

"Altmarkssaken".

117638

En orientering.

Mensikten med denne orienteringen er å gi en foreløpig upartisk fremstilling av "Altmarkssaken" på grunnlag av offisielle dokumenter m.v. som fins ved Instituttet for historisk forskning. Orienteringen er utarbeidet som en sammenstilling av disse dokumenter¹⁾ og inneholder følgende hoved-
avsnitt:

- I. "Altmark" kommer inn på norsk sjøterritorium.
"Trygg" visiterer.
- II. "Snøgg" visiterer "Altmark".
- III. Passeringen av Bergen Krigshavn.
- IV. Hendingene den 16.2. fra kl. 1245 til kl. 2200.
- V. I Jessingfjord.
- VI. Det storpolitiske oppgjøret.
- VII. Etteravillet.

- I. "Altmark" kommer inn på norsk territorium.
"Trygg" visiterer.

Det tyske skip "Altmark" ble først meldt fra Lillesøy kystvaktstasjon kl. 0340 den 14.2. 1940. Sjefen for torpedobåt "Trygg" - som lå i Kristiansund - fikk da av sjefen for franselag sjøforvarnsavsnitt beskjed om at et ukjent skip hadde kommet inn på Frohavet. Sjefen for "Trygg" ba så

¹⁾ I den norske fremstillingen av hendingsforløpet - avsnitt I - V - er det gjort noen ubetydelige redaksjonelle endringer og gitt noen supplerende tilføyelser.

Tustna kystvaktstasjon om å bli varslet, når skipet ble observert fra stasjonen. Etter å ha fått melding fra Tustna lettet "Trygg" og møtte skipet kl. 1430 den 14.2. på Eidefjorden, sør av Oddskjærene. Det viste seg å være det tyske tankskipet "Altmark" og førte "Reichsdienstflagge". På jumperstaket var debruten heist det tyske lossflagg.

Sjefen for "Trygg" iakttok fartøyet nøye i kikket og kunde ikke se at det var vopnet eller at det for øvrig var noe som kunde vekke oppsikt ved det. Han bestemte seg derfor til å la det visitere som vanlig handelskip. Etter å ha støt skipet ved signal ble så "Trygg"s nestkommanderende, fenrik Evju, sendt ombord i "Altmark" for å foreta visitasjon. Om dette uttaler fenrik Evju:

"Da jeg kom ombord i "Altmark", ble jeg straks av en offiser ført opp til skipets fører kaptein Dan. Jeg merket meg at de fleste av den tilsynelatende tallrike besetning var sivilt kledd, dog var endel iført blåkrave. Ingen av besættelsen bar tyske marinedistinksjoner. Da fartøyet var statskip hadde jeg ordre om å forsøke - få bragt på det rane spørsmål fra pkt. 9: instruks av 27/10 28. om prailing, visitasjon m.v. og forevrig observere mest mulig ombord uten dog å opptre slik at det kunde forårsake forviklinger og andre kjedeligheter. På mine spørsmål svarte kapte. at Altmark var kommet inn og hadde fått los ved Høsten⁺).

⁺) Dette synes ikke å være riktig. Ved senere undersøkelser på Brøndheim laskontor og etter rapport fra Høsten kystvaktstasjon er det bragt på det rane at Altmark ikke har tatt los ved Høsten.

Kl. 0500 samme dag og at det nu var hans mening å få
 loser i Kristiansund for Kopervik. "Altaark" til-
 hørte den tyske marine var på 10689 brt. og kom fra
Port Arthur i Nord-Amerika med oljelast og hadde
ingen passasjerer. Reisen hadde foregått nord om
 Island, og på mitt spørsmål om hvor lang tid
 han hadde brukt på turen fra de forlot tysk havn
 svarte han 5 måneder. Med hensyn til armering opplyste
 han at det var 20 m/m luf skyts ombord, med ammu-
 nisjon. Dette var kun til defensivt sponed og var
 blitt rigget ned før ankomst til norsk territorial-
 farvann. På mitt spørsmål om skytsot var benyttet på
 turen undlot han å svare.

Jeg fikk straks levert fartøyets loggbok da
 jeg spurte etter denne, og jeg begynte å bla i den
 uten noen ophevelser fra kapteinens side. I be-
 gynnelsen av boken var Syd-Atlanteren anført som
 stedsbestemmelse hvorfor jeg spurte om han hadde
 gjort turen fra Port Arthur til Norge via Sydatlan-
 teren. "Fartøyet tilhører den tyske marine", svarte
 han "så det der var noe De ikke skulle ha sett".
 Jeg hadde nå inntrykk av at hvis jeg ikke opptrådte
 forsiktigere kunde det lett resultere i vanskelig-
 heter. Da jeg samtidig mente at jeg hverken hadde
 nogen grunn eller rett til å kontrollere loggboken
 lot jeg spørsmålet falle. Kapteinen fikk så et

Ann.fortsatt fra forrige side.

"Die "Altaark" liegt gestoppt vor Helten Leuchtturm
 Ich warte auf Lotsen, die ich mit Signal angefordert
 habe. Es kommt auch ein Lotsenboot ab, aber Kisten
 lotsen, die ich haben will, können wir nicht be-
 kommen. Auch nicht einen Lotsen, der uns bis
 Kristiansund hätte bringen können. Es gibt nur für
 Drontheim Lotsen, und dahin zu gehen, habe ich
 keine Lust, es würde zuviel Zeit kosten, auch
 könnten Komplikationen entstehen, denn unter dem
 Druck der Engländer würden mir die Norweger

eksemplar av neytralitetsforekriftene på tysk, etter at jeg hadde lest høyt for ham punktet om bruk av radio. Jeg gikk deretter sammen med kapteinen ut på broen og op på toppbroen hvor jeg mente å ha et godt overblikk over fartøyet. En lyktastor på ca. 1 . - meter var plassert der oppe. Jeg gransket dekket så godt å rå var, men kunde ikke se noen anmerking. Det hele så tilsynelatende ut til å være i samsvar med hvad kaptein Dau hadde uttalt. Noen langående inspeksjon av fartøyet ble i henhold til mine ordrer ikke gjort krav på, og man hadde en bestemt følelse av at det heller ikke vilde bli tillatt. Etter å ha gitt kapteinen visitasjonsbevis og gjort antegnelse om visitasjonen i loggboken gikk jeg ombord i "Trygg" igjen og avla rapport."

I sin bok anfører kaptein Dau om visitasjonen:

"Der Kommandant , ein norwegischer Kapitänleutnant¹⁾ kommt an Bord und stellt sich vor. Er ist höflich und zuvorkommend und erbittet sich Angaben

¹⁾ Dette er ikke riktig. Visitasjonen ble som nevnt utført av "Trygg"s nestkommanderende. K.E.J. (Apm. fortsett fra foregående side.)
die Fahrt nach Brønneholm möglicherweise als das Anlaufen eines norwegischen Hafens auslegen. Nach den Völkerrechtlichen Bestimmungen darf ich ungehindert die norwegischen Gewässer passieren. Weniger klar werden die Dinge aber, sobald ich einen Hafen anlaufe. Vor Kristiansund sind also keine Küstenlotsen zu bekommen. Gut, dann fahren wir eben bis Kristiansund allein."
Etter denne uttalelsen kan en ikke utelukke den mulighet at fenrik Evju har misforstått "Altmarks" forer i spørsmålet om los ved Kalten, K.E.J.(a)

über die Grösse des Schiffes, Stärke der Besatzung, letzten Hafen und Bestimmungsort. Schliesslich äussert er den Wunsch nach einer Besichtigung des Schiffes.

Ich halte es für richtig, die Bitte des Kommandanten lediglich als einen persönlichen Wunsch aufzufassen.

Ich führe den Norweger auf die Brücke, zeige ihm das Kartenhaus und den Funkraum und erkläre ihm diese und jene Anlagen, für die er sich zu interessieren scheint.

Damit ist der Fall erledigt.

"Darf ich Sie, Herr Kapitanleutnant, um eine Bestätigung Ihres Besuches bitten?"

"Selbstverständlich", sagt der Norweger, händigt mir eine entsprechende Bescheinigung aus und macht einen Vermerk ins Schifftagebuch."

På basis av disse opplysninger og med "Westerwald" - baken i frisk erindring bestemte sjefen for "Trygg" seg til å la "Altmark" fortsette seilover uten ransakning. Følgende telegram om visitasjonen ble sendt sjefen for T.sjefs.avsn. kl. 1630:

"Jeg har visitert tysk "Altmark" 11000 tonn - Ladningen består av olje. Fartøyet oppgir å være på reise fra Amerika til Tyskland. Fører "Reiesh-dienstflagge". Fart 15 knop. Anslå Ålesund for los

Det kan føyes til at nestkommanderende på "Trygg" i tillegg til sin foran siterte rapport opplyste at fartøyet ikke hadde los ombord da det ble visitert. Men føreren hadde opplyst (som nevnt i rapporten) at "Altmark" hadde tatt inn-

seilingslos ved Halten, men siden gått Trondheimsleia uten los. Føreren håpet imidlertid å få norsk los i Kristiansund.

Sjefen for "Trygg" hadde ordre til å være i Bjørnsund i god tid samme ettermiddag for å anskaffere vopnet damer "Albuera" for utgående over Hustadvika. For å kunne utføre denne ordren fant han å måtte tilby det tyske skip "Trygg" los til Ålesund. Det ble uttrykkelig gjort merke på at "Altmark" i tilfelle nyttet denne sivile losen på eget ansvar.

Om dette sier Kaptein Dau i boken sin: "Ich (sjefen for "Trygg") habe aber einen Leuten an Bord, der Sie bis dorthin (Ålesund) bringen kann. Ein staatliches Patent hat er nicht aber er kennt die Fahrwasser-Verhältnisse ausgezeichnet".

"Gut, dann nehme ich ihn gern", erwiderte ich".

Kaptein Dau uttaler videre: "Der Norweger macht mich noch darauf aufmerksam, dass ich meine drahtlose Station nicht in Verbindung mit aussernorwegischen Stationen benutzen darf.

"Über norwegische Küstenstationen darf ich also Telegramme aufgeben?" fragte ich.

"Soviel Sie wollen".¹⁾

1) Bestemmelsene om krigførendes bruk av radio på norsk territorium står i nøytralitetsforekriftenes § 12 og har denne ordlyden:

- "1) Det er forbudt for krigførende eller personer i deres tjeneste innen norsk territorium å innrette eller drive radiostasjoner eller å opsette noe annet apparat som har til sinne å tjene som meddelelsesmiddel for krigførende styrker til lands, til sjøs eller i luften.
- 2) De krigførendes bevegelige radiostasjoner må ikke, hvad enten de tilhører stridskreftene eller ikke, innen norsk territorium benyttes til avsendelse av radiomeddelelser, uten i tilfelle av nød eller til korres. omgange med norsk myndighet over norsk kyst- eller landradiostasjon eller atterradiostasjon tilhørende den norske marine."

Kaptein Hau var meget takknemlig over tilbudet om losen da han på denne måten undgikk å bli sinket på sin vei. "Trygg"s los ble derfor satt ombord i "Altmark" og signalet R W F (fortsett reisen) heist. "Trygg" eskorterte så skipet over Hustadvika og forlot det sør av Klausgrunnen.

Med det samme fartøyet hadde etablert telefon samband med land, ble sjefen ringt opp fra S. Sjef. distr. med anmodning om å uttale seg om saken. Han leste da opp i telefonen denne meldelsen, som var skrevet ned på forhånd.

"Visiterte kl. 1415 14/2-40 utenfor Kristiansund det tyske motortankskip "Altmark" tilhørende den tyske marine. Tonnasje 18689 Brt. Forer Reichsdienstflagge. Kommet fra Port Arthur, Nord-Amerika for gjennomfart norsk farvann for tysk havn. Oljelast. Besetning 133 mann. Ifølge kapteinens oppgave har fartøyet 20 m/m alk. som imidlertid er fjernet fra dekk i god tid før ankomst til norsk territorialfarvann. Ingen passasjerer. Fart ca. 15 knop. Fartøyet er sortmalt med grå overbygninger, skroten m.v. Det forer en ca. 100 cm. lyktstær på toppbrua."

Senere ba sjefen for SFD 2. om anmerk. å få en ny melding etter skjennet i Alminnelig instruks for sjefprøvens sjefers pkt. 21 over Tr. sjef. avsn.

Det nevnte pkt. 21 lyder slik:

"21. Vapnet handelskip som kommer inn i norsk territorialfarvann skal prøves overensstemmende med pkt. 19. Besetningen skal det foretas inspeksjon av skipet. Derunder skal det undersøkes:

- a) Hva slags skyts det finnes ombord og dettes antall, størrelse og plassering og i hvilket øyemed det føres - bare for forsvar eller også for angrep.
- b) Hvilken instruks det er gitt for bruk av skytsset og av hvem denne instruks er gitt.
- c) Om skytsset har vært brukt under turen til Norge og i bekreftende tilfelle de nærmere omstendigheter.
- d) Om det under turen har vært høve til å bruke skytsset til angrep, uten at dette blir gjort.
- e) Hva slags og hvor meget ammunisjon.
- f) Om skipet har spesialutdannet mannskap for betjening av skytsset og om det kan antas at dette mannskap er med skipet i den hensikt å betjene skytsset.
- g) Om dette mannskap står under kommando av militær myndighet ombord eller under kommando av militær myndighet i hjemlandet.
- h) Om befal og mannskap er militære, hva slags flagg skipet fører, eller om det forøvrig er noe ytre tegn som kan karakterisere skipet som krigsskip (hjelpekrysser).
- i) Hvor stor besetning skipet har (det under f) nevnte spesialutdannede mannskap medregnet) og om denne besetning er større enn skipet hittil har pleid å ha i fredstid.
- k) Hvor skipet kommer fra og i hvilken hensikt norsk territorialfarvann (havn) anløpes.
- l) Hva slags og hvor meget last skipet har.
- m) Antall passasjerer og hvor mange av disse kvinner og barn.
- n) Om det blandt passasjerene er personer som tilhører krigsførende lands krigsmakt, eller som er sjøfolk hjemmehørende i eller borgere av krigsførende land og i tilfelle hvor mange.
- o) I hvilken rute skipet gikk tidligere (også før krigen), eller om det går i en rute som dets rederi også opprettholdt tidligere (også før krigen).
- p) Hvor skipet gikk fra siste havn.
- q) Om det har fulgt handelskips vanlige rute

under turen fra vedkommende havn til Norge, og hvis ikke, i hvilken hensikt kursen ble fraveket - jfr. skipets loggbok.

r) Skipets fart. Størrelsen av brønnbeholdningen og forråd og om disse finnes å være større enn normalt for den fart skipet går i."

Kl. 0020 15/2 ble på denne meldingen sendt av sjefen for "Trygg" til Tr. Sjef. avsn.:

"visiterte kl. 1445 14/2 40, utenfor Kristiansund tysk motortankskip "Altmark" 10689 Brt., tilhørende den tyske marine. Visitasjonen ble som vanlig utført av "Trygg" s nestkommanderende.

Da det tyske fartøy ikke førte noen kanoner eller andre våpen ble det ikke visitert etter instruksens § 21., men visitert som vanlig handelsfartøy. Etter telefonanmodning kl. 2315 idag fra CARD 2. utfylles nedenfor spørreskjema i § 21. så godt det lar seg gjøre.

§ 21. A. Fartøyet hadde 20 m/m alk. med nødvendig ammunisjon ombord i defensivi øyemed. Hvilket antall ble ikke oppgitt. Såvel skyts som affutasje var fjernet fra dekk før ankomst til norsk territorialfarvann.

Funkter B C D E. Ikke besvares.

F. Ja.

G. Ikke besvares.

H. Ingen offiserer bar tyske officersdistinksjoner. En del av mannskapet gikk i blåkrave, de fleste gikk civile. Skipet førte Reichsadlerflagget. Det var tilgjengelig intet som kunne karakterisere fartøyet som hjelpeskrymer eller krigsfartøy.

I. Fartøyet hadde 133 manns besetning. I froltid lang gikk fartøyet i den

- 10 -

tyske flåtes øvelser.

K. Fartøyet kom fra Fort Arthur i Amerika og an-
løp norsk territorialfarvann på gjennomreise
til Tyskland.

L. Skipet hadde oljelast.

M. Ingen passasjerer.

N. Bortfaller.

O. Bortfaller.

P. Kan ikke besvares.

Q. Fartøyet har gått nordenfor Island.

R. 15 knop.

Fartøyet førte en ca. 1000m. lykaster på ter-
breen. Det hadde kortslutt skrog, grå overbygging
m.m. Kapteinen svarte klart, elskverdig og åpent
på alle spørsmål. Fartøyet ble etter visitasjonen
eskortert over Hustadvika til Bjørnesund."

Det bemerkes at sjefen for Trygg i sin rapport
av 21. februar 1940 til kommanderende Admiral om
sin beretning med Altmark opplyser at da han stod
overfor det tyske skib, ikke hadde noe kjennskap til
dette. Det ble ikke funnet i "Taschenbuch d. Kf".

Dets rett til å føre Reichsdienstflagge ble imid-
lertid funnet bekreftet både av det tyske skibs-
register og den internasjonale radio stasjonsfor-
tegnelse. Videre opplyses at SFD 2. sirkulære av 11/
40 hvor det gis ordre om straks å rapportere Alt-
mark om den ble observert, og at den hadde flere
fanger ombord, ikke var mottatt på Trygg og at
han heller ikke hadde kjennskap til dette sirkulære.

Etter å ha mottatt følgende meddelelse fra
sjefen for "Trygg" (mottatt 1715 14/2 via Tr.sjef.
avan.): Jeg har visitert tysk Altmark 11000
tonn. Ladning består av olje. Fartøyet oppgir å
være på reise Amerika - Tyskland. Fartøyet fører

Reichsdienstflagge. Fart 15 knop. Anløp Ålesund for
 los". Ga sjefen for SFD 2 ordre til et skibet skulde
 eskorteres videre langs kysten.

På forespørsel fra SFD 2 direkte til sjefen
 for "Trygde" fikk distriktet følgende opplysninger:
 "Fartøyet førte Reichsdienstflagge og var på vei
 fra Port Arthur - Nordamerika til tysk kyst. Sjef-
 last, besetning 135 menn delvis i matrosuniform,
 20 v/m alk., 100 kr. lydnester på broen, fart 15 knop

Da Trygdes visitasjon av Altmark ikke var utført
 etter bestemmelsene vedrørende vegnet handelskib i
 N.A. "Almindelig instruks for Sjøforsvarets Sjef",
 fant SFD 2 det nødvendig å la førte supplerende
 visitasjon. Sjefen for S/b "Snegg" som lå i Ålesund,
 ble beordret til å utføre denne.

Det bemerkes at sjefen for "Snegg" heller ikke
 hadde kjennskap til ovenfor nevnte sirkulære av 11/1
 40. fra SFD 2. om "Altmark".

11. "Snegg" visiterer "Altmark".

Sjefen for "Snegg" gikk i berhold til nevnte
 ordre fra SFD 2 ombord i Altmark ved skipets ankomst
 til Ålesund den 14.2.1940 kl. 21,30, og meddelte
 føreren at han ikke hadde lov til å passere Bergen
 krigshavn om natten. Entilidig ble skipets vepning
 undersøkt. Ved denne undersøkelsen fant man intet å
 merke.

Etter å ha konferert med losen meddelte "Alt-
 mark" fører sjefen for "Snegg" at han ville anløpe
 Ålesund og bli liggende til kl. 0400 neste morgen, f
 å få dagglys ved Krakenes. Senere fikk sjefen for

"Snagg" beskjed av havnemyndighetene om at "Altmark" ikke hadde ankret i Ålesund, da dens ankerspill var i uorden og at skipet derfor fortsatte med akte lar ut Breisundet.

Etter kl. 2330 i kl. 2400 gikk fra SVD 2 om å eskortere skipet videre og ved første anledning å stoppe det for å ta besatt samtlig spørsmål etter "Almindelig instruks for Sjøforsvarets sjøfer" pkt. 21, krets sjøen for "Snagg" loss kl. 2345 og i yrte etter "Altmark". Skipet ble eskortert utenfor Sjøen Høien Runds og Avins østet også jageren "Brang" eskortering. Sennefor Steinsund (i Søgneisen) ble "Altmark" kl. 1130 15/2 stoppet og visitert av "Snagg" mestr. løytnant Anderson. Visitasjonen i Søgneisen, som ble utført i henhold til pkt. 21. i "Almindelig instr. f. Sj. sj. osv." ga følgende resultat :

"Visitasjonen av tysk krigsskip 'Altmark' .

på Søgneisen kl. 1130 15/2 40 i henhold til pkt. 21 i "Alm. instr. f. Sj. sj."

Kapteinens oppgave :

- a. Fartøyet har ombord 2-30 nymalk. 1) med utrustet borgeget bare til forover.
- b. Instruks er gitt av den tyske marinen om å bruke skytset bare til forover.
- c. Skytset har ikke vært brukt under turen til Norge.
- d. Det har ikke vært behov til å bruke skytset under turen.
- e. Ammunisjonsbeholdning 3000 skudd opplagt.
- f. Fartøyet har spesialutdannet mannskap til besetning av skytset, men disse utgjør samtidig en del av den vanlige besetning.
- g. Dette mannskap står under kommando av en reserveoffiser ombord.

1) luftvernkanon.

- h. Befal og mannskap er civile undtatt 3 reserveoffiserer.
Skibet fører statsflagg. (Reichsdienstflagge), men det var ingen ytre tegn som kunne karakterisere skibet som krigsskib.
- i. Skibet har ialt 133 manns besetning. Grunnen til at besetningen var så stor synes å være at fartøyet samtidig gjorde tjeneste som flyveskib.
- k. Skibet kom fra Port Arthur, Japan.
- l. Skibet har 6500 t. motorolje.
- m. Ingen passasjerer.
- n. Der er ikke passasjerer som tilhører noen krigsførende lands hær, flåte eller civile av krigsførende land.
- o. Skibet har ikke gått i fast rute, lasten var oprinnelig bestemt for Rotterdam.
- p. Skibet gikk fra Port Arthur 19/8-39.
- q. og har ikke fulgt vanlig handelsrute og benyttede rute ville kapteinen ikke oppgi.
- r. Port 19 krig.

De handlingene som er behandlet i dette avsnittet blir i kaptein Das's bok beskrevet slik:

"Es ist abends gegen 20.30 Uhr, als wir Anlauf zum Anlegen nahen. Hier sind Boten für uns bereit. Der Kommandant der "Trygg" hatte sie aus seinem Wunsch bestellt. In einem Ruderboot kommen sie - es sind zwei Hülfslotzen - an Bord, mit ihnen allerdings ein norwegischer Marineoffizier, der noch einmal alle möglichen Einzelheiten über die "Linmark" wissen will.

Ich bin etwas erstaunt darüber, aber auch ein Hinweis auf die Unternehmungsbereitschaft des ersten Kommandanten nützt nichts, und ich muss zunächst ungefähr die gleichen Fragen beantworten, die schon der Kommandant der "Trygg" an mich gestellt hat. Ich weiss nicht, ob hier vielleicht bereits der

englische Agentendienst am Werk war - jedenfalls zeigte sich der norwegische Offizier ziemlich misstrauisch und stellte mir Fragen, auf die der Kommandant des "Irigo" voreingetextet hatte.

"Haben Sie Gewehrteile an Bord?" fragte er.

Ich kann mir jetzt nicht die Frage vorstellen, denn tatsächlich hat die "Altmark" an Bord alles, was auch nur von zwei Maschinengewehren, die aber im letzten Augenblick vernichtet sind.

Ich gehe mit dem norwegischen Offizier über den Oberdeck, damit er sich davon überzeugen kann, dass tatsächlich keine Gewehrteile vorhanden sind. Lediglich die Elvets der Maschinengewehre befinden sich an Bord und es ist selbstverständlich auch dem Norweger ohne weiteres klar, dass die Maschinengewehre, selbst wenn sie sich an Bord befunden hätten, in jedem Falle als reine Verteidigungswaffen hätten betrachtet werden können.

Während ich noch darauf aufmerksam gemacht worden war, dass ich den Festungsbereich von Bergen nur bei Tage passieren darf, ist auch dieser zweite norwegische Besuch erledigt.

Die beiden letzten klopfen an Bord, sie erregen jedoch von ersten Augenblick an durch die Art ihres Verhaltens keinen Argwohn.

Es ist bereits dunkel geworden, und wir haben vor uns die Bucht zwischen Gangst und Hiss, von der die beiden letzten behaupten, dass sie nur bei Tage passiert werden kann.

"Dann entbinde ich Sie während des Passierens der Bucht von Ihrer Verantwortung", sage ich ein, "und bringe das Schiff selbst hindurch."

"Das würde nichts nützen" meinen die Lotsen. "Bei Stadtlandet", behaupten sie, "sind augenblicklich so viele Fischerfahrzeuge unterwegs, dass die bei Dunkelheit unmöglich zwischen ihnen durchfahren können."

Bei Stadtlandet hatten wir tatsächlich eine Strecke zu durchfahren, die ausserhalb der Schären liegt.

"Dann können wir ja die Fischerflotte unterqueren", sage ich.

Die Lotsen zucken die Achseln. "Ja, dann werden Sie das norwegische Hoheitsgebiet verlassen müssen, und drüben können Sie sich bestimmt auf den Angriff englischer Streikkräfte gefasst machen".

Das ist allerdings ein Argument, das ich gelten lassen muss.

"Es bleibt nichts übrig, als bis Tagwerden zu warten", meinen die Lotsen und wollen sich noch auf ein Auf- und Absteigen, das ich vorschlage, nicht einlassen.

Jetzt kommen mir aber doch Zweifel an dem guten Willen der Lotsen. Anker will ich auf beiden Fall, denn sobald die "Altmark" in norwegischen Hoheitsgewässern ankert, ist sie sofort anderen Völkerrechtsbestimmungen unterworfen als lediglich beim Insee von der Gewässer.

"Ich halte es für reichlich fraglich, ob die Anker bei der Wille überhaupt benutzbar sind", sage ich, gebe aber zum Schein den Befehl zum Anker. Der 3. Offizier geht dazu auch auf die Deck, meldet von dort aber dem erkrankten Wink genüsslich durch Telefon, dass das Ankerspill eingefahren ist.

"Es tut mir leid", wende ich mich an die Lotsen,
"das Ankerpall ist infolge des Trosses unklar".

Den beiden Norweger bleibt nun nichts anderes
übrig, als klein beizugeben. Mit langsamer Fahrt geht
das Boot weiter. Ich will es so einrichten, dass wir
die Fischerflotte erst nach Schließen der Dunkelheit
passieren. -

Es war natürlich klar, dass die Sympathien der
Norweger in diesem Krieg in großen und ganzen genau
so auf der Seite der Inseln standen, wie schon im
Weltkrieg. An diesen beiden Lotsen bemerkte ich aber
jetzt zum erstenmal, dass die "Altmark" norwegisch in
Hochseegewässern befehligt hatte, eine ausgesprochen
feindselige Haltung. Einer der beiden Lotsen war
sogar taktlos genug, im Gespräch mit einem meiner
Offiziere zu vergleichen, dass England diesen Krieg
gewinnen und dass es dann mit Deutschland sein
werde.

