfartøy til Spania?

Proposisjonen om å sende "Olav Tryggvason" til Spania gikk videre til behandling i Utenrikskomiteen. Diskusjonen om forslaget i komiteen vil bli utførlig behandlet, og også diskusjonen om "Olav Tryggvasons" oppdrag og instruks.

I et brev til Utenrikskomiteen av 16. april skrev Koht at forslaget om å sende ut "Olav Tryggvason" skulle utsettes. Årsaken var at et av de tidligere

tiltakene som hadde vært forsøkt satt inn for å løse saken, nå så ut til å kunne tas opp til vurdering på nytt. I mai 1937 ble Stortingsproposisjonen trukket tilbake, og forslaget lagt på is. Hvorfor valgte regjeringen på nytt å satse på andre tiltak enn militære, og hva var det som gjorde at Olav Tryggvason-affæren til slutt endte slik den gjorde?

Hovedvekten i fremstillingen er lagt på den politiske håndteringen av Olav Tryggvason-affæren. Dette innebærer at det ikke er gjort noen militærfaglig analyse vedrørende kvaliteten av selve valget av mineleggeren "Olav Tryggvason", som ble ansett mest hensiktsmessig å anvende til oppdraget. De utenrikspolitiske forhold er i hovedsak behandlet med hensyn til de forhold som involverer ikke-intervensjonskomiteen. Enkelte av medlemslandenes politikk vedrørende Spaniakonflikten er imidlertid omtalt når denne direkte berører den norske håndteringen av Olav Tryggvason-affæren. De innenrikspolitiske forholdene er naturlig nok viet noe mere plass.

Forsøk på å etablere et nordisk initiativ

Frem mot månedsskiftet februar/mars 1937 hadde norske aviser jevnlig brakt stoff fra Spaniakonflikten, også om oppbringelsene av norske handelsfartøyer. Den 25. februar meldte Aftenposten at Danmark ville sende en offisiell henvendelse til den norske og svenske regjering med forslag om et skandinavisk samarbeid for å beskytte handelsskip i spanske farvann. Norges Handels- og Sjøfartstidende skrev i en artikkel samme dag at ifølge den danske avisa Politiken var det danske panserskipet "Niels Juell" påtenkt å dra til spanske farvann.

Noen dager senere mottok Utenriksdepartementet et brev fra Norges Rederforbund, med tittelen "Burgosregjeringens kapring av norske skib i lovlig fart". Det ble her fremholdt at forsikringspremiene på norske båter var steget fra to prosent 21. februar til femten prosent fire dager senere. Dampskipet "Vesla" var blitt innbrakt på tur fra Valencia til England og ført til Ceuta i slutten av februar, hvor fruktlasten var blitt konfiskert. Etter at dette ble kjent var det

umulig for norske redere å få forsikret frakt av frukt fra Valencia-området. Også i London var forsikringspremiene notert til over 30 prosent. Dette førte til at forsikringspremiene nå var så høye at norske båter ikke lenger var konkurransedyktige.

Av brevet fremgår det også at andre mindre staters fartøyer var blitt utsatt for lignende episoder, med tilsvarende utvikling innen forsikringspremiene, men at skip tilhørende større stater ikke var brakt inn. Brevet avsluttes med at:

idet vi henleder det kongelige departements oppmerksomhet på disse forhold som innebærer en alvorlig økonomisk fare for en del av vår handelsflåte, tillater vi oss å henstille at den norske regjering hurtigst mulig vil overveie denne sak og ta de skritt som kan beskytte de norske interesser, som står på spill. Vi er bekjent med at Dansk Dampskibs-rederiforening har rettet en lignende henvendelse til sin regjering.²

Den danske sendemann i Oslo henvendte seg på vegne av sin regjering til Utenriksdepartementet den 1. mars, og bekreftet i et samtidig overlevert P.M. at danske fartøyer hadde vært utsatt for oppbringelser på samme måte som norske skip. Også i Danmark hadde dette medført økte forsikringspremier. Koht hadde først et møte med den danske, svenske og finske sendemann 3. mars, hvor det ble drøftet hva som burde bli foretatt for å verne lovlig skipsfart på Spania. Koht sendte så den 4. mars et P.M. til den danske, svenske og finske regjering med forslag om at de nordiske landene skulle gjøre en samtidig henvendelse til ikke-intervensjonskomiteen i London. De øvrige europeiske statene hadde etter fransk initiativ dannet den såkalte ikke-intervensjonskomiteen i august 1936. Formannskapet i komiteen tilfalt Storbritannia. Komiteens arbeide vinteren 1936-37 resulterte blant annet i et forbud mot våpentilførsel til de stridende partene i Spania, og et vedtak om kontroll av skipsfarten inn til Spania i den hensikt å se til at forbudet ikke ble brutt.

Hensikten med den norske henvendelsen var å oppnå at de skip som allerede etter oppdrag fra komiteen utførte kontroll med sjøveistilførselen til Spania (britiske franske, tyske og italienske), skulle

utvide sin virksomhet til å yte beskyttelse også for den generelle legitime skipsfart i området. Det bør her nevnes at kostnadene knyttet til kontrollen var ment å skulle dekkes ved bidrag fra alle de land som var med i ikke-intervensjonskomiteen. Norske myndigheter hadde imidlertid i utgangspunktet ikke vært villige til å være med på å yte noe bidrag til kontrolleringen. Dette ble begrunnet med at eksisterende lovverk og øvrige nasjonale tiltak var et tilstrekkelig vern for å unngå at norske aktører transporterte våpen, materiell til stridsformål og norske frivillige til fordel for noen av partene inn til Spania.

Koht informerte i sitt P.M. de nevnte regjeringene om henvendelsene han hadde fått fra Rederforbundet. Han viste også til den danske sendemannen, som hadde opplyst at Dansk Dampskibs-rederiforening i et brev av 24. februar 1937 hadde anmodet sin regjering om å forsøke å få slutt på oppbringelsene i en felles aksjon med de øvrige nordiske land. Koht redegjorde for den norske regjeringens tilbakeholdenhet. Han forklarte at årsaken til at Norge så langt ikke hadde bundet seg til å yte noe bidrag til kontrollen, var at denne i vesentlig grad omhandlet eksport fra land som var representert i ikke-intervensjonskomiteen, og som således hadde mulighet til å kontrollere sin eksport før den forlot landet. Han hevdet videre at:

ut fra den norske Regjerings synspunkt forekommer det ennu mindre rimelig at der fra norsk side skulde gis bidrag til den omhandlede kontroll, såfremt det ikke samtidig kunde ventes at der av de land, som efter oppdrag holder vakthold med krigsskib ved den spanske kyst, d.v.s. England, Frankrike, Tyskland og Italia, blev gitt beskyttelse overfor denslags overgrep som i den senere tid i voksende grad fra Burgos-regjeringens side er gjort overfor norsk skibsfart.³

Koht avsluttet sitt P.M. med å opplyse at den norske regjering var klar over at de øvrige nordiske regjeringer ikke hadde stilt noen betingelser ved sine bidrag til kontrollen, og at man ikke forventet at slike betingelser skulle fremsettes nå i ettertid. Koht fremholdt likevel at den beste vei videre i

saken var at de nordiske land samtidig oppfordret ikke-intervensjonskomiteen om å utvide den eksisterende kontrollen til også å omfatte beskyttelse mot "overgrep mot den legitime skipsfart".

Det nordiske initiativet strander

I et notat av Koht datert 5. mars 1937 fremgår det at britene ba om at Norge tok opp igjen til vurdering spørsmålet om å bevilge sin del til kontrollvirksomheten.⁴ Under samtalen med den britiske sendemannen Dormer gjorde Koht rede for Norges i forhold til dette, og nevnte samtidig det norske initiativet overfor de andre nordiske landene. Dormer fremholdt at en slik utvidelse av kontrollen kunne øke krigsfaren, og at dette ikke kunne være i norsk interesse. Dormer uttalte videre at mange regjeringer hadde satt som forutsetning for å yte bevilgninger til kontrollen at alle øvrige regjeringer også fylte sine forpliktelser i saken. Dermed kunne et norsk avslag velte hele vaktplanen. Til dette svarte Koht at den norske regjeringen skulle drøfte saken på nytt. En uke senere ble Stortingsproposisjon nr. 43 lagt frem, og som følge av denne bevilget Stortinget 126. 000 kroner til komiteens kontrollvirksomhet for å prøve å hindre at våpen, ammunisjon, krigsmateriell og frivillige ble ført til Spania. Det er rimelig å anta at det britiske presset var av vesentlig betydning for beslutningen.

På den annen side så sannsynligvis den norske regjeringen muligheten for at komiteens kontroll kunne utvides også til å fungere som vern for norsk skipsfart. Parallelt sonderte Koht via sin sendemann i London, Erik Colban, hvorledes de britiske myndighetene ville forholde seg til et eventuelt nordisk initiativ. I et telegram til Colban ba Koht han om å gjøre "underhaands henvendelse" til den britiske regjeringen om den ville stille seg velvillig til et norsk forslag i ikke-intervensjonskomiteen om at den internasjonale kontrollen også skulle omfatte vern av legitim skipsfart på Spania. Koht understreket at den norske regjeringen hadde grunn til å tro at den danske, finske og svenske regjeringen ville støtte et slikt forslag.⁵ Koht presiserte overfor legasjonen i

London i et derpåfølgende skriv at han mente Storbritannia burde ha særlige interesser i å støtte et norsk initiativ om å utvide beskyttelsen til også å gjelde legal skipsfart. Dette fordi:

et større antall av de skib som hittil er opbragt har vist sig å inneholde last bestemt for England. Dessuten har sikkert også britiske assurance-interesser lidt skade gennem de opbringelser som hittil har funnet sted.⁶

I et fortrolig skriv til UD gjorde sendemann Colban rede for sin henvendelse til Lord Plymouth, som var Parliamentary Under-Secretary for Foreign Affairs og formann i ikke-intervensjonskomiteen. Colban la frem situasjonen for norsk skipsfart på Spania for Plymouth, og tok opp forslaget Norge overveide å bringe inn for ikke-intervensjonskomiteen. Colban nevnte at den danske, svenske og finske regjering sannsynligvis ville stille seg velvillig til forslaget, noe den norske regjering også hadde håp om at den britiske regjering ville. Lord Plymouth lovet at han ville ta opp spørsmålet som hastesak, forelegge saken for de berørte departementer, og spesielt måtte han innhente admiralitetets mening. I forbindelse med at admiralitetet ble nevnt, fremholdt Colban at han ikke trodde at det i noen vesentlig grad ville vanskeliggjøre de britiske sjøstridskreftenes arbeide i spanske farvann om de også påtok seg "den i og for sig naturlige opgave å forhindre overgrep mot fredelige handelsskib".⁷ Mot slutten av møtet hadde Colban nevnt at den norske regjeringen nå hadde bestemt seg for å be Stortinget om fullmakt til å betale sin andel av kontrollen. Ifølge Colban ble han da avbrutt av Lord Plymouth, som sa: "- så synes De at De er berettiget til å få noe igjen". Til dette fremholdt Colban at det var naturlig at sjøstyrkene som etter internasjonalt oppdrag lå utenfor Spania og drev kontrollvirksomhet for å bidra til å begrense og forkorte borgerkrigen, også så en oppgave i å beskytte fredelig skipsfart tilhørende land som ytte bidrag til kontrollen.

