



NORGES SKIPSFART ETTER KRIGEN:

Skipfartsminister Arne Sunde skrev ved årsskiftet en artikkel om de problemene som vil møte Norges skipsfart etter krigen. Vi gjengir her utdrag av artikkelen:

Det er mange og store likhetspunkter i Norges og Storbritannias sjøfartsproblemer, og for begge landene vil skipsfarten som eksportindustri få enda større betydning etter enn før krigen. Norge vil trenge store utenlandske kreditter til gjenreising og forsyning av landet etter at tyskerne er drevet ut, og landets utenlandske gjeld vil derved vokse. Følgelig må gjenoppbygging av handelsflåten komme først på listen blant Norges skipfarts-spørsmål. Men like viktig er det å legge forholdene slik til rette at redarinæringen kan gi sine menn en rimelig fortjeneste. Et tredje spørsmål er tilbakeleveringen av flåten til redere så snart som mulig etter at krigen er slutt. Regjeringen har nemlig ikke til hensikt å nasjonalisere skipsfarten, men ønsker å lovte flåten tilbake til de private eiendomsforhold med en gang. Redernes krav på erstatning for bruken og tapet av den rekvisisjonerte tonnasje må ordnes så snart som mulig, så de igjen kan oppta driften av sin forretning.

Under det britiske erstatningsprogram av 1941 kjøpt Norge 13 nye og 6 eldre skip av den engelske regjering. De nye kan etter krigen selges til norske redere, de gamle kan gå til opphugging. I 1943 overtok regjeringen driften av 10 nye amerikanske båter, mens den amerikanske regjering beholdt eiendomsretten til skipene. Spørsmålet om hvorvidt den norske regjering etter krigen skal overta disse skipene har hittil stått åpent, men selv om så skjedd, vil de skipene bare dekke en liten prosent av våre tap. Når krigen er slutt, vil minst halvparten av Norges førkrigstonnasje på 4.835.000 bruttotonn være gått tapt, og resten av flåten ha lidt under den vanlige foreldelsesprosess hvis tempo øker under krig. Norges erstatningsproblemer vil derfor omfatte ervervelsen av 2.5 - 3.5 mill. bruttotonn nye skip. De andre sjøfartsnasjoner som kjemper med på vår side, vil sannsynligvis befinne seg i en lignende situasjon, og gjenoppbyggingen av Norges handelsflåte må derfor sees i nøye forbindelse med de andre europeiske alliertes flåteproblemer. Og hele spørsmålet må sees i relasjon til mulighetene for bygging og kjøp av nye skip.

Ingen kan forutsi hvilken byggekapasitet de kontinentale skipsverfter vil få etter krigen. Hvorvidt det skal kreves erstatninger av aksionærene og eventuelt ved levering av gamle eller nye skip, vil tiden vise. Under ingen omstendighet kan de europeiske sjøfartsnasjoner løse sine erstatningsproblemer ved skip b a r e fra disse verfterne. Hvis de norske verfterne er intakt når landet er fritt igjen, kan Norge kanskje erstatte en del av sine skipstap fra egne verfter, men selv i beste tilfelle bare en meget liten del av behovet. Og de svenske verfter har idag svært mange innenlandske bestillinger på hånd. (Etter at artikkelen ble skrevet, er saken kommet lenger: Den norske regjering har presentert et trøstprogram for skipsbestillinger ved svenske skipsbyggerier). Krigen har styrket båndene mellom Storbritannia og Norge, og det kan føre til at de gamle forbindelsene mellom britisk skipsbygging og norsk redarinæring blir etablert på ny. Imidlertid har Storbritannia sine egne tap å dekke og vil derfor innen et kort tidsrom bare kunne bygge en begrenset del av Norges flåte. Bare Amerika vil når krigen er slutt ha tilstrekkelig tonnasje, ja kanskje mer enn landet selv ønsker å beholde. Hvor fort Norge

kan løse sine erstatningsproblemer synes derfor å være nøye forbundet med den amerikanske skipfartspolitik.