"Sie werden sich scheiden", erwiderte der Offi-
zier kalt. "Im Übrigen lehne ich es ab, mich mit Ihnen
über diesen Punkt zu unterhalten". -

Selbst wir uns zwischen den Schären und dem
Festland befanden, so leitete uns das Torpedoboot
"Trygg". Nachdem wir über die Schären hinter uns
gelassen hatten und in offener See waren, wo tats-
ächlich eine **gewältige Fischerflotte** sich mit dem
Lichtschiff befand, so, das sich der Ver-
stärkung des Flottens ein zweites Torpedoboot, der
"Ansgar", näherte.

Wir hatten kaum den Linsenfernrohr wieder
aufgestellt, als "Ansgar" durch Signal zum Koppen
aufforderte und Mingosch kam. Der Kommandant

11. 1230 den 15.2. "Snøgg" som framleis eskorterte "Altmark" ble halt langs siden av skibet "Garn" og sjefen foresatte en hane inspeksjon av det tyske skibet. Av hane rapport fremgikk det at skibets sanne karakter - krigs- eller handelsskib - ikke var brakt sikkerhet på det rene. Og det var ikke konstateret hvorvidt ryktet om at det var fanger ombord medførte riktighet. Kaptein Stenno ledsaget av sjefen for "Snøgg" ble derpå ca. 3700 ombord på "Altmark" for å bringe skibets karakter på det rene.

Føreren på "Altmark" beroliget med det samme kaptein Stenno om ombord, at han nå for 34de gang var stoppet av de norske sjemilitære myndigheter og uttalte at han ved de 2 tidligere visitasjoner var blitt meddelt at "Alt var i orden", og at enhver forsinkelser ville medføre større risiko for at "Altmark" ville bli ødøget i Skagerrak, da minen for hver dag ble større. Kaptein Stenno framholdt at han nå var ved Bergen krigshavns nordgrense og at før passering tilistelse kunde gis, måtte skibets sanne karakter bringes på det rene. Derfor måtte han få adgang til å se hvert rum i skibet. Til dette svarte "Altmark"s fører at da skibet var "statskib" var han forbeholdt av den tyske regjering å la skibet ransake. Det var bygget som tankskib, men var beregnet på også å skulle brukes for sjemilitære formål, i tilfelle av krig. Det var derfor spesielle arrangementer som ikke kunde vises frem.

Til dette svarte kaptein Stenno at ransaking bare var nødvendig hvis man insistererte på å passere Bergen krigshavn. Forutsett man å gå utenfor krigshavnen var ransaking ikke nødvendig. "Altmark"s

ferer erklærte da at han foretrakk å gå utenfor krigshavnen og bad kaptein Stumme undskylde mens han gikk for å konferere med sine løser (som han hadde fått ombord i Alesund). Dette fravær på om lag 10 minutter nyttet han på til ulovlig å sende følgende radiotelegram til den tyske legasjonen i Oslo over Bergen kystradiostasjon:

"Werde soeben 1300 Uhr aus zweiten Reihe von norwegischen Vorstehern zum stoppen aufgefordert. Nach dem bereits in drei Fällen norwegische Offiziere alle erbetene Auskunft erteilt worden ist. Muss gegen diese meines Bootes Neutralitätsverletzung wiederholte Versögerung energische Protest erheben".

Kapitän "Altmann".

Bergen radio ringte straks telegrammet var mottatt, til SSB 2's etterrettingskontor, som ga ordre om ikke å videreføre dette telegrammet. Telegrammet ble og snappet opp på "Garm" og kaptein Stumme ble straks gitt ordre til å gjøre forsvaret av "Altmann" opmerksem på at radiotelegrafering var forbudt innen krigshavnsområdet, hvoretter denne fremførte sin undskyldning.

Etter å ha drøftet saken og å gå utenfor krigshavnen med en av løsene og kaptein Stumme, valgte "Altmanns" ferer å bli liggende hvor han var inntil mørkets frembrudd, og så gå ut til sjøen ved Foie og inn igjen i leden gjennom Koralfjorden.

Kaptein Stumme gikk deretter ombord på "Garm" igjen hvor han ankom kl 1400 og avga rapport for SSB 2. Denne oppreberte fereren av "Altmanns" forklaring, og å gå utenfor krigshavnen, hvilket ble hen

delt av kaptein Stamsø, som igjen gikk ombord på "Altmark".

Etter at kaptein Stamsø hadde avlagt muntlig rapport på "Garn" til Sars 2., sendte denne følgende telegram til Bergen :

"Fartøyet har nektet supplerende visitasjon hvorfor passasje gjennom krigssone nektet. Antagelig fanger ombord. Underrett K.A."

Dette telegram ble fra Bergen sendt direkte i videregående Admiralstabens Etterretningskontor kl. 1543 25.4.40, og løst op for K.A. kl. 1554 s.d. Telegrammet ble også løst samme dag av etterretningskontoret løst op for utenriksråd Bull. Ca. kl. 1615 talte K.A. selv med Stordkardén og nevnte at det i dette tilfelle ikke var optrådt i samvar med vår holdning til det tyske skib "Westorwald" og at K.A. vilde søke telefonforbindelse med Sjøforsv.sjefen i Bergen. I Bergen kunde K.A. imidlertid ikke komme i forbindelse hverken med Sjøforsvarssejeren eller Stabssejeren idet begge var ombord i "Garn" ute i "Altmark" i Hjeltefjorden.

Kl. 1619 fikk K.A. fra Admiralstabens Etterretningskontor referert det ovenfor citerte telegram som føreren av "Altmark" hadde søkt å sende over Bergen Rysstradiostasjon til den tyske legasjon i Oslo.

(Telegrammet var fra Bergen Rysstradiostasjon i mellomtiden sendt Telegramkontrollkontoret i Oslo og meddelt Admiralstabens Etterretningskontor).

Dette telegram ble etter kl. 6 omse holdt tilbake.

Da imidlertid "Altmark" hadde vært oppholdt i flere timer, fant K.A. i samvar med avgjørelsen i

"Westerwald" ønsket ikke å kunne insistere på videre
inspeksjonen. HA regnet også med at "Altmark" posis-
jonen kunde være peilt inn da fartøyet sendte det
første nevnte radiotelegram og at en linkig sitansjon
kunne opstå om den ble drevet ut.

HA sendte derfor kl. 1730 på eget ansvar
følgende telegram til SFD 2 :

"Da fartøyet passerer i dets egenskap av stats-
skip, "Altmark".

I en telefonmeldelse med sjefen for SFD 2 ca.

kl. 1800 berørte HA at ordret mulighet til å sende
fra Sørvesthavneområdet. HA kjente da ikke til
følgende meldelse om kl. 1816 ble mottatt av Admi-
ralstabens etterretningssentral fra SFD 2 :

"Altmark" kom til krigshavnens nordgrense ønsket
av "Sneg" ca. kl. 1830, hvor den ble møtt av
S/S "Garn" ved sjefensbefalning. Etter kom-
municasjon med sjefen for "Sneg" ønsket supplerende
visitasjon nødvendig for passasje krigshavnen. Kap-
tein "Garn" gikk ombord, ledsaget av sjefen for "Garn"
og meddelte kommanden dette. Kommanden avviste visitasjon
i en uttalelse med ordre fra sin regjering om at visitasjon
ikke skulle la seg på, visitasjon. De da meddelt at pass-
asje gjennom krigshavnen ikke kunde tillates. Erklært
at den ønsket å bli liggende til nærmeste frambrudd
og så gå ut ved tide og gå utenfor krigshavnens område
og inn ved Jærefjorden. "Garn" jageren lå på vrakhol-
menes sjanseliste jager S.O.S. med hvitt flagg fra
foran. kl. "Altmark" var alle vindene sett igjennom
antagelig var å overbevise slike signaler. Fra "Garn"
ble det en stor risting gjennom vindene i for-
skuddet. Det ble etter det planlagte møtet innlagt.

Overveiende sannsynlig fanger ombord. Ingen bestykn-
ning er konstatert, men føreren oppgav 2 - 20 m/m alk.
som var bortstudd".

Kjenskap til dette telegram vilde dog ikke
bevirke noen endring av ordren som forevrig allerede
var meddelt "Altmark".

Kl. 2230 ringte den tyske marineattaché KA opp
og spurte om ikke "Altmark" kunde få fortsette. KA
svarte da at det var gitt ordre herom, hvorfor han
takket. Kl. 2240 meddelte KA Utenriksråden hva de. va
foretatt og at marineattachéen hadde ringt og fått
svar. KA nevnte også at "Altmark" hadde misbrukt 'n
radio.

Etter at kaptein Stamsø for 2.gang var kommet
ombord på "Garm" og dette skib hadde satt igang for
å gå til Bergen ble det prøvet fra "Altmark" med
anmodning om å ta med et telegram og sende dette
over Bergen telegrafstasjon. Det ble svart at hvis
føreren ønsket noe kunde han komme ombord. Han kom
ombord kl. 1500. og for å undgå at hans radiotele-
fering i tilfelle ble opasappet, tilbød sjeforsvars-
sjefen å medte telegrammet til Bergen og sende det
på linjen

Telegrammet led som følger :

Deutsche Gesandtschaft , Oslo .

Gestern von norwegischen Marine Offizieren
dahin verständigt, das Festungsbereich Bergen bei
Tage passiert werden müsse. Fahrt demgemäss einge-
tet. Bei eintreffen Festungsbereich 1300 Uhr wird
jetzt ^{auf} Verlangen auf Durchsichtung des Schiffes
gestellt um durchpassieren zu können, wovon gerstern

nichts gesagt wurde, und was abgelehnt habe. Gehe ausserhalb Festungsbereich und warte auf Antwort.

Kapitän "Altmark".

Da Sjøfartsselskapet kom inn til Bergen kl. 1740. omme da, var nettop (kl.1730) følgende ordre mottatt fra HA :

"Da fartyet passere i dette egenskap av stats- skib, berordnes".

Sjefen for "Sneg" ble overlevert følgende ordre :

"Meddel fartyet tillatelse passasje gjennom krigshavnen stuvn, "Sneg" eskorteren".

Da farten av "Altmark" fikk beskjed om at han kunde ferdsle gjennom krigshavnen, kadret "Altmark" osv av Holmengrø fyr. Fartyet satte straks i gang seilover med stor fart (ca. 15 knop).

Om passeringen av Bergen gir kaptein

Den i sin bok denne framstillingen :

Im Festungsbereich.

Die Ausmündung des gewaltigen Sogne-Fjords liegt hinter uns, als eben südlich einer Ausfahrt in die freie See, Føje Osen genannt, der norwegische Herrföhrer "Garm" uns entgegenkommt und uns zum Stoppen auffordert.

Das ist mir denn doch zu arg. Wir müssen uns nach meiner Ansicht noch nördlich des Festungsbereiches von Bergen befinden, den ich nur bei Tage passieren darf. Andererseits habe ich die feste Absicht, in der kommenden Nacht das Skagerrak zu überqueren, was nur nach Monduntergang und vor Tagewende

also in der Zeit zwischen 2 und 7 Uhr nachts möglich ist. Die "Altmark" läuft mit voller Maschinenkraft; jeder weitere Aufenthalt muss meinen Plan zunichte machen.

Ich gebe deshalb, noch während ich das Schiff zum Stehen bringe, über die nächste Küstenstation ein Telegramm an die Deutsche Gesandtschaft in Oslo auf, in dem ich bitte, bei der norwegischen Regierung scharf gegen das wiederholte Aufgehaltenwerden zu protestieren.

Im Augenblick nützt mir der Protest natürlich nichts. Ich muss den Kommandanten des "Garn" empfangen. Einer meiner Offiziere bringt ihn in meinen Wohnraum. Die Begrüßung meinerseits ist förmlich und kühl.

"Bevor wir Platz nehmen", erkläre ich, "erhebe ich in aller Form Protest dagegen, dass ich, obwohl ich in Kristiansund ordnungsgemäss die Fahrterlaubnis durch norwegische Hoheitsgewässer erhalten habe, heute bereits zum zweitenmal aufgehalten werde. Das muss sich in verhängnisvoller Weise für mein Schiff auswirken. Ich bitte, diesen Protest der Norwegischen Admiralität übermitteln zu wollen. Die Deutsche Gesandtschaft in Oslo habe ich bereits telegrafisch gebeten, bei der norwegischen Regierung Einspruch zu erheben. Darf ich Sie nun bitten, Herr Kapitän, Platz zu nehmen".

Wir setzten uns. "Es tut mir leid, Herr Kapitän," antwortet der ~~nun~~ norwegische Kommandant auf meinen Protest, "ich habe den Befehl, die "Altmark" zu durchsuchen; ohne Untersuchung darf der Festungsbereich von keinem Schiff durchfahren werden".

"Ich bedaure lebhaft. Die "Altmark" fährt, wie

Sie wissen, unter der deutschen Reichsdienstflagge, und ich kann Ihnen deshalb grundsätzlich keine Durchsichtung des Schiffes gewähren. Aber vermutlich kommt es Ihnen doch nur darauf an, festzustellen, dass das Schiff unbewaffnet ist. Ich will Ihnen zugestehen, sich zu überzeugen, dass das der Fall ist".

Der Norweger ist mit dieser Einschränkung nicht zufrieden. Er holt sich den Entscheid seines Admirals ein, der sich auf dem "Garm" befindet, und kehrt nach kurzer Zeit zurück.

"Ich kann es nicht ändern, Herr Kapitän," erklärt er, "ich habe den Befehl, das Schiff völlig nach meinem eigenen Ermessen durchsuchen zu lassen."

"Ich bedaure, das nicht zugestehen zu können".

"Dann kann Ihnen nicht gestattet werden, den Festungsbereich zu durchfahren. Ich muss Sie übrigens darauf aufmerksam machen, dass Sie nicht berechtigt waren, von der drahtlosen Telegrafie Ihres Schiffes Gebrauch zu machen."

"Es ist über eine norwegische Küstenstation geschehen, und dazu war ich nach der in Kristiansund erhaltenen Auskunft berechtigt".

"Sie befinden sich hier aber innerhalb des Festungsbereichs, wo jegliche Benutzung der drahtlosen Telegrafie verboten ist".

"So ? Ich war mir nicht bewusst, dass ich bereits die Grenze des Festungsbereichs überschritten hatte, als ich mein Telegramm an die Deutsche Gesandtschaft aufgab. Sollte das der Fall gewesen sein, so bitte ich um Entschuldigung. Selbstverständlich wird die drahtlose Station innerhalb des Festungsbereichs nicht benutzt werden. Vielleicht haben Sie die Freund

lichkeit, mir auf der Karte die Ausdehnung des Festungsbereiches anzugeben".

Das geschieht, und der norwegische Kommandant verabschiedet sich. "Bis zum Einbruch der Dunkelheit dürfen Sie noch im Festungsbereich bleiben", sagt er, "dann müssen Sie ihn allerdings verlassen. Wir wollen Ihnen jedoch so weit entgegenkommen, dass Sie die noch zum Festungsbereich gehörende Ausfahrt Feje Osen benutzen dürfen. Dann können Sie ja, wenn Sie wollen, das Festungsgebiet ausserhalb der Hoheitsgewässer umfahren und südlich davon durch den Kornfjord wieder in das Binnenfahrwasser gelangen".

Das ist übrigens auch mein ursprünglicher Plan gewesen. Jetzt aber weigern sich die beiden norwegischen Lotzen, für die Fahrt durch Feje Osen an Bord zu bleiben.

Wir hätten sie auch nicht benötigt. Der Grund ihrer Weigerung aber ist, dass sie befürchten, die "Altmark" könnte ausserhalb der norwegischen Hoheitsgewässer das Opfer britischer Zerstörer oder U-Boote werden.

Die Befürchtung ist keineswegs unberechtigt, denn ich habe bereits herausbekommen, dass in der freien See vor Bergen dauernd englische Zerstörer patrouillieren.

Die Dinge beginnen kompliziert zu werden. Eine kausale Umgehung des Festungsgebietes kommt wegen der wahrscheinlichen Gefahren nicht in Frage; das Festungsgebiet durchfahren darf ich nicht, und einen dritten Weg weiterzukommen gibt es nicht. Oh mein Telegramm an die Gesandtschaft in Oslo, das ich angeblich verbotenerweise im Festungsbereich aufge-

geben habe, durchgekommen ist, weiss ich nicht; ich muss es sogar für sehr fraglich halten.

Das Torpedoboot und der Zerstörer liegen auf Rufweite von der "Altmark" entfernt. Ich lasse durch Sprachrohr beim "Garm" anfragen, ob ich durch Vermittlung des Zerstörers ein neues Telegramm an die Deutsche Gesandtschaft in Oslo aufgeben könnte.

Jawohl, kommt die Antwort, das sei möglich, aber ich müsste das Telegramm persönlich nach dem Zerstörer hinüberbringen.

Eine sänderbare Bedingung. Aber egal, ich habe mir jetzt nicht den Kopf darüber zu zerbrechen. Ich lasse ein Boot zu Wasser bringen und fahre zum "Garm" hinüber.

Zu meinem Erstaunen wird dort, als mein Boot am Fallreep anlegt, Seite gepfiffen, und ich werde mit einem Zeremoniell empfangen, wie es nach der internationalen Etikette nur einem höheren Stabsoffizier zukommt.

Der Admiral, der der Befehlshaber des Festungsbereiches Borgen ist, ist die Höflichkeit selbst. Er spricht ein reines und fließendes Deutsch, und es stellt sich in der Unterhaltung heraus, dass der norwegische Offizier einmal acht Jahre lang in Kiel tätig gewesen war.

"Ich muss Sie von damals her kennen", meinte er, "aber ich kann mich nicht erinnern, ihn jemals getroffen zu haben".

Mit grösster Freundlichkeit fordert er mich auf Platz zu nehmen. Nochmals bringe ich in aller Form meinen Protest gegen den mir völlig unverständlichen und wiederholten Aufenthalt an, zu dem ich durch nor

gische Kriegsschiffe gezwungen worden bin.

"Als Seeoffizier werden Sie sich selbst sagen können, Herr Admiral" fahre ich fort, "was für mich davon abhängt, schnell weiterzukommen. Über das Skagerrak kann ich nur während der Dunkelheit gelangen, das wäre heute nach Monduntergang, also nach 2 Uhr nachts. Morgen aber geht der Mond eine volle Stunde später unter, und die Zeit der Dunkelheit bis Tagesanbruch wird für die Überquerung kaum noch ausreichen. Vor allem muss ich damit rechnen, dass ich morgen weit eher als heute nacht englischen Streitkräften in die Arme laufen kann".

Der Admiral sieht das durchaus ein, aber fragte hat er strikte Anweisungen aus Oslo, mich nicht ohne weiteres passieren zu lassen. Ich habe den bestimmten Eindruck, dass die ganze Geschichte glatt gegangen wäre, wenn sie nur von ihm abgehangen hätte.

So aber reitet er mehr oder weniger vorlegen auf Völkerrechtsbegriffen herum. Den Begriff des Staatsschiffes, meint er, kenne das Völkerrecht nicht. Ein Schiff ist entweder ein Kriegsschiff oder ein Handelsschiff. Sollte er die "Altmark" als Krieger betrachten, so dürfte sie das Festungsgebiet überhaupt nicht durchfahren, da sie einer kriegführenden Macht angehört; sei sie aber ein Handelsschiff, so müsse sie vorher durchsucht werden.

Wir drehen uns gewissermassen im Kreise und kommen zu keinem Entschluss, der mich befriedigen könnte.

Dann überreiche ich dem Admiral offen mein Telegramm. Er überfliegt es.

"Nun ja", meint er, "das ist ja durchaus sachlich abgefasst", und übergibt es einem Offizier zur weiteren Erledigung, obwohl ich in dem Telegramm offen gegen die Schwierigkeiten protestierte, die mir von der norwegischen Marine gemacht worden sind.

Zum Abschied schüttelt mir der Admiral die Hand und wünscht mir alles Gute. Der Kommandant des Zerstörers geleitet mich ans Fallreep, und unter dem gleichen Zeremoniell wie beim Anbordkommen verlasse ich das Schiff.

Zwar hat mir der Admiral von sich aus gestattet, auch noch nach Eintritt der Dunkelheit im Festungsbereich zu bleiben, um einen weiteren Entscheid abzuwarten. Um aber wenigstens die Möglichkeit zu haben, meine drahtlose Telegrafie zu gebrauchen, gehe ich nordwärts ausserhalb des Festungsbereiches. Abends gegen 6 Uhr kommt das Torpedoboot "Snoegg" an die "Altmark" heran und teilt mir durch Sprachrohr mit, ich dürfe die Reise durch das Festungsgebiet fortsetzen, entgegen den sonst geltenden Bestimmungen jetzt sogar nach Eintritt der Dunkelheit.

Für eine Überquerung des Skagerraks in der kommenden Nacht ist es aber trotzdem jetzt zu spät geworden. Ich muss sie für die folgende Nacht ins Auge fassen. Vielleicht gelingt es trotz allem, den Engländern irgendwie ein Schnippen zu schlagen.

Ich habe bei diesen meinen ersten Erfahrungen mit der norwegischen Marine auf der Heimreise der "Altmark" absichtlich länger verweilt, denn der Zeitverlust, der durch sie eintrat, wurde uns zum Verhängnis. Mir, den Offizieren und der Mannschaft der "Altmark" brannte es auf den Nägeln, so schnell wie

nur irgend möglich zum Skagerrak zu kommen. Keiner hatte einen Blick, keiner hatte Sinn für die romantische Schönheit des norwegischen Ufers, obwohl wir alle doch ein halbes Jahr lang kein Land gesehen hatten. Jeder wartete, sozusagen mit der Uhr in der Hand, darauf, dass die Besuche der norwegischen Offiziere nur nicht zu lange dauerten, dass ich nur nicht zu lange auf dem "Garn" blieb. Jeder wusste ja worauf es ankam. Auch die Norweger wussten es, sehr genau sogar, und ich habe mich damals gefragt und frage mich auch heute noch, ob die Scherereien, denen ich im Festungsbereich und schon vorher ausgesetzt war, nur zufällige bürokratische Komnisse waren, oder ob die norwegische Marinebehörde oder Regierung die kaltblütige Absicht hatte, die "Altmark" so lange aufzuhalten, bis englische Streitkräfte die Reise der "Altmark" nach Deutschland verhindern konnten.

Unter meinen Offizieren bestand damals schon der Verdacht, dass hier nicht alles mit richtigen Dingen zugegangen sei. Heute, nachdem alle Welt weiss, wie weit sich die norwegische Regierung mit den Briten eingelassen hatte, zweifle auch ich an der Ehrlichkeit der Norweger, wobei ich ausdrücklich den norwegischen Admiral und die Torpedobootskommandanten ausnehmen möchte, die nach meiner Überzeugung lediglich nach den Befehlen Oslos handelten.

.....

IV. Hendingene den 16.2. fra kl.12.45 til kl.2200.

Fra Jærens rev til Egersøy ble "Altmark" eskortert av bevoktningsbåten "Firer" som avleste T/B "Stegg" kl. 1245. Kl. 1350 ble Obrestad fyr passert 1,5 n.mil av. Kl. 1350 da eskorten var 1,5 n.mil av land kom 3 store 3-motorige britiske fly inn fra sjøen og kretset et par ganger ^{over} "Altmark". En kunde tydelig se at flyene hadde britiske nasjonalitetstemerker. Påvarende plass da denne nøytralitetsskrenkelsen fant sted var Obrestad fyr i 355°, ca. 3,5 n.mil av. Innen "Firer" fikk helst protestsignal var flyene på vei ut til havs igjen. Det bemerkes at bevoktningsbåten ikke har noe luftvernsskyts.

Kl.1500 ble 5 krigsskib, som sjefen for "Firer" tok for kryssere, oppdaget med kurs sørover langt tilhavs. "Altmark" var da om lag 1 n.mil foran "Firer". Kl.1520 overtok T/B "Skarv" eskorteringen ca. 1 mil sydvest av Svetlingene, hvorefter "Firer" gikk inn til Egersund, og ankret der kl.1700. "Firer" fikk litt senere ordre fra sjefen for KSA om syeblikkelig å gå til Jessingfjorden, hvor det ankom og forlot ved brygge kl.2040.

Torpedebåt "Skarv" overtok som nevnt eskorteringen av "Altmark" kl. 1525 den 16.februar utenfor Egersøya.

Kl.1550 passertes Sandre-gapet. Ca.kl.1600 observertes et større krigsskib, som antokes å være en krysser ¹⁾, i horisonten i sydlig retning.

1).Må i virkeligheten ha vært den store jager (flotilla leder) "Cossack" se seinere.

Straks etter såes også skroget av 2 jagere. Meddelelsen om at 3 krigaskip var observert ble sendt av sjefen for KSA kl. 1630. "Krysseren" nærmet seg hurtig og holdt seg en tid utenfor 3-mils-grensen. Den heiste fleggsignaler og blinksignalerte. Flagg signalene ble avlest på "Skarv", men da de ingen mening ga etter den internasjonale signalbok gikk man ut fra at signalene gjaldt de to jagere. Disse nærmet seg også nå, mens "krysseren" holdt seg lang ute. En kunde tydelig skjelne det britiske orlogsflegg og at de to jagere var merket D 10 og D 16. (Intrepid og Ivanhoe).

Da "Skarv" var kommet tvers av Hådyret ble de signalisert fra den ene av de britiske jagere til "Altmark". Antagelig gikk signalet ut på at "Altmark" skulde stoppe. Det ble ikke gjort. Litt senere gikk den ene av jagerne med stor fart opp for å spørre veien for "Altmark". "Skarv" spurte nå pr. signal de akterste jageren om hva de britiske skibe hensikt var. På denne forespørsel fikk "Skarv" intet sv. Sjefen for "Skarv" forsøkte så gjentagne ganger å komme på preishold av den akterste jageren, samtidig som "Skarv" hele tiden holdt mellom denne og "Altmark". Av den britiske jagerens manevrer fikk sjefen for "Skarv" det inntrykk at jageren søkte å trekke "Skarv" så langt bort fra "Altmark" som mulig.

Kl. 1640 ble det fra "Skarv" sendt en meddelelse til KSA, om at britiske jagere forsøkte å stoppe "Altmark". Litt senere skjøt den akterste britiske jageren en salve lase varselkudd.

"Skarv" lå da i linje mellom "Altmark" og jageren.

