

8.

St med. nr. 11.

(1923)

Om traktatforhandlingene med Portugal.

Utenriksdepartementets innstilling av 2nen februar 1923, som er bifalt ved kongelig resolusjon av samme dag.

(Foredratt av utenriksminister Joh. Ludw. Mowinkel.)

I forbindelse med og som et tillegg til St. prp. nr. 29 for 1923 om Stortingets samtykke for Regjeringen til å avslutte en midlertidig handels- og sjøfartsavtale med Portugal skal Utenriksdepartementet, til nærmere belysning av situasjonen, fremlegge følgende meddelelse:

A. Om virkningene av tollkrigen med Portugal for Norges handel og skibsfart.

a) Om virkningene for norsk handel.

Inntil et dekret av 5te november 1921, som tråtte i kraft den 24de s. m., var den portugisiske tolltariff en enkelttariff, idet der dog for enkelte varer, særlig luksusartikler, var innført tilleggskatter. Ved det nevnte dekret blev der vedtatt en midlertidig tolltariff, som var formet som en dobbelttariff, med en minimumskolonne svarende til de tidligere gjeldende tollsatser, og en maksimumskolonne inneholdende dobbelt så store satser. Tollavgiftene, som siden 31te august 1921 skulde betales i gull, skulde

ifølge dekretet fremdeles erlegges på denne måte.

Da tollkrigen med Norge allerede var i gang på den tid, blev norske varer behandlet efter maksimaltariffen. Ved det foran nevnte dekret av 6te september s. å. skulde dessuten tollene for norske varer femdobles. Efter 24de november 1921 skulde med andre ord tollene for norske varer beløpe sig til 10 ganger tollene for tilsvarende varer fra andre land.

Ved et dekret av 24de november s. å. blev det videre bestemt at den foreskrevne gullbetaling av tollavgiftene skulde foregå på den måte at beløpene i escudos omgjøres til pund sterling efter en kurs av 4,50 pr. pund, og det derved fremkomne pundbeløp skulde betales efter dagens kurs.

Det blev ved dette dekret videre bestemt at endel, på en vedføiet liste opførte varer skulde være fritatt for tollbetaling i gull, således blandt annet klippfisk, samt fersk og saltet, røket og preservert fisk, tremasse og annen masse til papirfabrikasjon, avispapir, trelast m. v.

Om traktatforhandlingene med Portugal.

På grunn av den pågående tollkrig skulde imidlertid norske varer ikke nyde godt av denne undtagelsesbestemmelse. Dette medførte en ytterligere forøkelse av tollene på disse norske produkter med omkring $11\frac{1}{4}$ ganger tollene på de tilsvarende varer fra andre land, som kunde betale tollene for de nevnte produkter med portugisiske papirpenger. Alt i alt blev således tollene for de nevnte eksportartikler fra Norge ca. $117\frac{1}{2}$ ganger så stor som den toll andre land betalte ved innførsel til Portugal av tilsvarende varer.

Hvad særlig tollene på norsk klippfisk angår stiller forholdet sig således:

Minimalsats	esc. 0,039 pr. kg.
generalsats	» 0,078 » »
5-dobling	» 0,390 » »
hel gullbetaling	» 4,5825 » »

Mens konkurrerende land således alene skal betale esc. 0,039 pr. kg. i toll for sin klippfisk, skal Norge for sin klippfisk betale esc. 4,5825 pr. kg., hvilket blir ca. $117\frac{1}{2}$ ganger så meget. Derved er enhver innførsel til Portugal av norsk klippfisk blitt en umulighet.

Hvilke verdier det her gjelder for Norge vil best sees av følgende statistikk over innførsel til Portugal av klippfisk i årene 1913 til 1921:

	Utførsel fra Norge til Portugal. (Norsk statistikk.)		Samlet klippfiskinnførsel til Portugal. (Portugisisk statistikk.)
	Mengde.	Verdi.	
1913	17 657 680 kg.	Kr. 10 064 900	33 259 000 kg.
1914	15 888 434 »	» 8 897 500	27 990 000 »
1915	7 531 290 »	» 6 175 700	22 575 000 »
1916	792 610 »	» 917 200	20 460 000 »
1917	87 000 »	» 139 200	19 941 000 »
1918	1 200 000 »	» 1 440 000	22 918 000 »
1919	1 961 060 »	» 3 055 600	32 556 000 »
1920	10 006 850 »	» 11 898 700	21 268 000 » ¹
1921	7 764 580 »	» 7 989 800	23 529 000 » ²

Som det vil sees var Norges utførsel av klippfisk til Portugal før krigen omkring halvdelen av Portugals samlede klippfiskimport. Denne innførsel av norsk klippfisk, som for Norge representerte en årlig verdi av omkring 10 millioner kroner, avtok sterkt under verdenskrigen. Etter krigens avslutning fikk klippfiskimporten fra Norge atter et stort opsving, helt inntil tollkrigen med Portugal blev åpnet ved det portugisiske dekret av 6te september 1921. Siden har tollkrigen pågått uten avbrytelse, og som følge herav har enhver innførsel av klippfisk fra Norge praktisk talt vært stanset.

Til en sammenligning med ovenstående hitsettes dessuten en statistikk over verdien av Norges samlede handelsomsetning

med Portugal og Madeira i årene 1913—1921:

Ar.	Utførsel fra Norge.	Innførsel til Norge.
	Kr.	Kr.
1913	10 486 200,00	1 702 700,00
1914	9 573 500,00	2 961 000,00
1915	7 883 500,00	4 612 000,00
1916	1 664 400,00	9 505 600,00
1917	176 000,00	6 428 500,00
1918	1 460 000,00	2 567 600,00
1919	3 591 000,00	2 455 100,00
1920	15 014 200,00	3 634 800,00
1921	9 080 600,00	3 685 000,00

Sammenligner man denne opgave med ovenstående klippfiskstatistikk, vil det sees at

¹ Foreløbig utregning. Heri innbefattet saltfisk hjemført på portugisiske skibe til tørkning.
² Privat statistikk.

Om traktatforhandlingene med Portugal.

det er klippfisk som utgjør den alt overveiende del av Norges utførsel til Portugal. Sålenge tollkrigen varer vil imidlertid også innførsel av andre norske produkter til Portugal være praktisk talt utelukket.

I skrivelse av 23de december f. å. anmodet Utenriksdepartementet Handelsdepartementet om å avgi en uttalelse om hvilke følger en fortsatt tollkrig med Portugal kan antas i tilfelle å ville medføre for vår handel. Handelsdepartementet uttalte herom i skrivelse av 19de januar d. å. følgende:

«I vårt handelspolitiske forhold til Por-

tugal spiller, forsåvidt de norske eksportinteresser angår, klippfisk en helt dominerende rolle.

Portugal har i en lang årrekke vært et av våre viktigste avsetningsmarkeder for klippfisk, og av særlig betydning har det vært, at vi i Portugal har funnet avsetning for kvaliteter, som det har vært vanskelig å få avsatt på andre markeder.

Vår eksport av klippfisk til Portugal har i den siste tid i normale år kun vært ubetydelig mindre enn eksporten til Spania, der som bekjent er vårt viktigste marked for denne vare. I de siste 5 år før verdenskrigen stillet forholdet sig således, som det fremgår av nedenstående oversikt:

År.	Samlet utførsel. Kg.	Til Spania. Kg.	Pct.	Til Portugal. Kg.	Pct.
1910	36 341 000	13 272 400	36,5	9 001 300	24,8
1911	47 698 900	16 764 600	35,1	13 250 400	27,8
1912	57 358 200	18 363 700	32,0	17 600 400	30,7
1913	57 077 600	16 234 800	28,4	17 657 700	30,9
1914	53 290 300	16 920 400	31,8	15 888 500	29,8
Gjennomsnittlig 1910—14	50 351 200	16 311 200	32,4	14 681 300	29,2

Som det vil sees har gjennomsnittskvantumet av vår eksport til Portugal idet omhandlede 5-år utgjort over 14 $\frac{1}{2}$ million kg. Det fremgår herav, at der er et stort tap for vår fiskeribedrift å måtte unnvære et så viktig avsetningsmarked som det portugisiske.

Å finne andre avsetningsmarkeder, som vilde kunne erstatte det portugisiske, er i ethvert fall for tiden helt utelukket. Hvis dette overhodet skulde være mulig, så vilde det i alle fall kreve et flerårig målbevist og energisk arbeide.

Heller ikke vilde det for tiden være mulig å omlegge fiskens behandling og gå over til å eksportere et annet produkt. Markedet for tørrfisk er nemlig som bekjent temmelig begrenset og har ingen utsikt til å kunne utvides i noen synderlig grad. Det har lett for å bli overfylt, således som det nettop er tilfellet for øieblikket. Det i 1922 til tørrfisk virkede kvantum er nemlig blitt for stort, og hertil har utvilsont de traktatvanskeligheter vært medvirkende, som klippfiskhandelen har hatt å kjempe med. Et forsøk på nogen betydeligere utvidelse av ferskfiskeksporten vilde for tiden støte på

uoverkommelige tekniske vanskeligheter og vilde neppe under noen omstendighet få noen særlig betydning for våre store periodiske torskefiskerier.

På den annen side kan Portugal ikke siges å være avhengig av vår fisk. Der er jo nemlig også en rekke andre land, som produserer klippfisk — de viktigste er Nyfundland, Kanada, Island og England —, og markedsberetningene viser, at i den tid, vi har vært avstengt fra det portugisiske marked, har dette vært rikelig forsynt med fisk fra våre konkurrenter.

I 1911 innførte Portugal 25,7 millioner kg. klippfisk, hvorav 13,3 millioner kg. fra Norge. Selv under de forhold, som hersket før krigen, fikk altså Portugal sin meste klippfisk fra andre land.

En fortsatt tollkrig vil gjøre det mulig for våre konkurrenter å arbeide sig stadig bedre inn på markedet og vanskeligheten for oss ved å tilbakeerobre markedet vil som følge herav vokse.

Man vil fremdeles nevne endel andre omstendigheter, som her bør tas i betraktning, nemlig den almindelige depresjon, de mange bankvanskeligheter i kystdistriktene, det voldsomme verdifall på kostbare

Om traktatforhandlingene med Portugal.

fartøier anskaffet under høikonjunkturen og de samtidig høie løveomkostninger og store driftsutgifter. Samtidig står våre sildefiske-rier som drives av den samme befolkning — i stor utstrekning med de samme fartøier alt eftersom sesongene faller — overfor store markedsvanskeligheter. Centraleuropas økonomiske forhold er jo nemlig slik, at avsetningen her på vårt største marked møter de største vanskeligheter. Lignende vanskeligheter gjør sig gjeldende med hensyn til det russiske marked.

Om enn som sagt klippfisken spiller den alt overveiende rolle ved bedømmelsen av den verdi, som det portugisiske marked har for den norske eksporthandel, så har Portugal dog også en ikke ringe betydning for flere av våre øvrige eksportartikler. Og det kan i denne forbindelse nevnes, at verdien av vår eksport til Portugal i året 1920 av andre varer enn klippfisk utgjorde ca. 3 $\frac{1}{4}$ mill. kr.

Av norske produkter, som allerede lenge har hatt et godt marked i Portugal og på Madeira, kan nevnes: trelast (hvoriblandt kassebord), tremasse og cellulose, papir, pumper, maskinremmer og kalciumkarbid.

Andre norske artikler har i den senere tid begynt å få innpass på det portugisiske marked, og der er de beste utsikter til, at de med tiden vil kunne opnå en ganske god omsetning der, såfremt de får anledning til å konkurrere på like fot med andre lands produkter. Av sådanne artikler kan nevnes: Norgessalpeter, titanhvitt, maskiner og verktøi, aluminium og fabrikater derav samt trerør.

I flere av disse artikler er konkurransen med andre lands produkter meget skarp, og det vilde derfor føles hårdt å miste et marked av såvidt stor betydning som det portugisiske.

b) Om tollkrigens virkninger for norsk skibsfart.

I august måned 1921 blev skibsavgiftene i Lissabon betydelig forhøiet. Samtidig blev det bestemt at disse avgifter i Lissabon skulde betales i gull av utenlandske skiber, mens portugisiske skiber fremdeles skulde erlegge sine avgifter i papirpenger.

Ved det forannevnte dekret av 6te september 1921, hvorved Portugal åpnet tollkrigen med Norge, blev avgiftene for norske skiber i Portugal og tilliggende øer femdoblet. I oktober måned s. å. blev,

som tidligere meddelt, femdoblingsdekretet også gjort gjeldende for de portugisiske kolonier.

Senere blev det ved et dekret av 22de november s. å. bestemt at utenlandske skiber overalt i Portugal med tilliggende øer og kolonier skulde betale skibsavgiftene i gull, mens den nasjonale skibsfart fremdeles skulde være fritatt herfor. Mens således den utenlandske skibsfart i almindelighet blev stillet langt ugunstigere enn den portugisiske, blev situasjonen helt uholdbar for norsk skibsfart, som ikke bare skulde betale avgiftene i gull, men det femdobbelte herav.

Dekretets bestemmelser blev satt i kraft fra februar 1922, idet man dog foreløbig bare gjorde det gjeldende for enkelte slags avgifter, således at for tiden følgende skibsavgifter skal erlegges i gull:

I Lissabon ankrings-, kai- og vannavgifter; i alle portugisiske havner, losse-, laste-, passasjer- og fyravgifter. Alle andre skibsavgifter såsom lodspenger og diverse smågebyrer erlegges i vanlig portugisisk mynt.

Ifølge det ovennævnte dekret skal skibsfarten mellom Portugal og de tilliggende øer være forbeholdt portugisiske skiber. Det samme gjelder varetransport mellom Portugal og koloniene, mens passasjerer også kan befordres av utenlandske skiber. Ifølge innberetning fra legasjonen i Lissabon vil det dog undtagelsesvis i nogen grad bli tillatt fremmede fartøier å føre varer fra koloniene til Portugal, en tillatelse som norske skibe neppe vil kunne gjøre regning på sålenge tollkrigen varer.

Som følge av at norsk skibsfart på grunn av tollkrigen må betale fem ganger så store avgifter som andre konkurrerende lands skibsfart, er norske skiber praktisk talt utestengt fra farten på Portugal med tilliggende øer og koloniene. Dertil kommer at den del av vor handelsflåte som anvendes i tidsbefraktning, på grunn av Portugals forholdsregler er blitt innskrenket i sin bevegelsesfrihet, således at den gjennomgående ikke kan opnå så høie tidsfrakter som skiber tilhørende andre stater. Alt dette har hatt tilfølge at vor skibsfart ved

Om traktatforhandlingene med Portugal.

tollkrigen er blitt påført betydelige tap, hvilket må sies å være særlig uheldig i en tid som den nuværende med dens skarpe konkurranse på fraktmarkedet.

I de siste år før krigen viste vår skibsfart på Portugal en stadig utvikling. I årene 1907—13 steg den norske handelsflåtes bruttofrakt på Portugal med over 140 pct. Bruttofrakten i farten på Portugal utgjorde i 1913 noget over 5½ million kroner, nemlig for fart på Norge omkring kr. 850 000,00 og for fart utenom Norge omkring kr. 4 840 000,00.

Til nærmere belysning av den situasjon som er inntrått siden tollkrigens begynnelse hitsettes en del utdrag av skrivelser som er innkommet til Regjeringens kontorer.

I skrivelse til Handelsdepartementet av 5te oktober 1921 (altså en måned etter tollkrigens begynnelse) anførte Norges Rederforbund blandt annet følgende:

«Det viser sig at norske skiber ikke kan konkurrere om farten på Portugal eller om fart som endog kun muligens kan berøre Portugal. De for tiden opnåelige frakter levner ikke synderlig overskudd, men oftere tap, og gir ingen gevinst hvorav de norske redere kan betale de ikke små straffeavgifter som er pålagt norske skiber ved tollkrigen. Et norsk skib som bringer kull fra England til Portugal opnår for tiden en frakt av 12 à 15 shillings, men herav må betales i straffeavgift 1 shilling pr. tonn, altså 7 à 8 pct. av bruttofrakten. For korn og stykkgods er straffeavgiften 2 shillings pr. tonn, og da man for korn fra La Plata ikke kan opnå mere enn 20 à 22 shillings, blir straffeavgiften på sådan last 10 pct. av bruttofrakten. Den norske skibsfart er ikke for tiden i stann til å bære sådanne ekstrautgifter. Ennu værre er imidlertid det indirekte tap som vår skibsfart lider ved at den er avskåret fra å konkurrere om fart som muligens kan berøre Portugal, da befrakterne ikke vil risikere å komme i ansvar for straffeavgiften, og der er så rikelig tilbud av skiber under annet flagg at de uten videre refuserer å tenke på norske skiber. Norsk skibsfart holder på å miste endel av verdensmarkedet, og heri ligger den største fare ved den nuværende situasjon.»