Men som nevnt er det ikke nok for sjøfartsnasjonene å gjenreise handelsflåtene - det er like påkravet å skape betingelser som gjør det mulig for skipene å selte med økonomisk fortjeneste. Den første betingelse er da en stor og voksende internasjonal handel. Den annen, ikke mindre viktig forutsetning, er en fri og årlig konkurranse, uhindret av flaggskriftminering og subsidier. Den bestemmende innflytelse i slike spørsmål ligger selvfølgelig hos stormaktene, men de mindre allierte land må og kan demonstrere sin interesse for frigjøring og utvidelse av verdenshandelen og for etablering av rettferdighetkonkurrenseforhold, og sin vilje til samarbeid for å skape slike betingelser. Norges vilje og iver kan bevises ut fra politikken i fortiden. Landet har alltid drevet en liberal handelspolitikk og virket aktivt for verdenshandelens frigjøring. Heller ikke er ekspansjonistiske økonomiske forholdsregler noe nytt i Norge. En politikk som tar sikte på koordinering av handelslivet betraktes som et ønskelig og effektivt middel til å fri-gjøre og øke verdenshandelen.

I skipfartspolitikken har Norge levet fullt opp til de idealene vi ønsker å se godkjent internasjonalt. Landet praktiserer ikke flaggskriftminering, og halve vår utenrikshandel foregår med fremmede skip. Ingen subsidier har vært ytt skipsfarten, og de norske redere har aldri hatt noen konkurransessig fordel m.h.t. lønnsutgifter, idet lønningene har vært blant de høyeste i Europa. Også når det gjelder å sørge for sine sjøfolk, har Norge vært blant foregangsstatene. Det arbeides nå med en pensjonering for alle sjøfolk, og regjeringen vil gjøre sitt ytterste for å trygge deres kår. Dette innbefatter også familjene til de sjøfolk som har sett livet til under krigen eller er blitt invalider.

NACH DER HEIMAT...

Kl. 1/2 10 onsdag baner fem reisende seg vei igjennom trenvæsen på Østbanen, to av dem blir med seg bagasje, og gjengen sprer kommenterende den siste meddelelse fra politidepartementet, over mot Statsbanenes hovedkontor på Jernbanetorget. - Det er Oslojungen som er ute for å strekke bena. De går inn hovedinngangen, setter koffertene ned foran glassluken til den døsig tyske vaktposten: "Verkauft man hier Fahrkarten, bitte?" "Fahrkarten?" Men sitter nok ikke der for å selge billetter nei, han skal passe på at ingen uvedkommende kommer inn i Statsbanenes hovedbygning hvor tyskerne har hele sin administrasjon for utnyttelse av de norske jernbaner. Men innen han er kommet så langt i sine betraktninger at han kan gi uttrykk for dem bringer et flerstemmig "Hände hoch" ham ut av dørsigheten, og en skarpladd Colt som han om nødvendig skal forsvare hovedbygningen med er allerede beslaglagt og bragt på den rette siden av luke. En av de reisende har i mellomtiden baskjeftig seg med døren inn til vaktstuen, og straks etter er representanten for vernemakta iført håndjern.

Veien innover er fri og "bagasjen" blir båret innover i lokalene og plassert der hvor slik bagasje gjør seg best. - Men nå våkner vernemakta, det vil si han som satt i luke, for i etasjen over ligger an 8-10 menn i dyp søvn og med vonde drømmer om hvordan og når de skal komme hjem. Vaktposten blir helt vill og setter i med høyre vrel, man synes å ane det nervespenn han er i, - på den ene siden redsolen for sabotører og pertissener og på den annen en like avsidig rudsol for represalier og straff fra overordnede, og han utgjør et temmelig avvikende bilde fra den

smørgsjokoladeutønde tysker fra 1940. - Men det er ikke mulig å få brakt ham til fornuft, gamle gode skoleuttrykk som rolig seil og hualo halton har ingen virkning og truster har han vel vært utsatt for i altfor mange år. - Situasjonen begynner å bli litt spent, meningen var nemlig å ta med vakten ut igjen for å redde livet på ham, men med en slik oppførsel blir han lite til sin egen frelse, og han blir brakt til taushet av et par kuler før han får anledning til å vekke opp hele kvartalet.... Bagasjen blir igjen for et par minutter viet all interesse, og etter at de norske beboerne i kvartalet, høflig, men bestemt, er blitt gjort oppmerksom på forholdene spaserer gjengen ut samme vei de kom inn. Et par minutter senere går bygningen, med de sovende vernemaktsmedlemmer og forøvrig alle de opplysninger tyskerne har samlet om våre jernbaner, i luften - ingen nordmenn kom til skade.

Sprengningen av Hovedbygningen, sammen med aksjoner mot jernbanen andre steder, har greitt og enkelt løst tyskernes problem om hvordan og når de skal komme hjem for å delta i slaget om Tyskland - de må fortsatt bli her.

DRAMAET PÅ SÖRÖYA.