Colban avsluttet sitt skriv til UD med å nevne at han med forsett ikke hadde argumentert overfor Plymouth at britiske forsikringsinteresser var involvert i saken, og dessuten at de beslaglagte

lastene ofte hadde tilhørt britiske eiere. Likeledes hadde Colban ikke utredet hvordan de høye forsikringspremiene nå drev norske skip ut av fraktmarkedet til fordel for andre. Denne taktikken forklarte Colban med at han ikke unødvendig ville risikere å henlede oppmerksomheten på den interessen britisk skipsfart kunne ha av at norske skip ble fortrent fra fraktmarkedet på Spania.

Det fremgår av et nytt fortrolig brev at Colban oppsøkte Lord Plymouth igjen den 22. mars. Plymouth opplyste at et skriftlig svar var under utarbeidelse etter at saken hadde vært tatt opp med de nødvendige instanser, inkludert utenriksminister Eden. Plymouth ga uttrykk for at det britiske svaret ville være lite tilfredsstillende sett fra et norsk synspunkt. Colban gjentok de norske holdningene til saken og gjorde nå bruk av de argumentene han ved forrige møte ikke hadde villet nevne. Plymouth svarte at den britiske regjering hadde overveiet saken grundig, og at han betraktet saken som avgjort ved den beslutning hans regjering hadde kommet frem til. I et P.S. i dette brevet skriver Colban at:

for fullstendighetens skyld bør jeg tilføie at Lord Plymouth idet jeg skulde gå spurte om vi kanskje i Norge hadde overveiet muligheten av å sende et krigsskip for å beskytte våre handelsskip. Jeg svarte at det visste jeg ikke. Og han forfulgte ikke spørsmålet videre.⁸

Vedlagt brevet følger et klipp fra avisa The Manchester Guardian, som i en artikkel den 23. mars 1937 skrev at "the Norwegian Government is trying - no wonder - to secure common action by the Scandinavian nations and that it may ask permission for Norwegian ships to form part of British convoys". Antagelig ville Colban med dette signalisere at arbeidet overfor britene i denne saken nå ville bli vanskeligere å følge opp, ettersom det nå ble omtalt i pressen - og ikke lenger var "underhaanden".

I svaret fra den britiske regjeringen fremgikk det at fremstøtet fra de nordiske landene overfor ikke-intervensjonskomiteen om å få utvidet komiteens kontroll til å omfatte beskyttelse for all legal skipsfart, ikke ville få britisk støtte.⁹ Videre forut-

satte den britiske regjeringen at andre regjeringer, på linje med den britiske, selv tok ansvaret for å beskytte egne skip. Dette innebar for det første at det ikke kunne bli enstemmighet innen komiteen over et eventuelt samlet nordisk forslag. Det betydde også at den største flåtemakten i komiteen, Storbritannia, ikke ville yte beskyttelse for andre lands handelstrafikk i området. I lys av dette ble det nordiske forslaget ikke fremmet til behandling i komiteen på daværende tidspunkt.

Nederland velger krigsskip

Siden et samlet nordisk forslag til ikke-intervensjonskomiteen ikke ville få britisk støtte, var mulighetene for internasjonal beskyttelse av norsk skipstrafikk på Spania sterkt reduserte. Ved siden av arbeidet med et felles nordisk fremstøt hadde i realiteten lite blitt gjort, annet enn formelle protester fra norsk side overfor Francos regjering. Disse protestene ble av Koht dessuten karakterisert som nyttesløse.¹⁰ Parallelt med arbeidet med den nordiske løsningen kom det inn signaler til Utenriksdepartementet fra forskjellige hold om at et norsk krigsskip i spanske farvann både ville være formålstjenelig og forbundet med relativt lav risiko. Så tidlig som 5. mars hadde norske skipsfartsinteresser foreslått at et norsk krigsskip burde bli sendt til spanske farvann.¹¹ Norges Rederforbund presiserte i et brev datert 7. april, at selv om det i tidligere henvendelser til Utenriksdepartementet vedrørende oppbringelsene av norske skip ikke var foreslått spesifikke tiltak overfor regjeringen, så innebar ikke dette at:

vi har tatt standpunkt mot utsendelse av krigsskip. Vi har vært og er forvisset om, at det kongelige departement vil foranledige at der fra norsk side tas et hvert mulig og tjenelig skritt til beskyttelse av norsk skibsfart".¹²

Den 13. mars kom det brev fra den norske legasjonen i Nederland om at den nederlandske regjeringen hadde besluttet, i lys av "de stadig hyppigere forulempninger av nederlandske skip", å sende krysseren Java til spanske farvann for å beskytte nederlandsk skipsfart i området.¹³ Dagen

før hadde legasjonen i London meldt om det samme. Ifølge avisen The Manchester Guardian var den nederlandske beslutningen direkte foranlediget av at det nederlandske handelsfartøyet "Triton" nylig var blitt oppbragt.¹⁴ Nederlandsk skipsfart ble forøvrig bare utsatt for denne ene oppbringelsen før beslutningen om å sende ut et krigsskip ble fattet.

Det ser ut til at nederlenderne uten forsinkelser av noe slag ønsket å skaffe seg mulighet til å gripe inn mot lignende hendelser i fremtiden siden panserskipet "Hertog Hendrik" midlertidig ble beordret til Gibraltarstredet. Dette ble gjort i påvente av at Java skulle ankomme - som var ansett best skikket for oppdraget - men for øyeblikket på hjemreise fra India. Bergens Tidende skrev allerede den 20. mars om nederlandsk suksess, og meldte at "Hertog Hendrik" nylig hadde "uten nogen vanskelighet konvoiert seks skip gjennom Gibraltarstredet. Konvoien møtte et spansk krigsskip som hilste det nederlandske krigsskip med flagget". Den 22. mars innkom et brev til Utenriksdepartementet fra legasjonen i Haag med samme melding. Ifølge brevet hadde medlemmene i det nederlandske Annetkammer møtt nyheten om konvoieringen med applaus.¹⁵

Omtrent samtidig hevdet den norske legasjonen i Spania, med tilholdssted i St. Jean de Luz i Frankrike, at det så ut som at den eneste effektive beskyttelse av skipsfarten i spanske farvann var å ha krigsfartøy til disposisjon. Dette ble begrunnet med at større staters handelsskip, som USA, England og Frankrike, ikke var utsatt for slike problemer som norsk skipstrafikk var. Det ble også vist til Nederlands utsendelse av krigsfartøy til området og de positive resultater dette hadde avstedkommet. Det er tydelig at legasjonen så for seg en relativt lav risiko ved å sende inn et norsk krigsfartøy, idet det videre heter at det er "mulig at den blotte tilstedeværelse av krigsskip vil være nok til at de spanske nasjonalistiske myndigheter vil vise en annen opptreden".¹⁶ Den 3. april sendte så Dick Wesman, norsk charge d' affaires i Valencia, en melding der han fremholdt at enkelte lands tiltak for å beskytte sine handelsskip i området, klart ville gå på bekostning av de lands handelsskip som ikke nød godt av noen slik beskyttelse.¹⁷

Stortingsproposisjon nr. 68 blir lagt frem

Det var først og fremst Kohts beslutning å legge frem Stortingsproposisjon nr. 68 "Om togt med Olav Tryggvason til dei spanske farvatna". Koht tok saken for alvor opp i et regjeringsmøte 6. april. Koht sa på dette møtet at han hadde tenkt igjennom saken.¹⁸ Koht hadde funnet at argumentene mot å sende ut "Olav Tryggvason" ikke var sterke nok, og at det ikke var noen annen måte å løse situasjonen på om ikke skipsfarten på Spania skulle bli helt ødelagt. Statsminister Nygaardsvold var imot Kohts forslag om å sende et krigsfartøy til spanske farvann, og uttalte at han aldri hadde forestilt seg at den norske regjeringen skulle komme til å gjøre dette. Når statsministeren likevel gikk med på forslaget til slutt, bør dette sees i lys av at han tidligere kategorisk hadde avslått et forslag fra Koht om å sende en representant uoffisielt til Salamanca for å forhandle med Franco om situasjonen norsk skipsfart befant seg i. Ifølge Koht ville ikke Nygaardsvold "ha det minste med General Franco å gjere, om vi så ikkje dermed godkjente regjeringa hans".¹⁹ Denne innstillingen, sammen med det mislykkede nordiske fremstøtet overfor ikke-intervensjonskomiteen, samt meldinger om at Nederlands utsendelse av et krigsskip var vellykket, bidro nok samlet sett til at Nygaardsvold ga etter.

I tillegg skal man ikke se bort fra den posisjon og innflytelse Koht hadde overfor både Nygaardsvold og regjeringen. Det faktum at det i den foreliggende situasjonen så ut som å sende ut et krigsskip var det eneste alternativet, og at det nettopp var Koht som gikk inn for dette, veide antagelig tyngre enn det ville gjort hvis framlegget var kommet fra noe annet hold. I følge Koht selv skal statsminister Nygaardsvold ha uttalt at "eg vil heller skyte enn eg vil misse Koht".²⁰

Selv om redernes hovedorganisasjon, Norges Rederforbund, hadde presisert at det etter deres mening kun var regjeringen selv som kunne avgjøre hvilke virkemidler som burde settes inn, fremstår det som ganske klart at både skipsfartsinteresser og deler av media presset relativt hardt på for å få en effektiv løsning på problemet. Det var også klart

at britene mente at det var opp til hvert enkelt land å ivareta egne skipsfartsinteresser. Man innså antagelig også at det var marginale sjanser for at ikke-intervensjonskomiteen ville nå enstemmighet om en internasjonal beskyttelse for skipsfart i området, selv om britene skulle ha gått med på den nordiske modellen. Dette fordi både Tyskland og Italia var representert i komiteen. Etter å ha drøftet saken igjennom stemte regjeringen over saken, og kun kirke- og undervisningsminister Hjelmtveit stemte mot å legge frem en proposisjon.