I en skrivelse til Handelsdepartementet av 10de december 1921 anfører Rederforbundet videre:

«Ved dette dekret blir den hittil alene i Lissabon praktiserte diskriminering overfor utenlandske skiber ved opkreving av kai-, ankrings- og vannavgifter i gull utvidet til det hele rike. Den nye bestemmelses rekkevidde er ikke helt klar men det er i ethvert fald på det rene at tonnasjeavgiften til tollboden av 1 eller ½ escudo pr. tonn, alt efter den transporterte vares art skal betales i gull. Det er denne avgift som femdobles for varer transportert med norske skiber.

Mens 1 portugisisk escudo for nogen tid siden bare var verd ½ engelsk shilling skal efter de nye bestemmelser havneavgiftene for utenlandske skiber avregnes efter gullverdien av escudo på sådan måte at 4,50 escudos anses at ekvivalere 20 shilling. Da portugisiske skiber vedvarende bare skal belastes efter papirverdien av escudo, vil dette medføre at de slipper med niendeparten av utenlandske konkurrenters avgifter.

På grunn av femdoblingsdekretet vil imidlertid norske skiber ved transport av korn f. eks. få å betale 5 escudos eller ca. 22 shilling pr. tonn. For tiden noteres kornfraktene fra Argentina til Portugal i 22—25 shilling pr. tonn, altså et beløp omtrent tilsvarende den portugisiske tonnasjeavgift. For enkelte varesorter er avgiften som nevnt riktignok bare ½ escudo pr. tonn, men til gjengjeld er fraktene gjennemgående tilsvarende mindre. Et skib på 2000 tonn kan således ikke opnå mere enn 11½ shilling pr. tonn for transport av kull fra Bristolkanalen til Lissabon, og tollbodavgiften blir da ca. 11 shilling pr. tonn.

De nye bestemmelser vil derfor medføre at praktisk talt den samlede bruttofrakt av norske skibes fart på Portugal vil medgå til dekning av portugisiske havneavgifter alene. Dette under forutsetning av at man ikke kan få beveget den portugisiske regjering til å trekke «gullverdi»-dekretet tilbake, eller det forinnen årsskiftet ikke lykkes å slutte en traktat med Portugal, således som Tyskland i henhold til telegrafisk meddelelse igår til «Norges Handels- & Sjøfartstidende» nylig har opnådd med dette land.

Norske skiber vil i motsatt fall måtte trekkes helt ut av farten på Portugal. De på grunn av tollkrigen allerede eksisterende vanskeligheter med å finne beskjeftefare for norsk tonnasje i sådan fart vil selvsagt derefter bli ennu større. Vi gjør atter spesielt oppmerksom på tidsbefraktning for europeiske farvann.»

Norges Skipsførerforbund anfører i en skrivelse til den norske regjering av 29de november 1921:

«Som det vil være bekjent har sjøfolk i den senere tid i stor utstrekning måttet gå ledige, først på grunn av massetorpederingen av norske skiber under krigen, og siste år på grunn av fraktmarkedets sammenbrudd og som følge derav, oplag av vor handelsflåte i en målestok som aldrig før.

Det vil være den Kongelige Regjering bekjent at en stor del av vor handelsflåte består av mindre skiber, som anvendes på Østersjøen og Hvitehavet i trelastfarten om sommeren, og bortbefraktes til utenlandske befraktere i vintermånerne, når trelasthavnene er lukket av is. Disse skiber anvendes da i fart mellom England og Spania eller Portugal til transport av kull fra England og transporterer kiis, frukt, grubetømmer og andre varer tilbake til England. Likeledes har vi vore direkte linjer mellom Norge og Spania og Portugal og disse landes kolonier.

Vi har erfaring for at norske skiber har vært foretrukket av de utenlandske befraktere, men vi er overbevist om at vore skiber neppe vil få beskjefligelse dersom disse skal stilles i en mindre gunstig stilling i spanske og eller portugisiske havner, og der ilegges større avgifter enn andre nasjoners skiber.

Vi må derfor på det innstendigste henstille til den Kongelige Norske Regjering å gjøre det ytterste for å forhindre ytterligere oplegg av vore skiber, og som følge derav ytterligere ledighet innen sjømannstanden, og må inntrengende anmode om at der søkes istannbragt en ordning således at vore skiber blir konkurransedyktige med andre nasjoners skiber».

Kristiansands Sjømandsforening anfører i en skrivelse til den norske regjering av samme dato:

«De trykkende tider for vor skipsfart, arbeidsløsheten blandt vore sjøfolk og vore fiskeriers slette stilling gjør det inntrengende nødvendig at norske skiber i Portugal og dets kolonier ikke pålegges høiere avgifter enn andre landes skiber.

Skal forholdene på disse områder ytterligere vanskeliggjøres og forverres, vil det uten tvil kunne bli skjebnesvangert for vort lands viktigste næringsveier — skipsfart, handel og fiskeri — og vil øke arbeidsløsheten blandt vore sjøfolk».

I en skrivelse til Regjeringen av 28de

april 1922 er Norges Skipsførerforbund atter kommet tilbake til saken, idet det anfører følgende:

«Idet vi tillater os å referere til vor ærbødige skrivelse av 29de november 1921 hvori vi henstillet til den kgl. regjering å søke forholdene med Spania og Portugal ordnet, må vi atter i skipsfartens interesse henstille at der må dras omsorg for at vanskelighetene med nevnte land ophører, så våre skiber blir stillet på samme fot som de øvrige sjøfarende lands skiber.

Forholdene synes å ha forverret sig i den retning som vi i vor skrivelse antydde og man bemerker at flere norske skiber er overført til et annet lands flagg for å kunne fortsette en rute på de vinproduserende land, til hvis oparbeidelse der er innsatt store beløp. Likeledes er vi opmerksomme på at saltinnførslen til landet nu synes å foregå med utenlandske skiber, hvilket sikkert har sin grunn i at våre skiber, i forhold til andre nationers skiber, belastes med så store utgifter at fraktene neppe balanserer og blir som følge derav utkonkurrert på fraktmarkedet av de nasjoners skiber som er mest begunstiget og som følge derav har de minste utgifter.

At våre skiber således berøves det norske flagg har en meget beklagelig innflydelse på den nu rådende ledighet innen sjømannstanden og vil forverre denne. Vi må henstille til den kgl. regjering å få istandbrakt en tilfredsstillende ordning snarest mulig, idet vi frykter for at en fortsettelse av de nuværende tilstande vil ha oplegg av vore skiber tilfølge».

I skrivelse av 2den september 1922 anmodet Utenriksdepartementet Handelsdepartementet om en uttalelse angående ønskeligheten av å avslutte en midlertidig avtale med Portugal. Handelsdepartementet forela spørsmålet for Norges Rederforbund, som i skrivelse av 11te september uttalte at femdoblingen av de norske skibsutgifter har medført at anløp av norske skiber på Portugal praktisk talt er umuliggjort, samt at det vil være av overordentlig stor betydning for vor skipsfart om disse hindringer nu snarest kunde bli fjernet. Idet Handelsdepartementet derefter i skrivelse av 14de s. m. henviste til denne uttalelse, anbefalte det inntrengende at der snarest mulig søkes truffet en ordning som sikrer norske skiber mestbegunstiget behandling

Om traktatforhandlingene med Portugal.

både i Portugal og i de portugisike kolonier.

I en skrivelse av 3dje oktober 1922 til Handelsdepartementet uttaler Rederforbundet følgende angående et portugisisk lovforslag av 16de august 1922:

«Ifølge lovforslaget vil grunnsatsene for skibsavgiftene bli noget redusert, antagelig fra 0,50 escudos til 0,40 escudos for kul pr. 1000 kilo og fra 1 escudo til 0,75 escudos for andre varer pr. 1000 kilo. Reglen om gullbetaling blir imidlertid stående uforandret, hvilket under nuværende valutaforhold betyr at utenlandske skiber må betale ca. 18 ganger så høie skibsavgifter som portugisiske skiber, hvilke nemlig kan betale med papirpenger.

Det nye i lovforslaget, som særlig må vekke vår oppmerksomhet, er adgangen til rabatt i de ovenfor nevnte satser på inntil 25 pct. overfor skib fra land med hvilket Portugal har handelsavtale og på inntil 50 pct. for skib fra land som har mestbegunstigelse. Sålenge 5-doblingsdekretet står ved makt vil altså norske skiber kunne komme til å betale 10 ganger så store avgifter som skiber fra land, der har mestbegunstigelse hos Portugal, og 180 ganger så store avgifter som portugisiske skiber selv betaler.

Det behøver neppe gjentas, at under sådanne forhold er norske skiber absolut uskåret fra å seile på Portugal, og vi tillater os å fremheve, at jo ugunstigere norske skiber blir stillet i farten på Portugal og jo lengere tid denne tilstand vedvarer, desto vanskeligere blir det for norsk skibsfart og norsk forretningsvirksomhet atter å vinne innpass i landet. Vi tillater os derfor å rette en inntrengende henstilling til den norske regjering om å vie den utvikling, som ovennevnte lovforslag betegner, den alvorligste oppmerksomhet og sette all kraft inn på å opnå en ordning, hvorved norske skiber kan konkurrere på like vilkår med andre lands skiber i farten på Portugal.»

I skrivelse til Utenriksdepartementet av 22de januar 1923 uttaler Rederforbundet følgende i anledning av en forespørsel fra Utenriksdepartementet av 23de desember f. å. angående de følger en fortsatt tollkrig med Portugal vil medføre:

«I. Vi innleder vor uttalelse med noen eksempler på, hvorledes tollkrigen i sin nuværende form virker overfor skibsfarten, da det ikke synes å være gått inn i den almindelige bevissthet at tollkrigen danner en absolut hindring for norsk

skibsfart på Portugal, dets bilande (øene) og kolonier, så intet norsk skib nu frivillig kommer dit eller kan drive fart på dets havner. Uttalelser f. eks. i en viss del av pressen synes nemlig at bunne i den helt feilagtige tro, at tollkrigen kun er et spørsmål om større eller mindre nettoinntekt grunnet på noget øket driftsutgift, eller en fluktausjon i chanserne av den art som kan forekomme på hvilket som helst felt og til alle tider.

Følgende eksempler vil bekrefte rigtigheten av vår ofte gjentatte påstand, at tollkrigen stenger os ute, ikke alene fra enhver fart på Portugal, men tillike fra enhver fart i hvilken Portugal kan komme inn som et alternativ blandt mange.

D/S A i stykkgodsfart Syd-Amerika—Norge hadde komplettert med 540 tonn mais til Funchal, hvilket betyr en naturlig og økonomisk kombinasjon, da kvantitetene for Norge vekseler sterkt. Brutto-frakten for partiet til Funchal var ca. £ 850, men havneavgiftene gik op i hele kr. 17 102,00!

D/S B var i september f. å. sluttet med olje fra Gulfen til Syd-Europa, og blev av ladningseierne bestemt for losning i Lissabon, altså tilsynelatende særdeles gunstig for rederen da det vilde bli kort reisetid og litet bunkersforbruk. Skibet var allerede underveis, da man blev oppmerksom på tollkrigens straffesatser, som for dette skib vilde bety en ekstravgift på £ 10 000,00. Brutto-fragten for hele lasten vilde efter seneste noteringer ha utgjort kun ca. £ 7 900,00. I siste øieblik lyktes det å få en ordning med ladningseierne, så båten pr. trådløs kunde omdirigeres til Marseille.

D/S C på reise fra Belgien til Portugal og vestlige Middelhavshavne i gammel rute, som er kommet over på norske hender, hadde som vanlig et parti til Portugal, denne gang ca. 580 tonn til Lissabon, havneavgiftene blev frc. 40 000,00 at betale av en bruttofragt for partiet på frc. 23 000,00.

Næste last, som var anlagt for båten, måtte overgis til konkurrerende linje, og båten overført til fremmed flagg, så den kunde opfylle de videre overtatte kontrakter uten et slikt unødigt tap. Norske officerer og mannskap måtte avmønstres og hjemsendes.

D/S D på timecharter sluttet for stykk-gods fra India blev av befragterne anlagt for et parti malm fra Marmagoa (portugisisk), for derefter å fylle op med lett last i Britisk India, hvilket er en heldig kombinasjon for utnyttelse både av skibets bæreevne og av dets ruminnhold. Så kom spørsmålet om straffeavgiften op. Tids-

Om traktatforhandlingene med Portugal.

befrakterne nektet å betale denne og vilde heller ikke avstå fra å sende skibet derhen. Og straffeavgiften kommer eventuelt til utgift på rederiets magre tidsfrakt. Det er i øieblikket ikke på det rene, om det lokale selvstyre på stedet har approbert straffebestemmelsene, så situasjonen er uklar. Imidlertid har tollkrigen i hvert fall voldt friksjon mellom rederiet og gamle gode befragtere, som det i disse vanskelige tider er særlig ønskelig å stå på god fot med.

E. Våren 1922 blev utbudt en større transportkontrakt Mozambique—Portugal, som passet netop for et norsk selskaps materiell og planer. Den måtte oppgis på grunn av tollkrigen tross fragten var særlig gunstig for selskapet. Differansen mellom den fortjeneste, som selskapet vilde hatt på denne kontrakt og den indtegt selskapet i vedkommende tidsrum har hatt av sine skiber lar sig utregne temmelig nøiagtig og utgjør meget nær kr. 4 000 000,00, — altså nettotap på grunn av tollkrigen.

F. En norsk interessent i et ruteforetagende Petrograd—Portugal meddeler, at deres tre skiber sydgående i heldigste fall opnår en total bruttofragt på frc. 85 000,00 pr. skib, hvorav går ca. frc. 16 000,00 i portugisiske havneavgifter. Hvis skibene hadde seilet under norsk flagg vilde derimot de portugisiske avgifter blitt temmelig nøiagtig frc. 80 000,00 pr. anløp.

Erfaring viser i det hele, at havneavgiftene efter femdoblingen vil utgjøre omtrent samme sum som bruttofragten for fullastet skib, noet mindre når det dreier sig om lang reise, altså relativt stort fraktbeløp, og noget mere efter kort reise og derfor forholdsvis litet fraktbeløp. Se f. eks. kull Wales—Oporto nuværende fraktnotering ca. 9 sh. pr. tonn mot havneavgift 11 sh. pr. tonn. Eller korn La Plata—Portugal fraktnotering varierer omkring 20 sh. pr. tonn; havneavgift 22 sh. pr. tonn.

De her fremførte eksempler og tall burde gjøre det klart for enhver, at norsk skibsfart på Portugal og dets kolonier er helt og absolut umuliggjort ved tollkrigen.

II. Vi vil derefter søke å belyse en fortsatt tollkrigs følger for

norsk rutefart.

Følgende selskaper og tonnasje er blitt berørt av den:

Otto Thoresens Linje, D/S A/S, 14 skiber, 33 560 tonn dw. E. B. Aaby, 9 skiber, 17 400 tonn dw. Den Skandinaviske Østafrikalinje, 5 skiber, 32 850 tonn dw.

Det Nordøstfjeldske Dampskibsselskap, 8 skiber, 21 200 tonn dw.

Disse foretagender var alle basert på anløp av portugisisk havn på praktisk talt hver eneste tur, så de kan ikke bestå i sin planlagte og innarbeidede skikkelse, hvis ikke tollkrigen sluttes.

Hele deres arbeidaplan må omlegges, hvis det er gjørlig, hvilket vil si, at hele den verdi, som ligger i en oparbeidet rute, åreløngt arbeide og omkostning, faller i det fri og selvfølgelig straks snappes op av utenlandske konkurrenter. Den skade, som allerede er tilføiet norsk rutefart ved tollkrigen, er meget stor, og hvis den overhodet skal kunne gjenoprettes, markedet gjenerobres, må de norske linjer hurtig få like vilkår med andre nasjoners skiber.