"Altmark" sakket nå på farten og jageren satte en båt med mannskap på vannet. Det lyktes nå "Skarv" å komme på prøvehold av jageren. På sjefen for "Skarv"s forespørsel om hva hensikten var med å stoppe "Altmark" og sette båt på vannet, svarte den britiske jagersjefen at han ville ta det tyske skip "Altmark" med seg. Sjefen for "Skarv" svarte herpå at han ingen rett hadde til dette og at han nedla den skarpste protest herimot. På dette svarte den britiske sjef at han hadde mine ordre å sette seg etter. Båten som jageren hadde satt på vannet, klarte imidlertid ikke å ro opp til "Altmark" som fortsatte videre kloss opp under land. Den annen britiske jager, som hadde for- sakt å sperre veien for "Altmark" var nå på kloss oppunder denne og fulgte etter det tyske skibet innover Dynga mot Jæssingfjord. I dette øyeblikk kom torpedobåten "Kjell" til stede og overtok ledelsen av eskorteringen. Samtidig var også ytterligere 3 britiske jagere kommet til stede.

"Altmark" fortsatte inn til Jæssingfjord mens "Kjell" og "Skarv" og to britiske jagere ble liggende ved innløpet til fjorden.

Sjefen for S/b "Kjell" observerte kl. 1600 16.2 40 3 jagere, hvorav en større (formodentlig det skib som av sjefen for "Skarv" ble antatt for en krysser) i retning av Røkefjord, samtidig som han fikk øye på "Altmark" som han hadde fått ordre til å gå ut og søke kontakt med. Kort etter hørtes et skudd fra en av de britiske jagere som nå uomtvistelig var på norsk territorium.

Sjefen for "Kjell" beordret høyeste fart og satte kurs for jagerne samtidig som han heiste sig-

malet "Protestorer" etter den internasjonale signa-
bok. "Altmark" styrte nå inn vestenom Langholmen
mot Jøssingfjord tett fulgt av den britiske jager
D 16 og torpedobåten "Skarv".

Da "Kjell" kom opunder "Skarv" fikk "Kjelle"
sjef vite at sjefen for "Skarv" hadde protestert mot
nøytralitetsbrytelsen like overfor den ene
de britiske jagerne. På dette tidspunkt befant
"Altmark" seg i munningen av Jøssingfjord med den
britiske jager D 16 akter om bakbord. Sjefen for
"Kjell" styrte opp på b.b. side av D.16, og nedla
overfor den britiske jagersjef muntlig protest mot
nøytralitetsbrytelsen. Den britiske sjef hevdet da
at det var 400 britiske fanger ombord på "Altmark"
som imidlertid var gått midtveis inn i Jøssingfjord.
"Kjell" styrte nå etter "Altmark" og prøvet over
til dømmes fører på ca. 30 meters avstand. (Det bemer-
kes at på grunn av den is som lå på fjorden kunde
ikke "Kjell" legge langs siden av "Altmark" og at
sjefen for "Kjell" fant at han med britisk kilde
ikke vilde nevne noe om de antatte britiske fanger
på "Altmark"). Føreren av "Altmark" hevdet ved denne
prøvingen med bestemt at skibet var undersøkt av
Admiralen i Bergen Krigshavn og at han av denne
hadde fått passeringstillatelse. Etter denne uttale-
else gikk sjefen for "Kjell" etter å ha gitt "Skarv"
ordre om å bevokte fjordmunningen, ut til en større
britisk jager "Cossack" som nå var kommet til og
som lå innenfor D 16.

"Kjell" fortøyet langs siden av "Cossack" og sjefen
gikk ombord på denne medbringende den engelske
oversettelsen av de norske nøytralitetsforskrifter,

og nedla overfor Sjøfen for "Cossack" en bestemt protest på vegne av den norske regjering og fremholdt de norske bestemmelser for dette tilfelle. Sjøfen for "Cossack" opplyste da at han hadde fått i oppdrag av det britiske admiraltet å frigjøre de 400 britiske fanger, som var på "Altmark". Sjøfen for "Kjell" hevdet at det var ham ubekjent at det var fanger ombord på "Altmark" og at hans ordre gikk ut på å søke å hindre nøytralitetskrænkelser i forbindelse med det tyske skib. Sjøfen for "Cossack" foreslo så at det skulle foretas en visitasjon på stedet av det tyske skib fra norsk og britisk side. Dette avble imidlertid sjøfen for "Kjell" og anmodet den britiske sjef om å forlate norsk territorialfarvann snarest idet han fremholdt situasjonens alvorlige karakter. Dette svarte den britiske sjef "ja" på, men tilføyet at han ville ligge og vente med sine egne skib utenfor 3-milsgrensen. "Cossack" gikk deretter, etter at sjøfen for "Kjell" var gått fra borde, ut sammen med D.16.

Sjøfen for "Kjell" sendte kl. 2145 teleformeldelse om det passerte til sjøfen for KSA og fikk av denne ordre til sammen med torpedobåtene "Teint" og bevoktningsbåt "Fireva" som begge i mellomtiden var kommet til stede, å etablere bevoktning i Jøssingfjorden mot mulig britisk inntrengningsforsøk. Denne bevoktning var etablert kl. 2200 16/2.

I en beretning av 5.1.1941 til løytnant Sverre Vagn Knudsen uttaler løytnant Finn Halvorsen [Finson] sjef for "Kjell" og 2. torpedobåtdivisjon :

"Kjell" og "Folst" hadde stasjon i Kirkehavn på Hitterøy og "Skarv" i Sgersund. Divisjonens patrulje og eskorteringstjeneste foregikk vanligvis på strekningen Jarens rev - Okseøy fyr.

Torsdag etten den 15. februar mottok Divisjonssjefen fra Kristiansands Sjøforsvarsavenitt ordre om den påfølgende dag, fredag 16. februar, å eskortere et hurtiggående tysk tankskip som var for avgjørelse. Det ble opplyst at fartøyet var bestykket med 2 stk 20 mm. maskinkanoner.

"Skarv" fikk som divisjonens nordligste fartøy i oppdrag å overvåke eskorteringen fra Jarens rev, mens divisjonssjefen med "Kjell" skjøt å løse av ved Heklefjord. "Folst" hvis sjef ble underrettet skulle ligge inne under vanlig beredskap (klar til gang på 20 minutters varsel).

Da "Kjell" den 16. var klar til å gå ut kom det ny ordre fra Avenittesjefen i følge hvilken det tyske fartøy ikke skulle eskorteres, bare tidspunktet når det passerte (stasjonen) skulle innmeldes. Denne ordre var også blitt sendt til "Skarv" som imidlertid var underveis for å utføre det først pålagte oppdrag. Ved Jarens rev avløste "Skarv" torpedobåten "Stagg" som eskortefartøy, men etter mottakelsen av den nye ordre neydet derfor sjefen seg med å holde godt øye med "Altnark" for å styre inn til Sgersund så snart Sgersund var nådd. Det er ikke brøgt på det som hvorvidt ordren om ikke å eskortere "Altnark" er gitt på initiativ av Avenittesjefen eller etter direktiv fra høyere hold.¹⁾

1) Etter konferanse mellom OKMA og OSFA 1. ble det bestemt at "Firer" skulle eskortere "Altnark" fra Jarens rev til Sgersund. Torpedobåtene "Skarv" og "Kjell" skulle av hensyn til hullivanskelighetene og bl.a. grunnet is, bare ut som observatører under "Altnarks" passeringer henholdsvis av Sgersund og Tjate.

Sjøforsvarsavdelingens ordre om aftenen den 15. februar ble gitt etter direktiv fra 1. Sjøforsvarsdistrikt (Horten).

Værforholdene den 16. var meget gode og løytnant Halvorsen bestemte seg til å gå ut for å drive skytesøvelser i farvannet nordnørfør Hagefjorden hvorfra han samtidig kunne holde øye med det tyske skip. Under utførelsen av disse øvelser ble han henimot middag oppmerksom på en sterk virksomhet av fremmede fly og krigsskip (engelske) og omtrent samtidig fikk han øye på det tyske skip. Han ble hurtig klar over at en nøytralitetsskrenkelse var under utvikling, innstilte øvelsene, gjorde klart skip og styrte "Altmark" inn. En av de store engelske jagere forsøkte å berde "Altmark", men måtte gi opp da tyskerne manøvrerte og "Kjell" la seg i veien. Løytnant Halvorsen gikk opp på siden av engelskannnen som viste seg å være jageren "Cossack" 1870 tonn - (8 stk. 12cm. kanoner, 4 stk. 40 mm flak., 4 torpedorør, fart 36 knopp) - og gjorde oppmerksom på at han befandt seg i norsk territorialfarvann og derfor måtte la det tyske fartøy i fred.

Den engelske jagersjef, captain Vian, svarte at han ønsket å befri et antall engelske fanger omlag 300 som skulle være innesperret ombord i "Altmark". Løytnant Halvorsen henviste til nøytralitetsverninstruksjonen og sa han stilte seg tvilende til den engelske påstand med hensyn til fangene. "Altmark" styrte imens inn i Jessingfjorden som var islagt, men ikke mere enn at det tunge og kraftige fartøy med letthet banet seg vei. "Kjell" styrte inn til nærmeste bebodde sted hvor sjefen telefonisk medde-

te Avnittsjefen det som var passert og ba om forsterkning da engelskmennene holdt det gående utenfor "Skarv" som hadde holdt seg noe tilbake kom nå til stede og løytnant Hansen framholdt overfor Halvorsen at de norske fartøyer i henhold til nøytralitetsavtalen instruksjonen ikke hadde høve til med makt å motsette seg en engelsk krenkelse da overmakten i dette tilfelle måtte anses som overveldende. Senere på ettermiddagen kom "Cossack" innover og ble stanset av "Kjell". Den engelske sjef ønsket at løytnant Halvorsen skulle gå ombord i "Altmark" og forvisse seg om at det virkelig var fanger ombord og at de ble lett, engelskmennene skulle så på sin side ikke foreta seg noe som kunne skade Norges nøytralitet. Løytnant Halvorsen svarte imidlertid at han ikke hadde høve til å etterkomme den engelske oppfordring. Han styrte dog inn til "Altmark" og spurte kapteinen, Dan, hvor mange menn han hadde ombord og denne svarte 130. Dette ble meddelt den engelske jagersjef som ikke følte seg overbevist, men kort opplyste å ville i det det gående utenfor inntil "Altmark" kom ut.

Kaptein Dan gir denne fremstillingen av disse hendingene :

Bis zum Mittag ereignet sich nichts. Offiziere und Mannschaft tun ihren Dienst wie immer. Aber unser aller Nerven sind gespannt. Jeder beobachtet unwillkürlich die See und den Himmel, als wenn ein schwerer Sturm aufkäme. Aber nichts geschieht. Nicht weit von uns fährt unser ständiger Begleiter, ein norwegisches Torpedoboot; jeder ist daran nun schon gewöhnt, und jeder glaubt auch in dieser Begleitung eine gewisse

Gewähr dafür sehen zu können, dass alles glatt geht, solange wir uns in den norwegischen Hoheitsgewässern befinden. Es herrscht eine ausgesprochen unversichtliche Stimmung an Bord, wenn auch jeder weiss, dass wir einen ganzen Tag durch die vielen Aufenthalte verloren haben. Nach menschlichem Ermessen hätte der Engländer uns längst finden müssen; dass er das bisher nicht tat, stützt den Optimismus der Besatzung.

Plötzlich, gegen 14 Uhr, werden drei Flugzeuge gesichtet. Sie fliegen in geringer Höhe und nähern sich uns rasch, als wir uns in etwa einer Seemeile Abstand von der Küste befinden, also zwei Seemeilen innerhalb der norwegischen Hoheitsgrenze. Wir können sehr bald ausmachen, dass es Engländer vom Blenheim-Typ sind, die hier mit seltener Unverschämtheit die norwegische Neutralität verletzen.

Eins der drei Flugzeuge fliegt dicht über die "Altmark" hinweg, und es scheint, als ob der Beobachter fotografische Aufnahmen macht, während die beiden anderen Flugzeuge das Schiff in geringer Höhe umkurven, offenbar, um den Namen festzustellen.

Während der Reise war der Name "Altmark" an der Bordwand des Schiffes übermalt gewesen. Bei Eintritt in die norwegischen Gewässer habe ich den Namen erneuern lassen. Die "Altmark" führt ausserdem die Reichsdienstflagge, so dass es den Engländern nicht schwerfallen kann, das so lange gesuchte Schiff zu erkennen.

Nach einer Weile entfernen sich die Flugzeuge, eins von ihnen überfliegt dabei die norwegische Küste. Bald kommen sie in westlicher Richtung aus Sicht.

Das ist ein glatter Neutralitätsbruch, und an Bord fallen drastische Bemerkungen über die englische Unverfrorenheit. Ich selbst lege dem Erscheinen der Flieger keine allzu grosse Bedeutung bei. Es ist ja klar, dass den Engländern unsere Anwesenheit in den norwegischen Gewässern bekannt sein muss, mindestens seit wir Kristiansund erreicht haben und in den Blickwinkel der zahllosen britischen Agenten an der norwegischen Küste gekommen sind.

Mit den Flugzeugen wollten die Briten vielleicht nur bluffen; möglicherweise hatten sie die Hoffnung, uns durch den Fliegerbesuch zu einer weiteren Unterbrechung unserer Reise zu veranlassen.

Immerhin wird die Situation bald bedrohlicher. Eine knappe Stunde nach dem Fliegerbesuch - es ist 14,45 Uhr - tauchen steuerbord voraus in Südostwes ein Kreuzer und fünf Zerstörer auf. Damit nehmen die Ereignisse ihren Anfang, die in der kommenden Nacht mit dem Überfall auf die "Altmark" enden sollten.

Ziemlich schnell lassen sich die Kriegsschiffe als Engländer ausmachen. Nach der Silhouette muss der Kreuzer der Aurora-Klasse angehören.

Was werden die Engländer tun? Unsere Augen hängen an den feindlichen Kriegsschiffen, die langsam heransteuern, sich dann aber zunächst noch gut ausserhalb des Hoheitsgebietes halten und etwa querab von der "Altmark" parallelen Kurs zu uns steuern.

Ein schönes, kriegerisches Bild, der Kreuzer mit seinem Tarnanstrich und die Zerstörer mit ihren schnittigen Formen. Aber sehr viel Sinn für die Rei-

dieses Anblickes haben wir nicht.

Plötzlich ändern die Briten ihren Kurs und staffeln näher heran. Auf dem Kreuzer blinkt ein Scheinwerfer auf :

"Steer west !" - "Steuern Sie West", marschier Briten herüber. Westkurs würde uns in schrägem Winkel von der Küste ^t fortführen, also aus den norwegischen Hoheitsgewässern heraus. Das hätte den Briten so passen können.

Einen Augenblick kommt mir der Gedanke, zurückzumorsen, dass da, wo ich mich befinde, der norwegische und nicht der englische König zu befehlen hat. Aber wozu ? Ich ziehe es vor, keine Notiz von dem englischen Morsespruch zu nehmen .--

"Verdammt noch mal", knurrt der Wachhabende Offizier. "Die kommen ja immer näher. Die müssen doch schon längst über die Hoheitsgrenze weg sein".

Neben ihm steht der auf Wache befindliche norwegische Lütse, der gleichzeitig mit dem bereits genannten Petersen an Bord gekommen ist. Der sucht kühl die Achseln :

"Ausgeschlossen", sagt er. "Die Engländer sind Gentlemen. Sie verletzen keine Neutralität. Das tun nur deutsche Unterseeboote".

Ich sehe, wie der Wachhabende Offizier sich zusammennimmt, um dem Norweger nicht in der einzig passenden Form antworten zu müssen.

"So?", fragt er scheinbar ruhig zurück. "Haben Sie schon deutsche U-Boote in norwegischen Gewässern gesehen ?".

"Nein, gesehen habe ich noch keine, aber ich habe oft genug davon gelesen".

Achsehzuckend wendet sich der Offizier ab.

Inzwischen sind die englischen Kriegsschiffe so nahe herangekommen, dass selbst dem Norweger Bedenken über die gentlemanlike Achtung der Engländer für das norwegische Hoheitsgebiet kommen müssen.

Stwa eine halbe Stunde ist vergangen, seit die englischen Kriegsschiffe in Sicht gekommen sind. Zwei der britischen Zerstörer haben die Grenze des Hoheitsgewässers schon überfahren.

Der erste Zerstörer hat das Flaggensignal geheit :

"Steuern Sie West", und dieses Signal bleibt lange Zeit wehen.

Es bleibt unbeachtet, die "Altmark" verfolgt mit halber Maschinenkraft ihren Kurs, den ihr der Verlauf der Küste vorzeichnet.

Jetzt blitzt auf dem einen der Zerstörer das Mündungsrohr eines Geschützes auf. Dampf bricht sich der Kanonendonner an dem nahen norwegischen Ufer , und zugleich sieht man den Aufschlag einer krepierenden Granate im Kielwasser der "Altmark"

Wie stets in kritischen Lagen, überkommt mich auch jetzt eine kühl überlegene, eiserne Ruhe, geweckt vielleicht in frühen Jahren harten Segelschiffsdienstes und geschult im Laufe eines langen Seemannslebens. Ich glaube einfach nicht daran, dass die Briten innerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer etwas Ernstliches gegen die "Altmark" unternehmen werden. Ich kenne sie als hervorragende Pokespieler, die auch dann noch reizen, wenn sie keinen

Trumpf in der Hand haben. Die Überfälle vor Bergen in 17. und vor Kopenhagen in Anfang des 19. Jahrhunderts, die gegen meine Annahme sprechen, liegen schliesslich weit zurück, und die Neutralitätsverletzungen während des Weltkrieges - ich denke z.B. an die Vernichtung des Hilfskreuzers "Kaiser Wilhelm der Grosse" vor Rio de Oro und des Kleinen Kreuzers "Dresden" in der Cumberland-Bucht - erfolgten schliesslich draussen in der Welt, fern von Europa. Dass die Engländer aber die Neutralität Norwegens in einer Weise verletzen könnten, die unter Umständen den Kriegsfall bedeuten musste, hielt ich kaum für möglich. Sollten sie dennoch irgend etwas unternehmen, dann sollten sie auch als die wahrhaft Schuldigen dastehen. Darüber war ich mir vollkommen im klaren, und ich war fest entschlossen, mich von dieser Einstellung nicht abbringen zu lassen, geschehe was da wolle.

Uns begleitet um diese Zeit das norwegische Torpedoboot "Skarv". Genau wie wir hat der norwegische Kommandant die offensichtliche Verletzung der norwegischen Neutralität durch die britischen Zerstörer beobachtet. Er führt dicht an einen der beiden Zerstörer herang und tatsächlich ändert er später das Kriegsschiff seinen Kurs und steuert abwärts.

Die Gelegenheit benutzt der andere Zerstörer um sich zwischen die "Altmark" und das Land zu schieben.

Es ist nicht daran zu zweifeln, dass er uns abdrängen will.

Ich tue jedoch das Gegenteil von dem, was der Engländer erstrebt. Ich drehe scharf an die Küste heran, so dass der Engländer gezwungen ist, sich rückwärts herausziehen und abzuweichen.

Die "Altmark" befindet sich während dieses Manövers westlich von Jøssing-Fjord. Ein paar kleine felsige Inseln und Klippen liegen vor dem Fjord und der Küste. Ich hatte ursprünglich die Absicht mich ausserhalb davon zu halten. Jetzt aber ändere ich den Kurs, um zwischen dem Land und den vorgelagerten Inseln hindurchzusteuern. Dabei muss die "Altmark" der Küste und der Mündung des Jøssing-Fjords sehr nahe kommen.

V. I Jøssingfjord.

Som nevnt kl. 2200 den 16.2. etablerte torpedobåtene "Kjell", "Skarv", "Teist" og bevoktningsbåten "Fierne" bevoktningen av Jøssingfjord?

Kl. 2300 samme dag såes en sterk lyskaster og posisjonslanterne på et skib i manningen av fjorden. Skibet ble pr. blinksignal opfordret til å gi gjennkjenningsignal, men det ble ikke mottatt noe svar.

Skibet som seg inne i fjorden viste seg å være "Cossack". På muntlig anmodning (pr. megafon) fra sjefen for "Kjell" om å stoppe ("You must stop now, captain") la "Cossack" bi vestenfor de norske torpedobåtene. Sjefen for "Cossack" opplyste nå at han hadde den britiske regjeringens ordre ~~umiddelbar~~ om å befri de tidligere nevnte britiske fanger på "Altmark" med eller uten norsk tillatelse.

Sjefen for "Kjell" ba sjefen for "Cossack" om å få 10 minutter til disposisjon for å gå inn til "Altmark" og spørre skibets fører om han hadde fanger ombord, men den britiske sjef erklærte at han ville gå til aksjon øyeblikkelig. Samtidig foreslo han sjefen for "Kjell" å være med på en undersøkelse av "Altmark". Deretter foreslo han at visitasjonsmannskapet skulle sette ombord i "Altmark" med "Kjell". Dette gikk sjefen for "Kjell" ikke med på og nevnte bl.a. at isen i fjorden var så tykk at den hindret at "Kjell" ble brukt hertil. Han gikk dog med på etter at den britiske sjef gjentatte ganger hadde forsikret at han ville utføre sitt oppdrag, å gå sammen med "Cossack"s visitasjonsmannskap ombord på "Altmark" som norsk observerer. En medvirkende årsak til at sjefen for "Kjell" gikk med på dette, var at han var overbevist om at "Altmark" ikke hadde fanger ombord, da han intet hadde hørt om det. Derimot visste han at "Altmark" gjentatte ganger var undersøkt under sin gang i norsk farvann. Han trodde derfor ikke at det ville utvikle seg til noen alvorlig affære under visitasjonen, men fant at det var viktig at han var tilstede når det ble konstatert at det ikke var fanger ombord på "Altmark". Han gikk deretter kl. 2330 ombord på "Cossack" som så gikk innover fjorden mot "Altmark", som på det tidspunkt arbeidet seg lenger innover. Da sjefen for "Kjell" kom ombord på "Cossack" sa han bl.a. til sjefen på denne :

"If there are no prisoners on board the "Altmark", what then ?".

"That will be a mistake from my Government's side".

2. Høsten
det ble
Halsen
Finson

Den britiske sjefs hensikt var å legge til "Altmark" på dennes styrbord side. Imidlertid kom nå det tyske skib for full fart akterover mot "Cossack"s" baug med den tydelige hensikt å ramme denne. Sjefen for "Kjell" skjønte nå at tyskerne ville gjøre motetend. De fartøyene støtte sammen entret den britiske jagers nestk. og 1 mann ombord på "Altmark" og fikk en trosse ombord i denne, hvor på resten av de britiske visitasjonsmannskaper (19 mann vopnet med karabiner) entrer, ombord i "Alf. r" var således 1 officer og 20 mann.

Straks etter at denne tyske var kommet ombord på "Altmark" hørte sjefen for "Kjell" at flere skud ble avfyrt ombord på det tyske skib, som var helt merklagt, slik at han fikk inntrykk av at det hadde utviklet seg til en kamp ombord på dette.

På dette tidspunkt fikk sjefen for "Kjell" beskjed fra "Firn" (pr.megafon) om at sjefen for KSA hadde gitt ordre til at sjefen for "Kjell" ikke måtte gå ombord på "Cossack". Imidlertid bakket "Cossack" seg ut i høyde med de norske torpedobåten. Sjefen for "Kjell" gikk nå op på "Cossacks" bro og framholdt for den britiske sjef at han var villig til å være med på en almindelig undersøkelse (visitasjon), men avallir å være med under kamp (fight), og at han vilde gå ombord i sitt eget skib. "Altmark" hadde nå bakket seg inn i bukten ved Holmen med akterenden stionde op mot land. Skytingen ombord hørtes å fortsette. "Kjell" ble av sin sjef kalt langs siden av "Cossack" og løytnant Halvorsen gikk ombord på sitt eget skib igjen.

Under det foregående prøvet "Altmarks" beset=

ning å sette en av b.b. livbåter på vannet. Det lyktes ikke og livbåten ble hengende i taljene.

Noen av tyskerne falt - under forsøket på å sette ut båten - i sjøen og det hørtes stadige nedrop på tysk. En tysk matros såes å løpe over isen mot land. Det hørtes et skudd og han faller. Han såes å krabbe et stykke, men ble igjen skutt på. Etter et tredje skudd falt han om inne ved stranden. "Cossack" har i mellomtiden manøvrert seg opp mot "Altmark"s b.b. bang og det såes nå et mylder av folk - som antokes å være de britiske fanger - på gangbroen, forrenfor broen og på bakken. Skytningen var nå stilnet av. De britiske fangene ¹⁾ gikk ombord på "Cossack" som bakket og styrte ut av fjorden kl. 0035 17.2-40.

Det bemerkes at overminer Rindeet på "Kjell" så at en tysker hoppet i sjøen fra den livbåten som hang i taljene og at mannen mens han kavet i isen ble skutt. Det ble ikke observert noen skytning fra land.

Etter at "Cossack" var forevunnet gikk de norske torpedobåtene "Kjell" og "Teist" og fortøyselangs "Firn" som lå ved kai.

Sjefen for "Kjell" gikk straks etter at båte var fortøyet iland med 8 væpnede menn og satte vak ved "Altmarks" hekk. Derpå gikk han ombord på "Altmark" og konfererte med skipets fører Kaptein Dau. Denne var meget opprørt og meget krass i sine uttelselser om brittene. Han hevdet at det ikke var lenge et skudd fra tysk side og betegnet kampen som ren nedslaktning. Han kunde ikke på det tidspunkt oppantallet av døde og sårede, da mange av de tyske

1) 55 officerer og 220 manige sjøfolk. Av disse var det 56 inderofattonposten" 19.2. 1940). Senere er fangetallet oppgitt til 299.

matrosene var rømt i land og ennå ikke kommet ombord. På skibet var det 5 døde ¹⁾ av skuddsår i underlivet, 3 hårdt sårete og endel lett sårete.

Sjefen for "Kjell" tilbød "Altmarks" fører all mulig assistanse med hensyn til legehjelp, klar til den som hadde vært i sjøen (folk i Jæssingfjord tok disse inn i sine hus) og forøvrig alt som kunde hjelpe. Han mottok med takk tilbudet.

Da "Cassack" trengte inn i Jæssingfjord ble det straks etablert telefon samband med sjefen for KSA. "Kjells" sjef mottok fra denne ordre om ikke bruke makt, men protestere.

Sjefen for SFD 1. ga ordre til at hvis der i nattens løp skulde bli foretatt noget fra engelsk side som tydet på entring av "Altmark" skulde torpedobåtene om forholdene tillot det, søke dette hindret ved å legge seg langs siden av skibet og eventuelt bruke makt for å avslå entringen. Dette skulde være gjort i overensstemmelse med pkt. 10 i "Almindelig instruks for Sjøforsvarets sjefers under neutralitetsvern", næst siste paragraf ²⁾, idet en entring over norske torpedobåter måtte anses som angrep på disse. Denne ordre ble tilbakekalt etter konferanse

1) Av de sårede på "Altmark" er senere 2 avgått ved døden, 7 døde.