Det var trolig de samme forholdene som gjorde at også Koht hadde endret sin holdning til hvordan saken burde, eller iallefall i de foreliggende omstendigheter *kunne* håndteres, fra å "halda oss utanfor" til å ville sende ut "Olav Tryggvason". Det er likevel grunn til å anta at det for Koht var de langsiktige norske skipsfartsinteressene som hadde størst betydning. Det forhold at handelsskip ble oppbragt og fratatt lasten innebar naturligvis i seg selv et direkte økonomisk tap, og Utenriksdepartementet ble gjort kjent med at krav om erstatninger for disse tapene ville bli reist når tiden var moden for det.

Av adskillig større betydning var nok likevel faren for permanente tapte markedsandeler for den norske handelsflåten. Det ble fra flere hold påpekt, både overfor Utenriksdepartementet og Handelsdepartementet, at faren for dette var til stede. Dette ble blant annet uttrykt i et brev fra Den Norske Middelhavslinje av 12. april hvor det heter at:

det vilde være å håpe at Olav Tryggvason kunde bli sendt ut hurtigst mulig før de utenlandske linjer får en altfor stor del av trafikken [...] er først utenlandske selskaper kommet inn, har det sine vanskeligheter å bli kvitt dem igjen.²¹

Det er liten grunn til å tvile på at Koht delte disse bekymringene. Han uttrykte for eksempel bekymring overfor de nordiske regjeringene i mars over at den tradisjonsrike og lønnsomme norske skipsfarten ble så hardt rammet, at norsk tonnasje var blitt umulig og at andre land derfor overtok.²²

Saken behandles i Utenrikskomiteen

Etter at proposisjonen var lagt frem gikk saken til behandling i Stortingets Utenrikskomite. Saken stod på dagsordenen i et møte i komiteen 14. april 1937. Foruten komiteens faste medlemmer møtte representantene Christiansen, Sverdrup og Seip. Fra regjeringen møtte statsminister Johan Nygaardsvold, forsvarsminister Monsen, justisminister Lie, utenriksminister Halvdan Koht samt utenriksråd Aubert. Komiteformann C. J. Hambro innledet møtet med å innskjerpe taushetsplikten, under henvisning til at det pressen hadde skrevet om saken tydet på at "man næsten må gå ut fra at det skyldes en eller annen uforsiktighet av noget medlem i komiteen". Hambro påpekte at:

dette er ingen hemmelig sak [...] men ingen komite i Stortinget vil kunne arbeide hvis pressen efter hvert møte bringer lange referater og diskuterer ting som komiteens medlemmer overhodet ikke har tatt standpunkt til.

Hambro ga deretter ordet til ordfører i saken, Johan Ludwig Mowinckel, som fremmet de spørsmålene komiteen ønsket besvart, samt de betenkeligheter man hadde innen komiteen i sakens anledning. Under henvisning til at Sttingsproposisjon nr. 68 ikke inneholdt stort annet enn det faktum at regjeringen ønsket å sende ut "Olav Tryggvason", uttrykte Mowinckel på vegne av komiteen ønske om å få vite hva regjeringen så langt hadde foretatt seg. Han ville spesielt ha rede på om man hadde:

søkt samarbeide med andre makter, med Storbritannia først og fremst [...] vi har også stor interesse av å få vite om dette spørsmål har vært drøftet med Holland. Holland har jo sendt et skib der ned, og da kunde et samarbeide tenkes mulig.²³

Mowinckel fortsatte med å fremholde at blant de nordiske naboene, "de makter som står oss nærmest", så pekte Danmark seg ut som en mulig samarbeidspartner ettersom mer enn tyve danske fartøyer hittil var blitt oppbrakt. Mowinckel etter-

lyste dessuten svar på "hvad skal Olav Tryggvason gjøre? For det er overmåte viktig - ja, her kan jeg bruke uttrykket - politisk spørsmål: Hvad skal Olav Tryggvason gjøre i Gibraltar?" Etter selv å ha redegjort for de betenkeligheter han fant å være knyttet til dette siste spørsmålet, og hvor det fremgår med all tydelighet at Mowinckel var meget skeptisk til å skulle sende "Olav Tryggvason" på oppdrag til spanske farvann, påpekte Mowinckel at det dette var snakk om, var å sende et lite norsk krigsskip ned i farvann hvor det var krig.

Saksordfører Mowinckel fremholdt videre at den skipstrafikken norske fartøyer var involvert i hovedsaklig dreide seg om appelsinfrakt, at dette var en sesongfart og at sesongen for slik trafikk var over innen én måned; "altså praktisk talt før Olav Tryggvason kommer derved". I lys av dette stillte han spørsmål ved om "våre interesser da er tilstrekkelig store til at vi skal foreta et så ekstraordinært og efter min mening politisk ganske risikabelt skritt som å sende Olav Tryggvason til disse krigsfarvann?" Mowinckel nevnte også at det ikke var umulig at det kunne bli europeisk krig som følge av situasjonen i Spania. Selv om dette i øyeblikket var et sidehensyn, så mente han det burde tas med i komiteens overveielser siden Norge alltid hadde understreket sin nøytralitet, og ikke ville "stikke fingeren bort i det hvepsebol som heter motsetninger mellom stormakter". Før Mowinckel lot ordet gå til Koht avsluttet han med å nevne at:

man vil kanskje forbauses litt over at det er mig som reder som har disse betenkeligheter. Men saken er den at jeg ikke alene er reder, men at jeg i et langt politisk liv [...] er blitt svært ømtålig, jeg kan gjerne si nervøs, når det gjelder internasjonale forhold.

Koht åpnet med å si at "det kjendest noko vemodig for meg å høre på Hr. Mowinckel i dag".²⁴ Han grunnga dette med at det selvsagt var fare forbundet med å sende "Olav Tryggvason" til spanske farvann - men det var også fare, såvel som ansvar forbundet med å la være å gjøre noen ting. Det var dette ansvaret regjeringen hadde følt så sterkt at Stortingsproposisjon nr. 68 var lagt frem. Før man gikk til dette skritt hadde regjeringen overveiet

spørsmålet nøye, og også vurdert andre midler for å verne den norske sjøfarten i spanske farvann. Koht fremholdt videre at regjeringen hadde, før de fikk tilsendt Norges Rederforbunds brev av 1. mars 1937,

på ymse måtar gjort det som kunde bli gjort i regjeringen, og vi hadde jamvel dryft dette spursmålet um å senda eit orlogsskip til dei spanske farvatna.

Koht redegjorde deretter for de norske protestene overfor Franco, forsøket på å oppnå beskyttelse av norsk skipstrafikk ved å betale det norske bidraget til kontrollvirksomheten, samt arbeidet med det nordiske forslaget. Vedrørende sistnevnte tiltak gjenga Koht årsakene til at den britiske regjeringen ikke ville støtte et eventuelt nordisk forslag: Britene mente at dette ville føre til for stor belastning på de skipene som utøvde kontrollen, samt at den britiske regjering anså det som naturlig at hvert land selv ivaretok sine handels- og skipsfartsinteresser i området.

Videre redegjorde Koht for Norges forhold til Nederland i saken:

*samarbeid med Holland kan eg ikkje segja at vi har havt, og det heng i hop med det Hr. Mowinckel nemnde, at vi reknar med at Holland har so reint serskilde vilkår, at det ikkje står i same stillinga i desse spursmåla som vi eller dei andre nordiska statane gjer.*²⁵

Koht opplyste at man hadde sendt telegram til sendemannen i Haag i den hensikt å få opplysninger om hvilken instruks det nederlandske krigsskipet hadde, men at han tvilte på om nederlenderne ville gi slik informasjon siden slike instruks vanligvis var hemmelige.²⁶

Blant de nordiske landene, i lys av at Sverige bare hadde fått tre handelsskip oppbragt så langt, anså Koht mulighetene for et samarbeid med Danmark som det mest aktuelle. Koht opplyste at den danske regjeringen nylig hadde henvendt seg til den norske og varslet at de vurderte å sende et krigsskip til Spania. Koht fremholdt at "det vilde vere rett, i tilfelle det vart av at den danske

regjeringa sende orlogsskip til dei spanske farvatna, at so dei danske og norske skip kunde samarbeida med einannan og i nokon mun utfylla arbeidet for einannan der nede".²⁷ Koht avrundet sin redegjørelse med å karakterisere alle tidlige tiltak i saken som fånytted. Ved at Koht i samme utsagn la inn adskillig av sin tyngde og prestisje, utfordret han i realiteten komiteen til enten å komme opp med konkrete alternativer, eller å bøye av for hans syn: nemlig at det var ingen annen utvei enn å sende et orlogsskip til Spania.

Koht gikk deretter inn på hva regjeringen så for seg å være "Olav Tryggvasons" oppdrag og instruks, og gjorde det klart at dette måtte avgjøres i regjeringen og spesielt innenfor Forsvarsdepartementet. Det var først og fremst konvoiering av norske handelsfartøyer Koht så for seg å være "Olav Tryggvasons" oppdrag: "og då vilde eg no sjå på um verkeleg då desse general Franco sine skip vilde tenkja på å våga seg til å taka norske skip i konvoi. Eg trur ikkje det." Koht henviste til at nederlenderne med hell hadde konvoiert sine handelsskip, noe som forøvrig også var blitt behørig dekket i pressen, og at det ikke var blitt gjort noen forsøk på oppbringelser av nederlandske handelsskip som seilte i konvoi med krigsskip. Koht hevdet vidare at "det som vi fyrst og fremst er nøydd til å tenkja på, det er den skipsferdsla som går gjennom Gibraltarsundet, det er der skutone våre er tekne, og det er der vi må verja dei. Det er internasjonalt farvatn. Der har vi rett til å konvoiere skutone våre."²⁸

Vedrørende instruksene for oppdraget mente Koht at disse måtte være hemmelige. Videre hevdet han at ikke hvem som helst kunne bli tiltrodd kommandoen ombord på "Olav Tryggvason" - "det er ei hovudsak i dette, at den mannen som skal kommandere orlogsskuta, er ein mann som har fullt herredøme over nervane sine, ein mann som ikkje blir nervøs, men som kan tenkje både fort og roleg". Forsvarsminister Monsen opplyste at instruksene ville bestå av to deler, hvorav den ene ville dreie seg om det rent militære, og som ville bli utarbeidet av Kommanderende Admiral. Den andre delen av instruksene skulle omhandle "de bestemmelser som handler om de rent politiske forhold", og burde ifølge Monsen være et resultat

av drøftelser mellom Utenriksdepartementet, Forsvarsdepartementet og Kommanderende Admiral.