Allerede ser vi, at tyske linjer over Hamburg bringer os de 10—20 000 cbf. korn, som vi månedlig får fra Portugal.

Om den skade, som tilføies vort handelsliv og vår eksport, ved at de nasjonale direkte linjer på Portugal kverkes, behøver neppe vi at tale.

Det må fremheves, at Portugals betydning for vor rutefart ikke kan forståes ved kun å se på de av linjene transporterte absolutte kvantiteter. Moderne rutefart er i høi grad avhengig av muligheten for gunstige kombinasjoner, så de kan by de jevne og hyppige seilinger, som omsetningslivet krever. Varepartier av hvilken som helst størrelse må kunne medtas, og linjen må i løpet av et kort tidsrum kunne samle en tilstrekkelig totalfrakt. Den må derfor ha så vidt felt i rutens begge ender at full last normalt kan mottas og avleveres i rimelig kort tid for hver seiling. Portugal danner netop et naturlig supplement for linjer på Syd-vest-Europa. Et foretagende som f. eks. Otto Thoresens linje har avpasset sin tonnasje, sine seilingsplaner, ladningskombinasjoner under hensyntagen også til Portugal. Den hadde i siste 12 måneder før tollkrigens utbrudd 38 anløp av Portugal og fraktet 12 353 tonns ut, mot 5 416 hjem, og efter de dagjeldende rater vilde totalfrakten herfor blitt nær kr. 1 300 000,00. Antallet av anløp sammenlignet med ladningskvantiteten viser, at der har vært en mengde småpartier, så det er gitt, at tollkrigens problem for en linje som denne, er ikke det tilsynelatende så enkle at redusere tonnasje med en utgående årskapacitet på 12—13 000 tonn. Det er tvertimot sannsynlig, at seilingenes antall ikke kan innskrenkes uten skadelige følger for farten på Spania, Italia o. s. v. — det lar sig i hvert fall ikke fastslå uten len-

Om traktatforhandlingene med Portugal.

gere erfaring. Men under den skarpe konkurranse, som nu og i adskillig tid fremover vil herske på sjøen, vil da nettop kompletteringen for og fra Portugal være av største betydning for linjens økonomi. En reduksjon på 17—18 000 tonn, d. v. s. kr. 1 200 000,00—1 400 000,00 mindre inntekt pr. år er et veldig innhugg i våre dager.

I noget mindre grad er berørt
Den Norske Afrika Australie Linje
19 skiber, 170 750 t. dw.
Den Norske Syd Amerika Linje
9 skiber, 53 050 t. dw.
T. H. Skogland & Søn A/S
9 skiber, 58 000 t. dw.

da deres ruter ikke er basert på jevn transport av betydeligere partier fra og til portugisiske havner. Men anløp av sådanne for bunkring og med leilighetsvise partier som f. eks. faller sammen med bunkringsplanen, spiller en ikke liten rolle for deres økonomi og influerer derigjennem på deres evne til å besørge transportene til og fra Norge til billige frakter.

En fortsatt svekkelse gjennom tollkrigen av de tre sistnevnte foretagender vil måske ikke bli merkbar øieblikkelig på annen måte enn gjennom mer eller mindre gjennomførbare forsøk på å holde noe høiere frakter enn de konkurrerende svenske og danske linjer, — altså til øket utgift for norsk eksport og import. I lengden kan det imidlertid ikke lykkes dem å velte tollkrigens ekstrautgifter over på vareeierne, isærdeleshet ikke under de konjunkturer skibsfarten nu lever i. Konkurrentene vil etterhvert få overtaket og de norske selskaper stanses i sin utvikling og lammes.

Selv om selskapene kunde redusere sin tonnasje på ruten, hvad f. eks. Øst-Afrika-linjen antagelig etterhvert kan bli nødsaget til å gjennomføre fullstendig, da portugisiske kolonier, hvorav dog noen med selvstyre, danner dens ene basis og Portugal er en vesentlig trafikant i den anden ende, — hvor skal så disse skiber finne regningsvarende anvendelse annensteds? Det er nemlig spesialskiber. Utviklingen har ført det derhen at nærsagt hver eneste rute har sin spesielle skibstype, avpasset efter de påregnelige varers art. Skiber bygget med det kostbare utstyr, større fart, kraftig ventilasjon, som klippiskfarten krever, kan således ikke utnyttes i annen fart, og da fraktnivået ikke nu, da 12—15 millioner amerikansk, fransk og annen tonnasje ligger oplagt, levner nogen margin for uriktig eller uøkonomisk disposisjon må de ligge under i konkurransen, seile med tap eller legge op.

Den gamle linje mellem Rhinhavner og Pyreneerhalvøen, Marokko, som E. B. Aaby erobret under krigen, og som nu beskjeftiger 9 skiber, kunde overhodet ikke opretholdes under tollkrigen, men er overført til utenlandsk flagg. Fragtforholdene opmuntrer til utvidelse av dette foretagende, men rederiet holdes tilbake av ulempene ved å seile med leiet fremmed tonnasje.

I den tid tollkrigen har pågået er forskjellige chancer dukket op, som det hadde ligget like for hånden for arbeidende norske rederier å gripe. På grunn av manglende fast forbindelse mellem Portugal og Australien har fraktene der holdt sig relativt høie for stykkgoods (op til 70 sh.), men Den norske Afrika & Australielinje, hvis skiber for Australien passerer like forbi Portugal og som har en veldig, moderne tonnasje å beskjeftige, har ikke kunnet gjøre noe. En utvidelse av linjens felt til Portugal, som har frembudt sig så naturlig, vilde styrket dens evne til å betjene norske eksportører og importører til billige frakter.

Et ennu mere utpreget tilfelle har foreligget for Den norske Syd-Amerikalinje, da den portugisiske linje mellem Portugal og Syd-Amerika for kort tid siden innstillet sin virksomhet. Linjen vilde både vært istand til og kunne på fordelaktig måte utnyttet denne situasjon. Komplettering i og for Portugal vilde vært en styrkelse for linjen og derigjennem gavnet alle de norske interesser, som er knyttet til den.

Disse og måske flere lignende chancer er gått tapt for os på grunn av tollkrigen. De blir ikke liggende og vente på os. Hvilke chancer, som kan dukke op i fremtiden, og som vi kan tape, om ikke ordnede traktatforhold etableres, lar sig selvfølgelig ikke forutsi. Men sikkert er det, at enhver utsettelse betyr stadig farligere lammelse av vore ruteselskapers evner og begrensnings av deres muligheter.

III. Vi går derefter over til å behandle tollkrigens virkning for den norske trampfart og begynner med

a. å fremlegge de tall, som belyser norske skibers aktivitet på Portugal før tollkrigen, og da farten nu er helt innstillet gi en rettledning om det direkte tap denne har påført norsk skibsfart.

Ifølge det statistiske Centralbyrås opgaver (se også vor ærbødige skrivelse av 16de juli 1921) utgjorde for året 1913 antallet av ankome norske skiber til portugisisk havn

Om traktatforhandlingene med Portugal.

445 skiber	304517 netto tonn
herav fra Norge	218 20571
altså vesentlig	
skiber i trampfart	424 283946
avgått	
420 skiber	304099 netto tonn
herav til Norge	8 8686
	412 295413

Byrået beregner i de samme år optjente bruttofrakter til kr. 5 682 000,00 hvorav optjent frakt på Norge kr. 844 500,00. Byråets tall gir altså det resultat, at farten på Norge har innbragt 11,3 pct. av bruttofrakten, mens den kun har beskjeftiget 3,5 pct. av de i farten deltagende skiber. Det er mulig, at forskjellen i disse to procenttall i nogen grad skyldes den omstendighet, at de timechartrade skiber er kommet med ved utregningen av antallet, men derimot ikke deres fulde timecharterfrakt hvis fordeling på de forskjellige reiser og anløp jo må fremby særlige vanskeligheter.

Det opplyses derhos, at Byrået ikke har medtatt anløp av Portugal som mellomhavn (kun som siste losse- eller første lasteplass) ved beregningen hverken av antall eller fraktbeløp, så de foran gjengivne tall må leses med den reservasjon.

Vi har imidlertid foran os en annen statistikk, som gir følgende tall for norske skibers anløp av portugisiske havner i samme år (1913) 678 skiber 648 727 netto tonn. Den omfatter imidlertid ikke alle kolonier, men gir allikevel visstnok et riktigere inntrykk av situasjonen, idet den viser, at de beskjeftigede skiber har hatt en gjennomsnittsstørrelse på nær 1000 netto tonn, hvilket turde stemme for året 1913. Det ses også, at Byråets statistikk viser skiber av denne størrelse i farten på Norge (rutefarten), og trampskibene har, når hensyn tas til bunkrende skiber på øene, neppe i gjennomsnitt vært mindre. Byråets tall for farten mellom Norge og Portugal går vi ut fra som riktige, så vi anser rutefartens procentvise andel av virksomheten som angitt ikke for liten, men snarere for stor, ved ovenstående tall.

Under disse omstendigheter benytter vi de foreliggende tall kun til å fastslå, at norsk trampfart på Portugal i 1913 har vært mindst 10—25 ganger så omfattende som norsk rutefart, og da vi under avsnitt II har gitt et bilde av rutefartens omfang og betydning, får man derfra slutte til i hvilken grad trampfarten har deltatt i og er blitt avhengig av fart på Portugal.

Der foreligger ikke fullstendig statistikk for noe senere år.

Til kontroll av forannevnte tall har vi søkt å få oppgaver over sluttede certepartier for portugisisk fart, men oppgavene er dessverre ikke blitt fullstendige. Det kan tjene til sakens belysning å nevne, at bare i Bergen sluttet to meglerfirmaer i 1914 ikke mindre enn 77 reise-certepartier og ved siden derav kontrakter om transport av ikke mindre enn 339 475 tonn kis. Et av de samme firmaer sluttet derhos ikke mindre enn 30 tidscertepartier av varighet fra 3 måneder op til 3 år, hvilke alle omfatter Portugal og ikke kunde være sluttet, hvis Portugal skulde vært ekskludert. I 1913 var antallet av det samme meglerfirmas tidscertepartier 32.

Norske skibers trampfart på Portugal har i stor utstrekning artet sig som sesongfart, og det absolutte antall av skiber, som i de nokså korte sesonger har vært direkte interessert på Portugal, har derfor vært betydelig større enn om de transporterte kvantiteter var fordelt noenlunde jevnt over hele året. Den største skibning av for Portugal så viktige varer som frukt, kull, jordnøtter og tildels kis falder nemlig til den årstid, da Hvitehavet og Østersjøen er lukket, og vår store flåte av trelastskiber, omkring 300 skiber, med en total bemanning på ca. 6 000 mann, må søke beskjeftigelse andetsteds. Det er da nettop Vest-europeisk fart, som passer for dem, da enhver annen fart vilde nødvendiggjøre kostbar tur i ballast og definitivt trekke dem bort fra trelastfarten, for hvilken de er bygget. Og de meglerlister vi har fått viser, at nettop i vintermånerne sluttet en mengde certepartier både for reise og pr. måned sydover med kull til Portugal, Spanien og de store bunkerdepoter Funchal (Madeira), St. Vincent (Cap Verdiske Øer), Ponta del Gada (Azorerne) o. s. v. I året 1913 ankom til Lissabon 79 kullaster på norsk kjøl, til Oporto 100. Nordover tar disse skiber frukt fra Pyreneerhalvøen og Italien og jordnøtter bl. a. fra portugisisk Østafrika, d. v. s. varer, som nettop skibes i den døde vintersesong. Fra Pomaron og spanske havner tas kis — i 1913 gikk 95 norske skiber med 133 000 tonn kis fra portugisiske havner. Videre fikk de salt (8 à 10 laster), kork (både nordover og til U. S. A.) og props.

De større skiber (d. v. s. fra 4 000 tonn d. w. og opover) kan kanskje ikke sies at ha noen spesiell interesse av Portugal fremfor andre land, men Portugal med kolonier har vært og må være en del av deres marked, således som ethvert land på 15 millioner mennesker med relativt stor import og med

Om traktatforhandlingene med Portugal.

ubetydelig nasjonal skibsfart. I 1913 bragte således vore oversjøiske skiber ca. 30 000 tonn korn til landet, og nu skulde vi etter utviklingens lov ført betydelig flere oversjøiske laster derhen, da vårt antall av denne art skiber er så meget større.

b. Portugals betydning for norsk trampfart fremgår imidlertid ikke av de tall som angir transporterte laster til og fra landet. Ikke engang om hertil adderes anløpene av portugisisk havn for bunkers, vil tallet gi full rettledning. Ti i det moderne forretningsliv veier intet land kun i og for sig, men det veier og gjelder tillike som en del av et stort hele, den kommersielle verden. Og den norske fraktfarts felt er både hvert enkelt land og i ennu høiere grad selve verdensmarkedet. Det får sitt pregnante uttrykk deri, at så mange norske skiber seiler på timecharter med ulimitert felt. Forretningslivet krever denne befraktningsform som supplement til linjefart og reisebefraktning. Organisasjonen av de store handels- og industriforetagender i alle land forutsetter den, så vår skibsfart, som skal leve på fart for fremmed regning, må innstille sig også på den form. Den forutsetter imidlertid, således som den nu praktiseres over hele verden, at befrakteren kan dirigere skibet til alle åpne havner, ta hvilkensomhelst anerkjent last og bruke alle de chancer for økonomisk utnyttelse av skibet, som praksis gir anvisning på. Ethvert skib, som ikke kan bære hvilkensomhelst last, eller ikke flyte inn i havn med vanlig vanddybde, eller som har kullslukende maskine o. s. v. o. s. v. er på timecharter-markedet et mindreverdige skib. Det må nøie sig med lavere fragt, ringere betingelser enn konkurrerende skiber uten sådan lyde, hvis ikke rederiet vil og kan overta de av denne forårsakede ekstrautgifter.

Hele den norske trampflåte er ved tollkrigen gjort til en samling av slike mindreverdige skiber. Selvfølgelig viser det sig ikke umiddelbart på det amerikanske fruktmarked, for Vestindiafart, Kinafart o. l. som efter de etablerte certepartiets tekst ikke kan komme til å berøre portugisisk havn. Men inndirekte innføres også disse markeder, nemlig derved, at norske skiber først og fremst må søke derhen og således skaper en overdreven innbyrdes konkurranse. De er dessuten få og små sammenlignet med de øvrige markeder, som naturlig eller nødvendig innbefatter anløp av portugisisk havn.

For mindre skiber, der naturlig er henvist til europeisk fart, kjennes neppe noen

generell certepartiform, som ekskluderer Portugal. Og selv om en reder vover å ta et almindelig ubegrenset certeparti for noen sommermåneder til en trelastkjøbmann, som pleier å selge sin last i England, så kan han i hvert fall ikke gjøre det, hvis muligheten for at skibet blir sendt til Portugal er i ringeste grad mere nærliggende, ti en eneste kullast til det land betyr en ekstrautgift, som sluker henved 2 måneders fulle bruttofrakt, og en stykkgodslast op til 4 måneders frakt. Den risiko kan selvfølgelig ingen forstandig reder ta på sig. Disse skiber må altså utbydes med begrenset fartområde, og slutning på time for europeisk fart forekommer derfor omtrent ikke. Befraktere, som gjennom årrekker har hatt hele serier av norske skiber på timecharter, har nu ikke et eneste norsk. To store engelske fruktfirmaer har tidligere hver hatt minst 20 norske skiber i sesongen — i år har de tilsammen 1 — et — norsk skib (på 1500 tonn d. w.), og dets frakt er 1 sh. 3 d. — en shilling og tre pence — lavere enn et engelsk skib av samme størrelse og kvalitet, befraktet til samme tid.

Gamle forbindelser tapes, markedet stenges, og konkurrenterne skjenkes chancen på norsk skibsfarts bekostning. Befrakterne har kanskje ennu ikke glemt sine norske venner og den gode tjeneste norske skiber kan yde, men det tar dem neppe lang tid å lære at innrette sig med andres skiber.