2) Pkt. 10, næst siste paragraf lyder slik: "Det skal ikke brukes makt uten etter ordre fra Kommanderende Admiral, eller hvis man blir angrepet. Det retireres for overmakt - jfr. pkt. 17". Pkt. 17 siste paragraf lyder: "Fører protesten ikke fram, skal de nevnte nøytralitetsbrudd søkes hindret med makt ved alle forhånden værende midler. Dog ikke hvis man står overfor betydelig overmakt".

med K.A. idet K.A. ga beskjed om at det heller ikke i et slikt tilfelle skulde brukes makt.

I den nevnte beretning av 5.1. 1941 uttaler løytnant Finn Halvorsen om handlingene i Jæmsingfjord:

"Mot kl. 2300 styrte "Cossack" med kanonene rettet på de norske fartøyer inn i Jæmsingfjorden. Løytnant Halvorsen gikk ombord i jageren og henrettet til kaptein Vian å rette kanonene midtskips. Dette ble etterkommet, men den engelske sjef opplyste samtidig at han hadde fått direkte ordre fra sin regjering om å befri fangene på "Altmark" om nødvendig med makt, og han ba påly Halvorsen om å bli med over til tyskerne. Under denne samtale ankom torpedobåten "Teist" og en hvalbåt som av avisittesjefen var blitt sendt som forsterkning. Også mot disse fartøyer ble "Cossacks" kanoner rettet, men etter forestillinger fra

Ann. fortsatt fra forrige side.

Denne siste bestemmelsen er i fullt samsvar med alminnelig folkerett - jfr. bl.a.:

1. Thorvald Boye: Håndbok i Folkerett 1918, s. 188 der det heter: "..... men det kan ikke forlanges at et litet vekt-skip, en kanonbåt eller en torpedo-båt skal oppta kamp med et overlegent panserskip, som overtrer nøytralitetsreglene".
2. Frede Castberg: Folkerett (1937), s. 222: "Og har den nøytrale makt slike maktmidler, plikter den også å bruke dem. Dette vil imidlertid ikke si at den nøytrale stat kan ansees folkerettslig forpliktet til å sette sireneaktmidler inn, også i de tilfelle hvor motstand nå ansees håpløs, fordi overmakten er for stor."

Halvorsen straks stillet midtskips igjen. Da en ytterligere diskusjon med captein Vian ikke kunne tenkes å få noenksom helst innflytelse nedla Halvorsen en protest fra norsk side mot den forestående og tilseiktede krenkelse av landets nøytralitet samtidig som han bestemt avsto å bli med det engelske "Boardingparty" over på "Altmærk". På samme tid mottok han en telefonisk ordre fra Kommanderende Admiral om at det ikke skulle brukes makt.

"Cossack" manøvrerte seg derpå inn mot "Altmærk" som imidlertid netto med motmæke r, og det var meget nær lykken å få jageren knust mellom det tunge fartøy og fjellveggen som går stupbratt ned i sjøen. Under manøvrerne støtte "Altmærks" hekk med så voldsom kraft mot fjell at roret falt av. Som følge herav lyktes det "Cossack" å legge til og landgangsfolkene stormet over. Herunder oppsto det en del skytning som tyskerne ikke svarte på. Det kunne også tydelig iakttas at de engelske matrosene skjøt på tyskerne som hadde kopret ned på isen og forsøkte å flykte iland. Derimot kunne ikke som senere er hevdet fra engelsk side iakttas noen tysk ildgivning hverken fra "Altmærk" eller fra de tyske sjefolk som flyktet iland".

Overfor kommanderkaptein Dandelsen i admiralstabens har sjefen for "Hjell" muntlig meddelt:

1. Da han var bekjent med at "Altmærk" var visitert, gikk han ut fra at fartøyet ikke som det fra engelsk side ble påstått

hadde fanger ombord. Under forhandlingene med sjefen for "Cossack" da denne foresatte inn om kvellen foreslo han som en siste utvei til å hindre dette at den britiske jager skulle vente ca. 10 min. for å gi ham (sjefen for "Kjell") tid til å gå ombord i "Altmark" for å bringe på det rene om skibet hadde fanger ombord eller ikke. Dette avale den britiske jagersjef, som meddelte at han vilde gå til aksjon øyeblikkelig. På dette grunnlag og under påvisning av den overbevisning at undersøkelsen vilde gi negativt resultat, samtykket han i å gå ombord i "Cossack" som observatør.

2. Den britiske sjef fremken ikke med noe tilbud eller forslag om felles norsk/britisk eskorte av "Altmark" tilbake til Bergen for at en effektiv undersøkelse kunde bli foretatt der ¹⁾.

1) I det kommunike som det britiske marinedepartement sendte ut om "Altmark" står det bl.a. :

"Den britiske sjef, captain P.L.Vian ombord på det britiske krigsskip "Cossack" fikk instruksjon om å foreslå at det ble satt britisk og norsk vakt ombord på "Altmark", og at det ble eskortert av britiske og norske krigsskip til Bergen hvor det så kunde bli undersøkt og hele saken etters forsket i samsvar med folkeretten." Dette tilbud ble ikke mottatt.

I "Fritt Folk" av 18.2.1944 har major Finsen latt seg intervjue om "Altmark"-saken. Intervjuet blir innledet med følgende betraktning av "Fritt Folk" :

"Vi nordmenn kan i dag spørre om det ikke hadde vært bedre om vi den gangen hadde gjort det som vi etter inngitte avtaler hadde plikt til å gjøre : Forvare oss mot nøytralitetsbrøtteren med de midler som var for hånden. De to små norske krigsfartøyer som overvarte uddåden, vilde selvsagt bukket under for den hårde overmakt. Men så hadde vi da gjort vår plikt og vår ære vilde vært stor for all verden. De kjække norske sjefolkene som bemannet skipene vilde uten vakling ha fulgt pliktens og ærens bud. Da vilde det for all verden blitt fastslått på et vis som aldri hadde kunnet bortforklares, hvem som førte krigen inn på norsk territorium.

Og så følger intervjuet med disse spørsmålene og svarene :

- "Hadde De inntrykk av at engelskmennene helt fra først av hadde til hensikt å angripe "Altmark"? spør vi major Finsen innledningsvis.

Uten tvil. Under episodens første periode, - som publikum i alminnelighet ikke kjennor til - gav sjefen på "Cossack" meg beskjed om at han hadde ordre om å angripe "Altmark". Jeg protesterte kraftig, og viste ham åpent sine torpedorør med skuddklare torpedoer. For dette argument bøyde han seg i første omgang og stakk til havs igjen. Men den egentlige "Altmark"-affære, som skjedde inne i den isbelagte Jostedal,

singfjord om kvelden, lar vel ingen tvil tilbake om englendernes hensikt.

- Forelå det noen ordre fra den norske regjering om at dere skulde bruke makt mot eventuell angriper ?

- Ifølge generell ordre skulde vi ikke innlate oss i kamp med overlegne krigsførende enheter. No skal man for evrig være klar over at "Cosmo" i det øyeblikk den gikk i Jessingfjorden, ikke hadde gjort noe som berettiget oss til å gripe inn. Den hadde lov å oppholde seg innenfor tre-milsgrensen, og det var først i det øyeblikk den gikk til angrep på "Altmark" at vi hadde rett og plikt til å gripe inn. Jeg hadde da også gjort opp en fullstendig plan for hvordan jeg vilde gripe saken an. Men like før vi skulde gå til aksjon kom det gjennom mine overordnede en klar beskjed om at vi i k k e skulde bruke makt. For såvidt kan man si vi hadde dobbelt ordre - for de engelske styrker var oss jo absolutt overlegne.

- De og Deres mannskaper var for ordren om ikke å skyte kom - klar over at dere ikke hadde større sjanser i en eventuell kamp ?

- Det var helt klart. Overnaktjen var hundredobbelte. Båtene våre kunde ikke forsere isen, som vi ble liggende ute i. På grunn av isen kunde vi heller ikke få brukt våre torpedoer, de vilde bare havnet oppå isen. Men vår plan var klar - nemlig å borde "Altmark" og ta kampen opp mot engelskmennene. Også dette var jeg avskåret fra da den klare, kategoriske ordren kom fra mine

Omredigert

Obs!

overordnet.

Men både mannskapene og jeg selv hadde gjort opp vårt logiske mellomværende. Og da ordren kom om ikke å skyte var stemningen slik at alle mine gutter, og ikke minst jeg selv hoppet på dekket av raseri. Bundet som vi var på hender og føtter var vår æresfølelse i høyest grad krøkket.

Den ting at det tross ordrene ble slutt med geværer og andre håndvåpen fra torpedobåten mot Cossack, får skrives på denne raseriets konto.

Jeg er for øvrig stolt over at vi tross alt prøvde å gjøre passiv motstand. Min plan var nemlig å tvinge "Cossack" til å gå på land når han skulde ut igjen. Vi la torpedobåten min tværs over råken, og mannskapet ble sendt over på en annen båt, mens jeg selv var alene igjen. Jeg håpet derved å kunne tvinge ham til å renne på land. Men det viste seg dessverre at "Cossack" var for stor. Den feide både båten min og isen til side, brakk propellen min og alt sammen. Så det lyktes dessverre ikke.

Et par dager etterpå ble jeg for øvrig beneidret av min admiralstabsoffiser at jeg på denne måte hadde vært for aktiv. Og siden ble jeg av Utenriksdepartementet meget skarpt spurt hvorfor i all verden jeg opptrådte på vegne av den norske regjering.

Men så vidt jeg vet opptrer jeg alltid på vegne av min regjering som sjef for et krigsfartøy. Dertil hadde jeg nøytralitetens førskrifter,

undertegnet av kong Haakon og parafert av Johan Nygaardsvold. Så jeg måtte da iallfall kunne si at jeg hadde konge og regjering i ryggen.

Men jeg forreken det iallfall meget tydelig at hensikten var å bagatellisere det hele så langt det lot seg gjøre. Den norske regjering ville ikke ha betingelser for at den hadde gjort alt for mange vanskeligheter for England.

For øvrig kan jeg kjenne navne på størstedparten av de besetninger som den gangen lå der inne nå tilhører Nasjonal Samling, således begge torpedobåtsjefene. De var ganske enkelt rasende. Bortsett fra alt som politikk heter, så tenk Dem - for en offiser eller en soldat å se slikt kaldt utført myrderi mot folk som ikke skyter igjen, og som dertil går i sin lovlige fart - nei, det lar seg ikke beskrive. Jeg har opplevd mye stygt både før og etter krigen. Jeg har bl.a. vært på Sotfronten et par år og sett mye øjevelskap. Men det der i Jøssingfjord har ingen ting med militær krigføring å gjøre. Jeg hørte selv engelskmennene rope : Skyt dem ned, men skyt fort, - tyskerne vil sprengte "Altman" i luften.

- Men enkelte av våre aviser kunne den gang fortelle at det var tyskerne som skjøt først ? - Tyskerne skjøt i det hele tatt ikke. Dessuten åpnet en vanvittig karabin- og automatild mot de tyske sjefolkene som til dels svante hallo i stykkene og til dels løp over isen. Det var en vanvittig brutalitet mot våpenløse menn.

En nasjon som den engelske, som sier seg å bestå av gentlemen, beviser iallfall ikke dette ved sadistisk å drive klappjakt på hardt sårede kokker og maskinister. Jeg husker en tysker som lå i vannet og ropte om hjelp. Han ble drept av en serie pistolskudd.

Til major Pincos uttalelser skal en bare beneke at opplysningen om "...at det tross ordrene ble skutt med geværer og andre håndvåpen fra torpedobåten mot "Cosack", ser ut til å være overdrevet." Det har i alle fall ikke lyktes å få uttalelse bekreftet fra annet hold.

Kaptein Dan's fremstilling av
hendelsene i Jussingfjord :

Im Jussing-Fjord.

Steilauf ragt an Backbord der unmittelbar dem Wasser entstehende Felsen des Ufers. In den R³ und Furchen der Berwände glitzert Schnee. Die Küste ist scheinbar auf Steinwurfweite nahe. Aber das täuscht, es sind immer noch etwa 200 Meter. Unmittelbar vor uns liegt jetzt die Mündung des Fjorde.

Ich sehe nach der Uhr, es ist 16,56 Uhr.

In diesem Augenblick nähert sich der "Altmark" von Steuerbord achtern her einer der englischen Zerstörer.

"B 10" ist deutlich an der Bordwand des Vorschiffes zu lesen. Ich lese in den Handbüchern

nachschlagen. "D 10" ist die Bezeichnung des Zerstörers "Intrepid".

Entlang seiner Reling drängt sich ein Haufe von Matrosen in Stahlhelm und Lederjacken, Karabiner oder Pistolen in der Faust. Kein Zweifel, der Brite will langseit kommen und die "Altmark" entern.

Ich lasse ihn herankommen. Auf der Brücke herrscht gespannteste Aufmerksamkeit.

Sobald es Zeit dazu ist, gebe ich hart Backbordruder und lege gleichzeitig den Telegrafen der Steuerbordmaschine auf "Kusserste Kraft Voraus".

"Altmark" dreht hart Backbord, wodurch dem Zerstörer sein Anlagemanöver verpaßt wird. Er kommt unserem Heck auf wenige Meter nahe, aber in schräger Lage, und wird durch das wildaufwirbelnde Steuerbordschraubenwasser zurückgeworfen.

Die harte Backborddrehung der "Altmark" fange ich mit Hilfe von Ruder und Maschinen auf und steuere in den Jüssing-Fjord hinein.

Das Wasser des Jüssing-Fjords ist von einer gleichmässigen, ziemlich dicken Eisfläche bedeckt. Sie ist aber nicht stark genug, um der "Altmark" die Einfahrt zu verwehren. Scheinbar ohne jede Anstrengung schiebt sie sich hindurch.

Ich glaube, weit genug im Fjord zu sein, und bringe mein Schiff zum Stehen.

Der Jüssing-Fjord hat die "Altmark" aufgenommen. Sie liegt jetzt still, rings eingeschlossen von einer zusammenhängenden Eisfläche. Nur nach See zu zieht sich die Rinne, die durch die Einfahrt der "Altmark" entstanden ist. In dieser Rinne folgen das Torpedoboot "Skarv" und ein zweites, "Kjell".

das hinzugekommen ist. Beide stoppen etwa 400 m hinter der "Altmark" auf und bleiben dort nebeneinander liegen .-

Ich musste zugeben, dass ich mich geirrt hatte als ich glaubte, die Briten blufften nur und würden von uns ablassen, sobald sie eingesehen hätten, dass wir uns durch ihre Manöver nicht in die freie See abdrängen lassen würden. Es war Ernst geworden und kein Zweifel mehr daran erlaubt, dass die britische Kriegsschiffe tatsächlich den Auftrag hatten, sich der "Altmark" mit Gewalt zu bemächtigen.

Aber hier im Jüssing-Fjord fühle ich mich sicher. Der versuchte Überfall des "Intrepid" war immerhin an der freien Küste angesichts der offenen See unternommen worden. Zwar waren wir nur wenige hundert Meter vom Land entfernt gewesen, aber die Engländer, als berüchtigte Meister der Lüge, würden, falls der Überfall gelungen wäre, frech weg behaupten haben, ihre Schiffe hätten ausserhalb der Hoheitsgrenze gestanden. Gut, ich hätte das berichtiger können, aber der Welt gegenüber hätte zunächst Behauptung gegen Behauptung gestanden, und was in einem solchen Fall die britische Propaganda auszurichten vermag, haben wir oft genug zu unserem Schaden erfahren.

Aber im Innern eines Fjordes, gewissermassen mitten in einem neutralen Land selbst, mussten wir sicher vor einem Angriff sein. Heilig ist dem Engländer nichts, was nicht englisch ist, am wenigsten die Neutralität eines anderen, vor allem eines kleinen Landes. Aber es wäre ja eine ungeheure Unklugheit, die Neutralität eines solchen Landes

für jedermann sichtbar grüßlich zu verletzen. Angeblich kämpft er, der Engländer, für die Rechte der kleinen Völker. Unmöglich kann er seiner eigenen Theorie einen solchen Fusstritt versetzen, dass er gegenüber einem kleinen europäischen Staat einer Neutralitätsbruch begeht, den auch die beste, beziehungsweise übelste Propaganda nicht ableugnen und umdeuten kann.

Nein, im Jüssing-Fjord sind wir sicher, es ist ausgeschlossen, dass wir hier angegriffen werden können.

Ich habe ein Telegramm an die Deutsche Gesandtschaft in Oslo aufgegeben und sie über die Lage verständigt. Im übrigen beschliesse ich, weitere Befehle der Seekriegsleitung abzuwarten.

Sehr bald, nachdem "Altmark" aufgestoppt hatte, gingen die beiden Lotsen von Bord. Für die Weiterfahrt waren, nachdem der Fjord angelaufen war, nach den Bestimmungen Lotsen dieses Bezirkes zuständig.

Ich hatte, wie gesagt, die Deutsche Gesandtschaft ~~xxxxxx~~ unmittelbar nach dem Einlaufen in den Fjord drahtlos über die Lage unterrichtet, gab aber vorsichtshalber dem Lotsen Petersen noch ein ausführliches Telegramm an die Deutsche Gesandtschaft zur Aufgabe beim nächsten Telegrafenamte mit an Land.

Mit dem Boot, das die Lotsen von Bord holte, kam ein norwegischer Zollbeamter, namens Egnat, der darauf bestand, während der Dauer unseres Aufenthaltes im Jüssing-Fjord an Bord bleiben zu müssen. Schön, ihm wurde ein Unterkunftsraum angewiesen.

Da, wo die "Altmark" liegt, ist der Fjord etwa 350 m breit. An beiden Ufern ist er hier da eingebuchtet, links und rechts erheben sich die Felsen, auf deren Ränder der Bahner leuchtet.

Die beiden englischen Zerstörer liegen draussen, hart am Eingang des Fjords.

Von den beiden Torpedoboote nimmt "Kjell" Fahrt auf und kommt auf Raumnähe an die "Altmark" heran.

"Wieviel Mann Besatzung haben Sie an Bord?" hallt es durch ein Sprachrohr zu uns herüber.

"134 Mann", laus ich antworten. "Diese Auskunft wird aber nur Ihnen als Vertreter der norwegischen Regierung erteilt. Sie darf nicht an die englischen Schiffe übermittelt werden, die das nichts angeht".

"Kjell" kehrt um und legt sich wieder dicht neben das zweite Boot.

Es ist vollkommen still im Fjord. Die Schatten der Berge werden dunkler. Der Abend bricht herein. Die Zerstörer sind am Ausgang des Fjords nicht mehr zu sehen. Es scheint, sie haben sich nach See zu entfernt.

Es ist 20 Uhr vorbei. Ein Schiff läuft in den Fjord ein. Wir können noch als das norwegische Vorpostenboot "Firera" ausmachen. An einer einfahrenen Anlegebrücke des Ostufers steht es fest. Dann scheint sich endgültig die Stille des Abends und der Nacht über das norwegische Fjordland zu legen.

Ich bin nun da. Im Augenblick kann ich nichts anderes tun als abwarten. Ich bin überzeugt, dass in den nächsten Stunden alles sicher

wird. Ich verlasse daher die Brücke, um mich endlich einmal auskleiden und in ein Bett legen zu können. Seit mehr als einer Woche bin ich nicht mehr aus den Kleidern gekommen.

Kaum habe ich in meiner Kammer begonnen, mich auszukleiden, als das Telefon zweimal kurz surrt. Es ist das Signal, dass irgend etwas los ist. Ich fahre in Jacke und Mantel und eile auf die Brücke.

Es ist 22 Uhr. Von draussen her leuchtet der Scheinwerfer eines offensichtlich vor der Mündung des Fjords mit hastigem Kurs passierenden Schiffes in den Fjord hinein. Der Lichtkegel tastet über die steilen Ufer, sucht das aufleuchtende Eis ab und bleibt auf der "Altmark" liegen. Dann erlischt er plötzlich. Alles ist wieder dunkel und still wie zuvor.

"Wird ein norwegisches Kriegsschiff gewesen sein, das an der Küste patrouilliert", sage ich zum Wachhabenden Offizier.

Wahrscheinlich habe ich mich aber geirrt.

"Ich gehe wieder nach unten und bitte um Meldung, wenn sich wieder etwas zeigen sollte". Dankt verlasse ich die Brücke.

Aus dem Schlafen wird nichts. Ich bin kaum unten, da klopft es an meine Tür; es wird mir gemeldet, dass ein Schiff in den Fjord einläuft.

Ich bin sofort wieder auf der Brücke und sehe tatsächlich ein fremdes Schiff mit gesenkten Top* und Seitenlichtern langsam in den Fjord einlaufen. Ich lasse es mit unserem Scheinwerfer anleuchten. "Ob das nicht der 'Olav Tryggvason' ist meint der Wachhabende Offizier. "Das könnte sehr

gut möglich sein," antworte ich. "Vielleicht kommt er als Verstärkung der Norweger".

Der "Olav Tryggvason" ist ein norwegischer Minenleger. Wir hatten ihn bereits einmal im Bergenschen Festungsgebiet getroffen. Grösse und Ausbauten des fremden Schiffes entsprechen ungefähr seiner Silhouette. Ein Norweger muss es auf alle Fälle sein, denn wir sehen, wie eines der beiden norwegischen Torpedoboote an den Fremden herantritt und sich dann aber wieder friedlich neben sein Schwertschiff legt. Sonst rührt sich nichts auf den norwegischen Torpedoboote.

Das fremde Schiff stoppt und bleibt etwas seewärts der beiden norwegischen Boote, schräg hinter ihnen, liegen.

Ich lasse den Fremden auf Deutsch und Englisch mit dem Scheinwerfer anmorsen: "Sind Sie norwegisch?" Keine Antwort. "Welches Schiff sind Sie?" Keine Antwort. Ich morsche die norwegischen Torpedoboote an: "Please, tell us what ship?" 1). Wieder keine Antwort. Es scheint, als ob die Torpedoboote den Morsesprach nicht auf sich bezogen haben.

1) "Bitte, teilen Sie uns mit, was für ein Schiff es ist!".

✱

Der "Cossack" taucht auf.

Auf der "Altmark" ist alles still. Nur die Wache ist an Deck. Ich hatte in Anbetracht der Umstände befohlen, dass weiter Seewache gegangen werden sollte und dass die Maschinen klar zu bleiben hätten.

Es ist eine Viertelstunde her, dass das fremde Schiff hinter den beiden Norwegern in Fjord aufgestoppt hat.

Jetzt leuchtet drüben die Morselampe auf. Nach dem internationalen Signalbuch wird bei der "Altmark" angefragt :

"Brauchen Sie Schlepperhilfe? Bringen Sie an Backbord eine Jakobsleiter aus !"

Kein Zweifel, dass das fremde Schiff trotz seinem seltsamen Benehmen ein Norweger ist.

Es ist 22,46 Uhr.

Zwei Minuten später wird das Signal wiederholt

"Bringen Sie an Backbord eine Jakobsleiter aus !"

Ich antworte nicht, sondern lasse mit der Morselampe nur die Frage nach dem Namen des Schiffes wiederholen.

Wieder keine Antwort, aber dann - es ist 22.50 Uhr - kommt von dem fremden Schiff das Signal :
"Drehen Sie bei, oder ich eröffne das Feuer auf Sie !"
Auch jetzt noch bin ich nicht völlig überzeugt, dass wir einen Feind vor uns haben. Es war ja gerade nicht allzu wahrscheinlich, aber doch auch nicht völlig ausgeschlossen, dass vielleicht ein besonders deutschfeindlicher und selbsterherrlicher norwegischer Kommandant ein derartiges Signal geben konnte, nachdem wir seine Anfrage nach Schlepperhilfe und seine Aufforderung, eine Jakobsleiter auszubringen, nicht beachtet hatten; immerhin befinden wir uns ja in norwegischen Hoheitsgewässern.

Auf alle Fälle lasse ich die gesamte Besatzung wecken und gehe 200 bis 300 Meter weiter in den Fjord hinein, wo ich das Schiff um etwa 2 Strich

schräg zur Achse des Fjordes lege, so dass ich freie Sicht von der Brücke aus nach dem Fjordausgang und den hinter der "Altmark" liegenden Schiffen habe und nicht durch den Schornstein behindert bin.

Es dauert nicht lange, da kommt wiederum, um jetzt zweimal kurz hintereinander das Signal :

" - - - . - . . "

"Drehen Sie bei oder ich eröffne das Feuer auf Sie ".

Es ist 23.12 Uhr.

Ich lasse den Scheinwerfer auf den Bug des Fremden richten, um an einer etwa entstehenden Bugwelle sofort wahrnehmen zu können, ob er sich in Bewegung setzen sollte.

Diese Möglichkeit stelle ich in Rechnung, aber ich muss zugeben, dass ich immer noch nicht daran glaube.

Klar ist mir, dass wir es mit einem Engländer zu tun ~~haben~~ haben. Daran ist nun beim besten Willen nicht mehr zu zweifeln. Aber schräg vor ihm liegen zwei norwegische Torpedoboote unter Dampf und im gefechtsklaren Zustand. Es ist denkbare, dass sie den Engländern zu einem Gewaltsakt gegen ein ihrem Schutz unterstelltes Schiff vorbeilassen könnten, ohne sich ihm in den Weg zu stellen. Es ist ja ihre Pflicht, die Neutralität ihres Landes zu verteidigen, ausserdem ein Erfordernis der nationalen und soldatischen Ehre.

Sollte aber der Engländer im Vertrauen auf seine Überlegenheit gewaltsam vorgehen, so muss er ja einen Kampf mit den Torpedobooten herauf-

beschwören, was den Krieg zwischen Norwegen und England bedeuten konnte. Norwegen stünde als stärkste Flankendrohung wohl oder übel auf deutscher Seite.

Aber das Unwahrscheinliche und Unglaubliche geschieht dennoch. Wenige Minuten sind seit dem letzten Signal vergangen, da wird an einer leicht Bugwelle erkennbar, dass der Fremde anfängt, Fahrt aufzunehmen, ohne dass die norwegischen Torpedoboote sich von der Stelle rühren.

Es wird also Ernst.