Etter en lengre debatt, hvor det ble diskutert mere i detalj hva som måtte eller kunne være "Olav Tryggvasons" fremgangsmåte ved et eventuelt oppdrag til Spania, samt hvilke konsekvenser dette og hint kunne innebære, kom komiteen etterhvert frem til at det i utgangspunktet ikke hadde vært meningen å ta noen beslutning i saken i løpet av dette møtet. I realiteten var det Hambro som ledet komiteen til dette, dog ikke uten støtte fra Mowinckel, som under hele møtet hadde signalisert at han var sterkt i mot proposisjonen. Ut fra egeninteresser i saken fant Mowinckel at avgjørelsen burde fattes på et senere tidspunkt. Han hevdet imidlertid at

*det sier sig selv, at hvis regjeringen så og si ønsker en politisk avgjørelse av dette spørsmål og fastholder både proposisjonen og at den skal vedtas straks, så vil det skje. Det tviler jeg ikke et øieblikk på.*²⁹

Både Hambros og Mowinckels utspill kom imidlertid etter at Koht hadde stilt et "personlig kabinettsspørsmål" i saken - men ikke uten å påpeke at rom for utsettelse av saken kunne hentes fra selve proposisjonen. Koht gjorde det imidlertid klart at han ville vite hva komiteen aktet å foreta seg før det tillyste nordiske utenriksministermøtet i Helsingfors 20.-22. april fant sted. Statsminister Nygaardsvold støttet utspillene om å utsette realitetsbehandling av saken. Før komiteen gikk over til å behandle en annen sak, slo komiteformann Hambro fast at "det ikke er min tanke at man skal ha noen votering her i dag. Jeg anser det for ganske utelukket, og det har ingen av komiteens medlemmer protestert imot, så det foreligger ikke". For øvrig kan det nevnes at Mowinckel hadde tolket situasjonen korrekt. I et intervju i Norges Handels- og Sjøfartstidende 20. april 1937 uttalte Hambro at Høyres gruppe enstemmig ville gi tilslutning til å sende "Olav Tryggvason" til Spania. Dersom Koht og regjeringen hadde presset på med henblikk på en hurtig behandling og avgjørelse av saken, ville Høyre sammen med Arbeiderpartiet ha dannet flertall for

proposisjonen.³⁰

Om instruksen forøvrig sa Koht til utenrikskomiteen at denne ville være å sammenligne med ordrene de norske krigsskipene hadde under første verdenskrig, som skulle "gå so langt som dei kunde både med trugsmål og på andre måtar, men dei skulle ikkje innlata seg på slag, dei skulde ikkje taka opp eit sjøslag".³¹ Historikeren Nils Ørvik tolker dette som at "Olav Tryggvason" i praksis skulle vise frem våpnene og det norske splittflagget, kanskje skyte et varselskudd eller to, men skulle ikke ta opp virkelig kamp.³² Ørviks tolkning bør imidlertid sees i lys av det forhold at han mener at det ikke forelå noen ferdig utarbeidet instruks for "Olav Tryggvasons" oppdrag, selv om Koht klart så for seg hva instruksene skulle inneholde.

Arbeiderpartiets stortingsgruppe avholdt et gruppemøte like etter møtet i Utenrikskomiteen. Der ble det diskutert både om det var hensiktsmessig å legge frem en proposisjon, og om den eventuelt burde ha vært hemmeligstemplet. Koht argumenterte at proposisjonen var på sin plass, og at å stemple den som hemmelig ikke ville hindre at den ble offentlig kjent i noe fall. Koht fremholdt at saken ikke fordret at regjeringen skulle stå samlet ansvarlig for den, og satte igjen sin statsrådspost til disposisjon - for andre gang på samme dag. Møtet resulterte ikke i noen beslutning om hvordan saken burde håndteres videre, noe som Kohts "personlige kabinettsspørsmål" utvilsomt hadde bidratt til.

Ved drøftelser av det samme temaet i regjeringskollegiet dagen etter ga Koht statsministeren et papirark påskrevet sin avskjedssøknad.³³ Denne ble avvist av Nygaardsvold såvel som av resten av regjeringen. Koht uttalte at han ville tenke over det til neste dag hvordan saken kunne løses uten at regjeringens stilling kom på spill. Dette resulterte i et brev fra Koht til Utenrikskomiteen den 16. april, hvor han skrev at en avgjørelse om å sende minesveiperen "Olav Tryggvason" ut på oppdrag kunne vente ennå en stund. Begrunnelsen var at ett av de tiltakene som tidligere hadde vært forsøkt satt inn fra norsk side, nå så ut til å kunne tas opp til vurdering på nytt. Koht avsluttet brevet med å nevne at det fra regjeringens side hadde vært en forutsetning at "statsmaktene skulde stå samla" bak

en eventuell avgjørelse om å sende "Olav Tryggvason" ut på oppdrag, ettersom "ingen kan vera blind for at det i dette tiltaket er det eit nasjonalt ansvar, og serskilt etter alt det som på fyrehand hadde vore skrive i den borgarlege pressa, hadde regjeringa rekna med at alle parti i Stortinget skulde samla seg om forslaget".³⁴

Den 5. mai møtte Koht og statsminister Nygaardsvold i et nytt møte i Utenrikskomiteen. Komiteen hadde siden forrige møte etterspurt instruksene for toktet. Koht la frem den ferdige instruksene for komiteen, som det ifølge Kohts nedtegnelser ikke ble ført noen innvendinger mot.³⁵ Det kom forøvrig ikke frem noe nytt under dette møtet.

Instruksene for oppdraget

Den ferdige instruksene for oppdraget av 1. mai 1937 var delt inn i en militær og en politisk del, slik Monsen hadde forespeilet Utenrikskomiteen. Den samlede instruksene var adressert til Chefen for "Olav Tryggvason", og vedlagt et følgeskriv, der det heter at instruksene var strengt hemmelig: "Ingen andre enn nestkommanderende må gjøres bekjent med dens innhold".³⁶

Forarbeidet til den militære delen var utarbeidet med blyant på gjenparten av en standardinstruks for et treningstokt som "Olav Tryggvason" utførte fra november 1936 til mars 1937. Den militære instruksene for Spaniaoppdraget var i store trekk lik ordinære øvelsesinstruksene, men likevel med et par sentrale endringer. Første punktet sa at

fartøiet skal såsnart det er sjøklart og skibschefen har mottatt nærmere ordre, avgå til de spanske farvann, hvor det skal være til assistanse for norsk skibsfart. I så henseende følges Utenriksdepartementets spesielle instruks som vedlegges. Dette er den viktigste opgave under toktet.

Deretter fulgte bestemmelser om øvrige formål med oppdraget, som hovedsaklig dreide seg om trening og øving av mannskap og utstyr, vedlikehold av skipet generelt, samt måtehold med all bruk av ressurser. Bortsett fra instruksens første

punkt, er eneste vesentlige endring fra standard øvelsesinstrukser det forholdet at rapportering hjem - dekket under et eget punkt i instruksen - skulle skje så ofte som mulig, istedet for "de vanlige 14-daglige rapporter".

Den politiske delen av instruksens inneholdt åtte punkter, og endelig versjon forelå 29. april 1937 etter konferanse mellom Tostrup fra Utenriksdepartementet, Kommanderende Admiral samt kommandør Østbye. I punkt en i instruksens ble krigsskipets oppgave definert: å beskytte norske skip som ferdes i farvann ved Spania. I punkt to ble fartøysjefen pålagt å "iaktta den strengeste nøytralitet likeoverfor de stridende parter i borgerkrigen og ikke yde noen av dem bistand". Dette punktet henviste til et vedlagt P.M. fra Utenriksdepartementet, som sa at

den norske regjering har som bekjent ikke anerkjent de spanske oprøreres regjering som regjering, og Valencia-regjeringen er derfor fremdeles å betrakte som Spanias eneste lovlige regjering [...] den norske regjering har heller ikke [...] anerkjent noen av de stridende parter som krigførende parter i folkeretslig betydning. Ingen av partene har derfor de særlige folkeretslige rettigheter som tilkommer krigførende parter overfor den neutrale skibsfart på det åpne hav.

Instruksens punkt tre påla fartøysjefen å respektere en spansk territorialgrense på seks nautiske mil, og han skulle ikke gripe inn overfor noen av de stridende parters eventuelle handlinger mot norske skip innenfor denne grensen. Det påpekes videre at Gibraltarstredet ikke var regnet som spansk territorium, og at stredet derfor "er - som sund mellom to hav - å likestille med åpent hav forsåvidt skibs ferdselsfrihet angår". Dette punktet ble avsluttet med at krigsskipet burde holde seg mest mulig i dette området, siden de fleste oppbringelsene av norske skip var foretatt i og nært opp til Gibraltarstredet.

I punkt fire ble det opplyst at norske skip i trafikk til eller fra Middelhavet ville få beskjed om å kontakte "Olav Tryggvason". Ved møte med norske skip skulle fartøysjefen på "Olav Tryggvason"

bringe på det rene om disse skipene var i legal fart i forhold til gjeldende norske bestemmelser. Det heter videre i punkt fire at "under passasje av kritisk område skal "Olav Tryggvason" holde sig i nærheten, således at spanske krigsskip kan være klar over at vedkommende skib er beskyttet. Under passasje gjennom Gibraltarstredet skal der holdes så langt av den spanske kyst som mulig".

Etter instruksens innhold så langt er det ingen tvil om at "Olav Tryggvasons" oppgave var å konvoiere norsk skipstrafikk gjennom Gibraltarstredet, og at både selve oppdraget - samt måten "Olav Tryggvason" skulle komme i kontakt med norske handelsskip på - i hovedtrekk var sammenfallende med den fremgangsmåte nederlenderne med hell hadde brukt.

I den politiske instruksens femte punkt fremgikk det i hvilke tilfeller makt kunne anvendes:

Hvis der fra spansk krigsskips side skjer noe inngrep mot norsk skib som er ledsaget av Olav Tryggvason utenfor spansk territorialfarvann - altså utenfor seksmilsgrensen og i Gibraltarstredet - kan skibschefen anvende makt til beskyttelse av vedkommende norske skib.

Fartøysjefen ble imidlertid pålagt å forsøke å oppnå kontakt med det spanske krigsskipet og søke forhandlinger før en "anvendte makt". Begrepet "anvende makt" kan i denne sammenheng vanskelig forstås som noe annet enn at "Olav Tryggvason", dersom forhandlinger eller forsøk på forhandlinger ikke hadde ført frem, kunne skyte på det eller de spanske fartøy som foretok "inngrep mot norsk skib".