Men heller ikke de større skiber, som vanlig er beskjeftiget i transatlantisk fart, kan frembys som lytefri for befrakterne. For det første må Portugal selv undtas. Dernæst må skibene holdes borte fra de vanlige bunkerstasjoner på Azorerne, Cap Verdiske Øer og Madeira. De er henvist til Canary, hvilket vil si, at det kan bli nødvendig å dirigere skibene ut av den naturlige kurs, altså forlenget reise og ekstra utgift. Det vil ingen befrakter risikere uten kompensasjon. Da skiber, selv i Nord-Atlantisk fart må regne med anløp av Azorerne, virker tollkrigen praktisk talt på all transatlantisk befraktning på timecharter.

Og ikke alene timechartering. Også på befraktning for transatlantiske reiser, da det atter er blitt almindelig å selge ladningen svømmende (f. eks. korn fra La Plata). Derfor må også den kjøbmann, der frakter skib for reise, betinge sig «full range», så skibet kan bringe lasten til kjøper i hvilkensomhelst havn. De norske skiber, som må undta Portugal, er derfor mindreverdige også for reisebefraktning.

De samme ulemper føles også i fjernere

Om traktatforhandlingene med Portugal.

fart — om enn i mindre grad — da Portugal har kolonier i Øst og Vest-Afrika, For-India, Øst-Indiske Øer. Forholdene i disse fjerne farvann spiller dog mindre rolle, da der ikke foregår megen befraktning for utelukkende fart derute. Det er derfor kun en ringe del av den norske handelsflåte, som ikke på en eller annen måte får føle tollkrigen, må verge sig mot dens direkte følger gjennom forbehold i certepartiene og derefter bære sin del av dens omkostninger gjennom et mere eller mindre påviselig nedslag i bruttofrakten.

IV. Til slutning vil vi resumere noen tal, som kan gi veiledning til bedømmelse av verdien av det fraktmarked, som tollkrigen stenger for oss, og av det tap, den påfører vår skibsfart. Vi har herunder lagt til grunn de varemengder og frakter, som ifølge tilgjengelige oppgaver gjaldt i de siste 12 måneder før tollkrigens utbrudd.

a. Markedets direkte verdi.

1. Som nevnt foran anslås Otto Thoresens Linjesbruttofrakttap til 12 à 1 400 000,00	kr. 1 300 000,00
2. E. B. Aabys linje	» 750 000,00
3. Øst-Afrikalinjen	» 1 000 000,00
4. Det Nørdenfjeldske Dampskibsselskap	» 500 000,00
5. Kull	» 4 000 000,00
6. Kis	» 1 000 000,00
7. Salt, kork, korn, fosfat	» 1 200 000,00
	<hr/>
	Kr. 9 750 000,00

Dette tal er imidlertid for lavt, idet vi f. eks. ikke har kunnet opstille noe beløp for en så viktig faktor som frukt, og intet er beregnet for chancer, som har ligget åpne for oss, men som ikke kunde nyttes o. s. v.

En sammenligning med Centralbyråets beregning for 1913 (se foran) der viser bruttofrakt kr. 5 682 000,00, bekrefter at ovenberegnete sum er for lav, da vi etter krigen hadde erobret en langt større andel av transportene enn vi behersket i 1913, så med de noe høiere fraktsatser, som ennå gjelder, vilde vi ha kunnet seile op betydelig mere enn de beregnede ca. 10 millioner i løpet av et år.

b. Da, som før fremholdt, det portugisiske markedes direkte bruttoverdi for os ikke gir noe riktig bilde av den totale svekkelse, som tollkrigen påfører, vil vi også gjøre et forsøk på å beregne

handelsflåtens nettofrakttap som følge av tollkrigen, basert på siste års frakter og erfaring.

1. Det er foran forklart, at for linjeselskapene er farten på Portugal i vesentlig grad et supplement, som ikke foranlediger innsettning av synnerlig øket tonnasje, så det er berettiget å anføre en vesentlig del av bruttofrakten som nettofortjeneste for driftskontoen.

Vi mener derfor å være på den sikre side, når vi for linjeselskapene — både for dem som arbeider nu og for dem som nu burde ha arbeidet der — opfører kr. 2 500 000,00.

2. Trampfartens nettotap må beregnes som differansen mellom de frakter frie skiber opnår, og de frakter norske skiber har oppnådd. Det er da naturlig å legge timecharterrentene til grunn, da de gir et gjennomsnittsbillede av det hele marked. Vi må bygge på det foran citerte eksempel, hvor en norsk båt på 1500 tonn d. w. fik 1 sh. 3 d. mindre enn en engelsk båt under ellers helt like vilkår. Veritasregistret 1922 viser 570 skiber av størrelse 500—2000 br. tonn, d. v. s. skiber i vesentlig samme fart som en 1500 tonner. Regner vi at kun 250 av disse skiber med gjennomsnittskapasitet 2000 tonn d. w. i kun 6 av årets 12 måneder er henvist til fart, hvor tollkrigen virker, og setter fraktdifferansen ikke til 1 sh. 3 d., men kun til 1 sh., må man være på den sikre side mot overdrielse. Der fremkommer da et netto frakttap for denne skibsklasse på kr. 3 750 000,00.

Av større skiber vil vi for sikkerhets skyld kun regne med klassene 2000—5000 tonn br., da de endnu større skiber ofte, om enn slet ikke alltid, er bygget for bestemt fart. Vi får da ifølge Veritasregistret 1922 at regne med 284 skibe og reduserer det antal som får føle tollkrigens virkning til 150 skiber á 4000 tonn d. w. og setter deres frakttap til det halve eller 6 d. pr. måned, men da de ikke har Østersjøen eller annen av Portugal helt uavhengig sesongfart å ty til, må vi her regne med 12 måneder. Der utkommer da kr. 4 500 000,00

Dette forsøk på å beregne norsk skibsfarts nettotap ved et års tollkrig med Portugal gir altså som resultat:

Linjefarten	kr. 2 500 000,00
Trampskibe 500—2000 t. b.	» 3 750 000,00
— 2000—5000 —	» 4 500 000,00
	<hr/>
	Kr. 10 750 000,00

Dette svarer til 3,8 pct. av hele den aktiekapital (kr. 278 500 000,00) som i året

1914 var nedlagt i den norske handels- og fangstflåte.

Vi har forklart såvitt utførlig, hvorledes vi er kommet til dette resultat, at videre kommentar tør være overflødig.

Vi tør også anse det overflødig å utvikle, hvor skjebnesvangert det er for norsk skibsfart å måtte undvære et sådant marked og å påføres et sådant frakttap i disse tider, da skibsfarten allerede på forhånd har så slette kår, at Amerika, Frankrike o. fl. land har måttet legge op 10—15 millioner tons.»

I tilleggsskrivelse av 23de januar uttaler Rederforbundet videre:

«I forbindelse med vor ærbødige skrivelse av igår angående tollkrigen med Portugal tillater vi os å meddele, at ifølge opplysninger, som idag er innløpet, har Den Norske Afrika- & Australie Linje betydelig større interesse i farten på portugisiske kolonier enn antatt av oss. Den har således i årene 1920—22 fraktet 8—9000 tonn trelast pr. år foruten d. w. last, som siste år gik op til 8600 tonn. Linjen har følgende anløp av vedkommende kolonier, Delagoa Bay og Beira på hver eneste seiling. Selskapet opplyser derhos, at dets virksomhet på disse havner vilde været betydelig større, hvis ikke tollkrigen hadde avholdt det fra å engasjere sig sterkere og for lengere perioder.

Disse nye opplysninger bekrefter vor antagelse at de i avsnit IV i vor skrivelse av igår opstillede resultater er for lavt beregnet.»

Som svar på Utenriksdepartementets skrivelse av 23de desember f. å. angående følgene for vår skibsfart av en mulig fortsatt tollkrig med Portugal, anfører Handelsdepartementet i skrivelse av 24de januar d. å. følgende:

«Den pågående tollkrig med Portugal har tilføiet vår skibsfart et meget følelig slag, idet norsk skibsfart på Portugal og dets kolonier er praktisk talt umuliggjort.

For den del av vår rutefart, som var basert på anløp av portugisiske havner, er dette meget følelig. Vedkommende linjer har med store anstrengelser og opofrelser anskaffet en flåte av spesialskip, bygget for denne trafikk, og som ikke økonomisk fordelaktig kan utnyttes i annen fart. Men selv om vedkommende ruter ikke har vært basert på regelmessig anløp av portugisiske havner, så spiller det leilighetsvis anløp

og anløp for bunkring en ikke ringe rolle for linjenes økonomi.

Med hensyn til vor trampfart er den vesentligste skade som tollkrigen påfører denne fart, at vår trampflåtes fraktområde i det hele er blitt sterkt innskrenket. Det sier sig selv, at sådan innskrenkning medfører stort tap for vår skibsfart, som er så meget føleligere i tider som de nuværende, da skibsfarten allikevel arbeider under store vanskeligheter, og det gjelder å utnytte enhver chance.

Når der spørres om hvilke følger en fortsatt tollkrig med Portugal vil ha for vår skibsfart, kan det formentlig ikke være tvil om, at de ovenfor nevnte skadelige følger vil bli mere og mere følelige jo lengere tollkrigen varer. Skal skaden kunne gjenoprettes, antas det alene å kunne ske ved at der snarest skaffes vår skibsfart like vilkår med andre nasjoners skiper.

Man vedlegger gjenpart av en av sjøfartsdirektøren under 9de ds. avgitt uttalelse.

Sluttelig tilføies, at departementet har hatt anledning til å se den uttalelse som Norges Rederforbund under 22de ds. har avgitt til det kongelige departement i saken. Nærværende departement har intet å bemerke ved Rederforbundets uttalelse.»

Den ovenfor nevnte uttalelse fra Sjøfartsdirektøren av 9de januar d. å. lyder så:

«En fortsettelse av tollkrigen med Portugal vil efter min mening være meget uheldig for Norges skibsfart på dette land, da norske skiper uten tvil har mindre chancer for å komme inn på det portugisiske fraktmarked igjen jo lengere tollkrigen varer. Dertil kommer, at man ved en fortsettelse av tollkrigen ikke kan være sikker på, hvilke ytterligere represalier der fra Portugals side vil bli truffet likeoverfor Norge.

Da en ikke liten del av den norske handelsflåte har vært engasjert i fart på portugisiske havner og portugisiske kolonier, og det er vanskelig å få lønnende beskjeftigelse for dem annet sted, er tapet av dette marked meget følelig for skibsredernæringen.

Det er derfor av den største betydning for den norske skibsfart, at man snarest mulig kommer til en ordning, så tollkrigen ophører.»

B. Noen tilleggsbemerkninger til artikkel 8 i forslaget til avtale med Portugal (om skibsfarten).

I henhold til et dekret av 22de september 1922 artikkel 15, har den portugisiske regjering adgang til å innrømme fremmede land visse reduksjoner i skibsavgiftene. Artikkelen lyder i oversettelse således: «Regjeringen bemyndiges til i handelsavtaler av midlertidig karakter å redusere med inntil 25 pct. endel eller alle avgifter fastsatt ved denne lov, og denne reduksjon kan forhøies inntil 50 pct. i handelsavtaler, som trenger Parlamentets godkjendelse.»

Den portugisiske regjering kan, som det vil sees, innrømme fremmed skibsfart en nedsettelse i skibsavgiftene av inntil 25 pct. For det tilfelle at der i noen varig traktat med Portugal skulde bli spørsmål om en større reduksjon (av inntil 50 pct.), må traktaten godkjennes av Parlamentet. Da det foreliggende forslag til avtale med Norge er av midlertidig karakter, og da det ikke skal innbringes for det portugisiske parlament, er 25 pct. det største nedslag, som kan innrømmes vår skibsfart. Noen større reduksjon er forøvrig hittil ikke innrømmet noe annet land. Som meddelt i St. prp. angående godkjennelse av utkastet til avtale med Portugal er 25 pct. nedsettelse av de vesentligste skibsavgifter for tiden bare innrømmet Frankrike og derved også de land, som har eldre mestbegunstigelsestraktater med Portugal, nemlig Danmark, England, Holland, Italia og Sverige.

Betingelsen for at det portugisiske parlament i noe tilfelle vil kunne innrømme en større reduksjon enn 25 pct. er, ifølge en mottatt innberetning, at Portugal ved traktat sikres særlige og usedvanlige fordeler.

Portugal er for tiden ikke villig til å innrømme traktatfestet mestbegunstigelse for fremmed skibsfart på moderlandet med de tilliggende øer Madeira, Porto Santo og Azorøerne. Man har under forhandlingene fra norsk side forgjeves søkt å opnå sådan mestbegunstigelse for norsk

skibsfart. Portugal vil kun yde mestbegunstigelse for skibsfarten på koloniene.

C. Spanias stilling til en eventuell opphevelse av hetvinsforbudet.

I anledning av Stortingets beslutning av 1ste august 1922 har Regjeringen innledet undersøkelser om hvilke spesielle innrømmelser Spania i tilfelle vil tilstå Norge såfremt hetvinsforbudet skulde bli opphevet.

Sendemann Lie, som i slutningen av forrige år opholdt sig i Norge på ferie, blev før sin tilbakereise til Madrid meddelt følgende instruksjoner:

«Såsnart sendemann Lie kommer tilbake til Madrid, skal han henvende sig til den spanske utenriksminister og innledningsvis omtale, at han nu har vært i Norge og personlig er blitt orientert med hensyn til de norske statsmaktens stilling til traktatforholdet mellom de to land. Herr Lie bør omtale den oppgave den norske Regjering har, å fremlegge for Stortinget en redegjørelse angående dette traktatforhold bygget på to alternativer: vinkontingent og fri vinimport.

Av hensyn til det siste alternativ er det nødvendig for den norske Regjering å få klargjort hvilke ytterligere innrømmelser fra spansk side kan ventes hvis Norge traktatmessig frigir vinimporten. De krav som fra norsk side vil bli fremsatt er først og fremst forhøielse av tollene for vin på fat fra 40 til 70 øre; dette er det aller vesentligste og det som sendemann Lie først og fremst må søke oppnådd. Som videre ønskemål fra norsk side kommer en rimelig forhøielse av tollene på sydfrukt, særlig vindruer, og forhøielse av tollene på korkpropper; da den norske Regjering imidlertid har den opfatning, at den spanske korkindustri legger avgjørende vekt på bibehold av den fastsatte toll på korkpropper, vil den ikke for sterkt insistere på denne tollforhøielse. Ønsket fra norsk side om adgang til å foreta disse tollforhøielser har alene sin grunn i fiskale hensyn. På grunn av den vanskelige finansielle stilling er det

Om traktatforhandlingene med Portugal.

av vesentlig betydning nu å kunne skaffe den norske stat økede inntekter ved tollforhøielser. Samtidig er den norske Regjering overbevist om, at tollforhøielser som nevnt ikke vil virke effektivt hemmende eller innskrenkende på salget til Norge av vedkommende spanske produkter.

Sendemann Lie bør videre som ønskemål fra norsk side anføre traktatfestelse av klippfisktollen og traktatfestelse av at Nor-gessalpeter ikke skal kunne illegges høiere toll enn Chilesalpeter eller andre naturlige eller kunstige gjødningsstoffer. Disse ønskemål kommer dog i annen rekke og bør ikke komme til hinder for indrømmelse av det norske krav om høiere vintoll (eller høiere toll på sydfrukt).

Med hensyn til spørsmålet om sjøfarts-traktat skal sendemann Lie få nærmere forholdsordre fra Utenriksdepartementet såsnart dette har fått endelig beskjed fra de interesserte norske skibsfartskredser.

Efter sin tilbakekomst til Madrid har sendemann Lie overensstemmende med de nevnte instruksjoner søkt å bli meddelt opplysninger om hvilke ytterligere innrømmelser Norge kan vente å opnå såfremt hetvinsimporten blir frigitt. Han har dessuten overlevert de spanske myndigheter en promemoria, hvori bl. å. nevnes, at vintollens forhøielse fra 40 til 70 øre for vin på fat av finansielle grunner vil være av største betydning for Norge. Den spanske utenriksminister lovet å stille sig mest mulig imøtekommende i spørsmålet om vintollens forhøielse, men uttalte at saken måtte behandles av den spanske traktatkommisjon, hvis president er den spanske handelsdirektør. Sistnevnte har overfor sendemann Lie uttalt at den spanske regjering umulig kunde gå med på en sådan forhøielse, og at det kunde medføre en regjeringskrise om den det gjorde.

