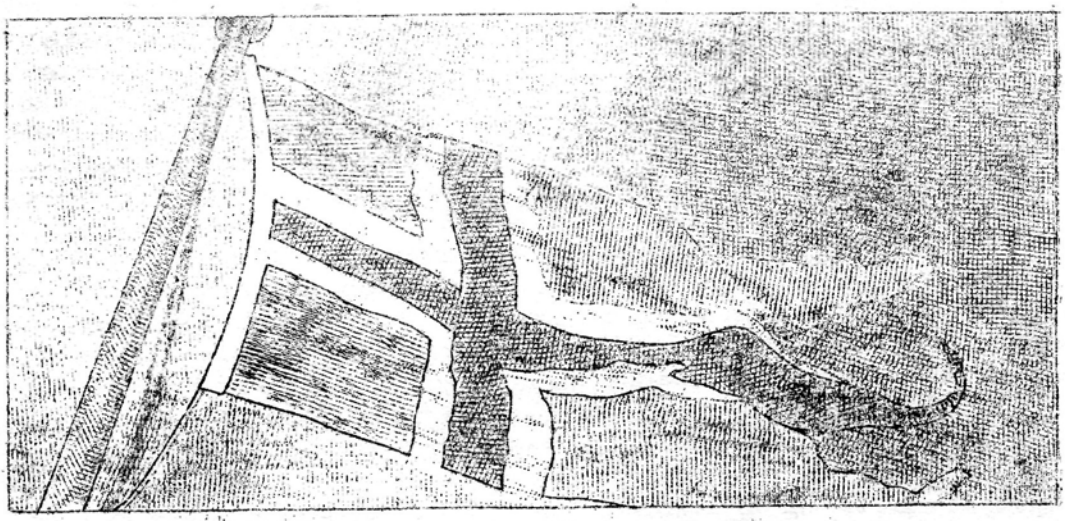

Våre skip seiler på alle hav, og de vil fortsette å gjøre det inntil seiren er vunnet.

NORGES FLYTENDE IMPERIUM

Avisen "The Times" har kalt vår handelsflåte "NORWAY'S FLOATING EMPIRE". Den amerikanske admiral Land uttalte i 1941 at den norske handelsflåten "er mere verd for de allierte enn 1 mil. mann." Utenriksminister Eden sa i april 1942 at ikke noen gang i sin historie har Norges flåte "played a more glorious part than in this present struggle". Og Noel Baker, parlamentssekretæren for det britiske krigstransport-departement, hevder at "de norske tankskipene betyr i slaget om Atlanterhavet, hva Spitfireflyene var under slaget om Storbritannia i 1940".

Før verden ble klar over den seige motstanden som det norske folk ytet bak nazisensuren hjemme, var det sjømannsstanden som reddet vår ære, da en falsk forestilling om norsk unnfallenhet og manglende vilje til selvstendighet bredte seg ut over verden, ikke minst i Amerika. Hvert eneste norsk skipsmannskap utenfor fiendtlig farvann ga ubetinget tilsagn om trofasthet mot det Norge som er vårt.

Ved krigsutbruddet var Norges handelsflåte den 4. største og ubetinget den mest moderne i verden. I forhold til folketallet var Norge den ledende sjøfarende nasjon. 45 % av hele vår tonnasje i 1939 var under 10 år gammel, mens av den øvrige verdenstonnasjen bare 25 % av skipene var under 10 år. Den norske tonnasjen som var engasjert i internasjonal tramfart overgikk U.S.A.'s og Japans; bare den britiske handelsflåten lå foran oss på dette område. Vi hadde prosentvis flere motorskip og tankskip enn noe annet land i verden. - Allerede i den korte tiden mellom september 1939 og 9. april 1940 mistet Norge 54 skip ved krigsforlis.

Etter at tyskerne hadde overfalt Norge og de fleste norske rederne var blitt avskåret fra enhver forbindelse med sine skip, var de norske myndighetene med en gang klar over at en effektiv utnyttelse av vår handelsflåte, både direkte som transportmiddel og indirekte ved dens inntekter, ville være av aller største betydning for Norges innsats sammen med våre allierte.

Allerede 10. april ble den første plan lagt for å sikre vår flåte. Ved britisk hjelp ble fra London flåten assurert mot krig og sjøskade, og melding om dette ble sendt ut 13. april. I disse første krigsdagene opererte Norges utenrikske stasjoner helt på egen hånd og gjorde et glimrende arbeide.

16. april var man klar over at den norske flåten måtte komme under samlet kontroll og under direkte ledelse fra London. Samme dag fikk man også kontakt med den norske regjering via Aalesund. Over London-

kringkasteren ble det sendt beskjed ut over verden om at alle telegrammer som sendtes fra de okkuperte strøk i Norge til skipene, var utsendt av de tyske myndigheter; bare ordrer som ble mottatt gjennom den norske legasjon eller som ble kringkastet fra BBC var autentiske. Samtidig - altså nøyaktig en uke etter tyskernes overfall på Norge - ble organiseringen av The Norwegian Shipping and Trade Mission - NORTRASHIP- påbegynt. --- 22. april møttes Kongen, Kronprinsen og Regjeringen i en iskall fjellstue i Romsdalen og vedtok den provisoriske anordning hvorved staten rekvisisjonerte bruksretten til de norske skip, og Regjeringen trådte inn i befrakternes og redernes rettigheter og plikter. Denne provisoriske anordning ble senere erstattet med en ny og mere utførlig anordning, vedtatt i regjeringsmøte 18. mai 1940.