Punkt seks i instruksens beskrev i hvilke situasjoner makt *ikke* skulle anvendes. Dersom "Olav Tryggvason" ankom til en situasjon hvor norske handelsskip allerede var oppbrakt, og altså under et spansk krigsskips kontroll, skulle ikke makt tas i bruk. Likevel skulle "Olav Tryggvason" via forhandlinger forsøke å få det spanske krigsskipet til å oppgi oppbringelsen. "Olav Tryggvason" skulle heller ikke anvende makt "hvis inngrep mot norsk skib skjer fra spansk krigsskip av betydelig styrke". Avslutningsvis i instruksens punkt seks heter det at

"uansett om makt ikke kommer til anvendelse, skal skibschefen likeoverfor spansk krigsskib nedlegge bestemt protest med krav på erstatning for skade som tilføies norsk skibsfart". Innholdet i den politiske instruksens to siste ledd, punktene syv og åtte, påla fartøysjefen på "Olav Tryggvason" ved ethvert møte med spanske såvel som med andre krigsskip å sette seg i forbindelse med disse. Dette for både å tilkjennegi årsaken til sitt opphold i området, samt innhente informasjon om "militære forhold, minefelter m.v. I det hele tatt skal skibschefen ved møte med spanske krigsskib søke ved forståelsesfull optreden å skape et tillitsforhold".

Fra politisk hold ble det nå ansett som ingen annen utvei enn å sende et orlogsskip til Spania. I realiteten innebar dette at "Olav Tryggvason" representerte siste, og i den foreliggende situasjon eneste virkemiddel til å oppnå fri ferdsel for norsk skipsfart i området. Det er naturlig å anta at instruksen ble utformet med omhu. Det ville ikke tjene noen hensikt å sende "Olav Tryggvason" til spanske farvann uten å gi skipet anledning til å løse oppdraget på tilfredsstillende vis.

Ved siden av de rent militærfaglige vurderinger som oppdraget og dets instruks fordret, kommer det likevel inn et moment som fartøysjefen på "Olav Tryggvason" antagelig ville finne noe komplisert å gripe an: Fartøysjefen skulle ifølge instruksen forsøke å opparbeide et tillitsforhold til spanske krigsskip, samtidig som han skulle konvoiere norske handelsskip gjennom Gibraltarstredet - og i siste instans kunne han anvende makt for å hindre at skipene ble oppbrakt. Men hvordan skulle fartøysjefen på "Olav Tryggvason" komme frem til hvorvidt det dreide seg om "spansk krigsskib av betydelig styrke" eller ikke? De fleste norske skipene var faktisk blitt oppbrakt av bevæpnede fiskekuttere og trålere, som Franco-regjeringen brukte som patruljeskip. Dersom situasjonen involverte en enkelt bevæpnet spansk tråler skulle saken rent militærfaglig sett være temmelig klar - en slik ville "Olav Tryggvason" under de fleste omstendigheter med letthet kunne avvise.

Punktene fem og seks i instruksens vitner i realiteten om at det var forventet at bevæpnede

spanske trålere ville vike unna for "Olav Tryggvason". Det ville være noe annet dersom en av de to spanske krysserne som Franco-regimet disponerte var innblandet. Hvis en slik situasjon oppstod mens "Olav Tryggvason" konvoierte norske handelsskip, var instruksens punkt fem klar: Dersom forhandlinger ikke førte frem, kunne makt tas i bruk. Skulle oppbringelse avverges, hvilket jo var hensikten med konvoieringen, ville det eneste gjenstående virkemiddel i så fall være bruk av makt. Skulle nå fartøysjefen i henhold til instruksens punkt fem anvende makt, men likevel ikke klare å forhindre oppbringelse, kunne et slikt utkomme definitivt bære uheldig avsted. For det første ville det innebære at hensikten med "Olav Tryggvasons" tilstedeværelse i spanske farvann (ifølge instruksens punkt 1) ikke var oppnådd. For det annet er det ikke utenkelig at en slik episode ville ha medført at fartøysjefen på "Olav Tryggvason" ville måtte svare for de vurderinger han hadde gjort - kanskje i lys av tap og skader på mannskap og utstyr.

På den annen side, skulle derimot fartøysjefen på "Olav Tryggvason" i samme situasjon definere en eventuell spansk krysser som av "betydelig styrke", ville dette medføre at han i henhold til instruksens punkt seks ikke anvendte makt. Følgelig ville han så befinne seg i den situasjon at han bare protesterte dersom den spanske krysseren gjennomførte en oppbringelse av et norsk handelsfartøy. Imidlertid ville også dette innebære at instruksens første punkt om "å beskytte norske skib som ferdes i farvann ved Spania" ikke ble realisert.

Dilemmaet med usikkerheten rundt hvordan større spanske krigsfartøyer ville opptre, ble det tatt høyde for ved å plassere adskillig ansvar på "Olav Tryggvasons" fartøysjef. Proposisjonen var ikke hemmelig, og dens innhold var antagelig kjent for fartøysjefen. Det er derfor helt åpenbart at det i etterkant av en eventuell episode - hvis utfallet var uheldig sett med norske øyne - ville kunne bli felt dom over hvorvidt fartøysjefen hadde vurdert den aktuelle situasjonen korrekt. Med andre ord, dersom fartøysjefen gang på gang skulle vike unna i de tilfeller en spansk krysser nærmet seg den norske konvoien, ville det fortone seg meningsløst

at man i det hele tatt hadde sendt "Olav Tryggvason" ut. Dersom fartøysjefen skulle komme til å anvende makt overfor en motstander som allikevel klarte å gjennomføre sitt forehavende, ville resultatet bli det samme, om ikke verre. I lys av dette er det noe lettere å forstå hva Koht la i sin uttalelse overfor Utenrikskomiteen, om at ikke hvem som helst kunne bli tiltrodd kommandoen ombord på "Olav Tryggvason" under et tokt til spanske farvann.

Koht måtte legge adskillig tyngde inn overfor sine regjeringskolleger og sin partigruppe på Stortinget for å få proposisjonen lagt frem. Det er følgelig åpenbart at for Koht stod det i denne saken en del prestisje på spill. Graden av rent praktisk, såvel som *politisk*, suksess ved et eventuelt Spaniatokt ville mer eller mindre være avhengig av to forhold: For det første de spanske reaksjonene på "Olav Tryggvasons" besøk - hvilket man ikke kunne gjøre annet enn antagelser om på forhånd. For det andre de vurderinger som ville bli gjort av fartøysjefen på "Olav Tryggvason" fra situasjon til situasjon. Bare sistnevnte forhold kunne styres med noen grad av sikkerhet fra norske politikeres side, og det altså via instruksens form og innhold. En ikke uvesentlig del av denne "sikkerheten", iallefall når det gjelder "politisk suksess", ligger i dette: Dersom en eventuelt uheldig episode som skissert ovenfor skulle bli brukt mot regjeringen av politiske motstandere, kunne regjeringen under henvisning til instruksens punkt fem (alternativt punkt 6) ha forsvart selve *avgjørelsen* om å sende ut "Olav Tryggvason". Instruksens var ikke blitt møtt med innvendinger da den ble forevist Utenrikskomiteen den 5. mai. Dessuten hadde Kommanderende Admiral vært med på å utforme den. Implisitt i et eventuell slikt forsvar det ha vært en kritikk av *utførelsen* av oppdraget. Eventuelle direkte konsekvenser av et slik tenkt tilfelle ville således bare kunne ramme *instrumentet*. Beslutningstakerne bak oppdraget ville i høyden kunnet pådra seg en ripe i lakken.

Marinen og Kommanderende Admiral ivrer for tokt til Spania

Kommanderende Admiral Edgar Otto anbefalte i et skriv til Utenriksdepartementet mineleggeren "Olav Tryggvason" som best skikket for et oppdrag til

spanske farvann: "Olav Tryggvason peker sig i alle henseende ut som det fartøy man først bør tenke på. Stor aksjonsradius, stor fart, moderat besetning".³⁷

"Olav Tryggvason" var opprinnelig ment å skulle fungere som øvelsesskip for befalelever til erstatning for panserskipet "Tordenskjold", og skulle dessuten vise det norske flagget i utenlandske havner. Skipet ble bygget ved Marinens Hovedverft i Horten, sjø satt 21. desember 1932 og overtatt av Marinen 21. juni 1934.³⁸ Det var 97 meter langt, drøyt 11 meter bredt på det bredeste og stakk 3,6 meter dypt ved fullt utrustning - hvor skipets vekt var omlag 1.920 tonn. Skipet hadde ved full motorkraft en toppfartighet på ca. 20 knop. Av våpen var skipet bestykket med fire 12 cm kanoner, en 76 mm anti-luftskyttskanon, to 40 mm saluttkanoner samt to 12,7 mm mitraljøser. Dessuten var skipet utstyrt med et dobbelt torpedoutskyttingsrør, og hadde plass til 280 miner. Under øvelser med befalelever ombord ville skipet ha en besetning på 191 mann, mens det ellers i utøvelse av rollen som minelegger ville ha en besetning på 132 mann.