Med hensyn til sjøfarts-traktaten er sendemann Lie ennå ikke blitt meddelt noen forholdsordre, da Utenriksdepartementet ikke har mottatt beskjed fra de interesserte norske skibsfartskredser. Saken er efter departementets mening heller ikke særlig

presserende, da vi i den nye handelsavtale har mestbegunstigelse for vor skibsfart.

D. Om Frankrikes stilling.

Efterat den norsk-spanske interimsavtale av 1ste desember 1921 var trått ikraft, hadde daværende utenriksminister Ræstad den 16de desember samme år en konferanse med den herværende franske sendemann i anledning av interimsavtalens kontingent på 37 500 liter månedlig, svarende til 450 000 liter pr. år. Den franske sendemann uttalte i samtakens løp at den nevnte kontingent ikke stod i forhold til den kontingent på 400 000 liter brennevin og vin over 14 grader alkoholstyrke, som var innrømmet Frankrike i overenskomsten av 23de april 1921, idet den spanske kontingent utgjorde mere enn 40 pct. av den normale spanske eksport til Norge, altså forholdsvis mere enn Frankrike hadde opnådd ved overenskomsten. Utenriksministeren gjorde ham oppmerksom på at Spania omregnet kontingenten i alkoholgrader, således at den franske kontingent på 400 000 liter, som vesentlig består av brennevin, var mere enn en spansk kontingent på 500 000 liter bestående av hetvin. Den franske sendemann uttalte at den store kontingent, som var blitt innrømmet Spania i interimsavtalen, hadde vakt oppmerksomhet i Frankrike, og at en uforholdsmessig stor kontingent til Spania vilde sette den fransk-norske avtale, som ennå ikke var ratifisert, i fare.

Den 25de april 1922 hadde utenriksminister Ræstad en ny samtale med den franske sendemann, som hadde fått ordre fra sin regjering om å henlede den norske regjeringens oppmerksomhet på at dersom Norge innrømmet noen av de andre vinland, enten det nu var Spania, Portugal eller Italia, en forholdsvis større kontingent enn den som ved den fransk-norske overenskomst var innrømmet Frankrike, vilde den franske regjering se sig foranlediget til å kreve en tilsvarende forhøielse av den franske kontingent.

Under de seneste forhandlinger med Portugal blev sendemann Wedel Jarlsberg

Om traktatforhandlingene med Portugal.

i skrivelse fra utenriksminister Mowinckel av 22de desember 1922 anmodet om en uttalelse om hvorledes det kunde tenkes at Frankrike vilde stille sig i tilfelle av at hetvinsforbudet blev ophevet, hvad enten de hete viner blev likestillet med lette viner med hensyn til omsetning og salg, eller ved at der blev etablert en rasjonering av de hete viner, idet spørsmålet om et sådant skritt i høi grad vil avhenge av hvilke direkte følger det i handelspolitisk henseende kunde tenkes å få for brennevinsforbudet.

I anledning av denne forespørsel meddelte sendemann Wedel Jarlsberg i skrivelse av 3dje januar d. å. følgende:

«Frankrike kan ikke tenkes å ha nogen innvending imot hetvinsforbudets ophevelse og vil ikke på basis derav kunne forlange ophevelse av brennevinsforbudet.

Jeg har allerede i sommer fortrolig talt med vedkommende i Handelsministeriet om vårt forhold til Spania og Portugal, og vedkommende selv fremholdt at om han skulde si sin opriktige mening, så kunde vi intet klokere gjøre enn å opheve hetvinsforbudet. Han så ikke ellers hvorledes vi noensinde skulde kunne få fullt tilfredsstillende forhold til de to makter på den Iberiske halvø. Intet gir mig anledning til å tro at Frankrike skulde ville forlange brennevinsforbudet ophevet, hvis hetvinsforbudet blir ophevet, og selv om noget så urimelig skulde fremkomme, vilde det jo være lett å avvise. For sikkerhets skyld skal jeg ved første leilighet igjen tale med de forskjellige autoriteter og innberette til Herr Ministeren.»

E. Italias stilling.

Også fra italiensk side har man hatt oppmerksomheten henvendt på alkoholforbudet i Norge og dets virkninger på vårt handelssamkvem med vinlandene.

Legasjonen i Rom har i en rekke rapporter omtalt dette spørsmål.

Allerede i en rapport av 12te juli 1920 innberetter legasjonen at den hadde mottatt en forespørsel fra vedkommende kontor i

det italienske handelsministerium angående de forestående traktatforhandlinger med Frankrike, Spania og Portugal, og angående spørsmålet om å innføre viumonopol i Norge. Det blev samtidig fra italiensk side meddelt, at man til beskyttelse av sin eksport av viner, derunder marsala og eventuelt vermut, forberedte sig på å gå sammen med Frankrike i «felles aksjon», hvilket vilde «forenkle forhandlingene».

I en rapport av 14de august 1920 anfører legasjonen at man bør være oppmerksom på at Italia er på vei til å ville føre en målbevisst vinekseportpolitikk. For denne gjelder det ikke bare å erobre nye markeder, men også å beholde de gamle. Særlig efter at det nordamerikanske marked blev stengt, har man i Italia fått øinene åpnet for hvilken betydning det har, og ennå mere vil kunne få, at vinmarkedene ikke lukkes.

Den 1ste mai 1921 innberetter legasjonen at chefen for det italienske Handelsministeriums traktatavdeling under en samtale hadde uttalt at da der mellem Norge og Italia ikke var avsluttet noen tariffkonvensjon, og da Italia var relativt mindre interessert i eksporten av vin til Norge enn Frankrike, Spania og Portugal, hadde man fra italiensk side hittil ikke villet forsøke å gripe inn i saken, men hadde foretrukket å stille sig avventende for å se om de tre lands aksjon også skulde kunne «åpne veien» for Italia med sin mestbegunstigelsestraktat.

Ifølge en innberetning av 20de april 1922 angående en samtale med vicegeneraldirektøren i det italienske Finansministerium, hadde denne uttalt at Finansministeriet hadde henledet Utenriksministeriets oppmerksomhet på at ved den norsk-franske handelsavtale er Italia overfor Norge for sin vinproduksjon kommet i en ufordelaktigere stilling enn Frankrike, en stilling som står i dårlig overensstemmelse med den mestbegunstigelse som traktatmessig er sikret Italia i Norge. Finansministeriet hadde derfor henstillet til Utenriksministeriet hvorvidt der ikke burde gjøres en forestilling overfor den norske regjering i denne

Om traktatforhandlingene med Portugal.

sak. Under tilbørlig hensyntagen til de forhold av politisk, social og moralsk art som ligger til grunn for den norske alkohollovgivning, måtte Italia hevde kravet om ikke på det norske marked å komme i en ufordelaktigere stilling enn sine konkurrenter.

I en rapport av 3dje august 1922 omhandles en artikkel i et italiensk tidsskrift, hvori redegjøres for traktatforholdet mellom Norge og Italia, basert på handelstraktaten av 14de juni 1862. Deretter omtaler artikkelen vore avtaler med Frankrike og Spania, idet oppmerksomheten henledes på kontingenteringssystemet for hete viner. Det anføres at det naturligvis er nødvendig at de innrømmelser som Frankrike og Spania har oppnådd for sin eksport til Norge av viner med over 14 pct. alkoholstyrke, også utstrekkes til Italia i kraft av den mestbegunstigelsesklausul som er vedtatt av de to land. Om det viser sig nødvendig, bør anvendelsen av denne klausul klargjøres ved opportune forhandlinger mellom den italienske og den norske regjering om fastsettelse av den årlige mengde av italienske viner med sådan alkoholstyrke som kan importeres til Norge.

Legasjonen anfører at dette jo er hvad man — like fra inngåelsen av den norsk-franske handelsavtale — har måttet vente vilde komme; men det er, såvidt vites, første gang spørsmålet er bragt offentlig frem. Når saken ikke allerede tidligere er bragt frem fra italiensk side, hverken fra offisielt eller fra eksporthold, beror dette på flere grunner. På offisielt hold har man, som det ved flere leiligheter er kommet frem rent samtalemessig, villet forholde sig avventende og først se resultatene av vore forhandlinger med Frankrike, Spania og Portugal. Hertil kommer at for Italia er dets traktatforhold til Frankrike, Spania, Schweiz og Tyskland av så overveiende interesse at traktatforholdet til andre land hittil har trått i bakgrunnen. Vineksporten på sin side har i årene etter krigen vært optatt med å organisere sig og har således ikke ofret det arbeide på nye markeder som man må være forberedt på vil

komme. Etter hetvinsforbudets innførelse ophørte Italias eksport til Norge av marsala og vermut fullstendig fra 1918. Man vil da sikkert fra italiensk side komme til å fremføre det samme argument at importstatistikken viser at Norge, spesielt for vermutens vedkommende, er et land hvor det var lykkedes å oparbeide et ganske betydelig marked for den italienske eksport av denne artikkel, men at dette er blitt fullstendig lukket ved hetvinsforbudet. Det er åpenbart på dette punkt man vil møte den største vanskelighet ved eventuelle forhandlinger om fastsettelsen av en kontingent.

Endelig har legasjonen i et telegram av 31te januar d. å. meddelt at en høitstående embedsmann i det italienske finansministerium dagen i forveien under en samtale angående en mulig nedsettelse av enkelte tollavgifter som i tilfelle vilde komme Norge tilgode, hadde uttalt at man i Italia håper at Norge vil stille sig imøtekommende forsåvidt angår innførsel av hetvin og vermut, så man kunde få fjernet det faktiske monopol som spansk og portugisisk vin av sådan type har.

Den herværende italienske sendemann har ved en rekke anledninger fremholdt overfor den foregående og den nuværende utenriksminister at det gjeldende forbud i Norge har hindret salget av italienske viner i Norge, særlig marsala og vermut, og at Italia måtte reservere sig sine rettigheter i henhold til mestbegunstigelsesklausulen i traktaten av 14de juni 1862, som tilsikrer like behandling på dette område med andre land.

Således blev dette spørsmål omtalt flere ganger i august og september 1921 overfor daværende utenriksminister Ræstad:

I en samtale den 14de september 1921 bragte den italienske sendemann forbudsloven på bane og forespurte hvordan de italienske viner, særlig marsala og vermut, blev behandlet efter den norske lovgivning. Utenriksministeren forklarte at forbudsloven, med hensyn til vin, ikke gjorde annen forskjell i det hittil bestående enn at det som før var kgl. forordning nu var blitt lovfestet. Den italienske sendemann sa at

Om traktatforhandlingene med Portugal.

han måtte holde sin regjering underrettet om forholdet, idet han ikke kunde vite hvad man fra italiensk side vilde si, hvis andre land fikk de store kontingenter som der nu var tale om.

I en skrivelse til utenriksminister Ræstad, datert 16de oktober 1921, gjentar den italienske sendemann sin forespørsel angående behandlingen i Norge av marsala og vermut. Sendemannen ber likeledes om å bli meddelt den norske regjerings stilling overfor Italia med hensyn til forbudspolitikken i Norge. I sin svarskrivelse av 13de januar 1922 meddeler utenriksministeren at italienske produkter i enhver henseende, og spesielt med hensyn til alkohollovgivningen, nyter en likeså gunstig behandling i Norge som et hvilket som helst annet land.

Den 5te september 1922 overleverte den herværende italienske sendemann den nuværende utenriksminister et notat, som i oversettelse lyder således: «De fordeler som ved spesialoverenskomster er tilstått Frankrike og Spania, og de fordeler som måtte bli innrømmet Portugal, viser sig i virkeligheten å være til skade for Italia og ihvertfall til hinder for importen av italienske viner til Norge. Da Norge allerede har forpliktet sig til å importere fra Frankrike og Spania tilsammen 900 000 liter sterke viner, foruten den kontingent som måtte bli tilsikret Portugal, vil der nemlig ikke bli adgang til import av et tilstrekkelig kvantum italienske sterke viner (marsala, vermut etc.), og ihvertfall vil i praksis importen av disse bli vanskeliggjort sålenge de kontingenter som er tilstått de andre land, ikke er forbrukt. Disse kontingenter vil endog enkelte år kunne tenkes å dekke Norges lovmessige forbruk.

Den italienske regjering finner den behandling som således vil bli tildelt de italienske viner uretferdig. En sådan behandling vilde dessuten være i strid med selve ånden i den for tiden gjeldende traktet, som tilsikrer Italia og Norge gjensidig mestbegunstiget behandling.

Oprettelsen av et monopol vil likeledes vanskeliggjøre eller umuliggjøre de direkte handelsforbindelser mellom de to land, idet

statsvirksomhet vil tre istedenfor de privates frie adgang til å kjøpe vin fra de land de måtte ønske.

Som følge herav vil opprettelsen av et monopol, dersom en kontingent av sterke viner ikke også tilstås Italia, i praksis til en viss grad resultere i en virkelig og faktisk forpliktelse for Norge til å kjøpe sterke viner utelukkende fra Frankrike, Spania og Portugal, idet Italia ikke vil ha noget bestemt krav å gjøre gjeldende.

Italia håper dog at det vil behage den Norske Regjering å tilstå det de samme lettelser som er innrømmet Frankrike og Portugal.»

Under henvisning til foranstående notat fra den italienske sendemann av 5te september skal opplyses at sendemannen ved et besøk i Utenriksdepartementet en tid for innen notatets avgivelse efter anmodning av sin regjering tok opp spørsmålet om vin-kontingent til Italia, idet han henviste til de traktater som nu var avsluttet med Frankrike og Spania og til de underhandlinger som han visste skulde gjenoptas med Portugal. Han fremholdt at det var hans regjerings bestemte hensikt å ville gjøre krav gjeldende om at Italias vininteresser i behørig utstrekning blev beskyttet. Det var ikke alene den omstendighet at Norge forpliktet sig til store vininnkjøp fra andre med Italia konkurrerende vinland, men også det, at hvis denne vin heller ikke blev konsummert efterhvert som den kom inn, vilde der bli en så stor ansamling av vin, at selv om Norge forlot sin nuværende politikk, vilde der kunde gå år, før der atter åpnedes Italia adgang til å prøve på å arbeide sig inn på det norske marked. Og han visste, at der var et marked her som bød på adskillige muligheter. Importen hadde vært stadig og sterkt stigende inntil den ved forbudet stanset næsten helt op. Utenriksministeren svarte ham at han kunde ikke tro, at Italia virkelig vilde komme til å stille krav om kontingent. Dets vinekspport til Norge hadde alltid vært av rent underordnet betydning, og mestbegunstigelsesklausulen i traktaten kunde ikke påberopes i forhold som dette. Det var der

Om traktatforhandlingene med Portugal.

talrike eksempler på ved avslutning av traktater av lignende art som dem Norge nu hadde sluttet med Frankrike og Spania, også traktater sluttet av Italia selv. Utenriksministeren vilde imidlertid, forsåvidt spørsmål virkelig blev aktuelt, hvad han dog ikke kunde tro, nærmere, utførlig og skriftlig redegjørelse for sitt syns- og standpunkt. Skjønt den italienske sendemann bebudet innsendelsen av en note, blev sådan ikke innsendt, idet det gjennom forskjellige konversasjoner lykkedes å få ham beveget til å avvente de med Portugal pågående forhandlingers utvikling og resultat. Det ovenfor refererte notat gav dog efter hans mening uttrykk både for hans og den italienske regjeringens opfatning. Utenriksdepartementet fant det ikke påkrevet på grunn herav å innlate sig i en diskusjon om spørsmålet, da det anså dette meget betenkelig, idet derved lett hele saken kunde være blitt rullet op, hvilket vilde ha medført at spørsmålet om kontingent også til Italia straks var blitt aktuelt. Ved gjentagne leiligheter

siden har den italienske sendemann stadig atter berørt spørsmålet, således tirsdag den 28de november, da han meddelte utenriksministeren, at den nye italienske regjering hadde omerindret saken. På henstilling til ham om fremdeles å vise tålmodighet og se tiden noget an sa han, at han vilde anbefale sin regjering dette, idet han gav utenriksministeren medhold i at resultatet av de pågående forhandlingene med Portugal kunde bli til veiledning angående Norges fremtidige politikk i dette spørsmål. Utenriksministeren meddelte, at sådant resultat måtte antas å foreligge omtrent medio februar. Også ved senere leiligheter har den italienske sendemann omerindret spørsmålet uten dog å insistere på at det blev reist før resultatet av Portugal-forhandlingene forelå.