In den langen Monaten unserer Kreuzfahrten im Atlantischen Ozean hatten wir stets darauf gefasst sein müssen, eines Tages von einem britischen oder französischen Kriegsschiff aufgebracht zu werden. Unsere lange Fahrt vom südlichen Südatlantik bis in die Gewässer Norwegens war nicht anderes gewesen als ein ständiges Auf-der-Hut-sein vor den Feinden. Bis ins einzelne war von uns durchdacht und festgelegt worden, was unter den verschiedenen Umständen, unter denen wir mit einem feindlichen Schiff zusammentreffen mochten, zu tun sei. Verhältnismässig einfach war die Lage, solange wir keine Gefangenen hatten. Mit dreihundert Gefangenen an Bord aber änderte sich das erheblich. Einestheils durften wir die Gefangenen nur in kleinen, jeweils auszuschießenden Gruppen herauslassen, weil sie sonst in Versuchung kommen konnten, den Deck befindlichen und ihnen an Zahl weit unterlegenen Teil der "Altmark"-Besatzung zu überwältigen und sich des Schiffes zu bemächtigen.

Zum anderen aber durfte die Sprengung des

Schiffes nicht zu früh erfolgen, weil dann ein Teil der Gefangenen in ihren Wohnräumen ertrunken wäre.

Auch der Fall einer Entörung war vorgesehen. Sollte der Gegner etwa einmal die Absicht haben, die "Altmark" mit Hilfe von Schiffsbooten zu enteignen, so wollten wir den Angriff mit den allerdings nur in beschränkter Zahl vorhandenen Waffen abwehren. Diese Notwendigkeit konnte sich aber nur ergeben, falls die Maschinenanlage durch Kanonenschüsse ausser Betrieb gesetzt war. Solange Ruder und Maschinen in Ordnung waren, konnte es in freiem Wasser weder Booten noch auch einem Schiff jemals gelingen, längsseit der "Altmark" zu kommen. -

Aber hier in Jössing-Fjord sind wir nicht in freiem Wasser, doch kann eine bewaffnete Abwehr nicht in Frage kommen. Ich will dabei ganz davon absehen, dass sie mit grossen eigenen Verlusten verbunden sein würde, ohne dass ein Erfolg erwartet werden könnte, der solche Verluste verantworten liesse. Hier stand allein das politische Moment gebieterisch im Vordergrund. Der Engländer ist dabei, die denkbar ungeheuerlichste Neutralitätsverletzung zu begehen. Er darf keine Handhabe bekommen, seine Handlung zu verschleiern oder der "Altmark" auch nur die geringste Mitschuld zuzuschreiben zu können. Würde die "Altmark" mit Feuerwaffen

Widerstand leisten, so würde das ganz ohne Zweifel in eine Angriffshandlung umgeflücht werden, gegen die sich, wie dann ganz fraglos behauptet werden würde, die lediglich zur "Abholung der Gefangenen"

gekommenen Briten zu ihrem "grössten Leidwesen" selbstverständlich hätten wehren müssen. Hundertprozentig muss das beispiellose Unrecht der Briten vor der Weltöffentlichkeit dastehen .-

Sobald es klar ist, dass das fremde Schiff, später wird es als der Zerstörer "Cossack" ausgemacht, Fahrt aufnimmt, lege ich "Altmark" in die Längsrichtung des Fjords, das heisst, mit dem Heck genau in die Richtung des herankommenden Feindes. Ich will versuchen, ein Längsseitkommen des Engländers zu verhindern und ihn, wenn möglich, auf das Ufer drücken.

Das bedeutet allerdings auch eine Kampfhandlung, die sogar als Angriffshandlung ausgelegt werden könnte. Als solche wäre sie nicht zulässig und, da die "Altmark" nicht unter der Kriegsflagge fährt, als Frakturenbetätigung zu betrachten. Hier aber bin ich im Hoheitsgebiet eines neutralen Staates, der mir seinen Schutz versagt. Wenn ich bewusst vom Waffengebrauch absehe, so handle ich etwa wie jemand, der einen anderen, der ihn auf der Strasse anfährt, mit der Faust zu Boden schlägt.

Ich gebe den Befehl, für alle Fälle die Boote auszuspringen und die planmässig vorgesehenen Vorbereitungen zur Sprengung des Schiffes treffen.

Der "Cossack" kommt näher und dreht nach Steuerbord. Ich manövriere so, dass ich ihn hinter dem Heck behalte, und gehe im gegebenen Augenblick mit voller Kraft zurück. Unter einem Winkel von etwa 30 Grad trifft das Heck der "Altmark" den Briten in Höhe seiner Brücke. Sein Schicksal

scheint besiegelt. Aber unter höchster Maschinenkraft gelingt es ihm, mit seinen 44 000 PS vorbeizukommen, während das Heck der "Altmark" - mir unerklärlich - nach Backbord ausschlägt. Die norwegischen Torpedobootkommandanten, die von ihren Booten aus alles beobachten konnten, haben mir später die Erklärung dafür gegeben. Nach ihrer Ansicht hat nur das am Ufer Stütze findende Eis den "Cossack" davor bewahrt, auf das felsige Ufer geschoben zu werden, während gleichzeitig das 1. der rückwärts arbeitenden "Altmark" seitlich weggedrückt wurde.

Der "Cossack" also kommt frei und schließlich am Steuerbordhintererschiff der "Altmark" entlang.

In Lederrücken, Stahlhelme auf den Köpfen, Pistolen, Maschinenpistolen, Karabiner in den Händen hängt die Entermannschaft des Zerstörers aussenbords an der Reling, die Flase sprunghoch an den Bordrand gestemmt. Ein abenteuerliches Bild, wie dieser stille, friedliche Fjord es sicher noch niemals sah.

Die wenigen Sekunden, die der Zerstörer an der "Altmark" entlang schleift, benutzt die Entermannschaft, um unter wildem Geschrei auf mein Schiffsdeck herüberzuspringen.

Ich selbst sehe nichts davon. Meine Aufmerksamkeit ist völlig auf die Bewegungen der "Altmark" konzentriert.

Der III. Offizier Schmidt hat jedoch beobachtet, dass Engländer übergesprungen sind.

"Lassen Sie nur, die werden wir schon überwältigen," sage ich, als er mir das Überspringen meldet.

Ich glaube, dass höchstens drei oder vier Mann vom "Cossack" auf die "Altmark" gekommen sein können. Diese paar Burschen hätten wir voraussichtlich leicht und ohne Waffengebrauch überwältigen und entwaffnen können.

Plötzlich höre ich vom Achterschiff her wildes Schiessen; es mussten also mehr sein als drei, vier Mann. Tatsächlich waren es dreissig bis vierzig, gegen die ein waffenloser Widerstand völlig aussichtslos war.

Einige Leute sind noch beschäftigt, das hintere Backbordboot auszuschwingen. Sie sind die ersten, die den Briten vor ihre Pistolen kommen. Wie die Wilden schiessen die edlen Söhne Albions auf diese Männer, die weder die Absicht noch die Möglichkeit haben, sich zu verteidigen. Der Steward Stender, der Heizer Path, der Steward Bremer und ein paar andere brechen im Feuer der Briten zusammen.

Auch vom "Cossack" wird, als er die "Altmark" in geringen Abstand nach vorn zu passiert, geschossen, was um ein Haar dem auf der mittleren Laufbrücke stehenden I. Offizier Paulsen zum Verhängnis wird. Er wirft sich hin, um sich dem Feuer zu entziehen.

Wer noch nicht im Feuer der Briten liegen geblieben ist, versucht sich durch die Flucht zu retten. Aber jeder, der über die Laufbrücke der "Altmark" eilt, wird unter Feuer genommen.

Schüsse, Flüche, Schimpfworte, Schreie der Getroffenen, Befehle, die von der Brücke des "Cossack" herübergebrüllt werden - ein furchtbares Durcheinander. In Gruppen verteilen sich die Engländer

über das ganze Schiff. Mit vorgehaltenen Pistolen treiben sie die Mannschaften vor sich her. Ein paar Mann stürzen an die Reling und schießen auf die Matrosen, die am vorderen Backbord arbeiten. Ein Mann wird getroffen; der Bootstäljenläufer, den er in der Hand hält, rauscht aus, der andere bricht, das Boot stürzt ins Wasser, schlägt krachend auf und kentert. Die Mannschaften, die bereits im Boot sitzen, halten sich an den Manntauen. Ein paar Mann lassen sich fallen und versuchen, unter dem Feuer der Engländer über das Eis das Ufer zu erreichen; ein anderer klettert, von den Revolver der Briten bedroht, an dem Manntau nach oben.

Auch andere gehen über Bord, um sich der Gefangenschaft zu entziehen. Das Ufer ist ja so nah. Aber der Scheinwerfer des "Cossack" spielt über das Eis, und mancher der Flüchtenden wird als Beute der englischen Gewehre. Der Heizer Rothe, der gleichzeitig mit dem norwegischen Zollbeamten an einem Ende des Schiff verlassen hat, wird erschossen, als er sich am Eisrand hochziehen versucht. Der Zollbeamte entkommt. Der Heizer Schüler ist bereits an Land. Schüler hat schon die Strasse erreicht, da trifft ihn ein britisches Geschoss.

Der Heilgehilfe Steffen ist ins Wasser gefallen. Er hält sich am Eisrand fest, dann aber treffen ihn ein paar Schüsse, und er versinkt. Der Heizer Richards flieht, vom Scheinwerfer verfolgt über das Eis. Er erreicht das Ufer, will sich die Büschung heraufziehen und bricht schwerverwundet zusammen.

Diese Banditen !

Mein Bruder hatte einmal im Weltkrieg in dem erstürmten englischen Graben Briefe von englischen Soldaten gefunden und sie mir später übergeben, damit ich sie den Adressaten zustellte. Ich habe nach dem Krieg alle Briefe nach England geschickt, bis auf einen, den ich eine Zeitlang als britisches Kulturdokument aufhob und später vernichtete. In diesem Brief schildert der Schreiber, wie es ihm eines Vormittags gelungen sei, in aller Ruhe nach und nach drei Deutsche durch Kopfschuss abzuschießen.

"We really had a fine sport!" ¹⁾ schloss der Brief.

A fine sport!

"A fine sport" war es wahrscheinlich für die Briten auch, in einem neutralen Fjord wehrlose deutsche Seeleute abzuschießen. Vielleicht wurden auf der Brücke des "Cossack" sogar Wetten abgeschlossen ob dieser oder jener Deutsche, der um sein Leben über das Eis des Jüsing-Fjords lief, das Ufer lebendig erreichte oder unter den Kugeln der Briten liegen blieb.....

Nicht viel Zeit ist vergangen, seit die ersten Briten vom "Cossack" auf die "Altmark" übergesprungen waren. Auf der Brücke erscheinen plötzlich unter Führung eines Offiziers ein paar bewaffnete Engländer, die mit vorgehaltenen Pistolen etwa zehn Offiziere und Mannschaften vor sich hertreiben.

Die Engländer sind ungeheuer nervös. Sie fuchteln mit ihren Pistolen in der Luft herum :

"Hands up, hands up!" ²⁾

1) "Es war wirklich ein feiner Sport für uns ! "

2) "Hände hoch!"

Befürchten sie plötzliche Gegenwehr? Aus ihrem ganzen aufgeregten Verhalten spricht deutlich ein gewisses Unterlegenheitsgefühl, das nach Lage der Dinge nicht recht erklärlich ist.

Die Maschinen arbeiten noch. Der befehligen Offizier der Briten drängt den III. Offizier Schmidt der den Maschinentelegrafen bedient, weg und stellt den Telegrafen auf "Stop".

Seelenruhig legt Schmidt den Hebel wieder ab. Aber jetzt wird der Engländer rabiat. Er hält Schmidt die Pistole unter die Nase und zwingt ihn sich unter die anderen einszureihen, die von den aufgeregten Engländern in Schach gehalten werden.

■

"Are you the pilot?"

Als die Briten auf die Brücke kommen, bin ich darauf gefasst, dass sie sofort nach dem Kapitän fragen. Schliesslich muss es für sie ja die Hauptsache sein, den Kapitän in die Hände zu bekommen. Aber in ihrer offensichtlichen Kopflösigkeit denken sie gar nicht daran und sind anscheinend voller Angst, dass irgend etwas Unvorhergesehenes geschehen könne.

Der befehligende Offizier tritt, nachdem er sich auf der Brücke umgesehen hat, an mich heran.

"Are you the pilot?" ¹⁾ fragt er.

"Yes, I am!" ²⁾ antworte ich.

1) "Sind Sie der Lotse?"

2) "Jawohl, der bin ich".

Darauf wendet er sich wieder seinen Angelegenheiten zu und lässt sich unbehelligt.

Von meinen Offizieren und Mannschaften, die der Brücke von den Engländern in Schach gehalten worden, sagt niemand ein Wort. Immer noch tanzen die Briten vor ihnen herum, fuchteln mit den Mäxlen und brüllen ihr ewiges "Hands up ! "

Offenbar warten sie voller Ungeduld darauf, möglichst schnell die Meldung zu bekommen, dass das Schiff durchsucht sei und sie die unheimliche "Altmark" verlassen können.

Ich gehe währenddessen auf der Brücke auf und ab, nur von dem einen Gedanken besetzt, das Schiff nicht den Händen der Engländer zu überlassen.

Aus Prestige Gründen und sich^{er} auch deswegen, weil Tanker in England ausserst knapp geworden sind, muss ich damit rechnen, dass die Briten versuchen werden, die "Altmark" mitzunehmen und mit Triumph irgendwo in England einzubringen.

Das darf unter keinen Umständen geschehen!

Die "Altmark" muss auf den Strand gesetzt werden oder, falls das hier zu steil sein sollte, müssen mindestens Ruder und Schrauben unbrauchbar gemacht werden.

Der Maschinentelegraf steht auf "Stop".

Während ich scheinbar unbeteiligt auf der Brücke auf und ab gehe, benutze ich den ersten Augenblick in dem der englische Offizier mir den Rücken zuwendet, mit dem Maschinentelegrafen Kommandos an Maschine zu geben.

Der Engländer, der glaubt, seine Gefangenen nicht aus den Augen lassen zu dürfen, legt den Kopf

wieder auf "Stop", sobald er seinen Blick auf den Telegrafen geworfen hat.

Das wiederholt sich ein paarmal.

Unten in der Maschine haben sie sich über die Kommandos, die sich überstürzen, sicher gewandert, aber jeder Befehl wird prompt^P ausgeführt. Die "Altmark" kann in die richtige Lage gebracht und dann mit dem Heck auf das Ufer zu manövriert werden.

Schwarz und dunkel erhebt sich gegen den Himmel der Schatten der Uferberge.

Plötzlich knirscht und kracht es, ein leichtes Beben geht durch das Schiff, dann liegt es still...

Mir ist ein Zentnargewicht vom Herzen gefallen. Die "Altmark" ist aufgefahren. Unter dem Schutz der norwegischen Berge weiss ich die "Altmark" geborgen. Die Briten wenigstens werden sie nicht mitnehmen können. Was aus mir und der Besatzung wird - ist das noch sehr wichtig?

Ich gehe nach dem Ruderhaus.

Im gleichen Augenblick kommt der britische Offizier heraus.

"We better stop her" ¹⁾ sage ich, trete ins Ruderhaus und lege die Telegrafen auf "Stop".

"Are you the pilot, the Norwegian pilot?" ²⁾ fragt mich der Brite mit hörbarem Misstrauen, den Ton auf "Norwegian" legend.

1) "Es ist besser, wir stoppen das Schiff".

2) "Sind Sie der Lotse, der norwegische Lotse?"

"No, I am the German pilot, the captain of this ship." 1).

Dem Briten bleibt die Luft weg.

"You - are - the captain - ?" 2) stammelt er. In diesem Augenblick ist ihm wohl die Erkenntnis gekommen, dass er einen geradezu kapitalen Bock geschossen hat, indem er sich am Maschinentelegraphen hatte hantieren lassen, bis das Schiff glücklich auf Grund geraten war.

Ich kann mir nur mit Mühe ein Lächeln verbeissen. Beim besten Willen kann ich mir nicht vorstellen, dass ein deutscher Offizier sich in einer ähnlichen Lage ebenso kopflos und töricht benehmen könnte.

Der Engländer kommt wieder zu sich :

"Where are the prisoners ?" 3) führt er mich an.

"Downstairs", erwidere ich, "if you want to get them out, you'd better hurry up, the ship is sinking pretty fast ". 4).

"The ship is sinking ?" 5)

"Of course, she is, look over the rail " 6), antworte ich und zeige ausserbords.

Dort ist allerdings von einem Sinken des Schiffes nichts zu merken, aber der Brite nimmt auch gar nicht die Zeit, einen Blick über die Reling zu werfen.

- 1) "Nein, ich bin der deutsche Lotse, der Kapitän dieses Schiffes".
- 2) "Sie - sind - der - Kapitän?".
- 3) "Wo sind die Gefangenen?".
- 4) "Unten. Wenn Sie sie heraushaben wollen, müssen Sie sich beeilen; das Schiff sinkt ziemlich schnell".
- 5) "Das Schiff sinkt ?".
- 6) "Selbstredend, schauen Sie doch nur über die Reling".

Er fordert mich auf, ihn sofort zu den Gefangenen zu führen.

Mit seinem Einverständnis nehme ich den Gefangenenoftizier Weichert, der mit den anderen auf der Brücke steht, mit, und wir gehen hinunter.

Die Gefangenen hatten sich, wie ich schon erzählte, am Tage zuvor ausserordentlich ungebührlich benommen, sobald sie bemerkt hatten, dass sich Vertreter norwegischer Behörden an Bord befanden: sie hatten einen ungeheuren Tumult veranstaltet, gejoht, gepfiffen, Teller durch die Lukengratin geworfen, die ich seinerzeit der besseren Ventilation der Gefangenenräume wegen zum Abdecken der Luken hatte anfertigen und statt der eisernen Lukendeckel auflegen lassen, und schliesslich einen Ausbruchsversuch gemacht. Zur Strafe für dieses Verhalten waren sie von mir für einen Tag auf Wasser und Brot gesetzt.

Ich bin deshalb darauf gefasst, dass die Gefangenen ihrem aufgespeicherten Groll Luft machen werden, sobald sie mich zu Gesicht bekommen. Aber es kommt anders.

Die Gefangenendecks werden aufgeschlossen, und die Gefangenen klettern an Deck, wo sie mich und den Gefangenenoftizier stehen sehen. Nicht einem einzigen von ihnen fällt es ein, diese Gelegenheit zu benutzen, um sich für die Haft des letzten Tages oder überhaupt für die Gefangenschaft durch Worte oder Gesten zu rächen.

Im Gegenteil. Gleich einige der ersten, die heraufkommen, treten an mich heran, um sich für die Behandlung, die ihnen an Bord der "Altmark"

widerfahren war, zu bedanken.

"Well, I am sorry", sagte ich zu ihnen, "es tut mir leid, dass ich euch diese Tage unter Deck halten und schliesslich sogar einen Tag auf Brot und Wasser setzen musste".

"Never mind, captain," fallen sie mir ins Wort "das war unsere eigene Schuld".

Und dabei drängen sich immer mehr herzu, um mir zum Abschied die Hand zu geben. Auch von dem neben mir stehenden Gefangenenⁿoffizier verabschiedete sie sich in gleich freundschaftlicher Weise.

Ich war überrascht. Aber schliesslich hatte ich mich während der ganzen Reise von den Geboten der Sachlichkeit leiten lassen und die Parole ausgegeben, dass die Gefangenen so anständig verpflegt, versorgt und behandelt werden sollten, wie es den Umständen nach möglich war, und nur, wenn Aufrechterhaltung der Ordnung es erforderte, hatte ich durchgegriffen.

Der britische Offizier, der mich begleitet ist von der unerwarteten Haltung der Gefangenen sichtlich beeindruckt. Vermutlich hat er zu Hause schon alle möglichen Schauergeschichten über die "Altmark" gehört, und dass diese gleich bei seinem ersten Zusammentreffen mit dem "berüchtigten Schiff" so schlagend widerlegt werden, darauf ist er offenbar nicht gefasst.

Er wird höflich und fragt: "Wünschen Sie noch irgend etwas von Bord mitzunehmen?"

"Ja, sehr gerne", antworte ich, "wenn es möglich ist". Wie wir alle, bin ich natürlich darauf gefasst, gefangengenommen zu werden.

Der Offizier gibt einem seiner schwer bewaffneten Soldaten den Befehl, mich nach meiner Kammer unter der Brücke zu begleiten.

Die Tür zu meiner Kammer steht offen. Als ich eintrete, sehe ich einen Mann von der britischen Entermannschaft, den Rücken der Tür zugewandt, an meinem Schreibtisch stehen. Er hat einen Brieföffner in der Hand, den er offensichtlich daraufhin prüft, ob er des Mitnehmens wert ist.

Wie ein ertappter Dieb, der er ja auch ist., schrickt er zusammen, als ich ihn anfare :
"That is private property!" 1)

Er ist völlig verdattert. "Excuse me, Sir," stottert er, "a souvenir -.....it's only for remembrance" 2)

Mir ist die Galle hochgekommen vor diesen Burschen, denen es anscheinend noch nicht genügt hat, uns in neutralen Gewässern zu überfallen und unsere wehrlosen Leute zu erschliessen, sondern die ihre "Heldentat" noch dazu benutzen, das Schiff auszuplündern.

"For remembrance ?" 3) frage ich spöttlich.
"Allright, take it along".

Verloren war ja doch alles.

Auf dem Boden meines Schlafraumes liegt ein Kleiderbügel. Als ich beginne, meine Sachen zu packen, bemerke ich sehr bald, dass mir ein Anzug und ein

-
- 1) "Das ist Privateigentum".
 - 2) "Verzeihen Sie, mein Herr, ein Andenken Ich wollte es nur zur Erinnerung"
 - 3) "Zur Erinnerung ? Bitte sehr, nehmen Sie es mit"

Paar Schuhe gestohlen sind. Auf dem Schreibtisch fehlen ein silbernes Tintenfass und mein Füllfedhalter.

Die meinem Wohnraum gegenüber liegende Kammer die von zwei Offizieren bewohnt ist, hatte die Bus schon völlig ausgeplündert und dabei auch den Dolch gestohlen, den der eine Offizier auf unserer Reise mitgenommen hatte. Später wurde dieser Dolch in der englischen Presse als mein Dolch abgebildet, womit man offenbar beweisen wollte, dass ich in Wirklichkeit gar kein Handelsschiff-Kapitän, sondern ein Offizier der deutschen Kriegsmarine sei. Meinen Dolch, den ich natürlich wie jeder Reserveoffizier besitze, pflegte ich nie auf Handelsschiffreisen mitzunehmen, so auch bei Antritt dieser Reise nicht. Sonst hätte man ein solches "Beweisstück" sehr leicht tatsächlich auch in meiner Kammer finden können.

Ich packe die Sachen, die ich in die vermeintlich sichere Gefangenschaft mitnehmen will, und begebe mich wieder an Deck, wo ich von meinem bewaffneten Begleiter auf die Back verwiesen werde. Der "Cossack" ist inzwischen vorn an Backbord 180° seit gekommen und hat bereits den grössten Teil der Gefangenen übernommen. Von der Brücke des Zerstörers schallt das Kommando herüber :

"First all prisoners, the Germans afterwards!"

1) "Zuerst die Gefangenen, dann die Deutschen!"

Wahrscheinlich ist es der Kommandant des "Gosau" der diesen Befehl gibt. Es ist also zweifellos die Absicht der Engländer gewesen, die Besatzung der "Altmark" tatsächlich gefangen zu nehmen.

X

Im Mittschiffsaufbau befinden sich einige Besatzungsmitglieder in ihren Kammern oder im Gaudevor, als der Überfall auf die "Altmark" beginnt. So werden dort der Wachoffizier Rühmler, der Funkoffizier Thurz, der Funker Lucka, der Steward Greulich und der Schiffsarzt Dr. Byrrelt von bewaffneten Briten überrascht, die ganz plötzlich vor ihnen auftauchen.

Sie alle müssen sich an der Wand des Ganges vor ihren Kammern aufstellen, wo sie von einem Soldaten mit gefülltem Bajonett und einem Unteroffizier mit gezogener Pistole bewacht werden.

Keiner dankt daran, die Hände hoch zu nehmen. Als wenig später noch ein Matrose zu der Gruppe hinzukommt und beide Arme über den Kopf erhoben hat, fordert ihn einer der dort bereits Stehenden auf, gefälligst wieder die Arme herunterzunehmen.

"Wir haben es gar nicht notwendig, vor den Tommies 'hands up' zu machen" sagt er, und der Matrose nimmt die Arme herunter, ohne dass die Tommies dagegen Einspruch erheben.

Als die Gruppe an Deck geführt wird, hält eine britische Unteroffizier plötzlich den Schiffsarzt fest und fragt ihn, ob er vielleicht bereit sei, einen englischen Offizier zu verbinden, der durch einen Schuss in die Armschlagader schwer verletzt sei.

Natürlich ist der Schiffsarzt bereit, und die britischen Soldaten stossen mit den Kolben ihrer Pistolen und Karabiner brutal die Indier zurück, die gerade an Deck gehen wollen, um Platz für das Heranschaffen des Offiziers zu machen.

Dieser Offizier war durch eine britische Kugel verwundet worden. Nach der Art der Verletzung stammte sie ohne jeden Zweifel aus einer englischen 11 - mm-Pistole. Später wurden auch einige dieser Geschosse gefunden. Es sind Bleigeschosse mit einem Hohlraum, der zur Folge hat, dass sie beim Schuss deformiert werden und dadurch genau so wie Dum-Dum-Geschosse wirken. Sie reissen furchtbare Wunden, wie wir später an unseren eigenen Toten und Verwundeten feststellen mussten.

Der verwundete Engländer wird in die Kammer des Doktors gebracht und aufs Bett gelegt. Er ist ohnmächtig. Der Doktor eilt in das Hospital, um eine Injektionsspritze zu holen. Als er zurückkommt hat der Verwundete das Bewusstsein wiedererlangt.

"Wie steht es mit mir?" fragt er.

"Wenn Sie möglichst bald einen tüchtigen Chirurgen bekommen, können Sie gerettet werden."

Dann knebelt der Arzt dem Engländer den Arm ab und schickt sich gerade an, ihm einen Kompressionsverband anzulegen, als ein englischer Offizier mit ein paar Soldaten erscheint, um den Verwundeten abzutransportieren.

"Das geht nicht" wehrt der Arzt den Engländer ab, "das Leben des Mannes hängt von dem Verband ab

"Macht nichts", erwidert der Brit, "unser aller Leben hängt davon ab, dass wir möglichst

schnell von Bord verschwinden!"

Damit packen ein paar Soldaten den Verwundet der inzwischen wieder ohnmächtig geworden ist, wie einen Kartoffelsack und verschwinden.

Der Arzt ist der letzte, der über die Laufbrücke die Back erreichen will, wo allmählich ein grosser Teil der Besatzung zusammengetrieben worden ist.

Mitten auf der Laufbrücke erfasst ihn der Scheinwerfer des "Cossack", und augenblicklich sehen Gewehrschüsse um seinen Kopf.

Really a fine sport !