Admiral Ottos syn var forøvrig at "utgifter og besetningsspørsmål vil stille sig hindrende iveien for anvendelse av panserskip, som forøvrig også ansees for tungvinte og for langsomt gående".³⁹ Videre henviste han til mineleggeren "Frøya" og oppsynsskipet "Fridtjof Nansen" dersom det skulle bli tale om å ta i bruk mere enn ett fartøy. Avslutningsvis i brevet fremkom det at den første av de nye torpedobåter, "Sleipner", ville være ferdig til tokt 1. juli. Hvis situasjonen i Spaniafarvannene "skulde trekke i langdrag", var båten et reservefartøy med en maksimal fart på 30 knop.⁴⁰ På grunn av skifte av vernepliktige mannskap mente Kommanderende Admiral at tidligste avgang til Spania ville være medio mai. Det kan her nevnes at flertallet blant personellet som skulle tjenestegjøre ombord på "Olav Tryggvason" på Spaniatoktet - og som altså ikke hadde innsyn i instruksens for oppdraget - mente at risikoen for å komme i kamp ikke var særlig stor. Det ble antatt at "Olav Tryggvasons" tilstedeværelse skulle tjene som garanti for at norske handelsskip ikke førte kontrabande, og at dette var hensikten med

toktet.⁴¹ Det bør i denne forbindelse også nevnes at det den 24. mai 1937, etter ordre av Kommanderende Admiral, ble foretatt skifte av sjef på "Olav Tryggvason". Ingenting i det arkivmateriale som er gjennom søkt kan imidlertid påvise om dette var initiert fra politisk hold. Kommanderende Admiral rapporterte fartøyet klart for avgang "med et dagers varsel" i et brev til Forsvarsdepartementet av 4. mai 1937, dette til tross for at det i en rapport fra fartøysjefen på "Olav Tryggvason" av 28. april heter at "jeg tillater mig [...] å gjøre oppmerksom på at besetningen enda er helt uøvet".⁴²

Det kan her se ut som at Kommanderende Admiral så fordeler i å få "Olav Tryggvason" klar for Spaniatoktet så fort som mulig. Dette underbygges av korrespondansen mellom Kommanderende Admiral og rederne Moltzau & Christiansen. Rederne hadde henvendt seg til Kommanderende Admiral 30. mars 1937 og beklaget det forhold at Norge ikke hadde et krigsskip som kunne vise det norske flagget i Gibraltarstredet. Dette ville etter deres mening ha forhindret at norske skip ble stoppet. Kommanderende Admiral svarte at

*det er beklagelig at Marinen arbeider med så små midler, men de krav vi gjennom en lang årrekke har stillet, har de bevilgende myndigheter ikke tatt fornødent hensyn til. Og jeg kan tilføie at forståelsen innen landet av Marinens betydning for handel og skibsfart i fredstid praktisk talt har vært lik null. Det er å håpe at nasjonen lærer av den situasjon vi nu er oppe i.*⁴³

Det er vanskelig å se noen annen motivasjon enn kamp om ressurser bak Kommanderende Admirals iver etter å få toktet i gang. Forsvaret var de senere år klart blitt bygget ned. Arbeiderpartiet var et parti som tradisjonelt hadde vært mot store forsvarsbevilgninger, og når nå en Arbeiderpartiregjering ville ta i bruk Marinen på et slikt vis, så ville det være gunstig å vise seg frem som et anvendelig instrument. Det kan dessuten reises spørsmål om hvilke vurderinger Kommanderende Admiral la til grunn når han karakteriserte oppdraget til å "trekke i langdrag" dersom det skulle komme til å vare til 1.

juli. I realiteten innebærer dette at Kommanderende Admiral så for seg at et eventuelt oppdrag ville være fullført før 1. juli 1937. Det er mest nærliggende å tro at dette var basert på meldingene om at det i hovedsak var bevæpnede trålere som stod for oppbringelsene, og at disse ville bli "Olav Tryggvasons" eneste motstandere under et eventuelt tokt - og at et eventuelt tokt således ville bli kortvarig og fullendt før 1. juli. Dersom dette var Kommanderende Admirals grunnlag for hans forventninger om et kortvarig tokt, lå det i så fall implisitt en forutsetning om at øvrige spanske krigsskip ikke ville bli tatt i bruk ved forsøk på oppbringelser. En forutsetning av denne type kan under alle omstendigheter karakteriseres som lite gjennomtenkt.

Stortingsproposisjon nr. 68 trekkes tilbake og Spaniatoktet legges på is

I Kohts brev til Utenrikskomiteen av 16. april 1937 heter det at den endelige avgjørelsen i spørsmålet om å sende "Olav Tryggvason" ut på tokt til spanske farvann kan "venta endå ei stund". Årsaken til dette var at Francos blokkade av Bilbao hadde reist nye spørsmål vedrørende kontrollen av skip som trafikkerte spanske farvann. Koht viser i brevet til et telegram fra London som "gjorde det klart at dei britiske statsmaktene no såg at det vakthaldet som skulde bli sett upp kringom Spania imot våpentilførsel, vilde bli sterkt hemma om handelsskip som det internasjonale tilsynet hadde gjeve løyve til å segla fritt inn til Spania, straks etterpå skulde bli kapra av fiendslege spanske krigsskip".⁴⁴

Kohts hensikter var som før. Han ville gjennom ikke-intervensjonskomiteen forsøke å skaffe internasjonal beskyttelse av norsk skipstrafikk på Spania. Etersom Franco hadde blokkert Bilbao, kunne nå ikke-intervensjonskomiteens kontrollvirksomhet havne i et uheldig lys: Hvordan skulle man forholde seg til eventuelle spanske inngrep mot handelsskip som allerede var kontrollert, men på vei inn i det blokkerte området - kanskje til og med med kontrollør ombord? Foruten å stå overfor en tilsidesettelse av de tiltak som omverden hadde samlet seg om, ville dessuten landene

innenfor komiteen nå kunne finne at nasjonale interesser kunne bli forstyrret. Storbritannia hadde tidligere beskyttet sine handelsfartøyer inn til en tre-milsgrense, mens blokkeringen av Bilbao fra spansk side ble hevdet ut til en seks-milsgrense.⁴⁵ Koht må ha tolket situasjonen slik at britene ville finne situasjonen uakseptabel både av hensyn til sine nasjonale interesser såvel som for ikke-intervensjonskomiteens kontrollvirksomhet - der britene hadde formannskapet. Derfor tok Koht opp igjen det nordiske forslaget, som var blitt stoppet etter negativ britisk respons i mars.

Rent praktisk skjedde dette ved at det overfor ikke-intervensjonskomiteen ble bedt om at et møte måtte holdes, hvor komiteen burde drøfte "den stilling, som de fartøier kommer i som har kontrolloffiserer ombord og som blir opbragt!".⁴⁶ Det ble imidlertid vurdert å forsøke og få til beskyttelse av handelstrafikken også på andre vis. Et alternativ som ble vurdert var å forsøke å få ikke-intervensjonskomiteen til å gi som oppdrag å beskytte legal handelstrafikk i området til de land som eventuelt ville sende ut egne krigsskip, enten de arbeidet hver for seg eller sammen. Et annet alternativ var å forsøke å få komiteen til å godkjenne tilstedeværelsen av krigsskip som ble sendt til spanske farvann for å yte beskyttelse, og samtidig sterkt understreke dette overfor de stridende partene i Spania.

Etter et møte i The Chairman's Sub-Committee 30. april 1937 var det imidlertid klart at ikke-intervensjonskomiteen heller ikke denne gang ville komme til noen enstemmig beslutning i saken. I et referat fra møtet heter det fra britisk side, representert ved Lord Plymouth, at deres politikk ikke kunne ventes "to be substantially changed in this matter".⁴⁷ Den tyske representanten von Ribbentrop mente at de nordiske landenes handelsskip ikke var i noen særstilling. Når de gikk inn i farvann hvor det foregikk kamper - og de visste det - var det på egen risiko. Den italienske representanten Crolla støttet både den tyske såvel som den britiske holdningen i saken.

Selv om Koht den 16. april hadde lagt proposisjonen på is erklærte han i et intervju i avisen Nationen tre dager senere at proposisjonen om "Olav Tryggvason" ikke ville bli trukket tilbake.

Drøyt halvannen måned senere ble proposisjonen likevel trukket tilbake, ved Stortingsmelding nr. 42. Innledningsvis i meldingen blir det vist til bakgrunnen for at proposisjon nr. 68 ble lagt frem. Det blir deretter hevdet at en avgjørelse i saken var blitt utsatt fordi det hadde inntruffet nye hendelser som tilsa at det nordiske initiativet burde tas opp på nytt. Det blir hevdet at ikke-intervensjonskomiteen den 5. mai fattet "eit vedtak om å senda fyrespurnad til alle dei representerte regjeringane om dei vilde vera med på planen. Det har kome melding om at ymse regjeringar vil stø den tanken som soleis har fått form. Men i millomtida har det kome hendingar som har gjort so mange skifte i vilkåra for skipsfersla på Spania, so ikkje-innblandings-nemnda har ikkje kome seg til å taka saka upp til endeleg avgjersle".⁴⁸

Regjeringen mente altså det ikke lenger var behov for å sende "Olav Tryggvason" til spanske farvann siden nye forhold hadde endret vilkårene for norsk skipsfart på Spania. Det var "meir tvilsamt om det kunde høve nett no å senda eit norsk orlogsskip ut i desse farvatna. Krigsførsla der ute har fått former som kan gjera det mindre ynskeleg å ha norske orlogsskip med." Dessuten hadde oppbringelsene så å si opphørt. Siden 25. april var bare et norsk skip blitt oppbrakt, men det ble ikke fratatt lasten, og ble frigitt etter kort tid. Norsk skipshandelstrafikk i området var i tillegg sesongbetont, og inneværende sesong var nå over. Meldingen avsluttes likevel med å ta høyde for at hvis vilkårene for norsk skipsfart på Spania endret seg til høsten når skipsfartrafikken begynte å ta seg opp igjen, så kunne spørsmålet om å sende ut "Olav Tryggvason" bli tatt opp igjen.

Koht har i ettertid uttrykt at han anså tilbaketrekkingen av proposisjonen om "Olav Tryggvason" som et resultat av tung politisk motstand, og han opplevde dette som et personlig nederlag.⁴⁹ Det er imidlertid et faktum at proposisjonen med Arbeiderpartiets og Høyres stemmer ville ha fått flertall i Stortinget. Til tross for at Koht kunne fått flertall for forslaget, gjorde han likevel ikke noe forsøk på å presse det gjennom. Dette kan best forklares ved to forhold. Det hadde i følge Koht hele veien vært regjeringens forutsetning at statsmaktene måtte stå samlet bak

et slikt forslag. Dersom "samlet" ble definert som "enstemmig vedtak" var denne forutsetningen ikke oppfylt. Det andre er at det nettopp var Mowinckel som stod i spissen for motstanden mot forslaget. I grove trekk kan Koht og Mowinckel sies å ha vært på linje med hverandre i forsvarspolitiske spørsmål, men i denne saken var det akkurat på dette området at grunnlaget for Mowinckels motstand lå. Mowinckel mente at man ved å sende et krigsskip til spanske farvann kunne sette norsk nøytralitet i fare. Ikke bare risikerte man å bli trukket inn i en militær konflikt; involvert i den samme konflikten kunne det også finnes stormaktsinteresser.

Konklusjon

I sin bok *For fred og fridom* fra 1957 har Koht viet et kapittel til norsk selvstendighetspolitikk, som han definerer som rammen for og det som kan gi relieff til nøytralitetspolitikken. I følge Koht var arbeidet for norsk selvstendighet overordnet nøytraliteten i utenrikspolitikken: "nøytraliteten var i røynda berre ei side av striden for norsk sjølvstende i alle utanrikske tilhøve".⁵⁰ Videre hevder han at når det gjaldt handel med utlandet, som naturligvis også omfattet norsk skipsfart, så var det "ein grunntanke hos meg å vinne så mykje fridom som mogleg for handelen vår med utlandet". Av dette kan det kort oppsummeres at Koht i sitt virke som utenriksminister betraktet arbeidet for norsk selvstendighet som det overordnede mål. I dette hadde nøytralitetspolitikken og handelspolitikken plass som deler av hans samlede utenrikspolitikk.