Hvilke vininteresser Italia har å hevde fremgår av nedenstående offisielle norske statistikk over importen av italiensk vin til Norge i årene 1909—21:

År.	Vin på flasker.		Vin på fustasjer.		Verdi i kr.
	Mengde i liter.		Mengde i kg.		
1909	—		78 640		78 600,00
1910	—		84 710		84 700,00
1911	—		89 160		98 000,00
1912	—		112 560		129 400,00
1913	—		125 280		144 100,00
1914	—		146 200		168 100,00
1915	—		262 160		327 700,00
1916	—		393 800		511 900,00
1917	—		177 450		354 900,00
1918	—		880		1 400,00
1919	434		35 540		70 000,00
1920	<i>under 12 pct.:</i>	<i>over 12 pct.:</i>	<i>under 12 pct.:</i>	—	150 000,00
	9 720	4	40 870		
1921	<i>under 14 pct.:</i>	<i>over 14 pct.:</i>	<i>under 14 pct.:</i>	<i>over 14 pct.:</i>	63 100,00
	—	975	19 420	5 490	

F. Polens stilling.

Mellem Norge og Polen pågår for tiden forhandlinger om avslutning av en midler-

tidig handels- og sjøfartsavtale. Der blev oprinnelig fra norsk side fremsatt et forslag, som blev besvart ved et polsk motforslag.

Om traktatforhandlingene med Portugal.

Da dette motforslag inneholdt bestemmelser som vanskelig kunde aksepteres fra norsk side, blev der nylig overlevert Polen et nytt norsk forslag som inneholdt endel forandringer i det polske forslag. Sitt standpunkt til dette siste norske forslag har Polen ennå ikke meddelt.

Under disse forhandlinger har spørsmålet om Norges stilling til innførsel og salg av vin og brennevin overhodet ikke vært bragt på bane. I en innberetning fra legasjonen i Warschau av 28de januar d. å. meddeles at den polske vice-handelsminister i en samtale nu har antydnet et nytt punkt som vil kunne reise vanskeligheter, idet polske likør- og spritfabrikanter etter avslutningen av den norsk-spanske avtale formentlig vil gjøre krav på å få eksportert en kontingent av sine produkter til Norge. Vor chargé d'affaires imøtegikk denne uttalelse ved at påvise den store forskjell som der i denne henseende er mellom Polen og Spania, samt ved at fremheve at forbudet i Norge er et prinsippsspørsmål som har et

stort flertall av folket bak sig, hvorfor en innrømmelse fra norsk side angående dette punkt må være utelukket.

6. Utvalg av dokumenter fra de seneste forhandlinger med Portugal.

Som bilag til denne innstilling hitsettes en samling av de viktigste skrivelser og telegrammer som er avsendt og mottatt under de forhandlinger, som har ledet til fremsettelsen av det foreliggende forslag til midlertidig handels- og sjøfartsavtale.

Idet Utenriksdepartementet antar at innholdet av denne meddelelse med bilag konfidensielt bør bringes til Stortingets kunnskap, skal departementet

innstille:

At gjenpart av Utenriksdepartementets innstilling av 2nen februar 1923 med bilag om traktatforhandlingene med Portugal konfidensielt blir tilstillet Stortinget.

Bilag.

Innholdsfortegnelse.

Nr.	Side.
1. Telegram fra charge d'affaires Koren, Lissabon, avsendt 10de november 1922, optatt i Kristiania 10de november 1922	23
2. Telegram fra charge d'affaires Koren, Lissabon, avsendt 18de november 1922, optatt i Kristiania 18de november 1922	23
3. Telegram fra sendemann Wedel Jarlsberg, til utenriksministeren, avsendt 29de november 1922, optatt i Kristiania 30te november 1922	23
4. Telegram fra sendemann Wedel Jarlsberg, avsendt fra Lissabon 7de desember 1922, optatt i Kristiania 7de desember 1922	24
5. Telegram til sendemann Wedel Jarlsberg, adresse Lissabon, avsendt 7de desember 1922	24
6. Skrivelse fra sendemann Wedel Jarlsberg, adresse Lissabon, til utenriksministeren av 7de desember 1922	24
7. Telegram til sendemann Wedel Jarlsberg, adresse Lissabon, avsendt 8de desember 1922	26
8. Telegram fra sendemann Wedel Jarlsberg, adresse Lissabon, avsendt 9de desember 1922, optatt i Kristiania 10de desember 1922	26
9. Telegram fra sendemann Wedel Jarlsberg, adresse Lissabon, avsendt 9de desember 1922, optatt i Kristiania 10de desember 1922	26
10. Telegram fra sendemann Wedel Jarlsberg, adresse Lissabon, avsendt 10de desember 1922, optatt i Kristiania 10de desember 1922	26
11. Telegram til sendemann Wedel Jarlsberg, Paris, avsendt 11te desember 1922	26
12. Skrivelse fra sendemann Wedel Jarlsberg, Paris, til utenriksministeren av 12te desember 1922	27
13. Telegram fra sendemann Wedel Jarlsberg, Paris, avsendt 13de desember 1922, optatt i Kristiania 13de desember 1922	28
14. Skrivelse fra utenriksministeren til sendemann Wedel Jarlsberg av 14de desember 1922	28
15. Skrivelse fra utenriksministeren til sendemann Wedel Jarlsberg, Paris, av 22de desember 1922	28
16. Telegram fra sendemann Wedel Jarlsberg, Paris, avsendt 30te desember 1922, optatt i Kristiania 31te desember 1922	30
17. Skrivelse fra sendemann Wedel Jarlsberg, Paris, til utenriksministeren av 3dje januar 1923	30
18. Telegram fra sendemann Wedel Jarlsberg, Paris, avsendt 3dje januar 1923, optatt i Kristiania 3dje januar 1923	31
19. Skrivelse fra sendemann Wedel Jarlsberg, Paris, til utenriksministeren av 3dje januar 1923	31
20. Telegram til sendemann Wedel Jarlsberg, Paris, avsendt 11te januar 1923	31
21. Telegram fra sendemann Wedel Jarlsberg, Paris, avsendt 23de januar, optatt i Kristiania 23de januar 1923	31
22. Telegram til sendemann Wedel Jarlsberg, Paris, avsendt 18de januar 1923	31
23. Telegram fra sendemann Wedel Jarlsberg, Paris, avsendt 19de januar 1923, optatt i Kristiania 20de januar 1923	32

11

11

11

[Faint, illegible text covering the majority of the page]



Nr. 1.

Telegram

fra charge d'affaires Koren, Lissabon, avsendt 10de november 1922 og optatt i Kristiania 10de november 1922.

Den portugisiske utenriksminister meddelte mig igår under en rent foreløbig konferanse, at han henholdt sig til det kontingentkvantum på 1 200 000 liter, som den portugisiske charge d'affaires i Kristiania allerede hadde opgitt på foranledning av den norske utenriksminister.

Jeg meddelte at jeg anså det fullstendig nytteløst å forelegge for min regjering dette kontingentkrav, idet jeg uttalte at det var utelukket at min regjering kunde akseptere dette.

Det synes å være litet håp om å opnå en reduksjon, men jeg skal under videre forhandlinger gjøre alt mulig for å opnå en sådan.

Nr. 2.

Telegram

fra charge d'affaires Koren, Lissabon, avsendt 18de november 1922 optatt i Kristiania 18de november 1922.

Det omhandlede kontingentkrav på 1 200 000 liter fastholdes tross alle forestillinger og motargumenter. Jeg har i gjentagende konferanser fremholdt det nytteløse i å forelegge den norske regjering denne kontingent, men den portugisiske utenriksminister har hertil kun bemerket, at denne kontingent er Portugals offisielle svar på det norske tilbud om 450 000 liter. Såfremt Norge ikke er tilfreds, må det fremlegges et nytt motforslag, således at forhandlingene eventuelt kan bli fortsatt. Det er mitt bestemte inntrykk at Portugal er uvilig til å slå synderlig av selv om Norge vesentlig forhøier sitt kontingenttilbud. Det som tilbys oss i en eventuell modus vivendi

er den portugisiske tolltarifs minimumssatser med mestbegunstigelse for de viktigste norske eksportartikler såsom klippfisk, papir etc., samt minimumsavgifter for skibsfarten med den 25 pct.s reduksjon som er tilstått franske skiber i det midlertidige handelsarrangement mellom Portugal og Frankrike og som ifølge mestbegunstigelse også tilkommer britiske, svenske, danske og italienske skiber. Disse innrømmelser fra portugisisk side vil bli tilstått forsåvidt kontingentspørsmålet blir løst overensstemmende med Portugals ønske.

Den portugisiske utenriksminister har i full samklang med sin avvisende holdning også bestemt avslått vort forslag om separat avtale om utelukkelse av koloniene fra tollkrigen. Denne sak kan efter utenriksministerens mening blot løses i sammenheng med en eventuell modus vivendi.

Nr. 3.

Telegram

fra sendemann Wedel Jarlsberg, Paris, til utenriksministeren, avsendt 29de november 1922, optatt i Kristiania 30de november 1922.

Jeg har mottatt Deres skrivelse av 25de november og tillater mig å meddele at det skal være mig en glæde å etterkomme Deres ønske om å undersøke mulighetene for en overenskomst med Portugal og betingelsene for en verdig avtale.

Jeg anser det ikke nødvendig at der blir gitt mig noget offisielt oppdrag eller at jeg blir anmeldt hos den portugisiske regjering.

Jeg antar å kunne reise med det første og vil være borte ca. 10 dager.

Til undgåelse av en forhåndsagitasjon i Norge og Portugal anser jeg det klokest at jeg reiser til Lissabon i all stilhet og at det først efterat jeg er avreist fra Paris blir meddelt legasjonen i Lissabon at jeg er underveis dertil.

Bilag.

Om traktatforhandlingene med Portugal.

Nr. 4.

Telegram

fra sendemann Wedel Jarlsberg, avsendt fra Lissabon 7de desember 1922, optatt i Kristiania 7de desember 1922.

Jeg har idag avlagt besøk hos generaldirektøren, generalsekretæren og chefen for den handelspolitiske avdeling i det herværende utenriksministerium samt endelig også den nye portugisiske utenriksminister og forklart situasjonen. Jeg er overalt blitt mottatt med megen velvilje og erkjentlighet for det av den norske regjering foretatte vennskapelige skritt.

Jeg resumerer som det foreløbige resultat av mine bestrebelsers følgende: avslag av 300 000 liter i den begjærte kontingent av 1 200 000 liter, altså nu et kontingentkrav av 900 000 liter, hvilket jeg har erklært umulig å anta. Jeg har i så henseende mindet om de før nevnte 700 000 liter, men uten resultat; kanskje kan man gjøre et forsøk med å halvere. Mindre enn 800 000 liter synes i alle tilfelle ikke nu opnåelig.

I utbytte for kontingenten vil vi få øieblikkelig ophør med alle repressalier, innrømmelse av minimumstariff for norske varer, samt almindelig behandling for norsk skibsfart i Portugal og koloniene, dog uten de 25 pct. reduksjon i avgiftene som er innrømmet Frankrike og, inntil ophøret av mestbegunstigelsestraktatene, Holland, Italia, Danmark, Sverige og England.

Hvis hetvinsforbudet opheves og kun således vil vi erholde de 25 pct. reduksjon.

Ennvidere har jeg og de portugisiske herrer under våre ovennevnte drøftelser diskutert muligheten av et arrangement som følger: et årlig statsgarantert kjøp av Vinmonopolet på 600 000 liter og et tillatt (altså ikke garanteret) innkjøp av ytterligere inntil 600 000 liter, om enn selvfølgelig ikke til fritt salg. Portugal anser dette som faktisk mindre fordelaktig, men på den annen side vilde den portugisiske utenriksminister da i deputeretkammeret kunne si at der er opnådd den forlangte kontingent av 1 200 000 liter.

Man synes ennvidere villig til å avslutte en midlertidig avtale på 6 måneder med en kontingent av 450 000 eller 400 000 liter efter hvad vi i så henseende kan opnå, samt også en midlertidig avtale med et garantert innkjøp på 300 000 liter og et like så stort kvantum tillatt salg.

Jeg har uttalt at jeg skulde oversende disse alternativer til min regjerings bedøm-

melse, idet jeg har tilføiet, at intet kan avgjøres forinnan Stortinget trer sammen. Jeg skal treffe den portugisiske utenriksminister lørdag formiddag den 9de desember for å se å opnå det best mulige resultat og om mulig erholde hans definitive tilbud; dette kan dog blott bli muntlig, idet han ellers må konsultere en masse instanser. Dog må vi ikke destomindre under de forhåndenværende omstendigheter anse et sådant tilbud for tilstrekkelig. Jeg ber utenriksministeren snarest mulig og senest fredag den 8de telegrafere den norske opfatning av de forskjellige alternativer, så at jeg kan være fullt rustet til sammenkomsten lørdag den 9de ds.

Nr. 5.

Telegram

til sendemann Wedel Jarlsberg, adresse Lissabon, avsendt 7de desember 1922.

Til Deres bruk under forestående konferanse lørdag 9de desember skal meddeles at den norske regjering ikke finner å kunne tilrå et tosidig kontingentarrangement. De bør derfor søke opnådd et tilbud med årsavtale alternativt en midlertidig 6 måneders avtale. I begge tilfelle søkes opnådd lavest mulig fast kontingent. Med hensyn til skibsavgiftene bør også ved kontingentavtale forlanges 25 pct. reduksjon i disse. Denne reduksjon bør iallfall innrømmes Norge sålenge våre viktigste konkurrerende sjøfartsnasjoner er tilstått sådan reduksjon i henhold til sin mestbegunstigelse i eldre traktater som ennå ikke er utløpet. Norske skiber vilde ellers ikke kunne opta konkurransen i Portugal eller dets kolonier.

Deres telegram av 7de desember forståes således at betingelsene i begge hovedalternativer, nemlig kontingentavtale og avtale med fri hetvinsimport er like gunstig for Norge med undtagelse av at såfremt det siste alternativ blir valgt, så medfører dette at Portugal innrømmer os en traktatfestelse av 25 pct. avslaget i skibsavgiftene således som er gjort i den franske traktat eller ved at Norge blir tilstått mestbegunstigelse for sin skibsfart på Portugal og kolonier.

Nr. 6.

Skrivelse

fra sendemann Wedel Jarlsberg, adresse Lissabon, til utenriksministeren av 7de desember 1922.

Da jeg kom i utenriksministeriet blev jeg mottatt med åpne armer. Man uttalte,

at man likeså gjerne som vi vilde få en slutt på det nuværende forhold imellem to gamle venner, og man var takknømlig for at Herr Ministeren hadde bedt mig å reise hit. Jeg sa, at vår nuværende Utenriksminister den hele tid hadde vært besjelet av et inderlig ønske om å komme til et oppgjør og at jeg var glad over at høre at min Ministers ønske således i fulleste mål blev gjengjeldt herfra. Jeg forstod at man ikke vilde blande sig op i våre indrepolitiske affærer eller forsøke ved repressaliene å tvinge oss, men at det nuværende forhold tydeligvis var fremkommet ved enkelte beklagelige misforståelser, idet det nu var blitt mig klart at begge parter var besjelet av det beste ønske om å leve på god fot med hverandre. Efter regn kommer solskin, og nu måtte vi se å få en ordning som såvidt mulig kunde tilfredsstillende begge parter. Generaldirektøren svarte, at intet vilde være ham kjærere og at han var glad om han i handling kunde bevise, at han mente hvad han sa. Jeg uttalte, at det ikke var nødvendig å forklare mig situasjonen og den portugisiske regjeringens indrepolitiske vanskeligheter. Jeg tok det for gitt, at den portugisiske utenriksministers stilling like overfor kammeret og de veksporterende kretser kunde være tilnærmevis like vanskelig som vår utenriksministers stilling overfor avholdsfolket. Jeg anså mig som en doktor der var tilkalt til konsultasjon i et alvorlig tilfelle uten å ville fornærme huslægen, og jeg bad generaldirektøren med mig å studere hvad som kunde gjøres for å få ondet hevet.