Söröya, like vest for Hammerfest, er Norges 3. største øy og hadde normalt en befolkning på ca. 3.000. Tyskerne greide å tvangsøvakere ca. 800. Resten kom seg unna i første omgang. Tyskerne gjorde ralde nesten daglig, brante ned hytter, sprengte gaffer og gjorde livet uløselig for dem som foretrekkte friheten. En av de som var med på ekspedisjonen fra Øst-Finnmark til öya forteller: Vi kom i kontakt med to familier. Da vi så dem var de på vei oppover fjellet, de trodde vi var tyskere, men vi greide å rope så vi fikk stanset dem. Deres glede var stor over å se norske soldater. Hadde vi ikke hatet tyskerne før, måtte deres fortellinger gi oss grunn nok. Det var smått med mat, de hadde levet på færekjøtt, men margarin fantes ikke, heller ikke mel og sukker. Før sneen kom hadde de kunnet fiske litt med de få båter de hadde gjemt, men tyske patruljer lette stadig etter folk, og da sneen kom var det umulig å ferdes på steder hvor tyskerne kunne finne spor. De levde som ville dyr i et klima som er hårdt nok under lovlig vilkår. Tyskerne brante alle hus i oktober-november. Under daglige ralde fant de endel av dem som hadde reddet seg unna. Samtidig ranet og stjål de alt de kom over. Enkelte har måttet flykte opp til 5 ganger, hver gang med mindre og mindre av sine eiendeler. Dagslyset svant og vinteren ble hårdere og hårdere. En familie måtte flykte så fort at de måtte grave ned sin 82 år gamle bestemor under sneen. Hun lå der i 24 timer, men kom fra det med livet. Tyskerne viste stor oppfinnsomhet i behandlingen av dyr. Engang bandt de bakbenene på en sau til en stokk og kastet den på sjøen. En annen gang sprengte de et fjøs med en ku i luften. Det lykkedes å samle så mange gamle, syke og barn at vi kunne sende dem østover. Resten av befolkningen levde skjult, men etter 14 dager var de samlet i 3 leire. Vi hadde bare til disposisjon 2 små motorbåter, som var senket av folkene for at tyskerne ikke skulle få tak i dem, men alle som bodde avsides hadde store strøberer for de kom fram. Noen gjorde en 10 timers reise i en åpen båt, og deretter videre på ski eller til fots. Det tok hårdt på. Flere av de små hadde våtter på bena i stedet for sko. En 80 år gammel kone ble båret av sin sønn tvers over öya, bakke opp og bakke ned over fjell opptil 500 meter høyde. Han bar også sekken sin. Først bar han moren i km, så tilbake og henter ryggsekken, slik bar han 25 km. Det var små barn som var født i elendige hytter eller bare under noen bjelker. De hadde ikke mat, og nesten ikke klær. Spent ventet vi på de allierte fartøyer. Det var vanskelig å huse folkene i mens. Et sted bodde 60 mennesker i et 16-manns telt. Vi hadde litt margarin, kjøks og sukker. Alt ble tatt med godt humør. Endelig kom den dagen da de allierte destroyere kom. Jeg dro om bord og senere kom de andre, og alle ensiktene strålte av glede. De britiske gastene var fulle av sympati og glede over å hjelpe. Når de fikk tak i et barn ville de nesten ikke slippe det. De hjalp til å vaske og stelle dem og ga dem den sjokolade de hadde spart til sine egne. Også bar det av sted til et nytt hjem.

Daily Telegraph skriver i forbindelse med redningen: Da de evakuerte kom, ble de hilset velkommen som representanter for en liten nasjon, som med sin tro på den allierte sak og sin motstand mot overfallsmennene har vakt beundring hos alle dem som har friheten kjær.

NYHETENE TIRSDAG.