Likevel kan en ikke forklare Olav Tryggvason-affæren ut fra Kohts overordnede mål om norsk selvstendighet. Etter oktober 1936 fryktet ikke Koht lenger at borgerkrigen i Spania ville føre til europeisk krig⁵¹ - i motsetning til hva Mowinckel hadde antydnet kunne skje. Selve proposisjonen om å sende ut et krigsskip understøtter dette. Koht ville sannsynligvis ikke ha fremmet forslaget dersom han anså at den spanske konflikten kunne eskalere til en storeuropeisk krig. Det er samtidig klart at Koht ikke oppfattet det slik at det kunne oppstå tvil om norsk nøytralitet ved å sende ut et orlogsskip. "Olav Tryggvason" skulle jo i følge sin instruks kun

konvoiere og eventuelt anvende makt i farvann definert som internasjonalt. Norsk nøytralitet var dessuten - etter Kohts oppfatning - i alle tilfeller ivaretatt ved gjeldende lovverk og nye norske lover i forbindelse med borgerkrigen i Spania, samt ved forbudene som Utenriksdepartementet hadde utstedt i samme anledning. Med andre ord, "Olav Tryggvasons" oppdrag var *ikke* å ivareta norsk selvstendighet eller å fungere som et sikkerhetspolitisk vektøy som vern for norsk nøytralitet.

Kohts valg våren 1937 kan best belyses med utgangspunkt i hans handelspolitiske grunnsyn. Koht valgte å foreslå å sende ut et krigsskip som et siste virkemiddel basert på et ønske om å oppnå fri ferdsel for norske handelsskip. Ved dette valget ble samtidig Forsvaret tatt ut av den rolle det i utgangspunktet var tiltenkt, og tatt i bruk som et utenrikspolitisk instrument. Det er grunn til å anta at kjernen i den motstanden proposisjonen møtte var forankret i risikoen ved å ta i bruk et slikt instrument: Man kunne bli tvunget vekk fra nøytraliteten. Mowinckel hadde som statsminister regissert forsvarsordningen av 1933. Ifølge denne var forsvarets rolle vakthold; grensene skulle markeres gjennom militært vakthold. Regjeringen Nygaardsvold aksepterte i realiteten denne forsvarspolitikken. Det er i lys av dette ikke uventet at det var Mowinckel som hadde de sterkeste innvendingene mot forslaget om å sende "Olav Tryggvason" til spanske farvann.

I følge historikeren Nils Ørvik må Koht ha lagt stor vekt på meldingene om at Franco i vesentlig grad brukte trålere i skipskontrollen.⁵² Det er ingen tvil om at Koht mente at risikoen ved å sende "Olav Tryggvason" ut var minimal, men det er åpenbart at dette ikke holdt i en slik grad at det overbevise Mowinckel. Koht og Mowinckel inntok for øvrig noe forskjellige posisjoner i forhold til selve utøvelsen av nøytralitetspolitikken, hvilket er beskrevet ganske klart hos historikeren Odd-Bjørn Fure.⁵³

Til tross for de ovennevnte motsetningene Koht og Mowinckel imellom, var det nok den samlede motstand proposisjonen møtte - med Mowinckel som hovedmotstander - som var hovedårsaken til at proposisjonen ble trukket tilbake. Koht hadde på

alle hold måttet sette inn betydelig tyngde og prestisje for å få forslaget igjennom. Det foreligger ingen grunn til å tvile på at det hele tiden hadde vært regjeringens forutsetning at "statsmaktene skulde stå samla" bak forslaget om å sende ut "Olav Tryggvason", som hadde som mål å sikre norske handels- og skipsfartsinteresser. Ørvik har skrevet at Koht oppfattet tilbaketrekkelsen av proposisjonen som "et mistillitsvotum, hva det i realiteten også var - i det spørsmålet saken gjaldt".⁵⁴ Ørviks beskrivelse er nok dekkende. Sett i lys av Kohts kongstanke om å "vinne så mykje fridom som mogleg for handelen vår med utlandet" samt den prestisje han hadde lagt i saken, er ikke Kohts ønske om å gå av som statsråd vanskelig å forstå.

Det er ingen tvil om at Koht også videre holdt de norske handels- og skipsfartsinteressene på Spania for å være viktige. Norge hadde i desember 1937 ennå ikke anerkjent Francos regjering. Den 14. desember stilte Arbeiderbladet spørsmål om det forelå noen planer om å anerkjenne Francos regjering. Koht svarte til dette at det var ikke aktuelt. Bare seks dager tidligere hadde imidlertid Koht i et strengt hemmelig brev til konsul Jentoft i Bilbao spurt om konsulen på Norges vegne kunne forhandle med Franco-regjeringen "om fartlisenser og hjelpe til med å få forretningar i stand".⁵⁵ Rent politisk ville dette ha vært problematisk å gå offentlig ut med, selv om slike handelsforbindelser med Franco i seg selv ikke automatisk ville ha medført hverken de facto eller de jure anerkjennelse av Francos regjering.

Kohts håndtering av saken vitner forøvrig om en utenriksminister uten særlig kunnskap om spørsmål som involverer Forsvaret. I dette ligger mye av årsaken til Kohts problemer med å argumentere og gjøre rede for hvordan "Olav Tryggvason" skulle opptre i ulike situasjoner. Om noe skulle være oppsiktsvekkende i denne saken, så er det imidlertid ikke Kohts mangel på slike kunnskaper - men at han faktisk ville ta i bruk Forsvaret som et utenrikspolitisk instrument.

Noter

- 1 UD 38 B5, 2/37, Utenriksmelding nr. 478 for 1936, datert 14. november 1936, til den norske legasjon i Madrid. Det bør for ordens skyld nevnes at den norske legasjon ved stridighetenes utbrudd i juli 1936 befant seg i San-Sebastian i Nord-Spania, hvorfra den etterhvert flyttet til St. Jean-de-Luz, Frankrike. I legasjonens fravær fra sitt faste sete ble den norske konsul Felix Schlayer, som befant seg i Madrid, utnevnt av UD til chargé d'affaires den 20. oktober s.å. Schlayer fratrådte denne posisjonen 25. desember 1936, idet legasjonssekretær Dick Wesman tiltrådte som norsk charge d'affaires i Valencia.
- 2 UD 38 Q1, 2/37, brev til Utenriksdepartementet fra Norges Rederforbund 1. mars 1937, undertegnet av direktør Klaveness og merket "haster".
- 3 UD 38 Q1 2/37, P.M. datert 3. mars 1937. Kopi ble dessuten vedlagt Kohts brev til Rederforbundet av 4. mars.
- 4 UD 38 Q1 2/37, notat underskrevet av Halvdan Koht, datert 5. mars 1937.
- 5 UD 38 Q1 2/37, telegram til Norwegian Legation London, datert Oslo 13. mars 1937. Det kan her nevnes at det innkom til UD dansk ja til forslaget 10. mars, og finsk ja den 11. mars. Svar fra Sverige forefinnes ikke i noe av det arkivmateriale som er gjennomsoøkt.
- 6 UD 38 Q1 2/37, brev til Legasjonen i London, datert Oslo 16. mars 1937, underskrevet Halvdan Koht.
- 7 UD 38 Q1 2/37, fortrolig brev merket «haster» fra Royal Norwegian Legation til UD, datert London 15. mars 1937, innkommet til UD 17. mars, underskrevet av Erik Colban.
- 8 UD 38 Q1 2/37, fortrolig brev fra Royal Norwegian Legation i London til UD, datert 23. mars 1937, underskrevet av Erik Colban.
- 9 UD 38 Q1 2/37, brev fra Foreign Office, datert 24. mars 1937, underskrevet av Lord Plymouth.
- 10 Fra 26. november 1936 til 9. april 1937 hadde norske myndigheter formelt protestert femten ganger over oppbringelsene overfor Francos regjering. Spansk svar på protestene ble mottatt kun ved ett tilfelle, jf. ST.meld. nr. 37, 1937, punkt 6B. Koht karakteriserte videre protester som nyttesløse. UD 38 Q1 2/37, P.M. datert 3. mars 1937, fra UD til den danske, finske og svenske regjering, underskrevet av Koht.
- 11 UD 38 Q1 2/37, brev fra Det Nordenfjeldske Dampsskibsselskap til UD, datert 5. mars 1937.
- 12 UD 38 Q1 2/37, brev fra Norges Rederforbund til UD, datert 7. april 1937, undertegnet av direktør Klaveness.

13 UD 38 Q1 2/37, brev til UD fra Den Norske Legasjon i Haag, datert 11. mars 1937.

14 UD 38 Q1 2/37, brev til UD fra Den Norske Legasjon i London, datert 10. mars 1937.

15 UD 38 Q1 2/37, brev til UD fra Den Norske Legasjon i Haag, datert 20. mars 1937.

16 UD 38 Q1 2/37, brev til UD fra Legation de Norvege, datert St. Jean de Luz 24. mars 1937.

17 UD 38 Q1 2/37, brev til UD fra Dick Wesman, datert Valencia 3. april 1937.

18 Ifølge Oscar Torp var Koht umåtelig selvsikker innenfor sitt eget felt, kunne være helt uimottakelig for andres synspunkter, og det hendte at han som eneste begrunnelse sa: "Eg har tenkt nøye igjennom saka, og det er slik". Nils Ørvik: Sikkerhetspolitikken 1920 - 1939, bind II, se side 193. Oslo 1961.

19 Norsk Historisk Kjeldeskrift-Institutt: Halvdan Koht: Rikspolitisk dagbok 1933-1940, side 67. Oslo 1985.

20 Ibid, side 72.

21 UD 38 Q1 2/37, brev til Handelsdepartementet (Det Kongelige Departement for Handel, Sjøfart, Industri, Håndverk og Fiskeri) fra Den Norske Middelhavslinje av 12. april 1937. Se også brev fra Norges Rederforbund til UD av 1. mars 1937 hvor det blir påpekt stor økning i forsikringspremiene og dermed tap av fraktoppdrag.

22 UD 38 Q1 2/37, se Kohts P.M. til de nordiske regjeringer av 3. mars 1937. Se også "Rikspolitisk dagbok 1933 - 1940", side 70, hvor Koht omtaler Arbeiderpartiets gruppemøte 14. april 1937. Koht skriver at han på dette møtet argumenterte at "om det ikkje var så store tap på dei skutene som var tekne og lossa, så låg tapet i framtida for di dei norske skipa ikkje fekk frakt".