På denne vanskelige basis og med kortene på bordet kom vi til det resultat som jeg har innberettet i mitt telegram av inatt. Det er jo ikke utelukket at jeg istedenfor 900 000 kanskje kan opnå 800 000 i kontingent. Da hr. Oliveira Soares talte om at Tyskland hadde gitt en meget stor kontingent for portvin, selv om omstendighetene hadde gjort at det i virkeligheten ikke hadde kunnet kjøpe noget, kom den idé frem og blev drøftet i forbigående, at også vi kanskje kunde ta en større kontingent når vi ikke var bundet til tvungent kjøp. Hr. Oliveira Soares sa i så henseende at det kanskje kunde være et alternativ og lettere vilde kunne aksepteres i Norge når vi kunde erklære os villige til å ville motta en kontingent som den først av Portugal forlangte størrelse, altså 1 200 000, uten at vi skulde være forbundet til å kjøpe mere enn 600 000. Han så vel at dette i og for sig ikke var fordelagtig for Portugal, idet visstnok aldri en eneste liter vilde bli kjøpt

mere enn hvad som vi var tvunget til, men på den annen side var det ikke nødvendig å ta for meget hensyn til selve vinproducentene, som snart hadde solgt alt hvad de hadde, og det var ikke umulig, at det vilde kunne gjøre effekt i kammeret her, at man hadde opnådd en kontingent på 1 200 000. Ministeren vilde på den måte alltid kunne forsvare sig. Det var i alle tilfelle et alternativ som, hvis det tiltalte os, var mulig å anta.

Faktisk vil dette alternativ, efter min mening, ikke bety annet, og dette må naturligvis være på det rene, enn en utvei til å opnå 600 000 istedenfor 800 000 eller 900 000.

I utbytte vil vi, som jeg telegraferte, selvfølgelig erholde likeså god behandling som andre makter for vår handel og våre varer. Hvorledes dette best skal ordnes og om og hvilke tollsatser mulig bør fastslåes, er spørsmål som jeg antar ikke vil skape nogen vanskeligheter. Jeg skulde tro det beste vilde være å ha et fullt ferdig forslag på fransk å kunne fremlegge til handelsavtale. Hvad skibsfarten angår, sa señor Oliveira, at vi skulde få den beste behandling med undtagelse av den Frankrike innrømmede reduksjon av 25 pct. Uten å gjøre opnåelsen av dette til et sine qua non, bør vi imidlertid gjøre vårt ytterste, og jeg skal gjøre hvad jeg kan for å opnå også disse 25 pct. for vår skibsfart om og når vi går med på kontingenten. Jeg bør i denne forbindelse dog erindre om at ikke alle stater har erholdt denne nedsettelse, blott de som har mestbegunstigelsestraktater. Således har f. eks. hverken Spania, Brasil eller Belgien, som ellers lever på beste fot med Portugal og har stor skibsfart her, uaktet store bestrebelse, kunnet opnå denne nedsettelse. Tyskland hadde heller ikke opnådd den i den forøvrig igår utløpne traktat.

Efter å ha talt med Oliveira Soares talte jeg, tildels i Oliveira Soares nærværelse, med generalsekretæren, den politiske chef og den portugisiske chargé d'affaires i Norge, som tilfeldigvis var i utenriksministeriet. Alle uttalte samme ønske om igjen å oprette det gode forhold til Norge.

Uaktet den nye utenriksminister knapt var utnevnt og den nye regjering ikke fulldannet (det nye ministerium blev først ferdig inatt), vilde señor Domingos Pereira dog se mig, og jeg har grunn til å tro, at min samtale med ham kan ha vært til nytte for opnåelse av best mulige tilbud, idet denne min gamle bekjente og ven lovet mig at han skulde gjøre sit ytterste og at

Bilag.

Om traktatforhandlingene med Portugal.

ingen vanskeligheter skulde komme fra hans side.

Jeg venter nu på svar på mitt telegram til Herr Ministeren og vårer å håpe, at De vil finne at situasjonen er nogenlunde klarlagt og at der er åpnet veier som muligens kan føre til et resultat.

Nr. 7.

Telegram

til sendemann Wedel Jarlsberg, adresse Lissabon, avsendt 8de desember 1922.

Ifølge de innkomne meddelelser forstår jeg stillingen derhen, at opnåelse av de portugisiske minimalsatser er maksimum av hvad den portugisiske regjering i så henseende kan innrømme oss, idet der ikke er adgang for den portugisiske regjering til å innrømme nedsettelse i tollavgiften under minimalsatsene for noget land. En bestemmelse om mestbegunstigelse skulde derfor ikke medføre nogen ytterligere innrømmelse utover minimaltariffen, men for eventuelle senere endringer i det nuværende portugisiske tollregime finner jeg det allikevel ønskelig å opnå mestbegunstigelse iallfall for de viktigste norske produkter.

Nr. 8.

Telegram

fra sendemann Wedel Jarlsberg, adresse Lissabon, avsendt 9de desember 1922, optatt i Kristiania 10de desember 1922.

Under henvisning til Deres telegram av 8de desember skal jeg meddele at svaret på første punktum er bekreftende.

For våre viktigste produkter er det meningen å opnå mestbegunstigelse.

Nr. 9.

Telegram

fra sendemann Wedel Jarlsberg, adresse Lissabon, avsendt 9de desember 1922, optatt i Kristiania 10de desember 1922.

Under en inngående samtale iaften med den portugisiske utenriksminister har jeg anvendt alle til min disposisjon stående midler for å overtale ham. Utenriksministeren uttalte, at det vilde være ham en stor tilfredsstillelse å kunne imøtegå Norge, men han måtte, sa han, utvise stor forsik-

tighet, da saken var så politisk opagitert. Tross all motstand skulde utenriksministeren forsøke å få redusert det portugisiske kontingentkrav til 850 000 liter, men et sådant ansvar kunde han ikke påta sig alene, hvorfor saken skulde bli forelagt ministerrådet i den alvorlige hensikt om mulig å få rådet til å akseptere denne kontingent. Utenriksministeren lovet på onsdag telegrafisk å meddele mig resultatet til Paris. Videre fremholdt jeg at den norske skibsfart med en avgiftsdifferanse av 25 pct. i forhold til så mange andre nasjoner ikke vilde være konkurransedyktig. Utenriksministeren uttalte i den anledning at Portugal umulig kunde innrømme os denne 25 pct.s reduksjon i skibavgiftene såfremt det norske hetvinsforbud blev opprettholdt. Imidlertid er det mig en glede å kunne meddele at jeg allikevel tilsist opnådde å få tilsagn om en reduksjon i disse avgifter med 15 pct. forsåvidt skibsfarten på Portugal og tilliggende øer angår og for vår skibsfart på Portugals kolonier full mestbegunstigelse.

Resultatet av de førte forhandlinger kan sammenfattes derhen: 900 000 eller muligens 850,000 liter vin over 14 og inntil 21 grader alkoholstyrke, nedsettelse i de portugisiske skibavgifter for Portugal med tilliggende øer med 15 pct., for skibsfarten paa Portugals kolonier full mestbegunstigelse, tollbehandling av norske varer ved innførsel til Portugal efter den gjeldende minimaltariff og for de viktigste norske produkter mestbegunstigelse med gjensidighet for portugisiske varer.

En avtale vil kunne opnåes for 1 år med adgang til fornyelse efter overenskomst.

Jeg avreiser idag til Paris, idet jeg er overbevist om at der intet videre vil kunne opnåes.

Nr. 10.

Telegram

fra sendemann Wedel Jarlsberg, adresse Lissabon, avsendt 10de desember 1922, optatt i Kristiania 10de desember 1922.

Jeg har meddelt Koren at jeg best fører forhandlingene direkte inntil jeg har fått proposisjonen komplett på papiret. Telegrafer derfor om De har noget å bemerke til Paris.

Send om mulig Smith straks Paris til en dags overlegning teksten.

Jeg reiser nu fra Lissabon.

Nr. 11.

Telegram

til sendemann Wedel Jarlsberg, Paris,
avsendt 11te desember 1922.

Jeg ber Dem motta min hjertelige takk for hurtig og godt arbeide. Jeg er enig i Deres forslag om utformning av forslaget i Paris og har overensstemmende med deres ønsker anmodet handelsråd Smith i London om å avvente Deres ordre om avreise til Paris. Etterat den portugisiske utenriksminister har gitt et tilfredsstillende svar, som jeg håper må vise en kontingent ikke høiere enn 850,000 liter, antar jeg at det portugisiske forslag best bør formes som et utkast med særskilt bestemmelse inneholdende option om full 25 pct. reduksjon skibsavgifter, såfremt hetvinsimporten blir frigitt. Da intet meddelt om tidsfrist i portugisisk forslag bes, såfremt det er nødvendig denne satt lengst mulig helst til utgangen av mars måned neste år. Fristen må i alle tilfelle ikke være kortere enn til utgangen av februar måned, idet regjeringen må forelegge saken til behandling og avgjørelse i Stortinget, som først trer sammen i midten av januar måned førstkommende, og behandlingen i Stortinget vil selvfølgelig ta nogen tid.

Nr. 12.

Skrivelse

fra sendemann Wedel Jarlsberg, Paris, til
utenriksministeren av 12te desember 1922.

I forbindelse med mitt telegram av den 10de ds. tør jeg meddele, at jeg hadde lange overlegninger med generaldirektøren samt med den portugisiske Chargé d'Affaires i Norge, hvis velvillige optreden og hjelp jeg ikke noksom kan fremheve. Herr Oliveira Soares mente, at det var umulig å gi Norge en nedsettelse i skibsavgiftene, som efter loven blott kunne gis når der var en spesiell motprestasjon. Ophevelsen av hetvinsforbudet vilde være en sådan motprestasjon og selvfølgelig autorisere nedsettelse. Jeg sa ham at vi måtte gå ut fra situasjonen således som den var for øieblikket, og at når Portugal forlangte en så stor kontingent, så måtte dette ansees som motprestasjon nok. I begynnelsen var han ikke til at rokke, men litt efter litt sa han dog, at han naturligvis ikke kunde gjøre videre, men at han ikke vilde motsette sig om jeg kunde overtale utenriksministeren til å gi oss en viss procent nedsettelse. Nogen nedsettelse av de 900 000

vilde han imidlertid aldri tilråde utenriksministeren, idet han kjente opfatningen i de interesserte kretser, som blott vilde feste sig ved tallet og ikke gå i detaljer. Han syntes at det måtte ha vært fordelagtig for oss å akseptere det tvungne kjøp av 600 000 med tillatelse for monolet til å kjøpe ytterligere 600 000 hvis det skulde vise sig nødvendig. Da monolet ingen steder hadde å selge portvinen eller madeiraen annet enn til apotekene, så var det jo klart, at monolet aldri vilde kjøpe mere enn 600 000, men like overfor Kammeret og publikum i sin almindelighet vilde en kontingent av 1 200 000 hvorav tvungent kjøp av 600 000 ha kunnet se såpas godt ut, at man vilde ha kunnet gå med på det. Jeg sa at min regjering sikkerlig hadde sin grunn til ikke å ville gå med på en sådan ordning, og at vi derfor heller måtte diskutere nedsettelsen av kontingenten.

Jeg blev derefter mottatt av utenriksministeren. Han var elskverdigheten selv. Men den største vanskelighet i syden er å få nogen politiker til å ta et standpunkt eller en beslutning, og da han merket at han kanskje vilde komme til at måtte ta en definitiv beslutning og at han ikke kunde komme fra mig uten at ha gjort et tilbud, så blev han ganske forskrekket og sendte bud efter generaldirektøren. Denne fastholdt det samme som like overfor mig, og ministeren sa da: «Hvad vil De jeg skal gjøre? Her sitter jeg som politiker og vilde så uhyre gjerne være Dem behagelig, men jeg kan jo ikke gå imot de tekniske konsulenter og ta ansvaret for en beslutning i strid med disse.» Hertil svarte jeg, at det var nettop det utenriksministeren var der for. De tekniske eksperter og konsulenter så tingene fra sin side, men utenriksministeren hadde den rolle å oprettholde det gode forhold mellem landene, in casu at gjenoprette forbindelsene mellem Portugal og Norge, og at han, når det var så lite som skilte, måtte gjøre sitt ytterste for å komme oss imøte. Da jeg således hadde hatt ham like overfor nødvendigheten av enten å avbryte underhandlingene eller på stedet gi mig et rimelig tilbud, så begynte han igjen å overlegge med generaldirektøren, og resultatet blev, at han lovet å fremlegge en reduktion av 50 000 i kontingenten i ministerrådet med sin varmeste anbefaling samt straks å medgi en nedsettelse av skibsavgiftene av 15 pct. Aldrig hadde han tenkt sig å ville gjøre dette, men like overfor hvad jeg hadde sagt og med ønsket om å gjenoprette et godt forhold mellem våre land, så tok han på sig

Bilag.

Om traktatforhandlingene med Portugal.

som den ytterste innrømmelse å nedsette skibsavgiftene med 15 pct. Han skulde så gjerne ha gitt oss de 25, men det gikk faktisk ikke an, og det var jo tydelig at 10 pct. ingen større rolle vilde spille i vår konkurransedyktighet på Portugal og tilliggende øer, når vi samtidig fikk mestbegunstigelse i koloniene. Vi måtte erindre at de fleste land ikke hadde nogen nedsettelse. Da jeg følte at intet videre kunde opnåes, så konstaterte jeg det opnådde tilbud, og lovet han å telegrafere mig resultatet av ministerrådets overlegninger om nedsettelse i kontingenten.

Med generaldirektøren konfererte jeg derefter om hvorledes man ønsket overenskomsten, og bad herr Oliveira mig inntrengende om ikke å slippe saken ut av min hånd og om at jeg skulde sette op en tekst og sende ham underhånden, så skulde han gjøre de bemerkninger han måtte anse nødvendige og tilstille mig den pr. omgående, så vi kunde få et gjensidig akseptabelt portugisisk forslag til overenskomst ferdig i kortest mulig tid.

Jeg tillot mig derefter å anmode om, at legasjonsråd Smith måtte få komme hit et par dager til konferanse angående teksten.

Nr. 13.

Telegram

fra sendemann Wedel Jarlsberg, Paris, avsendt 13de desember 1922, optatt i Kristiania 13de desember 1922.

Ifølge nu mottatt telegram fra den portugisiske utenriksminister har den portugisiske regjering akseptert en kontingent på 850 000 liter og en reduksjon av 15 pct. i skibsavgiftene. Varigheten av overenskomsten er satt til 1 år.

Nr. 14.

Skrivelse

fra utenriksministeren til sendemann Wedel Jarlsberg av 14de desember 1922.

Før jeg i aften reiser til Bergen for et kortere besøk (jeg kommer tilbake tirsdag 19de), vil jeg gjerne nytte leiligheten til å sende Dem noen linjer. Deres elskverdige brev fra Lissabon av 7de ds. har jeg nettop mottatt, og det bekrefter i høi grad, hvor nyttig det var for forhandlingenes gang, at De så velvillig reiste derned. Jeg har allerede i telegram til Paris gitt uttrykk for, hvor takknemlig den hele regjering er for den hurtige og utmerkede måte, hvorpå De bragte klarhet i spørs-

målet og fikk forhandlingene ut av den bakevje, hvori de var kommet. Jeg vil gjerne hertil knytte min hjerteligste personlige takk. For mig er det av største betydning å ha sikkerhet for, at vi er nådd så langt ad kontingentveien som overhodet mulig, og Deres telegram idag om, at den portugisiske utenriksminister nu er gått ned til 850 000 er for mig et ytterligere tegn på, at vi på det standpunkt, hvortil vi nu er nådd, ikke kan komme lenger ad den vei. Det var meget gledelig, at De også fikk skibsavgiftene drevet så langt ned. Med full mestbegunstigelse for koloniene vedkommende og med bare 10 pct.s forskjell for Portugal og øer skulde vi visstnok være konkurransedyktige.