Vestfronten. I trekanten Moselle-Saar-Rhinon rydder amerikanske og franske styrker hurtig opp i den tyske lomme. 3. og 7. amerikanske arme rykker inn fra N og S. Mandag ble det meldt at Koblenz var helt rensert for fiender, og at det var innført en alliert militæradministrasjon. Bingen, S for Koblenz er inntatt, og hele vestbredden av Rhinen mellom Koblenz og Bingen er rensert. SØ for Bingen står amerikanerne 15 km fra Mainz. Styrker fra 3. arme rykker mot SV fra Bad Kreuznach og er rykket inn i Sobornheim, ved Nahe. Denne framrykning sammen med 7. armés framrykning nordover holder på å avskjære en tysk lomme. 3. arme står bare 6 km fra Kaiserautern, og tok mandag mellom 15.000 og 20.000 fanger. Styrker fra 7. arme har brutt de siste forsvarsværker i Stegfrædlinjen mellom Saar og Rhinen på minst et dusin steder. Weissenburg, rett V for Karlsruhe er inntatt. Fra vestenden av Saar avsnittet meldes at Hertzog er inntatt. Den tyske lomme skrumpet sammen i dette avsnitt. SØ for Hertzog er Saarlautern inntatt. Franske styrker har gått over den tyske grense, og franske styrker fra Alger har stormet Lauterburg, midt i mot Karlsruhe. Denne framgang betyr at hele Alsace og dermed hele Frankrike er befrikket med unntagelse av noen få tyske lommer ved Atlanterhavskysten. - Renagen-bruket utvides stadig. Arbeidet med å reparere midtspennet i jernbanebruen er nesten ferdig. Pongtonbruen har vært i bruk hele tiden og tropper og materiell strømmer over. Brufestet er nå 28 km langt og 13 km dypt. Mot N er det utvidet N for Honnef til Ober Kassel, og mot S S for Linz til Rockanfeld. Det er tatt i 1/2 km til av autostradaen, og de allierte behersker nå 13 km av denne. (Autostradaen mellom Köln og Frankfurt am Main.) Eisenhower har sendt ut sitt 3. opprop til befolkningen i Frankfurt am Main, Mainz og Ludwighafen-området. Arbeidere advares mot å bli boende på sine hjemsteder, da distriktet vil bli skælseløst bombet. Utenlandske arbeidere anbefales å søke seg ut på landsbygden.

Østfronten. Russerne står ved Östersjön fra Stettin til Gdynia etter at det mandag ble meldt at de hadde inntatt Kolberg. Tyske styrker SV for Königsberg måtte søndag trekke seg tilbake fra nordkanten av lommen. Tyskerne holder bare Grauesberg og Hoffigenbeil. Søndag natt ble Danzig bombet. Tyskerne mistet mandag 46 fly i luften og på bakken. Sjøfly senket 4 skip i Östersjön. I de kamper som førte til at Kolberg ble inntatt, hadde tyskerne 6.000 dropte og 6.000 fanger. I Tsjekkoslovakia er rusten av det tyske brufestet på østbredden av elva Gran utslettet.

Italia. Allierte destroyere har angrepet skip på Genuas havn. Utenfor Korstka er 2 krigsskip senket, og utenfor Venezia har britiske torpedobåter senket 5 tyske forsyningskip.

Østen. Over 300 flygende festninger har kastet 2.000 tonn brannbomber over en japansk flyfabrikk i Nagoya. En flyfabrikk på Kufshui (den sydligste øy i Japan) er angrepet av fly fra hangarskip. - I Burma er kampene i Mandalay avsluttet ved at fortet i sentrum er inntatt. - Amerikanske styrker har lande på Samar i Filippinene, mellom Luzon og Mindanao.

Flyangrep. Britiske bombefly har angrepet to tyske generalstabskvarterer i Nederland. Ved angrepet mot Berlin søndag kastet amerikanerne over 3.000 tonn bomber, hvorav 650 tonn var brannbomber. Det taktiske flyvåpen satte mandag rekord for 1 år i antall utfall. Det var tyske tropper på retrett som ble angrepet. 4.300 kjøretøyer ble satt ut av søkk. Det var særlig tyske kommunikasjoner bak den nordlige Rhinfront overfor Montgomerys venterende armeer som ble angrepet. Lancasterfly har angrepet vradukten ved Arnberg og Bielefeld. Vradukten ved Arnberg er styrtet sammen. Mandag angrep britiske fly skiftetokter i Ruhr. Natt til tirsdag var britiske mesquitos over Berlin for 26. natt på rad. Fly fra Italia angrep mandag sabbandslinjer i Østerrrike og Syd-Tyskland. Fra V ble en bensolfabrikk i Gelsenkirchen angrepet. 1.200 amerikanske bombefly eskortert av 600 jagere angrep mandag en fabrikk for røkyfly og andre anlegg i Syd- og Midt-Tyskland. Luftwaffe var opps, 47 tyske fly ble skutt ned og minst 20 på bakken ødelagt. Av alle britiske fly som var ute mandag og natt til tirsdag sannes ikke et eneste fly. - Fra Washington meldes at fra 8. og 15. Luftarmeen var tapsprosenten 1,7 i 1944. I februar falt tapsprosenten til under 1 % av de styrker som var sendt ut.

Holland. Dronning Wilhelmine har besøkt Vlissingen.