23 Referat fra "Møte for lukkede dører i Den utvidete utenriks- og konstitusjonskomite 14. april 1937".

24 Ibid, side 11.

25 Ibid, side 15.

26 Det bør her nevnes at et referat datert 15. april 1937 - dagen etter møtet i Utenrikskomiteen - av det fortrolige svar-telegrammet, viser at hollenderne konvoierte sine handelsskip, dog kun i Gibraltar, at de var instruert til om nødvendig å skyte, at de respekterte en seks-milsgrense, samt at den hollandske utenriksminister var villig til å besvare eventuelle tileggsspørsmål i saken (UD 38 Q1 2/37).

27 Referat fra «Møte for lukkede dører i Den utvidete utenriks- og konstitusjonskomite 14. april 1937», side 16.

28 Ibid, side 18.

29 Ibid, side 47.

30 Knut Heidar: Norske politiske fakta 1884-1982,

se side 73, tabell 2.1. Oslo 1983. Her fremgår det at Arbeiderpartiet og Høyre hadde henholdsvis 70 og 36 representanter på Stortinget; tilsammen 106 av i alt 150 representanter.

31 Referat fra «Møte for lukkede dører i Den utvidete utenriks- og konstitusjonskomite 14. april 1937», side 18.

32 Nils Ørvik: Sikkerhetspolitikken 1920-1939, bind II. Oslo 1961.

33 Norsk Historisk Kjeldeskrift-Institutt: Halvdan Koht: Rikspolitisk dagbok 1933-1940, se side 74. Oslo 1985. Her blir avskjedssøknaden gjengitt, datert 15. april 1937 og stilet "Til Kongen".

34 UD, 38 Q1, 2/37, brev til Utenrikskomiteen fra utenriksminister Koht, datert Oslo 16. april 1937, side 2 - 3.

35 Norsk Historisk Kjeldeskrift-Institutt: Halvdan Koht: Rikspolitisk dagbok 1933-1940, se side 73. Oslo 1985. Koht skriver at "Sjølve instruksjonen hadde ingen noko å seie på, berre at dei to høgre-militære Svend Nielsen og Trygve Sverdrup til slutt kom i strid med einannan om tolkinga i konvoispørsmålet".

36 Instruksjonen i sin helhet er å finne i Riksarkivet; "Kommanderende Admiral og Admiralstabens arkiv", boks 492. De følgende referater fra instruksjonen bygger på dette.

37 UD 38 Q1 2/37, brev med tittelen "Krigsfartøier til spanske farvann".

38 Byggingen av "Olav Tryggvason" ble påbegynt etter at Stortinget ga de første bevilgninger til en ny, større minelegger 3. juli 1930. Skipet endte sine dager under andre verdenskrig. Etter å ha vært i kamp med tyske sjøstridskrefter utenfor Horten 9. april 1940, hvor den tyske Raumboot R.17 ble senket, heiste "Olav Tryggvason" hvitt flagg og overga seg. Skipet ble deretter overtatt av den tyske marine, og ble av denne brukt som minelegger under navnet "Albatross". Som følge av alliert bombing ble skipet sterkt skadet mens det lå i Dock V, Deutsche Werke i Kiel 3. mai 1945. Vraket av Olav Tryggvason ble senere sprengt i stykker under demontering, og ligger idag helt begravet som del av grunnmuren til en bygning.

39 UD 38 Q1 2/37, brev med tittelen "Krigsfartøier til spanske farvann".

40 Ibid.

41 Nils Ørvik: Sikkerhetspolitikken 1920-1939, bind II, side 185. Oslo 1961. Ørvik henviser til samtale med orlogskaptein E. A. Steen, som var utsett til batterisjef på "Olav Tryggvason".

42 Riksarkivet; "Kommanderende Admiral og Admiralstabens arkiv", boks 495. "Rapport til Kommanderende Admiral fra Chefen for mineleggeren Olav Tryggvason".

43 Riksarkivet; "Kommanderende Admiral og

Admiralstabens arkiv", boks 492, brev til Kommanderende Admiral fra "Shipowners Moltzau & Christiansen", datert 3. april 1937, Oslo.

44 UD 38 Q1 2/37, brev til Utenrikskomiteen, Stortinget, datert Oslo 16. april 1937, underskrevet av Koht.

45 Ibid; se brev fra Colban til UD datert 15. april 1937, hvor Colban gjengir en samtale med "en av de høieste embedsmenn i Foreign Office, Sir George Mounsey, som særlig har med Spania-sakene å gjøre".

46 UD 38 Q1 2/37. Se også referat fra "Utenriksministermøtet i Helsingfors 20 - 22 april 1937", s. 4, hvor det fremgår at det var enighet om at dette spørsmålet burde reises.

47 UD 38 Q1 2/37; se side 2 i fortrolig brev fra Colban til Utenriksdepartementet av 1. mai 1937, hvor det gjengis et referat av møtet i "The Chairman's Sub-Committee" dagen i forveien. Representert ved møtet var Storbritannia, Frankrike, Sovjet, Tyskland, Italia, Tsjekkoslovakia, Belgia, Sverige, Portugal, Finland, Danmark og Norge (ved Erik Colban).

48 Stortingsmelding nr. 42 1937 "Om å taka tilbake st.prp. nr. 68 om togt med Olav Tryggvason til dei spanske farvatna", tilrådd av UD 11. juni 1937. Se derpå følgende Innst. S. nr. 237 av 18. juni 1937.

49 Halvdan Koht: For fred og fridom i krigstid 1939-1940, s. 17. Oslo 1957. Her heter det at "planen vekte slik motstand i Stortinget innafor alle partia, - dei tykte det var eit altfor krigs-likte tiltak, - så eg vart nøydd til å be om at proposisjonen vart bortlagd. Da la eg fram søknad om avskil frå statsråds-embetet. Men dei andre i regjeringa sa at om eg gikk, ville dei òg gå; for dei hadde ansvar for proposisjonen likså vel som eg. Så hardt som det kjentes for meg, måtte eg til slutt bøye meg, og vart ståande trass i det nederlaget eg hadde lidi. Eg hadde vori meir "militaristisk" enn fleirtalet i Stortinget lika".

50 Halvdan Koht: For fred og fridom i krigstid 1939-1940, kapittelet "Sjølvstende-politikk", s. 27-56. Oslo 1957.

51 Se Halvdan Koht: Norsk utanrikspolitikk fram til 9. april 1940, side 9. Oslo 1947.

52 Nils Ørvik: Sikkerhetspolitikken 1920-1939, bind II, side 190. Oslo 1961.

53 Odd-Bjørn Fure: Mellomkrigstid 1920-1940, bind III i Norsk utenrikspolitikk historie. Oslo 1996. Fure skriver at Mowinckel anså at det overordnede mål var å hindre at Norge ble trukket inn i en forventet europeisk storkrig, hvilket bare kunne oppnås ved en isolasjonistisk nøytralitet. Kohts posisjon bygde i hovedsak på den samme analyse av stormaktsmotsetningene som Mowinckel

la til grunn. Koht mente imidlertid at for å kunne sikre norsk selvstendighet, var det viktigst å arbeide for å hindre at en europeisk storkrig brøt ut. Etter at en slik krig eventuelt hadde brutt ut, var imidlertid Koht på linje med Mowinckel. I en slik situasjon ville hovedmålet være å hindre at Norge ble trukket inn. Se s. 212-213.

54 Nils Ørvik: Sikkerhetspolitikken 1920-1939, bind II, side 188. Oslo 1961.

55 UD 38 B5, 2/37; brev merket "Strengt trunål" til Herr konsul J. Jentoft, Bilbao, datert Oslo 8. desember 1937, underskrevet av Halvdan Koht.

Summary

In April 1937 foreign minister Halvdan Koht proposed to parliament to dispatch the minelayer "Olav Tryggvason" to protect Norwegian shipping in Spanish waters. The background to this decision was that naval vessels loyal to Franco had taken control of around 30 Norwegian vessels and seized their cargoes. As a result of these seizures insurance premiums had risen and made Norwegian shipping less competitive.

Prior to the introduction of the parliamentary proposal to dispatch the "Olav Tryggvason" a Scandinavian initiative had attempted to mobilize the international Non-Intervention Committee, which supervised sea-borne supplies to Spain. Vessels from other Scandinavian countries had also been seized, and the common initiative was aimed at extending the protection of the Committee to include all shipping destined for Spain. However, Britain made it clear that it would not support the Scandinavian proposal, and since it would therefore not receive unanimous support, it was withdrawn.

Shortly afterwards the Netherlands dispatched a naval vessel to Spain to protect its national shipping. The mission turned out to be a success and contributed towards Koht's decision to propose the dispatch of the "Olav Tryggvason". Its mission was to convoy Norwegian merchant vessels. It was instructed to use force if necessary, but it was not made clear which situations this instruction applied to, and much of the responsibility for taking the necessary decisions rested on the commander. Koht invested a lot of prestige in his proposal to send the "Olav Tryggvason", but it did meet some opposition, especially from Mowinckel (the leader of the Liberal Party and chairman of the Foreign Policy Committee in Parliament), as well as from the Labour Party.

In May 1937 the parliamentary proposal was postponed because of a second attempt to approach the Non-Intervention Committee. But once again Britain refused to support the proposal.

Consequently the proposal to dispatch the "Olav Tryggvason" was withdrawn. The government no longer believed that it was necessary to send a naval vessel to Spain since recent developments had altered the situation facing Norwegian shipping. The seizures had all but ceased, and given the seasonal variations in trade, the likelihood of further seizures was considerably reduced.

Koht's main motive for making the proposal was his desire to protect Norwegian trade and shipping interests and to prevent the loss of markets. He regarded the risks associated with dispatching a naval vessel as negligible and could not imagine that such a step might lead to situations in which doubts would be raised about Norwegian neutrality. This illustrates the foreign minister's lack of knowledge of military affairs. It was quite exceptional for the foreign minister of a neutral country to use the military as an instrument of national security.

IFS Info 5/1997

Hans O. Sandnes

"Olav Tryggvason-affæren"

**Spørsmålet om norsk marineskip til spanske
farvann våren 1937**

IFS

INSTITUTT FOR FORSVARSSTUDIER

Hans O. Sandnes

Institutt for forsvarsstudier
Norwegian Institute for Defence Studies

Tollbugt. 10
N-0152 Oslo
Norway

Tlf. + 47 23 09 31 05
Fax. +47 23 09 33 79