Det var min hensikt intet å meddele pressen om Deres reise til Lissabon, før vi hadde fått det formede utkast fra Dem, men da «Aftenposten» igår hadde en telegrafisk meddelelse fra H. L. fra Paris, og jeg i den anledning forutså et voldsomt press fra alle øvrige aviser, satte jeg inn den lille notis, hvormeg jeg telegrafisk underrettet Dem. På henvendelse nektet vi i departementet enhver nærmere og utførligere meddelelse, og de kommentarer, som derfor enkelte aviser allikevel har gjort, er gjort på løse gjetninger og helt for egen regning. Av hensyn til Stortinget, som jo trer sammen om en måneds tid, vil det ikke være riktig nu å legge saken frem for offentligheten. Snarest mulig efter tingets sammentreden kommer jeg visstnok til for lukkede dører å gi en muntlig fremstilling av forhandlingenes gang. Regjeringen vil naturligvis måtte ta standpunkt til de forskjellige alternativer, som blir å velge. Ennu hersker der i politiske kretser nokså stor uklarhet over hvilke veier der bør velges. Jeg håper dog, at det skal bli mulig å finne en samlende vei fremover, men jeg tror, det er nødvendig å vise nogen tålmodighet.

Jeg gjentar atter min hjertelige takk til Dem, og det gleder mig meget å se av Deres brev, at De også selv synes å ha tilfredsstillelse ved Lissabonreisen.

Nr. 15.

Skrivelse

fra utenriksministeren til sendemann Wedel Jarlsberg, Paris, av 22de desember 1922.

Der er endel spørsmål som reiser sig for mig i forbindelse med de portugisiske

forhandlinger og som jeg gjerne vil berøre for å høre Deres mening.

1. Da regjeringen i sit telegram av 7de desember uttalte at den ikke fant «å kunne tilråde et tosidig kontingentarrangement», var det fordi den fryktet uklarhet ved en sådan ordning og senere misforståelser og strid. Saken er jo den, at ifølge både den franske og den spanske traktat kan handelsreisende eller handlende som reiser i Norge opta bestillinger hos enhver person eller institusjon som er berettiget til å selge brennevin eller vin med over 14 grader osv.» (se art. 3, 6te avsnitt). Vi forstod nu det dobbelte arrangement slik, at denslags direkte bestillinger, selv om de naturligvis måtte effektueres gjennom monopolet, vilde bli krevet å skulle betraktes utenfor de 600 000 liter som skulde tvangskjøpes, og at vi derfor kunde risikere, at der fra portugisisk side vilde gjøres alt mulig for å få i stand denslags direkte salg til apotekere og andre, og at vi således kunde komme op i nokså uberegnelige kvantiteter utover eller ved siden av de 600 000 liter som staten (monopolet) var forpliktet til å kjøpe, og som den da kanskje vilde ha vanskelig for å avhende. I hvert tilfelle fryktet vi strid og fortolkningsvanskeligheter og kom derfor til det resultat, at det var greiere og sikrere å foretrekke en fast kontingent, selv om den dessverre blev større enn de 600 000 liter som ved dette alternativ var på tale.

Deres brev av 12te desember, som regjeringen har lest med den største interesse, har imidlertid bragt nogen tvil, som jeg gjerne om mulig vilde ha nærmere oppklart. Det heter i brevet: «Han syntes det måtte ha vært fordelagtig for oss å akseptere det tvungne kjøp av 600 000 med tillatelse for monopolet til å kjøpe ytterligere 600 000 hvis det skulde vise sig nødvendig. Da monopolet ingen steder hadde å selge portvinen eller madeiraen annet enn til apotekene, så var det jo klart, at monopolet aldri vilde kjøpe mere enn 600 000, men like overfor Kammeret og publikum i sin alminnelighet vilde en kontingent av 1 200 000, hvorav tvunget kjøp av 600 000 ha kunnet se såpass godt ut, at man vilde ha kunnet gå med på det.» Etter dette synes å fremgå, at denslags direkte salg, som vi fryktet, ikke har vært tenkt på og at endog, selv om det fant sted, vilde det først og fremst kunne gå av på og regnes med i de 600 000 liters tvangskontingent. Hvis der således av en agent blev solgt direkte til et apotek et spesielt merke å effektuere gjennom mono-

polet, kunde dette salg, når oppjøret over tvangskontingenten 600 000 skulde foretas, regnes med i denne, og bare i tilfelle av at det lovlige behov skulde vise sig større enn de 600 000 begynte avtagelsen av de næste 600 000, å inntre. Hvis dette kunde klart og bestemt stipuleres, således at ingen strid eller fortolkningskunster var mulig, vil jo dette alternativ stille sig anderledes enn vi fra først av har tenkt, idet der da praktisk talt ikke vil bli kjøpt mere enn tvangskontingentens 600 000, fordi behovet — sålenge forbudet varer — ikke vel kan tenkes å overskride dette tall eller endog på langt nær nå det. Personlig føler jeg mig dog mest tiltalt ved den reelle ordning som treffes gjennom fastsettelse av en bestemt kontingent, idet jeg frykter for at det vilde bli vanskelig å gjøre folk her forståelig, at kontingenten i virkeligheten ikke var mere enn 600 000, når vi samtidig skulde operere med tallet 1 200 000, og hvis det lykkedes å få folk her overbevist herom, så vilde det lettelig på agitasjonens vinger flyve til Portugal, at det var Portugal som var ført bak lyset med tallet 1 200 000.

2. Et annet spørsmål som gjentagne ganger har vært reist under sakens drøftelse i regjeringen, det er muligheten av å få størst mulig frihet med hensyn til anvendelse av den pålagte kontingent, således at vi kunde bruke den helt og holdent på den måte som vi ønsket.

Som De erindrer var der engang tale om å omdestillere den hete vin f. eks. til sprit, og denne idé har bl. a. vært sterkt og hyppig fremme hos Gunnar Knudsen, men man har også vært inne på andre måter, hvorpå kontingenten kunde anvendes uten for drik. Imidlertid kom der i den spanske traktats slutningsprotokoll, punkt 3, inn en bestemmelse sålydende: «Den norske regjering forplikter sig til å dra omsorg for, at nevnte viner, brenneviner eller likører i Norge ikke undergis nogen behandling, hvorav følgen vil være en forandring i deres natur og spesielle karakter.»

Denne bestemmelse hindrer selvfølgelig ikke vinenes anvendelse til industrielt bruk. Dette fremgår med all tydelighet i notevekslingen om slutningsprotokollens fortolking, hvori det heter, at denne bestemmelse «ikke tar sikte på salg eller forbruk av vin og brennevin i farmasøitisk, industrielt eller teknisk øiemed». Derimot er det visstnok utelukket å neddestillere vinen til lavere alkoholgrad eller å omsette den under annet navn. Hvis det heromhandlede ledd i slutningsprotokollens punkt 3 ikke kom med i den portugisiske traktat, vilde vi måtte

Bilag.

Om traktatforhandlingene med Portugal.

anse oss for å ha full frihet til å søke hvilkensomhelst anvendelse for kontingenten.

3. Endelig kommer jeg til et tredje spørsmål, som for mig personlig spiller en ganske stor rolle med hensyn til sakens videre utvikling i Norge, og det er spørsmålet: Hvorledes kan det tenkes at Frankrike vil stille sig i tilfelle av at hetvinsforbudet blir ophevet. Enten således at de hete viner blir stillet på samme måte som de lette hvad omsetning og salg angår, eller derigjennem at der etableres en rasjoning av de hete viner. Bedømmelsen av et sådant skritt vil nemlig i Norge sikkert i høi grad avhenge av hvilke direkte følger det i handelspolitisk henseende kan tenkes å ha for brennevinsforbudet. Jeg føler mig nemlig overbevist om, at der fremdeles er stort flertall for dettes bibehold, og skulde hetvinsforbudets ophevelse tenkes å bringe Frankrike frem på arenaen med krav på også brennevinsforbudets ophevelse, vilde det hele spørsmål vekke de største betenkeligheter. Jeg kan jo ikke godt tenke mig at så vil skje, for Frankrike har, såvidt jeg skjønner, full forståelse av at brennevin (vin med over 21 grader) må regnes for å stå i en særstilling, når det gjelder edruehetsarbeidet. Og selv om fordelene ved hetvinsforbudets ophevelse, hvorved alkoholgrensen løftes til 21 grader, visstnok i første rekke kommer Spania og Portugal tilgode, så vil jo også Frankrike ha direkte fordel av, at vingrensen kommer høiere enn 14 grader, og så stort og utbredt som behovet for alle almindelige franske viner er her i Norge kan det ikke godt tenkes, at Frankrike skulde ha nogen direkte økonomisk interesse av å kreve også brennevinsforbudet ophevet. Jeg tror også at det medisinske behov for de franske brenneviner selv under forbudsregimet har vist sig så sterkt i Norge, at den franske eksport ikke har nogen grunn til å beklage sig. Jeg antar til og med at dette behov har vist sig så stort, at forsåvidt kunde Frankrike gjerne gi avkald på tvangskontingenten, hvilket jo naturligvis vilde være en fordel forsåvidt man nådde dertil, at kontingent bortfalt også for de andre land.

Det er av betydning for sakens forberedelse likeoverfor Stortinget, at jeg får høre Deres mening om de spørsmål jeg her har berørt, og jeg vil derfor være meget takknemlig for Deres uttalelse i denne forbindelse, idet selvfølgelig hvad De skriver først og fremst vil være til veiledning for mig og kun i den utstrekning som De selv finner formålstjenlig benyttes videre.

Nr. 16.

Telegram

fra sendemann Wedel Jarlsberg, Paris
30te desember 1922, optatt i Kristiania
31te desember 1922.

Jeg har nettop mottatt portugisisk svar som må sies å være høist tilfredsstillende. Det norske forslag til handelsdeklarasjon antas i sin almindelighet. Der forlanges bare nogen få forandringer som måtte ventes. Disse forandringer går nærmest ut på å bringe utkastet mest mulig i overensstemmelse med den spanske traktat. De viktigste er, at vin ikke må undergis en behandling som forårsaker en forandring av vinens natur og karakter. Med svaret fulgte en portugisisk liste A. inneholdende omtrent 50 artikler. Den portugisiske regjering uttrykker ønske om at vår liste B. ikke bør omfatte mer enn høist 60 artikler, og dette kan og må medgis. Jeg har straks inntatt de portugisiske modifikasjoner i utkastet og har sendt det tilbake med forklaring av en misforståelse av paragraf 7 vedrørende straffebestemmelsen. Jeg skal så snart jeg har mottatt den portugisiske regjeringens svar straks innsende det endelige forslag til handelsdeklarasjon. Svaret antas å komme i begynnelsen av neste uke.

Nr. 17.

Skrivelse

fra sendemann Wedel-Jarlsberg, Paris til utenriksministeren av 3dje januar 1923.

Jeg har hatt den ære at motta Herr Ministerens skrivelse av 22de f. m., og jeg tillater mig herved efter ønske at fremkomme med min ærbødige mening om de deri berørte forskjellige spørsmål.

1. Selv om en tvangskontingent av 600 000 syntes at måtte være at foretrekke for 850 000, er jeg enig med Herr Ministeren i at spørsmålet vilde bli vanskelig å forklare for almenheten og i og for sig måskje kunde innebære fortolkningsvanskeligheter, og at det derfor turde være best å holde sig ved den nu avstedkomne reelle ordning.

2. Forsøk er gjort, men Portugal fastholder tillegg om at dets viner ikke må underkastes forandring i natur eller karakter.

3. Frankrike kan ikke tænkes å ha nogen innvending imot hetvinsforbudets ophevelse og vil ikke på basis derav kunne forlange ophevelse av brennevinsforbudet.

Jeg har allerede i sommer fortrolig talt med vedkommende i Handelsministeriet om

vårt forhold til Spania og Portugal, og vedkommende selv fremholdt at om han skulde si sin opriktige mening, så kunde vi intet klokere gjøre enn å opheve hetvinsforbudet. Han så ikke ellers hvorledes vi nogensinne skulde kunne få fullt tilfredsstillende forhold til de to magter på den Iberiske halvø. Intet gir mig anledning til å tro at Frankrike skulde ville forlange brennevinsforbudet ophevet hvis hetvinsforbudet blir ophevet, og selv om noget så urimelig skulde fremkomme, vilde det jo være lett å avvise. For sikkerhets skyld skal jeg ved første leilighet igjen tale med de forskjellige autoriteter og innberette til Herr Ministeren.

Nr. 18.

Telegram

fra sendemann Wedel Jarlsberg, Paris,
avsendt 3dje januar 1923, optatt i Kristiania 3dje januar 1923.

Da jeg nettop har mottatt et telegram fra den portugisiske generaldirektør Oliveiras Soares av følgende innhold:

«Utkastet mottatt og bifallt»

har jeg idag postlagt endelig forslag til handelsavtale med Portugal.

Nr. 19.

Skrivelse

fra sendemann Wedel Jarlsberg, Paris,
til utenriksministeren av 3je januar 1923.

Under henvisning til min skrivelse og telegram av dags dato har jeg herved den ære å meddele at jeg nettop har mottatt følgende telegram fra herr Oliveira Soares: Recu projet amendé stop Sommes entièrement d'accord stop Amitiés Oliveira Soares.

Ordlyden av vår overenskomst med Portugal er således definitivt antatt fra Portugals side. Nogen forandring fra vår side vil ikke burde kunne foretages. Jeg venter nu den norske liste (overensstemmende med det portugisiske ønske ikke omfattende mere enn 60 artikler) forat jeg uten opphold kan tilstille herr Oliveira Soares samme.

Jeg våver at håpe at Herr Ministeren og den Kongelige Regjering må være tilfreds med dette efter omstendighetene fordelagte og fullt verdige forslag til over-

enskomst og at den sørgelige krigstilstand som består i våre handels- og sjøfartsforbindelser med Portugal herved må kunne bringes til en lykkelig avslutning.

Nr. 20.

Telegram

til sendemann Wedel Jarlsberg, Paris,
avsendt 11te januar 1923.

Jeg anser det nødvendig at der allerede nu opnåes enighet med Portugal om forståelsen av siste ledd i artikler 2 og 3 angående lokale innskrenkninger. Det er en selvfølge at disse bestemmelser ikke på nogen måte ophever kommunenes rett efter norsk lovgivning med hensyn til bevillinger. Bestemmelsene bør derfor forståes således at norske kommunale myndigheter ikke ved lokale bestemmelser, for eksempel forbud mot transport av vin innenfor vedkommende kommunes grenser, skal kunne hindre at personer får effektuert bestillinger som de har gjort på lovlig måte. En slik fortolkning av de tilsvarende bestemmelser i franske traktat artikkel 1 og spanske traktat artikler 2 og 3 er akseptert av Frankrike og Spania (se Stortingsproposisjoner 128 for 1921, side 2 og 123 for 1922, side 12 til 13) og for Spanias vedkommende fastslått ved noteveksling 14de og 20de oktober ifjor. Avskrift av disse noter samt nevnte proposisjoner og endelig tekst til liste B postlegges idag.

Nr. 21.

Telegram

fra sendemann Wedel Jarlsberg, Paris,
avsendt 23de januar 1923, optatt i Kristiania 23de januar 1923.

I anledning av Deres telegram av 11te januar skal meddeles at Portugal har erklært sig villig til å utveksle noter som de spanske om fortolkningen av artikler 2 og 3.

Nr. 22.

Telegram

til sendemann Wedel Jarlsberg, Paris,
avsendt 18de januar 1923.

De bedes meddele hvorvidt der kan sies noget sikkert om hvorlunge Portugal vil vedstå sitt forslag til traktat.

Bilag.

Om traktatforhandlingene med Portugal.

Nr. 23.

Telegram

fra sendemaou Wedel Jarlsberg, Paris,
avsendt 19de januar 1923, optatt i Krist-
ania 20de januar 1923.

I anledning av Deres telegram av 18de
ds. fraråder jeg at der blir anstillet under-
søkelser med hensyn til spørsmålet om
hvorlunge Portugal vil vedstå sitt traktat-

forslag. Jeg vil ikke undlate å tilføie at
jeg har lovet at regjeringen snarest mulig og
uten ophold vil fremlegge saken for Stør-
tinget. Den portugisiske utenriksminister
har uttalt håpet om at alt kunde være
ferdigbehandlet innen 15de februar, så
traktaten eventuelt kunne tre i kraft fra
1ste mars 1923.

Jeg vil henstille at saken blir avgjort
med det første, idet det i syden alltid er
farlig å utsette sakene.