Hinter dem Kopf des Arztes splittert der Lack von einem durchgeschossenen Ventilator, während der Doktor stehen bleibt und sich mit untergeschlagene Armen aufrecht den "Cossack" zudreht.

In diesem Augenblick mühen die Gefangenen, die inzwischen alle auf den "Cossack" übernommen worden sind, ihn erkannt haben.

"Don't shoot, don't shoot", rufen sie. "That's the German doctor !" 1)

Das Feuer schweigt, der Scheinwerfer des "Cossack" erlischt, der Zerstörer legt ab und verschwindet in der Dunkelheit.

Es ist 30 Minuten nach Mitternacht.

■

Ich selbst habe kaum bemerkt, dass der "Cossack" von der "Altmark" abgelegt hat.

Die Spannung, die der Überfall mit sich gebracht hat, hat mich verlassen. Ich bin resigniert und müde und im Augenblick froh, dass die "Altmark" feststeht und den Briten nicht in die Hände fallen kann.

1) "Nicht schiessen, nicht schiessen. Das ist der deutsche Doktor!"

Die Engländer hatten mit solcher Entschiedenheit zum Ausdruck gebracht, die "Altmark"-Besatzung solle gefangen genommen werden, dass meiner Ansicht nach ein Kommando des "Cossack" an Bord geblieben ist. Ich bin darauf vorbereitet, dass bereits ein anderer britischer Zerstörer unterwegs ist, um uns abzuholen.

Ein paar Mann wollen die Deck verlassen und sich in ihre Wohnräume begeben. Ich rufe sie zurück, weil ich befürchte, dass sie von dem Kommando des "Cossack" beschossen werden könnten. In diesem Augenblick aber kommen Matrosen und Heizer der "Altmark" von achtern her und melden mir :

"Kein Engländer mehr an Bord".

Also hat man darauf verzichtet, uns mit nach England zu nehmen. Gott sei Dank.

VI. Det store politiske oppgjøret.

Den norske regjeringen protesterte kraftig hos den britiske regjeringen mot den "grove krenkelse av Norges sjøterritorium" og krevde respekt for landets nøytralitet i framtiden. Man forlangte fangene utlevert til den norske regjeringen og satte dessuten frem krav om erstatning og oppreisning.

Den britiske regjeringen bebreidet på sin side de norske myndigheter for at de ikke hadde greid å bringe på det rene at det var mellom 300 og 400 britiske fanger på "Altmark" da skipet ble undersøkt i Bergen. For øvrig hevdet den britiske regjeringen at det så ut som om Norge i

denne saken hadde sviktet sin plikt som nøytral og mente at Storbritannia hadde rett til å kreve "Altmark" internert.

Den tyske regjeringen la og ned skarp protest mot det britiske overfallet på "Altmark" i norske farvann og protesterte mot "at den norske regjering ikke har gitt vårt skip "Altmark" den tilstrekkelige beskyttelse."

a. Den norske regjeringens syn.

Om det norske standpunkt i Altmarksaken uttaler professor Frede Castberg i sitt P.M. av 27.2.1940 :

AO Altmark.

P.M. av professor Frede Castberg.

27.2.40.

Fanger på norsk sjøterritorium.

Til grunn for Norges standpunkt i Altmarksaken ligger den rettsopfatning at det ikke er noen krenkelse av den nøytrale stats rettigheter om en krigførende stats krigsskib passerer over den nøytrale stats sjøterritorium med krigsfanger ombord. Videre forutsetter det norske standpunkt at man med krigsskib i denne henseende må likestille et statskib, som utad fremtrer som statskib og som fungerer som hjelpeskib for den krigførende stats krigsmarine.

Det må antas at avgjørelsen hadde måttet bli den samme om skibet hadde anslått en norsk havn. Et skib av den art det her gjelder må betraktes som

eksterritorialt. Krigsfanger som er ombord på skipet, kan ikke betraktes som værende på neutralt territorium på samme måte som fanger som kommer i land på det neutrale territorium. Dette standpunkt har uttrykkelig tilslutning hos de engelske folkerettslærere Hall og Oppenheim, for såvidt angår krigsskip.

W.E.Hall : International Law 5 utg. 1904 side 617 uttaler :

"The jurisdiction of a sovereign being exclusive, upon him necessarily depends the liberty of the person and the ownership of property within his dominions. If any one is retained in captivity there, he is identified with the act; and therefore as it has always been held with obvious reason, that it is a continuation of hostilities to bring prisoners of war into neutral territory, its sovereign cannot allow subjects of a state with which he is in amity to remain deprived of their freedom in places under his control. If they touch his land and soil they cease to be prisoners. An exception from this general rule is made in the case of prisoners on board a commissioned ship of a belligerent power, since the act of retaining them in custody falls under the head of acts beginning and ending on board the ship, and not taking effect externally; to her, and is therefore one in respect of which a ship of war, under its established privileges, is independent of the jurisdiction of a foreign state within the waters of which it may be ".

L. Oppenheim : International Law 5 utg. ved H. Lauterpacht, B.II s.591., uttaler :

Overalt
"The extritoriality which, according to a universally recognised rule of International Law, men - of-war enjoy in foreign ports, obtains even in time of war during their stay in neutral ports. Therefore, for example, prisoners of war on board do not become free by coming into the neutral port, so long as they are not brought on shore."

Jeg kan ikke se at der er tilstrekkelig grunn til i denne henseende å stille anderledes de statskib som har karakteren av hjelpeskib (Troas-schiffe, vaisseaux auxiliaires) og som optrer åpent i denne sin egenskap, således med det for slike skib foreskrevne flagg. De skib det her gjelder, er muligens for så vidt adgangen til krigshandlinger, anderledes stillet enn virkelige krigsskib, jfr. VII Haugkonvensjonen av 1907. Men jeg kan ikke se at der er noen saklig grunn til at si reservert om exterritorialitet og adgangen til å ha fanger ombord skal stå i noen annen stilling når det gjelder disse skib enn når det gjelder de egentlige krigsskib. Kanskje bør man gjøre den reservasjonen at saken vilde komme i en annen stilling, dersom det dreier seg om fangetransport av meget stort omfang, spesielt om det dreier seg om hjelpeskib som var særlig inrettet til å transportere fanger .

Jeg er altså tilbøyelig til å mene at man når det gjelder den her nevnte kategori av stats-

skib, må behandle disse skib på samme måte som krigsskib, både med hensyn til adgangen til norske havner og med hensyn til adgangen til å ha fanger ombord. Det synes imidlertid å framgå av Storbritanniens holdning under Altmark-saken at dette standpunkt med hensyn til adgangen til anløp av norsk havn vil ha særlig vanskelig for å vinne gehør i Storbritannien.

Det kan i denne sammenhengen være verdt å bringe i erindring en tidligere avgjørelse av den britiske regjering i en sak av samme art som "Altmark"-affæren.

"Norges Handels og Sjøfartstidende" av 6.3.1940 skriver :

Britisk avgjørelse av spørsmålet
om fanger ombord i krigsfarendes
krigsskib i neutral havn.

Efter den britiske regjeringens bestemmelse blev tyske fanger på et fransk krigsskib som kom inn til Firth of Forth i 1870 ikke frigitt uaktet det Nordtyske forbunds konsul stilte bestemt krav om det.

Under den tysk-franske krig i 1870-71 kom et fransk krigsfartoi inn på britisk sjøområde i Firth of Forth. Det hadde tyske fanger ombord. Av Det Nordtyske Forbunds konsul i Leith blev det stilt krav om at fangene skulde settes i frihet. Han påstod at den britiske regjering hadde gjort sig skyldig i neutralitetsbrudd ved å tillate at det franske krigsfartoi beholdt fangene ombord. Den britiske

Den britiske regjering avale den tyske protest med følgende motivering som finnes trykt blandt instruksjoner fra Admiralitetet til sjefen for de britiske sjestridakrefter :

" I am commanded by my Lords Commissioners of the Admiralty to communicate to you, for your information and guidance, the following occurrences which have taken place with reference to the observance of neutrality, and the legal opinions which have been furnished to Her Majesty's Government in each case : -

I. A French vessel-of-war having entered the Firth of Forth with German prisoners on board, and the attention of Her Majesty's Government having been called by the Consul of the North German Confederation at Leith to the circumstances, as a breach of neutrality on the part of this country, Her Majesty's Government was legally advised as follows : -

First, that the French war-ship had a right to enter the Firth of Forth, and remain there during such time, and for such purposes, as are allowed to belligerents in the present war by Her Majesty's Proclamation.

Secondly, with regard to the assertion of the North German Consul, that the German prisoners on board the French war-ship were, ipso jure free, as the ship was in neutral waters; that there is no warrant in the law of nations for such a position. So long as the Germans remained on board the French jurisdiction, and the neutral authorities had no right to interfere with them.

If they had been landed from the war-ship the question raised would have been different, as they would have passed out of French jurisdiction, and have become practically free ".¹⁾

— — — — —

Vi understreker :

Det franske krigsskib er løpt inn på neitralt område og har efter det foreliggende opholdt sig der.

Det var fullt på det rene at det var tyske fanger ombord.

Tilfellet er således analogt med at "Altmärk" hadde anløpt norsk havn, opholdt sig der i den tid det er lovlig for krigførendes krigsskib og deretter gått videre med sine fanger.

Den britiske regjering sier at det ikke finnes folkerettslig hjemmel for det standpunkt at fanger fangene i et slikt tilfelle skal settes fri.

Den britiske regjeringens opfatning av neitralitetsplikten var således i 1870 ganske den samme som den norske regjering i 1940. "

1)

Makarov, A.N. and Schmitz, Ernst :
Répertoire de la Correspondance diplomatique
des Etats Européens. 1856 - 1871,
pars 2 fasc. 1.p. 363.

The Secretary to the Admiralty to the Office in
Command of Her Majesty's Naval Forces on the China
Station, II. 1870. (Great Britain, 1871, IXXI, 347
(C.-313), Inclosure 11 no. 5, p. 7 = SP, 61, p. 1093).

I sin redegjøring av 8.3.1940 om "Altmark"-saken. Hjelpeskips eksteritorialrett" konkluderer Høyesterettsdommer Th. Boye med denne oppfatningen:

".....

Hva spesielt angår tilfellet "Altmark" peker jeg på at dette skib tilhørte den tyske krigsmarine; at det angav sin egenskap av stats-skib ved det spesielle "Reichsdienstflagge" *), at det var opført som "Tross-schiff" under "Schiff der deutschen Kriegsmarine" i "Amtliche Liste der deutschen Seeschiffe" utgitt av det tyske Reichsverkehrsministerium (Berlin 1939); at "Altmark" ved sin størrelse, sine tankanlegg, sitt talrike mannskap og sin store fart var spesielt egnet til å operere på verdenshavene i samband med de egentlige krigsskib, og videre at "Altmark" også faktisk samvirket med "Admiral Graf Spee" inntil dette skib ble senket utenfor La Plata i desember måned f.å.

Etter min mening medfører disse egenskaper at "Altmark" for såvidt angår eksteritorialrett må likestilles med krigsskib. Våre myndigheter vil, under sin håndhevelse av Norges nøytralitet, være forpliktet til å respektere "Altmark"s eksteritoriale rettigheter. Såvel under passasje over sjøterritoriet som under ophold i havner må derfor de regler som gjelder for krigsskib, bringes til anvendelse på hjelpeskib av "Altmarks" type."

*) Angående "Reichsdienstflagge" anfører Perels følgende i l.c.s. 51 : "Zum Gebrauch derjenigen Reichsbefehlshaber, welche nicht die Reichskriegsflagge führen, dient die durch Kabinettsordre vom 8 november 1892 (R - G. Bl. s. 1050) eingeführte Reichsdienstflagge, d.h. die schwarz-weiß-rote Nationalflagge mit einem die dienstliche Bestimmungen und den Verwaltungszweig kenntlich machenden Abzeichen in der Mitte des weissen Feldes".

Ved åpningen av møtet i Stortinget den 19.2. 1940 kl. 1700 uttalte presidenten :

„ Før Stortinget behandler den oppsatte dagsorden, vil utenriksminister Koht gjøre rede for den hending som har funnet sted i en av våre fjorder, og som har vakt slik oppsekt og så stor beklagelse

Stateråd Koht ga så denne redegjøringen :

„ Eg ønsker å leggje fram for Stortinget ei sak som har sett støkk i folket vårt og som det har stått ljom av langt utafor vårt eige land. Det er det som hende no natte mellom fredag og laurdag, da britiske orlogsskip gjorde så grov ei krenking mot norsk sjøområde, norsk nøytralitet og norsk suverenitet.

Blada har fortalt i hovudsaka kva det var som gjekk for seg. Britiske jagarar gjekk inn i norsk fjord, Jøssingfjorden på Vest-Agder, og gjekk med våpenmakt laus på eit tysk skip, "Altmark", som var på veg austetter innafør dei norske sjøgrensene. Dette tyske skipet var av det slaget som dei i Tyskland kallar "Reichsdienstschiff", eit statskip som var sett i teneste for den tyske orlogsflåten, og det måtte såleis folkerettleg bli rekna for krigsskip, ikkje for handelskip. Det hadde, etter det vi no veit, veri til hjelp for kryssaren "Admiral Graf von Spee", som så lenge i denne kriggen opererte i det sør-atlantiske havet og som tyskane til slutt søkte ned så han ikkje skulle bli teken av engelsmennene. "Altmark" dukka opp på norsk område nord på Frohavet utafor Trondheimsfjorden no siste 14 de februar, onsdag, og noko

lenger ser mette det same dagen ei norsk orlogs-skute, torpedobåten "Trygg". Føreren for denne båten kravde å få visitere "Altmark" og det gikk kapteinen på "Altmark" med på.

No er det til dette straks å merke at sia "Altmark" førte statstenesteflagg og var å rekne i klasse med krigsskip, så skulle det etter folkerettsreglane vera fritt for visitasjonsplikt, og det aller meste som ombodsmannen for den norske orlogsflåten kunne ha rett til, det var å konstatere at skipet i sanning var det som det gav seg ut for. Det fekk han da òg konstatert av skipspapira, og meir hadde han da ikkje rett til å gjera der om bord. Han fekk opplyst at det var vopna med antiluftkanonar, og det kunne da svara vel med det som papira sa. Like vel tykte marinekommandoen i Bergen at alt ikkje var så vel opplyst som det burde vera, og da "Altmark" kom så langt sør som til nordgrensa for det militære området for Bergen, omlag 70 - 80 nautiske mil nordafor Bergen, kom ein ny norsk orlogsskute og kravde få visitert det. Dette avviste no kapteinen på "Altmark", med full lovleg rett såleis som eg har sagt, og kravet vart da oppgjevi. Dette var den 15 februar. Etter "Altmark" såleis hadde vorti prisa, vart det oppdaga at det nytta radiosendaren sin til telegrafering. Det er forbodi for utlendingar på norsk område, og det vart straks påtala. Kapteinen bad om orsaking og sa at han kjent ikkje til dette forbodet, og sia har vi ikkje høyrte at han nytta radiosendaren sin.

Den 16 februar var "Altmark" utafor Jæren, og da har vi høyrte at britiske fly var i nærleiken

- kanskje dei var innafør den norske sjegrensa, men det veit vi ikkje noko visst om. Det var vel dessa flya som gav melding til den britiske flåten i Hordafjorden om kvar "Altmark" var, og venteleg hadde engelsmennene greie på kva dette skipet hadde drivi med før, for dei visste på førehand det som vi norske ikkje visste, at det hadde mange engelske fangar om bord. Da det så kom så langt sørst som utafor Segndal, kom ein heil liten britisk flåte til staden, - det var 5 vanlege jagarar og 1 jagar av ein særleg stor type ("superdestroyer" blir han kalla på engelsk).

Ein norsk torpedobåt hadde fylgt med "Altmark", og ein annan kom til denne ettermiddagen. Eit par av dei britiske jagarane kom innafør nøytralitetsgrensa vår og ville sende folk om bord på "Altmark". Men den svste norske feraren protesterte, og jagarane gjekk ut att. Utpå kvelden kom dei likevel inn att. Den norske torpedobåtfararen protesterte på nytt. Men han fekk til svar at dei hadde ordre frå den britiske regjeringa til å gå inn og ta fri dei engelske fangane på "Altmark", kor mykje så den norske regjeringa protesterte. "Altmark" fekk inn Jøssingfjorden. Men to britiske jagarar fylgde etter, deribland den største, og den la seg inn åt "Altmark", snart eit britisk mannskap entra om bord, det vart strid og skyting på "Altmark", men tyskan vart snart overmanna og rømte i land på isen. 7 mann av tyskan vart drepne eller så hardt såra at dei døydde av såra. 1 engelsmann vart skoten. Engelsmennene tok så alle dei fangane som var om bord, ei 3 - 400 mann, og førte dei med seg.

"Altmark" lå på grunn og vart liggejande.

Det er greitt at slikt eit overfall som det innafor dei norske grensene måtte skaka opp den norske regjeringa, og straks om morgonen etter gjorde ho seg i stand til å protestere så sterkt som råd kunne vera mot slik ulovleg og folkerettsstridig framferd. Til oss sjelve, til Utanriksdepartementet, kom det alt om morgonen ein protest ifrå den tyske sendemannen i Oslo. Han protesterte imot den britiske rettskrenkinga, men han sa dessuten at den norske regjeringa ikkje hadde gjevi hjelp nok til det tyske skipet. Til dette er ikkje anna å seia enn å vise til det og her har opplyst om den veldige overmakta som dei norske orlogsskutene hadde imot seg, - to små torpedobåtar imot seks store jagarar, den eine enda av dei aller største. Det ville veri i strid med all militær tenkemåte å ta opp kamp imot slik ei overmakt; det ville ingen ting ha nytta og veri reissans.

Det var statsministeren som kom til å måtte ta heile denne saka for Regjeringa. Eg hadde sjøkommi til å reise bort fredags kvelden. Det var lovnad og måtte halde; men eg får nemne at eg reiste ikkje før eg hadde fått melding om at dei britiske jagarane hadde bøygt seg for den norske protesten og gått utafor nøytralitetsgrensa, - hadde sagt dei ville vente på "Altmark" der. Det var fyrst etter eg hadde reist at dei snudde om og gjorde det overfallet og har omtala. Eg var elles ikkje lenger borte enn at eg gjennom telefon kunne vera med i rådleggjingar i Utanriksdepart

mentet, og det som her vart vedteki, vart da gjort i samråd med meg.

Det eine som vart gjort, det var at statsministeren kalla til seg den britiske sendemannen i Oslo, og det som han sa til han, var oppskrivt på forhånd såleis :

"Jeg har kalt Dem til meg for å gi uttrykk for den sterke forferdelse og indignasjon som vi føler overfor den grove krenkelse av norsk territorialfarvann som har funnet sted i natt, - en krenkelse som ikke kan unnskyldes ved noe som kunne være å legge den norske regjering til last. Vår legasjon i London er instruert om straks å nedlegge en kraftig protest, men jeg ber Dem dessuten meddele Deres regjering at vi ikke hadde kænnet tenke en slik opptreden av den britiske marine overfor et vennligsinnet nøytralt land. Vi kan ikke tvile på at den britiske regjering straks vil yte oss full oppreisning".

Den britiske sendemannen freista gje eit slag foravar eller orsaking for den britiske framferda. Han nemnde at "Altmark" ulovleg hadde nytta radiosenda på norsk område, og meinte at vi av den grunn burde ha sett skipet fast. Men det er heilt urimeleg at eit lovbrøt av det slaget skulle gje høve til så hardt eit tiltak, aller minst når kapteinen straks hadde bøygt seg for det norske pålegget. Så nemnde sendemannen at "Altmark" hadde hatt fangar om bord, og at det kunne ha gjevi oss grunn til å stanse skipet. Men til det måtte svaret bli at skipet ville i alle tilfelle hatt rett

til å sigle gjennom norsk sjøområde. Det same
h hadde den norske torpedobåtfereren sagt til den
britiske jagarkapteinene, at om så "Altmark" hadde
engelske fangar om bord, så gav ikkje det engels-
mennene minste rett til å ta seg til rettes på
norsk område. Det fins i det heile ingen folke-
rettsregel som forbyr ei krigførande makt å føre
fangar gjennom nøytralt område, så framme berre
sjølve gjennomfarta er lovleg.

Det aller siste den britiske sendemannen
drog fram, det var at Noreg hadde lati tyske u-bå-
tar operere på norsk sjøområde og der jamvel å te
britiske handelsskip i sekk. Dette er ei sak som
eg har omtala her i Stortinget alt i trettalede-
batten den 19 januar. Eg gjorde den gongen greie
for at vi ikkje hadde kunna finne minste prov for
at desse britiske handelsskip eller noko anna skip
hadde vorti torpedert innafor dei norske nøytrali-
tetsgrensene. Eg kan i dag leggje attåt at vi har
nett no i dag fått høgtideleg fråsegn, dagsett 1
februar, frå den tyske regjeringa om at ingen tysk
u-båt var i farvatna på den tida desse båtane
skulle vori torpedert. Vi har før bedt den britiske
regjeringa om å gje oss dei vitnemåla som ho
meiner ho har til prov for torpedering; men til i
dag har vi ikkje fått svar på denne oppmodinga vår.

Den samtalen statsministeren siste laurdags
førsmiddag hadde med den britiske sendemannen,
slutta med at han sa :

"Jeg ber Dem fortelle Deres regjering, at det
som har hendt i natt på det dypeste har smertet

oss og har smertet meg. Og det bedrøver oss særlig at et land som England, som vi alltid har stått i godt forhold til og som vi alltid gjerne vil leve i vennskap med, behandler en liten og nøytral stat slik som det nå har gjort. Vi er et lite land og kan ikke sette militær makt bak våre krav, men vi kan protestere mot alle overgrep, og det har vi også gjort, og vi kan også bringe en sak som denne inn for Folkeforbundet, slik at det blir klart for hele verden hva som er skjedd; og vi kan appellere til den alminnelige opinion. Alle overtredelser av våre nøytralitetsregler som vi har fått melding om, har vi protestert mot."

Alt før denne samtalen var det sendt instruks til den norske sendemannen i London om at han skulle bære fram ein sterk protest til den britiske regjeringa. Det heiter i instruksene: "meddel uoppholdelig den britiske regjering det som har hendt, og nedlegg en alvorlig protest mot denne grove krenkelse av Norges sjøterritorium som har vakt sterk indignasjon da den er skjedd langt inne i norsk fjord og således ikke kan skyldes feiltagelse eller meningsfor skjell om sjøgrense. Krev at den britiske marine instrueres om fremtidig å respektere norsk suverenitet. Tilføy at den norske regjering venter av den britiske regjering at den vil utlevere fangene til den norske regjering og yte erstatning og oppreisning."

Sendemannen hadde da ein samtale med utenriksministeren lord Halifax same dagen. Det som Halifax hadde å seia, det var fyrst og fremst ei

klage over at den norske regjeringa ikkje hadde fått granska nøyre koss det var med "Altmark" og såleis ikkje hadde funni dei engelske fangane. Halifax var i den trua at "Altmark" hadde vori innom Bergen, enda skipet i det heile ikkje hadde gått inn i noka norsk hamn. Og han ville ha det til at Noreg ikkje hadde oppfylt pliktene sine som nøytral stat når det ikkje hadde gjort ei grundig ettergranskning på "Altmark". Eg har før nemnt kva folkeretten seier om dette, så alle kan skjønne kor grunnlaus denne klaga er. Ha' får vedgjekk at det var gjort ei "teknisk krenking" imot det norske sjøområdet. Men han meinte at dette var lite eller ingen ting imot det faktum at tyskanne haldi ei 3-400 engelske fangar i eit tilstand som ikkje ein hund burde vori halden i.

Det syner seg såleis at den britiske regjeringa i dette tilfellet har meint ho kunne setja seg ut over omsynet til ålmann folkerett og omsynet til ein liten stat som i denne krigen ikkje har anna formål enn å halde oppe nøytraliteten sin.

Den norske regjeringa har i denne tida strevt etter å oppfylle alle nøytralitetspliktene sine med pinleg omsorg, og har ~~allis~~ ~~krankings~~ ~~krankings~~ med likeå stor omsorg protestert imot alle krenkingar mot denne nøytraliteten vår, kva side dei så kom ifrå. Regjeringa kan ikkje tenkje seg anna enn at når den britiske regjeringa får tenkt nøyre etter kva det er som her har gått for seg, så vil ho vedkjenne seg at det er i open strid med dei prinsippa som ho sjelv så mange gonger

høgtidolog har forkynt. Noreg er, som statsministeren sa, ein liten stat, og det kan ikkje byggje retten sin på makt. Men det har trudd at store makter ville setja ei ære i å vyrde retten for små likså vel som for store. Noreg vil i det minste så lenge det kan læfte røysta si til forsvaret for retten, og det vonar at verda skal gje det rett i dette tilfellet som i andra tilfelle før. Noreg kan, om så skulle vera, anka denne saka inn for Folkesamfundet eller for kva ein domstol ein kan finne. Men i alle tilfelle kjenner vi oss trygge på at ei nøytralitetsakrenking slik som den vi no sist har vori ute for, vil få sin dom av folkemeininga i alle land. "

Etter utenriksministerens redegjering tok stortingspresidenten O.J. Hambro ordet og uttalte :

" Bak den holdning den norske regjering har inntatt i denne konflikt, og bak den protest den norske regjering har nedlagt, står et enig stortings og et samlet folk. Og under den alvorlige bekymring som er opstått derved at britiske sjøstridskrefter har krenket norsk territorium og norsk nøytralitet, bevarer vi, som utenriksministeren, håpet om at den rolige og saklige fremstilling fra norsk side vil vinne forståelse og vil vinne gehør hos den store stat.

På et tidspunkt da selve forestillingen om et forstående mellomfolkelig samarbeide er truet, burde ingen vilkårlige militære voldshandlinger få bringe i fare gammalt vennskap mellom to demokratisk folk. De er bundet til begge å følge

folkerettens regler i enhver strid som måtte opstå mellom dem. De er begge bundet av de forpliktelse som medlemskap i Folkeforbundet medfører; den lille stats rett er like ukrenkelig som den store stats. Og når Norge krever oppreisning og for fremtiden respekt for sitt territorium og for sin neutralitet, har vi tillit til at det engelske folk og de engelske myndigheter vil vise den forståelse som Norges hele holdning og historiske stilling gir det krav på.

Presidenten :

Presidenten går ut fra, i henhold til utenriksministerens utredning, at Stortinget samstemmig gir sin tilslutning til de uttalelser som følt fra president Hambro om det passerte.

b. Den britiske regjeringens syn.

Det britiske marinedepartementets første kommuniké lyder slik ¹⁾

" Fra London telegraferes til NTB. gjennom Reuter at det kommunike som det britiske marinedepartement har sendt ut om "Altmark" lyder slik:

"Som kjent senket "Admiral Graf Spee" syv britiske handelsskip i det sydlige Atlanterhav før jul. Offiserene blev anbragt som fanger ombord i miniatyralagskipet og fikk ganske god behandling. Derimot blev mannskapene anbragt ombord i et av den tyske flåtes hjelpeskib "Altmark" som var utstyrt med skjulte kanoner efter de opplysninger som foreligger fra de britiske fanger som var ombord på "Admiral Graf Spee" og

1) Se "Aftenposten" av 17.2.1940.

og slapp fri derfra.

Det var 300-400 fanger fra britiske handels-
skib ombord på "Altmark". Nogen av de britiske
sjefolkene som var overført til "Admiral Graf
Spee", og som senere blev reddet, har erklært at
disse fangene var utsatt for store lidelser og
strang behandling.

Senere har "Altmark" været forevunnet, og
det var ikke mulig å finne noget spor inntil
det viste sig den 15. februar et skibet var under-
veis sydover langs norskekysten. Det utnyttet
fordelene ved den norske kysts særlige form og
forsøkte å bringe de 3-400 britiske sjefolk gjen-
nem norsk territorialfarvann for å gjøre dem til
fanger i Tyskland.

De britiske krigsskib som var i nærheten blev
varslet, og det blev gjort rekognoseringsflyvning-
er. Det fremgikk av disse at et skib med navnet
"Altmark", og som på alle måter svarte til beskri-
velsen av "Altmark", søkte tilflukt igår efter-
middag i den norske Jæssingfjord efter at det var
observeret av britiske rekognoseringsfly og av
det britiske krigsskib "Intrepid", chef kaptein
R.C. Gordon.

Med fullmakt fra hans majestets regjering
gav marinedepartementet ordre om at man kunde
treng inn i nøytralt farvann for å opøke "Alt-
mark" og redde de fanger som måtte være ombord.

To norske kanonbåter viste sig i munningen
av fjorden. Den britiske chef, kommanderkaptein

P.L.Vian ombord på det britiske krigsskip "Cossack" fikk instruksjon om å foreslå at det blev satt britisk og norsk vakt ombord på "Altmark", og at det blev eskortert av britiske og norske krigsskip til Bergen hvor det så kunde bli undersøkt og hele saken efterforsket i samsvær med folkeretten.

Dette tilbud blev ikke mottatt. Kapteinen på en norsk kanonbåt erklærte at skibet ikke var væbnet, og at han ikke kjørte til at det var fanger ombord, og at det var undersøkelse i Bergen dagen før og hadde fått tillatelse til å nytte norsk territorialfarvann på reisen til Tyskland.

I henhold til disse forsikringer trakk den britiske torpedojageravdeling sig tilbake fra territorialfarvannet.

Men efter at det var blitt mørkt og da det var kommet instruksjoner fra marinedepartementet, gikk torpedojageren "Cossack" med den britiske chef ombord inn i fjorden igjen. De norske kanonbåter avsto å samarbeide om undersøkelsen, men holdt sig passive. "Altmark" blev manøvrert slik at det kunde være i posisjon til å senke "Cossack" når det forsøkte å berde det tyske skib. Mens det holdt på med disse manøvrene gikk "Altmark" på grunn med akterenden, og "Cossack" kom op langs siden og berdet det tyske skib. Det opstod kamp, og under denne blev efter hvad en radiomelding fra "Altmark" forteller fire tyskere drept og fem alvorlig såret. De britiske tap var en mann.

Mannskapet på "Altmark" blev overmannet. En del av mannskapet flyktet i land. Og resten overgav sig. Mellom 300 og 400 britiske sjefolk som var stengt inne under dekk blev nå funnet, reddet og ført ombord på "Cossack", som nu er underveis til britisk havn sammen med de andre skib.

De befridde britiske fanger forteller at mens skibet var gjenstand for norsk undersøkelse i Bergen, prøvde de på å henlede nordmennenes oppmerksomhet på at de var ombord, men det lyktes ikke.

Kommanderkaptein Vian, hvis opptreden i høi grad må anerkjennes, og de befridde fanger er anmodet om å gi en utførlig rapport om alt som foreligger i saken.

Under den innledende del av operasjonene traff de britiske krigsskib på den tyske bankbåten "Baldur" som gikk utenfor territorialgrensen. Torpedojageren "Ivanhoe", chef kaptein P.H. Hadow, varslot den om å stoppe. Skibet blev derefter senket på tysk vis.

En "autoritativ representant" svarte idag på forskjellige spørsmål om "Altmark", fortsetter Reuter. Han erklarte at "hvis den britiske marine ikke hadde grepet inn i saken, vilde norsk territorialfarvann ha kommet til å gjøre tjeneste for en uansett handling. Nemlig dette å føre britiske krigsfanger til Tyskland". Den britiske regjering føler sig forvisset om, sa han videre, at den norske regjering ikke vilde ha tillatt at slike fanger blir ført over norsk

territorium. Den britiske aksjon skjedde efter at det var mislykket for den norske regjering å sikre sitt eget territorialfarvanns neutralitet.

Tyskerne har stadig brukt norsk farvann for å slippe unda britisk forfølgelse. Tyskland har også brukt norsk farvann til krigshandlinger mot Storbritannien og andre stater. Det kan nevnes tre eksempler av mange.

Den 7. desember blev det britiske dampskip "Thomas Walton" torpedert utenfor Narvik med tap av 16 menneskeliv. Den 11. desember blev det norske dampskip "Gareufalia" torpedert utenfor Fjorden, og fire av mannskapet blev drept. Den 13. desember blev det britiske skip "Deptford" torpedert bare en mil utenfor kysten i nærheten av Stad, og 25 mann savnes. Disse tre skip blev torpedert uten varsel og allesammen innenfor den norske territorialgrense, sa vedkommende autoritative representant."

Den britiske regjering¹⁾note til Norge har denne ordlyden :

" "Altmark" deltok vitterlig i "Admiral Graf Spee"s kapervirksomhet og var hjelpeskib for det. Vi har all grunn til å tro, og det blev bekræftet av britiske borgere som blev tatt fra "Admiral Graf Spee" og som tidligere var fanger ombord på "Altmark", at det var mellem 300 og 400 britiske borgere, som i lang tid hadde levet under utålige forhold, ombord på skibet. Man tror de også, efter oplysninger som det var grunn til

1) "Aftenposten" av 19.2.1940.

å stole på, at "Altmark" hadde offensive våben ombord.

Det som kan føres til protokolls om dette skib må ha været velkjent for den norske regjering, og efter den britiske regjeringes opfatning, tilføjet det de norske myndigheder å la skibet bli gjenstand for den mest inngående undersøkelse, da skibet gikk inn til Bergen og krevet passasje gjennom norsk territorialfarvann.

Den britiske regjering vil være takknemlig for detaljerte opplysninger om hverledes denne undersøkelse blev foretatt og hvilke fakta som blev opdaget.

Meldinger som er mottatt av den britiske regjering tyder på at undersøkelsen var overfladisk, således som det fremgår av det faktum at det ikke blev funnet nogen fanger.

I den utstrekning de faktiske forhold var kjent av den britiske regjering på det tidspunkt, syntes det som om den norske regjering hadde sviktet sine plikter som neutral.

Hvis den norske regjering faktisk hadde funnet britiske fanger ombord, hva vilde den da ha gjort med dem?

Enten vilde den ha løslatt dem, eller i hvert fall ha holdt dem tilbake i påvente av en fullstendig undersøkelse i saken.

Den britiske regjering fant derfor at den hadde all rett til å klage over den norske regjeringes uvirksomhet.

Som nevnt ovenfor var 300 britiske borgere

i ukevis og månedvis blitt holdt strengt inne-
spærret, og hvis disse fanger var kommet til en
leir i Tyskland, vilde den norske regjering ha
været ansvarlig for disse menns skjebne.

Hvorom allting er var bevisligheterne mot
skibet selv slike at den britiske regjering
var berettiget til å kreve at "Altmark" blev
internert. "

Den 13.2. ble det telegraferet fra London
til NTB. ¹⁾ : "Det britiske admiralitet sendte
natt til søndag ut følgende melding om "Alt-
mark"-affæren :

" Det er nu mulig å komme med en del nær-
mere detaljer om de operasjoner som britiske
krigsskib har foretatt på den norske kysten fre-
dag kveld. Kaptein Vian på "Cossack" gikk om-
bord på det norske skibet "Kjell", mens hans skib
var i ferd med å gå inn fjorden. Kapteinen for-
dret at "Altmark" skulde føres til Bergen under
felles nord-britisk kommando og eskorte for at
affæren kunde gjøres op i overensstemmelse med
internasjonal lov. Chefen på det norske krigsski-
bet nektet dette og sa at han handlet i overens-
stemmelse med instruksor fra sin regjering og
han forsikret at det ikke kunde være nogen bri-
tiske fanger ombord i "Altmark", da skibet var
blitt undersøkt to ganger i norske havner. Kap-
tein Vian bad om å få bekreftet denne forsikrin-
gen ved at den norske chefen tok med sig en
undsettelsesgjeng fra "Cossack" til "Altmark"

1) "Aftenposten" av 19.2.1940.

for å gjennngå det tyske skibet. Efter nærmere drøftelser gikk den norske chefen med på det. Imidlertid begynte "Altmark" som var frosset til i isen i den indre delen av fjorden, å sette maskinen igang, tross ordre om å holde sig rolig, og den brøt sig fri fra isen og den søkte å renne i senk "Cossack" som var kommet op på langsiden av det. Disse manøvrer resulterte i at "Altmark" rant på grunn ned bakre parten. Og da var det at "Cossack" bordet "Altmark". Under bordingen blev en av det britiske mannskapet hårdt såret. Efterpå gikk en britisk gjeng ombord og op til broen hvor de kastet kapteinen på "Altmark" vekk fra kontrollen med skibet. Derpå begynte man å lete efter britiske fanger som blev funnet i lagerrum og i en tom oljetank.

Mens man holdt på å befri de britiske fangene, rømte ~~en~~^{et} antall tyskere fra "Altmark". De jumpet ut akterut og nådde over isen til strandbredden hvorfra de med sine rifler, som de var bevæbnet med, åpnet ild som blev besvart av det britiske mannskapet som traff to tyskere som løp over isen for å nå sine kamerater på land. Samtidig falt en tysker gjennom isen. To av officerene fra "Cossack" hoppet overbord og reddet ham. Det viste sig også at "Altmark" var bevæbnet med to kanoner og fire maskingeværer. En av officerene fortalte at skibet var blitt besøkt mens det befant sig i norsk territorialfarvann, men at det ikke var blitt undersøkt. Dette forklarer at 300 britiske fanger som var ombord og ropte on

hjelp ikke blev lagt merke til. Da alle de britiske fangene og undersøkelsesgjengen var kommet ombord i "Cossack", drog krysseren avsted og sluttet sig til resten av den britiske flåten.

"Ivanhoe" hadde i løpet av ettermiddagen reddet besetningen på det tyske tankskip "Baldur" som blev satt i brand av sitt eget mannskap. Den drog så samtlige britiske skip hjemover godt beskyttet både fra sjøen og luften. "

Samtidig blir det meldt fra London at marineminister Churchill har telegrafert til sjefen for "Cossack" 1)

"Jeg gratulerer de styrker som står under Deres kommando med på en eneste dag å ha utført to redningsverk. De har reddet britiske borgere fra fangenskapet og tyskere fra å drukne ".

c. Den tyske regjeringens syn.

Den 17.2. om ettermiddagen ble i Berlin sendt ut denne offisielle tyske framstillingen : 1)

"Som opplyst igår kveld gjorde britiske sjøstridskrefter sig skyldig i en uherd krenkelse av Norges neutralitet. De forsøkte å komme op langs siden på det helt ubevåbnede tyske handelsdampskip "Altmark" i norsk territorialfarvann bare 200 meter av land med det formål å entre skibet.

Efter de første meldingene lyktes det å hindre en slik utrolig britisk voldshandling som vilde ha været en hån mot de mest primitive folkerettigheter.

1) "Aftenposten" av 19.2.1940.

lige regler. Men nu kommer det melding om et nytt, uhørt overfall på "Altmark" som er et enestående eksempel på britisk sjersveri og en ny skamplet på den britiske marine. Denne skurkestrek som er mennesker uverdigg, er i all sin råhet en gjentakelse av tilfellet med "Baralong" under verdenskrigen, da britiske sjefolk skjøt på mannskapet fra en sunket u-båt, mens tyskerne lå og svante.

Kl. 23,07 mæla kapteinen på "Altmark" i et radiotelegram til den tyske legasjon i Oslo den skarpeste protest mot den folkerettsstridige optreden som de britiske sjestridkrefter i aller høieste grad gjorde sig skyldig i. Kapteinen hadde bare kunnet unddra sig et britisk overgrep mot det ubevæbnede tyske skib i norsk territorialfarvann - tross den ting at to norske torpedobåter var til stede - ved å lepe inn i Jøssingfjorden. Kapteinen forlangte tilstrekkelig eskorte til sikring av den videre reise.

Legasjonen satte sig straks i forbindelse med det norske utenriksdepartementet. Utenriksråd Bull erklarte at admiralstaben hadde gitt beroligende forsikringer. Også den norske admiralstab som den tyske marineattaché straks satte sig i forbindelse med, avgav den bindende forsikring at det var sørget for tilstrekkelig beskyttelse av "Altmark".

Klokken 055 meldte kapteinen på det tyske handelskib legasjonen i Oslo, at klokken 22 hadde den britiske torpedojager "Cossack" kapret "Altmark" i den innerste del av fjorden. Skibet var

entret og besetningen overmannet. En del av besetningene var tatt til fange etterat engelskmennene hensynsløst hadde gjort bruk av skytevåben. Ved denne voldshandling var tyskere drept eller såret. Det tyske skib var satt på grunn. Klokken 3,05 radiotelegraferste den tyske kaptein at jageren hadde åpnet en vill maskingeværild mot noen tyskere som var på isen og søkte dekning, og noen tyske matroser som lå og svante. Det foreligger ennå ikke sikre opplysninger om hvor mange ubevæbnede tyske matroser som blev myrdet på denne uale måten. Om bord på selve skibet lå fire døde og 2 fem hårdt sårede.

Den tyske minister i Oslo har efter dette overrakt den før omtalte protestnote".

I denne protestnote heter det som kort nevnt i en del av Aftenpostenplaget lørdag følgende :

"Jeg protesterer på det aller skarpste mot den britiske torpedojager "Cossack"s overgrep mot det tyske dampskib "Altnark" innerst i Jøssingfjorden, altså innenfor norsk territorialfarvann. Hvorved flere tyske borgere blev drept eller såret. Jeg nedlegger den aller skarpste protest mot den u^hørte krenkelse av folkeretten i norsk kystfarvann, og protesterer likeledes mot at den norske regjering ikke har gitt vårt skib "Altnark" den tilstrekkelige beskyttelse. Denne folkerettskrenkelse kan bare finne en parallell i Københavns bombardement i 1807. Den er omestående i verdenshistorien og under forbehold

av ytterligere krav, må min regjering forlange at den tidligere tilstand straks blir gjenopprettet for dampskipet "Altmark" i den utstrekning dette er mulig efter de iantruete tap, at den oppståtte skade blir gjort god igjen, og at alle disponible krefter blir satt inn mot gjenningsmannen.

Jeg må gjøre oppmerksom på at det dreier sig om den aller alvorligste situasjon som kan trekke de skarpeste konsekvenser efter sig'.

affæren gir tilfellet etts mellomfolkelige betydning. Det krever raske overveielser og snøvliske beslutninger. All helen er farlig.

Det britiske standpunkt til statsråd Kohts redegjøring. Statsrådets svar:

Som svar på et spørsmål ga Statsminister Chamberlain en redegjøring fra "Altmark"affæren i Underhuset den 20.2.1940. Statsministeren uttalte : 1)

"Denne beundringsverdige godt gjennomførte aksjon (langvarige og høie bifallarop) har ført til redning av 299 officerer og menige fra britiske handelsfartøier som er senket av det tyske panser skib "Admiral Graf Spee". Den britiske regjering venter nu på en fullstendig beretning fra de marineofficerer som var med på denne meget tappe gjennomførte bedrift. Men jeg er sikker på at underhuset vil dele regjeringens tilfredshet med at officerer og mannskap på skib senket av en tysk fribytter er reddet efter sine lange prøvelser (bifall), og at medlemmene også ønsker å sende marinen den hjerteligste gratulasjon i anled ng av at den har innført denne nye bedrift i sine annaler (nytt bifall).

Den britiske regjering har, fortsatte Chamberlain, ikke fått nogen ny melding fra den norske regjering efter den første protest som blev overlevert Lord Halifax lørdag. Men jeg har i presse sett en fullstendig gjengivelse av en erklæring som den norske utenriksminister kom med i Stortinget igår, og jeg ønsker å knytte enkelte be-

bemerkninger til den med det samme (bifall).

Jeg føler mig tvunget til å si at denne erklæring gjør den norske regjeringes handlemåte eller snarere dens passivitet enn vanakeligere å forstå enn jeg hadde trodd tidligere. (Bifall). Vi hadde trodd at de norske myndigheter hadde foretatt en eller annen slags undersøkelse av "Altmark", og vår klage gikk ut på at denne undersøkelse var så overfladisk at den ikke bragte for dagen at det var britiske fanger ombord. Nu blir det imidlertid opplyst at de norske myndigheter ikke har foretatt nogen som helst undersøkelse av skibet.

Statministeren gav derpå en oversikt over utenriksminister Kohts erklæring, og fortsatte :

Det ser ut til å være den norske regjeringes standpunkt at siden "Altmark" blev betraktet som krigsskib og hadde tysk statsflagg, kunde det ikke foretas nogen undersøkelse. Chamberlain minnet om at "Altmark" var blitt stanset i Bergen og at så at den kjensgjerning at "Altmark" brukte sin radiosender i norsk territorialfarvann, bragte ikke de norske myndigheter til å ta noget skritt ut over å beklage sig, og godta en undskyldning. Chamberlain minnet også om at nordmennene hadde avslått tilbudet om en felles vakt, så det kunde bli foretatt en effektiv undersøkelse i Bergen. Videre nektet vedkommende norske marineofficer å bli med det britiske bordingsmannskap ombord på "Altmark"

Man vil derfor se, uttalte Chamberlain, at de

norske myndigheter ikke en gang, men tre eller fire undlot å gå til en effektiv undersøkelse av saken. Først etter at de hadde fått avslag tre ganger gikk det britiske krigsskip til aksjon mot "Altmark", og hvis de ikke hadde gjort det, vilde det tyske skip ha fått lov til å fullføre sin reise til Tyskland uten hindring og uten at det blev foretatt en undersøkelse av forholdene (applaus).

Jeg legger også merke til, fortsatte Chamberlain, at dr. Koht opplyser at de norske myndigheter ikke visste at det var britiske fanger ombord på "Altmark". Når man tar i betraktning at denne kjennegjering blev gjengitt i verdenspressen på en fremtredende plass for flere uker siden, kan jeg bare se dette som en meget forbausende erklæring. Jeg finner det vanskelig under disse omstendigheter, ikke å trekke den slutning at de norske myndigheter har vist en fullstendig likegyldighet overfor den bruk som den tyske flåte kan gjøre av norsk territorialfarvann. Selv om denne likegyldighet skulde skyldes tysk press, er den allikevel etter den britiske regjeringens mening uforenlig med en aktiv og upartisk utøvelse av de nøytrale staters plikter overfor Storbritannien som krigførende. (Bifall).

Etter professor Kohts opfatning kan ikke den norske regjering se noget galt i den ting at et tysk krigsskip bruker norsk territorialfarvann på en strekning av flere hundre mil for å undgå å bli tatt på åpent hav og for på den måten å få

bragt britiske fanger til en tysk fangeleir.
En doktrine av denne art er ikke i samsvar med folkeretten slik den britiske regjering forstår den. Det vilde etter den britiske regjeringens opfatning legalisere tyske krigsskips misbruk av neutrale farvann og skape en situasjon som den britiske regjering under ingen omstendigheter kan akseptere (Sterkt bifall)!)

Med tilførsle av denne erklæringen til den britiske statsministeren ba NTB utenriksminister Koht om en uttalelse. Utenriksministeren svarte:)

" For det første er det å si med hensyn til den teori som statsminister Chamberlain nu hevder om krigsskips passasje gjennom neutralt territorialfarvann at den norske regjering har ment å være i den aller sterkeste overensstemmelse med den britiske regjering ved sin handlemåte i dette spørsmål.

Det hendte i 1938 at den norske regjering reviderte sine bestemmelser om neutralitetsplikter og neutralitetsrettigheter og bl.a. hadde en bestemmelse om rett til 24 timers ophold for krigsførende maktens krigsskip i norske farvann. Det blev av den britiske regjering oppfattet som at det også vilde gjelde når krigsskip var på fart mens den norske regjering bare tenkte på opholdet i havn.

Den britiske regjering henvendte sig sommeren 1939 med forespørsel til den norske regjering om forståelsen av dette punkt og hevdet sterkt at den eneste mulige folkerettelige regel måtte være
1) "Aftenposten", 21.2.1940.

at krigsskib kunde seile uhindret i norsk territorialfarvann så langt de kunde uten hensyn til 24 timers begrensningen. Den britiske regjering hevdet at dette gjaldt i alle andre land.

Den norske regjering svarte at den opfattet sin egen bestemmelse slik som den britiske regjering vilde ha den fortolket, og at ordlyden var valgt i samsvar med den internasjonale konvensjon av 1907 som også var undertegnet av Storbritannien.

For det annet kan man si angående spørsmålet om undersøkelsen at det kan tvistes om hvordan et statskib som det her er tale om skal regnes som krigsskib eller ikke. Men det er klart at det ikke kan behandles som handelskib. Etter folkeretten må det derfor gå inn under kategorien som krigsskib, i dette tilfelle hjelpeskib for den tyske marine. Derfor har det samme rettigheter som krigsskib, således rett til ikke å underkaste sig visitering.

Den norske regjering har ikke handlet under press fra nogen annen kant. Den har i dette tilfelle som i alle andre strebet efter å følge de folkerettslige regler så nøye som mulig.

Spørsmålet om betydningen av at fangene var ombord kan en finne besvart ved å slå opp i engelske folkerettslige forfatteres lærebøker om folkerett i krig. Man vil der finne sterkt fremhevet at den ting at fanger ombordingen forskjell gjør i retten til å fare uhindret i neutralisert farvann. Bare hvis fangene kommer på land,

er den neutrale stat pliktig til å ta vare på dem.

Tysk kommentar.

Den 21.2. telegraferer Theo Pindahl fra Berlin: ("Aftenposten", 22.2. 1940):

"Altmark"-affæren optar fremdeles sinne her både i politiske og private kretser. Det brønnende spørsmål for tyskerne er om det engelske neutralitetsbrudd vil vise sig å være et isolert tilfelle eller om det er innledningen til en ny engelsk krigspolitikk, om kystfarvannet omkring Norge gradvis skal gå over til å bli krigsskueplass og om man kort og godt må regne med at tyske handelskib herefter vil bli angrepet av engelske krigsskib langs Norges kyst. En slik tingenes utvikling vil selvsagt være alt annet enn ønskelig for tyskerne, som ofte og tydelig nok har fremhevet hvor interessert de er i fred i Norden, og i et mest mulig livlig og uforstyrret varebytte mellom Tyskland og de skandinaviske rikker.

De norske ønsker om fred og neutralitet som sist er kommet så sterkt frem i utenriksminister Kohts tale, blir derfor hilst med stor glede i Berlin. Man finner at den norske utenriksminister har tatt op den diplomatiske kamp med England med beundringsverdig mot og utenholdenhet. Ved pressemøtet i Wilhelmstrasse idag var Kohts og Chamberlains taler gjenstand for livlige kommentarer. Den første blev like meget roet som den annen blev kritisert. Den norske utenriksmini-

ter har utvetydig klarlagt at Norge i denne sak støtter sig helt til gjeldende folkerettsprinsipper, blev det sagt, mens den britiske statsministers tale blev karakterisert som svak, ingen argumentasjon, bare en sum av trusler mot Norge, en fortolkning av folkeretten helt efter engelsk godtykke. Skulde krigen føres videre efter Jøssingfjordmetodene, vilde det åpne sig vakre perspektiver blev det sagt. En helt ny fase av krigen vilde da ta sin begynnelse. Da kunde man - som en meget høi embedsmann uttrykte sig - si om Jøssingfjorden det samme som G o e t h e sa om kanonader ved Valmy : " Her og nu er et nytt avsnitt av verdenshistorien begynt, og I mine herrer kan si at de har været tilstede ved det ".

Også i den tyske presse utenfor Berlin er "Altmark"-afføren fremdeles det centrale emne. I Hamburger Freudenblatt blir den norske utenriksministers erklæringer og den svenske konges proklamasjon tatt som utvetydige bevis for motstand mot vestmaktene bestrebelser for å gjøre den skandinaviske halvø til militært og politisk støttepunkt for sig selv i krigen mot Tyskland.

Redaktør Sven von Müller fra samme avis har under et ophold i Oslo personlig overbevist sig om at den norske regjering er sig fullkommen bevisst at en avvikelse fra neutraliteten til gunst for England bare kan øke vanskelighetene for Norge, mens alle fordelene vilde være på Englands side.

Redaktør von Müller synes videre å ha fått et

levende inntrykk av at almenheten i Norge ikke er like god, tyskuvennlig innstillet som man ofte forestiller sig det i Berlin.

Den store misstemning mot Tyskland som skibstapene frembringer, skyldes ifølge redaktør von Müllers iakttagelser i Oslo delvis Reutermeldinger om grusomheter fra tyske sjefolks og flyveres side. Disse blir offentliggjort for de faktiske enkeltheter ved et skibes senkning er blitt kjent, mener han.

Tysk oversikt over verdenspressens stilling til "Altmark"-affæren.

Et bevis på hvilken betydning man her tillegger "Altmark"-affæren var det det overblikk over verdenspressens stilling til saken som blev gitt i politiske kretser i Berlin idag. Efter dette skulde den skandinaviske presse praktisk talt fullt og helt forevare det norske standpunkt. Avisene i Sydøst-Europa gir også Norge fullt og helt rett. Det samme kan sies om pressen i Italia, Spania og Russland, blev det hevdet. I Belgien er meningene delte, like mange for England som for Norge. I Nederland har landets største avis Telegraaf utvetydig tatt standpunkt for Chamberlain kontra Koht til ikke liten forundring for Berlin, som anser dette som et dolkestøt i ryggen på en annen neutral småstat. I U.S.A. er pressen stort sett på Englands side, mens offisielle kretser i Washington hevder meninger som faller sammen med den norske regjering, blev det fremhevet her."

"I forbindelse med diskusjonen om "Altmark"-affæren forteller Tysk Telegrafbyrå at et britisk krigsskip før en tid siden gikk gjennom Panama-kanalen - altså amerikansk territorialfarvann - med mannskapet på det tyske dampskip "Düsseldorf" ombord. Også "Düsseldorf" var med. Det gikk under britisk flagg og med britisk prismsannskap ombord.¹⁾

Det er bemerkelsesverdig at tyskerne på dette tidspunkt "finner at den norske utenriksminister har tatt opp den diplomatiske kamp med England med beundringsverdig mot og utholdenhet".

At det ikke ble løsnat skudd fra norsk side i Jessingfjord synes altså trass i alt ikke å ha vært bestemmende for Tysklands seinere misbilligelse av den norske regjeringens holdning i "Altmark"-saken.

Ny norsk note.

Den 26.2. sendte utenriksdepartementet ut denne meddelelsen til pressen ²⁾

"Den 20.februar om ettermiddagen leverte den britiske minister utenriksminister Koht en utførlig redegjørelse om det den britiske utenriksminister, Lord Halifax, hadde uttalt til den norske sendemann i London 17.februar, da han leverte den norske protest vedrørende "Altmark"-saken.

Det blev i denne redegjørelsen bekreftet at den britiske regjering ønsket å få full opplysning om hvorledes undersøkelsen av "Altmark" var fore-

2) "Aftenposten", 26.2. 1940.

1) Berlin 21.2. til F.T.S.

tatt av de norske myndigheter og hvilke faktiske tilstander derved var blitt fastslått. Etter den britiske regjeringens mening hadde undersøkelsen været overfladisk, og ihvertfall var ikke fangene blitt opdaget. Den britiske regjering mente derfor at den norske regjering på denne måten hadde undlatt å opfylle sin plikt som neutral. Den britiske regjering gikk herunder ut fra at "Altmark" hadde vært i norsk havn.

Etter å ha innhentet nærmere opplysninger i saken har den norske regjering telegrafisk bedt den norske sendemann i London om å fremføre for den britiske utenriksminister følgende :

"Altmark" blev visitert av norsk torpedobåt i norsk territorialfarvann utenfor Kristiansund den 14. februar. På spørsmål oplyste Kapteinen på "Altmark" at skibet var underveis fra amerikansk havn (Port Arthur, Texas) til Tyskland. "Altmark" var beväpnet med mindre luftverkanoner til selvforsvar. Disse var rigget ned før skibet kom inn i norsk territorialfarvann. Skibet førte "Reichsdienstflagge" som tegn på at det tilhørte den tyske stat. I Sognefjorden blev skibet påny prøvet av en annen torpedobåt. Blandt de spørsmål som blev stillet, var også om det var personer ombord som tilhørte annet krigførende lands krigsmakt eller sjøfolk hjemmehørende i eller borgere av annet krigførende land. På dette spørsmål svarte kapteinen : nei. Da "Altmark" senere blev prøvet av et norsk marinefartoi nord for Bergen, nektet "Altmark"s kaptein rannsekning under henvisning

til at skibet alt var undersøkt. Da "Altmark" var hjelpeskib for marinen og således likestillet med krigsskib med hensyn til immunitet, hadde de norske myndigheter etter folkeretten ingen hjemmel til å foreta videre undersøkelser og heller ikke hjemmel til å hindre at skibet fortsatte reisen på norsk sjeterritorium.

Det fremheves at "Altmark" ikke har anløpt Bergen eller nogen norsk havn eller ankerplass, slik som den britiske utenriksminister synes å ha gått ut fra. Det blir således ikke spørsmål om anvendelse av 24-timers fristen. Hverken i ogkonvensjonen av 1907 eller de norske neutralitetsforskrifter av 1933 har nogen tidsbegrensning av for gjennomført. Da "Altmark" ikke har anløpt norsk havn, har den norske regjering ikke hatt nogen grunn til å ta standpunkt til spørsmålet om hvad det burde ha været gjort med skibet eller fangene, hvis dette tilfelle var inntrådt. I alminnelighet kan bare svares, at den norske regjering i så tilfelle vilde ha bestrøbt sig for å oppfylle alle internasjonale plikter. Den britiske regjering har selv kraftig hevdet rett til gjennomfart for krigsskib. Således i sine bemerkninger av 23.mai 1939 til de norske neutralitetsforskrifter. Den norske regjering har sluttelig fremhevet at det i denne sak var dens plikt korrekt å iaktta folkerettens regler til begge sider, og om disse regler kan det ikke være tvil. Når det fra britisk side fremheves at fangene blev dårlig behandlet og at Norge burde tatt humanitære hensyn, vil den norske regjering tilføie, at den kan

forstå de britiske følelser ved tanken på at der var britiske fanger ombord. Men efter den norske regjeringes mening må en neutral stat ha positiv hjemmel i traktat eller anerkjent folkerett for å gripe inn overfor krigførende eller i mellomværende mellom dem.

Den norske regjering har videre uttalt det håb at den britiske regjering efter de opplysninger som er gitt vil føle sig overbevist om at den norske regjering i denne sak har holdt sig streng til internasjonal rett.

For det tilfelle at den britiske regjering skulde fastholde sin oppfatning, vil den norske regjering foreslå at den meningsforskjell som råder mellom de to regjeringer undergis voldgiftsbehandling. Formen for denne måtte være gjenstand for nærmere avtale mellom de to regjeringer."

Samme dag sendte det britiske utenriksdepartement ut denne meddelelsen ¹⁾

" Den britiske regjering er blitt gjort oppmerksom på at det i en norsk avis har været antydning at en erklæring av 20. februar fra den norske utenriksminister, professor Koht, om "Altmark"-saken med hensikt har været gitt en mangelfull offentliggjørelse her i landet. Det må slåes fast at den britiske regjering ikke har tatt noget skritt for på nogen måte å påvirke avisene med hensyn til hvilken betydning som burde tillegges denne erklæring som i virkeligheten var offentliggjort den 21. februar på en meget fremtredende plass i Times.

1) "Aftenposten", 27.2.1940.

I betraktning av de tendensiøse kommentarer som på enkelte hold er blitt gjort i anledning av dette punkt, er den britiske regjering nådsaget til å erklære at den fremstilling professor Koht gav av meddelelser som blev mottatt fra den britiske regjering sommeren 1939, ikke er nøyaktig. I henhold til meldingen i Times erklærte professor Koht at sommeren 1939 spurte den britiske regjering den norske regjering hvordan det avsnitt i de norske neutralitetsregler som omhandlet gjennomfarten i territoriale farvann skulde forstås, idet den "franhævet at krigsskib må ha rett til å bevege sig i norske territoriale farvann så lenge de ønsker det og uten hensyn til 24 timers tidebegrensningen". En slik erklæring er imidlertid absolutt grunnløs. Den eneste bemerkning i forbindelse med retten til gjennomfart i den britiske regjering henvendelse til den norske regjering den 23.mai 1939 lyder som følger :

"Samtidig som den britiske regjering ikke benekter retten til under særlige omstendigheter å nekte krigsførendes krigsskib adgang til neutrale territoriale farvann, har den alltid hevdet og må fortsette å hevde retten til adgang hvor det dreier sig om en "uskyldig gjennomfart" (innocent passage), og den kjenner ikke til noget tilfelle hvor neutrale har nektet krigsførende gjennomfart i et slikt øiemed".

Denne uttalelse var citert i en erklæring avgitt av det norske utenriksdepartement den 21.februar.

Pressemeddelelsen fra det britiske uten-

rikedepartement fortsetter deretter :

"Den norske sendemann i London har nu over-
sendt Lord Halifax en meddelelse fra professor
Koht, hvori denne umiddelbart erkjenner at hans
erklæring av 20. februar var gjengitt efter hukom-
nelsen, og at han tok feil når han i sin erklæring
av 20. hadde sagt at den britiske regjering i det
hele tatt hadde henvist til 24 timers tidebegrens-
ningen. Det må derfor slåes fast at det ovenfor
citerede utdrag er den eneste erklæring avgitt fra
den britiske regjering til den norske regjering
om dette punkt forut for den nuværende episode ".

Som det vil erindres gjorde jeg i mitt London
telegram den 20. februar oppmerksom på at det bare
var Times som hadde offentliggjort denne efter
min mening overordentlig viktige meddelelse fra
utenriksminister Koht, samtidig som jeg beklaget
at den ikke er blitt offentliggjort av nogen
andre Londonaviser.

Av de ledende aviser utenfor London blev
utenriksminister Kohts erklæring også gjengitt i
Manchester Guardian. "

Endret tysk oppfatning.

Den 27.2. telegraferer Theo Findehl til
"Aftenposten" 1)

"I den stadige kamp som pågår om de neutrale
blev idag et nytt moment bragt inn i diskusjonen.
Ifølge rykter som er nådd Berlin fra London over
København, men som ikke er bekreftet på offisielt
hold, skal engelskmennene være villige til å la

1) "Aftenposten", 28.2. 1940.

neutrale skib slippe å anløpe engelsk kontrollhavn ved å sikre sig en attest fra den engelske konsul i avgangshavnen, et såkalt navy cert, for at varene er bestemt for neutral mottager og ikke for Tyskland. De neutrale kunde da gjøre sig håb om å redde menneskeliv og skib, for det første fordi båtene vilde undgå å seile i krigssonen, for det annet fordi tysk priseordning anser anløp og eller berøring av fiendtlig havn som grunn til konfiskasjon av skib og last.

Man later overrasket over at de neutrale overhodet kan diskutere muligheten av forhånds-kontroll av skib og last gjennom de engelske konsulater. Det blir betegnet som et juridisk raffinert knep som har skinn av å gagne de neutrale, men som i virkeligheten vil bringe all neutral skibefart mere inn under engelsk overopsyn. Hele verdensskibefarten kan etterhånden bringes til å gå gjennom engelske hender, med gebyrer og annet henherende. Engelskmennene vilde få verdifulle opplysninger om alle skibs bevegelser, og praktisk talt hver eneste havneby vilde bli en engelsk kontrollhavn. For tysk krigsførsel vil utstedelsen av disse navy certs være uten interesse. Det er selve lasten, kontrabande eller ikke, bestemmelsesstedet, fiendtlig eller neutral havn, skibspapiren for dette, som interesserer oss, blir det sagt. En godkjennelse fra et engelsk konsulat kan vi ikke ta noget hensyn til, blir det videre hevdet.

Fra autoritativt hold blir det næsten gitt uttrykk for beundring for alt det engelskmennene

synes å få de neutrale til å gå med på. De har et eget lag til å behandle de neutrale som vi tydeligvis mangler, så den samme høie embedsmann og lot en senere ikke i tvil om at han spesielt tenker på den norske regjering som idag blir bebreidet for å innta en vikende holdning overfor England igjen, undskyldte sig i anledning av Jøssingfjordaffæren istedenfor å spille anklagerens rolle i det mest flagrante neutralitetsbrudd krigen hittil har hatt å opvise.

Under overskriften "En "feiltagelse" hr. minister ? retter Børsen-Zeitung i aften redaksjonelt et angrep på utenriksminister Koht fordi den norske regjering i sitt svar på "den frekke engelske motprotest" anslår en tone som ikke har nogen likhet med den energiske tone i hans første note. Det snakkes nu om håp om å kunne komme til en forståelse, som om Norge hadde noget å bete. Der appelleres til voldgiftstanken, som England har sabotert med velberåd så både i Genf og Haag før og like efter krigsutbruddet. Avisen spør om man i Oslo virkelig vil godta at det er hr. Kohts hukommelse som har sviktet når det gjelder bestemmelsene om gjennomfart av norsk farvann, som blev gjennomført efter engelske ønsker. Man tror i Oslo at hele det rettslige grunnlag forandrer sig når Chamberlain, Halifax eller det allierte pressekor under stor tentertorden finner at de ønsker forandringer i den politiske og militære stilling i henhold til sine planer om en utvidelse av krigen. Har den norske utenriksminister "tatt feil", kan feiltagelsen bare gjelde

hans eget lands vilje til å forsvare sig med ytterste energi mot Englands voldshandlinger mot neutraliteten. Lar man tingene drive, kan man risikere, som det blir sagt åpent i Petit Dauphinois, at de nasjoner som setter sin vilje igjennom, har retten på sin side i vedkommende område. Vi advarer, slutter Börsenzeitung sin artikkel, mot å gi den britiske verdensbrandstifter denne chance ved en ettergivenhet som ikke lar sig forene med ekte neutralitet."

Den 29.2. teleggraferer Theo Findahl på nytt til "Aftenposten" 1)

"Hvor vanskelig det er for en neutral småstat som Norge, å manøvrere politisk mellom to krigførende stormakter, har man fått et levende inntrykk av i Berlin i disse dager. Har den neutrale regjering gjort den ene makt til lags, pådrar den sig automatisk motpartens vrøde, later det til.

Det gunstige inntrykk utenriksminister Koht hadde skaffet sig og sitt land i Berlin ved sin første protestnote til London, er nu i ferd med å forspilles igjen ved de senere undskyldninger overfor England. National-Zeitung i Essen bekla- ger Oslos tilbaketog, mener at den norske regje- ring er kommet i en eiendommelig stilling i Lon- don ved sine undskyldninger, og tror at den også nå ha tapt prestisje overfor offentligheten i Norge ved å påta sig den anklagedes rolle.

Norsk politikk blir i det hele tatt fulgt med usædvanlig stor oppmerksomhet i Berlin for

1) "Aftenposten" 29.2.1940.

seiblikket. Man mener å konstatere at Norge er mere positivt innstillet på skandinavisk samarbeide enn tilfelle var under verdenskrigen. Deutsche Allgemeine Zeitungs Stockholms-korrespondent sier at Norges nuverendene mere realistiske utenrikspolitikk kommer til å gi sig utslag i en større tillempling efter svenske politiske linjer, aktiv motstand mot neutralitetskremlinger og mere ære energisk oprustning.

Det åmtålelige og ytterst vanskelige spørsmål om neutral skibsfarts stilling i blokadekrigen er blitt et stående emne ved pressekonferansene i Wilhelmstrasse. Igår het det at godtagelse av navicerte fra engelske konsulater vilde være ensbetydende med frivillig underkastelse under alliert kontroll fra de neutrales side. Det kan til nød foreståes at man sikrer sig engelsk sanksjon til å frakte absolutt kontrabande f.eks. ammunisjon eller annet krigsmateriell mellom neutrale havner, så en diplomat, men når det gjelder varer som England - mot all folkerett - har stillet op som betinget kontrabande, vil godtagelse av navicertsystemet bety en frivillig anerkjennelse av det engelske folkerettsbrudd fra den neutrale stats side. Man vet av erfaring fra verdenskrigen, blev det tilføid, at navicerte ofte blir gitt av engelske konsulater til redere som er villige til å frakte varer, der formelt er bestemt for neutral havn, til britisk bestemmelsessted."

Andre rester i "Altmark"-saken.

I Frankrike, der det ser ut som man for enhver pris vil finne et påskudd for å gripe inn i krigshendingene på nordisk jord stiller en seg helt på det britiske standpunkt. I et spesial-¹⁾ telegram av 21.2. fra Paris til "Aftenposten" heter det eksempelvis:

"Utenriksminister Kohts argumentering angående Norges ansvær i "Altmark"-affæren viser, at er man her, at han anser sin stilling for svak. Det franske standpunkt kan summeres sammen i følgende tre punkter: 1) Passasje i norske territorialfarvann kan ikke være et tysk monopol. 2) Disse territoriale farvann kan ikke bli gjort til tilfluktssted for pirater og en basis for deres operasjoner. 3) Norges nøytralitet kan ikke begunstige en av de krigførende nasjoner på bekostning av en annen.

Den norske utenriksministres antydning om å henvise saken til Folkeforbundet kan ikke betraktes som uakseptabel av den franske regjering. Den forbeholder seg imidlertid da samtidig å reise igjen alle de andre krenkelser av folkeretten som har funnet sted siden krigens begynnelse. Imidlertid mener man her at Tyskland og Norge nu har skapt en presedens som de allierte vilde ha anledning til å handle på, hvis de finner det beleilig."

1) "Aftenposten" , 22.2. 1940.

Svenske kommentarer.

Etter en melding av 21.2. fra Stockholm til NTB peker Stockholmtidningen på:¹⁾
"at Chamberlain ikke har prøvet å forsvare den britiske regjeringens handling under henvisning til folkeretten. Avisen minner om Haag-konvensjonen av 1907 og skriver at det ser ut til at Storbritannien vil tolke den derhen at de neutrale skal hindre den ene krigførende makt å benytte sig av neutralt farvann, slik at den andre krigførende part får en fordel. Det er en temmelig våget tolkning."

1) "Aftenposten", 22.2.1940.

Et Stockholmstelegram av 1.3. til NTB. inneholder følgende ¹⁾

" Professor Undén mener at Churchill bagatelliserer betydningen av "Altmark"-affæren på en utillatelig måte. Den byr visselig ikke på noen likheter av Københavns bombardement - som tyskerne påstår - for ingen norsk by eller havn ble beskyttet, og heller ikke ble noen norsk statsborger drept eller såret. Men krigshandlinger på nøytralitetsområde er alltid grove overgrep, og særlig når de foretas på direkte ordre fra en krigførende regjering. Den norske regjering var altså i sin fulle rett når den skarpt protesterte mot nøytralitetskränkelsen og ikke ville bagatellisere den.

Den offisielle britiske forklaring^{en} på nøytralitetskränkelsen viser seg å være uholdbar. Den norske regjering har en sterk stilling i denne sak. Den har ikke ved sin holdning gitt noen beføyet grunn til det britiske krigsskips egenmektige opptreden.

Utgår

Socialdemokraten refererer i dag utførlig stortingsdebatten om sjøkrigsførelsen og utenriksminister Kohts erklæring. Avisen skriver bl.a.: Antydningene om at Norge skal slutte å handle med Storbritannia kan bare oppfattes som en grov spøk. En vil i det lengste håpe at de alvorlige forestillinger som de nordiske lands regjeringer kommer til å gjøre i Berlin om denne sak, ikke skal bli resultatløse. Det kan umulig styrke Tysklands posisjon i krigen å begå uopp-

herlige brudd mot sivilisasjonens og folkerettens bud for å hindre nøytrale staters lovlige handel. Eller er virkelig de nåværende tyske makthaverne like forblindede som en gang keiser Wilhelms rådgivere var for 25 år siden ? "

Dansk kommentar.

Den 21.2. telegraferer Aftenpostens korrespondent i København 1)

" Berlingske Tidende bragte i sitt aftennummer idag en ledende artikkel av den kjente politiske forfatter Blædel under titelen "Koht og Chamberlain ". I denne artikkel gjør han rede for det norske og det engelske standpunkt stillet op mot hinannen, og artikkelen slutter med følgende konklusjon : Fra et nøytralt synspunkt må det fastholdes at berettigede innvendinger mot Norges opptreden ikke kan reises. Et lite land har været i den vanskelige situasjon at det har været utsatt for overgrep fra begge sider, og det har på best mulig måte søkt å verne sine nøytrale rettigheter."

Amerikanske uttalelser.

På slutt skal nevnes et par uttalelser av amerikanske folkerettslærde.

Et telegram av 28.2. fra New York til NTB meddeler : 2)

"Den fremragende rettslærde professor Philip C. Jessup har skrevet en opsiktvekkende artikkel i New York Herald Tribune om "Altmark"-affæren.

1) "Aftenposten", 22.2.1940.
2) "Tidens Tegn", 29.2.1940.

For å være rettferdig mot Norge som bare kan forsvare sin neutralitet ved å henvise til lov og rett tror jeg at det er riktig å klarlegge visse punkter i "Altmark"-saken, skriver professoren. Vår sympati for de alliertes sak i kampen mot nazistene må ikke gjøre oss blinde for de rettigheter som en liten neutral stat med all rimelighet kan gjøre krav på.

De faktiske forhold er kanskje ikke helt klarlagt ennå, men i avisene og i kringkastingen har visse rettsregler vært diskutert, og disse reglene kan bli gjort til gjenstand for en nærmere undersøkelse.

1. "Altmark"'s stilling.

Først og fremst gjelder dette "Altmark"'s stilling. Den britiske regjering hevder, og den norske regjering synes å være enig i det, at "Altmark" måtte behandles som krigsskip.

2. Var engelskmennene berettiget til å befri sjøfolkene i norsk farvann?

Det er en elementær grunnsetning at en krigsførende ikke kan begå noen fiendtlig handling i neutrale farvann. Det er unødvendig å komme med citater til støtte av dette grunnprinsipp som er optatt i artikkel 2. Av den trettende Haag-konvensjon (en hvilken som helst fiendtlig handling, heri medregnet opbringelse og utøvelse av retten til undersøkelse som begås av krigsførende

makts krigsskib i en neutral stats territorialfarvann er en krenkelse av denne stats neutralitet og er strengt forbudt). Skulle det være noen adgang for de britiske sjøstridskrefter til å sette dette grunnprinsipp til side i "Altmark"-saken, måtte det skyldes ganske særlige omstendigheter.

3. Hadde "Altmark" som krigsskib
rett til å være i neutralt
norsk farvann?

Det kan ikke være tvil om at en må svare ja på dette generelle spørsmål. Selv om en neutral stat har rett til å stenge ute krigførende makters krigsskib fra samtlige eller noen havner eller fra sine farvann, er den ikke tilpliktet å gjøre det. Den trettende Haag-konvensjon inneholder en godkjent regel i artikkel 10: "En stats neutralitet berøres ikke om krigsskib eller priser som tilhører krigførende blott og bart passerer gjennom dens territorialfarvann".

Krigførende makters krigsskib kan også av den neutrale stat få rett til et begrenset opphold i havn. Det vanskeligste problem er å avgjøre om bruk av norske farvann for gjennomgang av tyske krigsskib er blitt så hyppig og har stridd sig over så lang tid, at det er jevn godt med bruk av disse farvann som basis for krigerske operasjoner. Det må foreligge flere faktiske opplysninger før en rent prinsipielt kan svare på dette spørsmål.

4. Har den omstendighet at det var
krigsfanger ombord på "Alt-
mark" noen betydning for
saken ?

En av de mest kjente engelske avhandlinger om folkeretten sier :

Den eksteritorialrett som krigsekib etter en alment godkjent folkerettelig regel nyder i utenlandske havner, består selv i krigstid under deres ophold i neutrale havner. Derfor blir for eksempel krigsfanger som er ombord, ikke fri ved ankomst til neutral havn så lenge de ikke blir bragt i land (Openheim, 5th Edition, 1935, Vol 2, p. 591).

5. Hvad er en neutral stats plikter
når det gjelder å hindre brudd
på neutraliteten ?

Særlig siden den berømte konflikt mellom England og De forente Stater i Alabama-saken har det hersket enighet om at de neutralers plikter er relative og ikke absolutte. For å tale med Haag-konvensjonen har den neutrale en plikt til å bruke de midler den har til rådighet til å hindre krenkelser av neutraliteten. Hvis De forente Stater med sin store flåte ikke maktet å hindre en fiendtlig handling i sine territorialfarvann, kunde det reises den anke at landet hadde sviktet sin plikt som neutral. Men et lignende tilfelle som måtte gjelde Nicaragua eller Norge behøvede ikke å føre med sig noe ansvar.

6. Var den britiske aksjon berettiget som represalier ?

Spørsmålet om represalier er ikke uten vanskeligheter i folkeretten. En fullstendig gjennomgåelse her vilde kreve for stor plass. Det har vært nevnt to grunner til represalier, for det første at "Altmark" brukte radioen sin i strid med de norske neutralitetsregler og for det annet at Tyskland tidligere hadde krenket Norges neutralitet, særlig ved å senke skib i norsk territorialfarvann. Det er klart at represalier mot Norge må bygge på en ulovlig handling fra Norges side eller på en svikt fra Norge når det gjelder å følge neutralitetspliktene. Den førstnevnte grunn synes ikke å være alvorlig nok til å berettigje så kraftige represalier selv om det kunde antas at det måtte bebreides Norge at bruk av radioen ikke var hindret. Etter den norske fremstilling blev det straks protestert, og krenkelsen blev ikke gjentatt.

Den internasjonale domstol, som i 1928 avgjorde Nautilas-affæren (en strid mellem Portugal og Tyskland) erklærte at represalier, som ikke står i noe som helst forhold til den handling som motiverte dem, utvilsomt må bli betraktet som for vidtgående og følgelig ulovlig. Når det gjelder de nevnte senkninger, kan en bare tale om feil fra Norges side, hvis det gjelder handlinger i norsk territorialfarvann, og ikke når det gjelder handlinger som er foregått på det åpne hav.

Den norske utenriksminister skal ha uttalt at hans regjering ikke var kjent med at tyskerne har senket skib i norske farvann, og at regjeringen ikke har fått svar på et spørsmål til den britiske ~~regjering~~ regjering om å gi nærmere opplysninger i denne saks anledning.

"Altmark"-saken gjør det ikke nødvendig å veie mot hverandre tyske og britiske overtredelser av folkeretten. Det er ikke de tyske protester som her er tatt opp til behandling. Men det er en plikt særlig for den som føler sympati med Storbritannia, å opptre rettfærdig i en sak som gjelder en liten neutral stat."

Et nytt telegram av 12.3. fra New York til NTB gjengir en uttalelse av den høyt ansette amerikanske folkerettslærde professor Bernhard ved Yale University i "New York Times".
Professoren skriver :1)

" Som et offentlig statskib var "Altmark" fritatt for visitering og inspeksjon, undtatt kanskje for å stadfeste at skibets reise skjedde i samsvar med Norges neutralitetsforskrifter. Imidlertid kan man ikke gå ut fra at skibet var underlagt almindelig norsk ⁵juridiksjon, eller at Norge hadde plikt til å utbe sig opplysninger om hvilke sjefolk eller hvilken nasjonalitet de tilhører de som var ombord på "Altmark".

Det kan anføres argumenter for den påstand at selv om "Altmark" hadde lagt inn til kai i norsk havn vilde det ikke ha foreligget noen

fullmakt til å bryte forholdet mellem kapteinen
1) "Detningen", 13.3. 1940.

og de som var ombord. Skibet kunde ikke sies å være i norsk "territorium" i den forstand at skibets rent rettslige stilling blev forandret.

"Altmark" nyttet ikke norsk territorialfarvann som basis for sjemilitære operasjoner.

Selv om de britiske sjemenn ikke var krigsfanger, og selv om "Altmark" krenket folkeretten, var det ikke Norges plikt å rette på denne krenkelsen. "Altmark" hadde ingen plikt til å gi Norge beskjed om hvad det hadde ombord, og Norge var heller ikke pliktig til å sperre "Altmark" om hvad de hadde ombord. "Altmark" gikk gjennom norsk farvann for å undgå opbringelse. Det må åpenbart ha været "Altmark"'s grunn for å foretrekke territorialfarvann fremfor rum sjø. Men det er ingen lovbestemmelser som forbyr bruken av territorialfarvann for transit når beveggrunnen er å slippe opbringelse."