Tross de krigstap som Norges handelsflåte hadde lidt i den tid Norge var nøytralt, var den norske flåten i april 1940 like stor som den hadde vært sommeren 1939. Norges flåte besto 9. april 1940 av 1.182 skip over 500 br.reg.tonn med en samlet tonnasje på 4,6 mil.br.reg.tonn. Resten av flåten besto av kystfartøyer, trålere, hvalbåter og andre småskip, slik at tonnasjen i alt utgjorde ca. 4,85 mil.br.reg.tonn.

Av de 1.182 skipene over 500 br.reg.tonn kom 881 straks i fart for Nortrasjip, mens 26 skip av den tyske blokade ble stengt inne i svenske og finske havner. Under fiendens kontroll kom bare en åttendedel av flåten: 275 skip. Under regjeringens kontroll kom videre en rekke mindre handelsskip, fiskebåter, trålere og selfangere samt over hundre hvalbåter. I alt var det 1.024 handelsskip og hvalbåter med en samlettonnasje av over 4 mil.br.reg.tonn og over 6 mil.dødvekt-tonn, eller ca. 82 % av landets totale tonnasje med en tilhørende besetning på 30.000 sjøfolk, som kom under Nortraships ledelse.

Tyskerne hadde håpet at den norske handelsflåten ville falle som en moden frukt i fanget på dem. Hvor grundig de ble skuffet: En kjent amerikansk forfatter karakteriserer de norske sjømenns handling i april 1940 som "den største sabotasjehandling som har vært rettet mot tyskerne i denne krig" - ja han legger endog til at det er "den største bedrift av krigssabotasje i verdenshistorien".

De skip som disponeres av Nortraship har dels fortsatt i samme fart som før, på norske linjer eller gamle certepartier. Disponeringen har imidlertid tatt sikte på å benytte handelsflåten på en slik måte at den gjør mest mulig innsats for Norges befrielse og den allierte sak. Det er i denne forbindelse truffet en rekke avtaler med den britiske regjering om befraktning av en stor del av den norske tonnasjen til Ministry of War Transport. Det foregår også et utstrakt samarbeid med United States Maritime Commission. For tiden er ca. 3,5 mil.dødvekt-tonn befraktet til Ministry of War Transport eller beskjeftiget i norsk linjefart på Storbritannia eller Midtøsten.

I dag seiler altså hele den frie norske flåten for de allierte og bringer krigsforsyninger, råmaterialer, mat og andre slags viktig last til Storbritannia og de Forente Nasjoner på samtlige krigsteatre over hele kloden. Av kanskje størst betydning har den norske tankflåte vært som i lengre tid besørget fram omlag 40 % av de alliertes oljetransporter til Storbritannia og andre krigsskueplasser. Den innsats som vår norske flåte har ytet i kampen mot landets fiender har derfor vært av uvurderlig betydning for de alliertes sak, men har selvfølgelig også måttet medføre betydelige tap av skip og menneskeliv. På den annen side er det truffet avtale med de britiske myndigheter hvorved Norge får en andel i de britiske nybygningsprogram; derved har vi oppnådd en del erstatning for den tapte tonnasjen. Videre har vi overtatt noen amerikanske lasteskip; i 1942 inngikk vi en gunstig låne- og leie-avtale med De Forente Stater, og der er utsikt til at spørsmålet om andel i de amerikanske nybygninger av skip vil bli løst på en tilfredsstillende måte. Tross sine tap består den frie norske handelsflåte i dag av 700 skip, bemannet med 22.000 sjøfolk. Av disse er 1.200 mann specialutdannet som kanonskyttere. De har fått sin opplæring ved vår egen marines "gunnery scools" og er deretter stilt til disposisjon for handelsflåten. De fleste av hvalbåtene gjør nå tjeneste i den norske, hollandske og britiske krigsmarine.

Nortraship har sitt sentrum i London. Et annet hovedkontor har vi i New York. Organisasjonen er forøvrig blitt utbygget med over 45 filialkontorer fordelt på 11 forskjellige land i alle fem verdensdeler. Foruten en effektiv ledelse har Nortraship avdelinger for chartring og forretningsmessig tilsyn med

driften av lasteskipene og tankskipene. Videre er det avdelinger for avgjørelse av tekniske spørsmål, mannskapsspørsmål, assuranse, finansiell disponering, statistiske og juridiske problemer. Ved alle sine forskjellige kontorer har Nortraship et samlet funksjonærantall på ca. 700 mann, d.v.s. neppe mer enn ved et av våre største linjerederier i Norge i fredstid. Nortraship er i virkeligheten blitt verdens største skipsrederi, og Kong Haakon sier spøkende at han er verdens største skipsreder.

Nortraship er organisert som et direktorat som administrativt på mange vis kan sammenlignes med De Norske Statsbaner. Dette direktorat er igjen underlagt Skipsfartsdepartementet, som derved blir den høyeste administrative myndighet i alle spørsmål vedrørende norsk skipsfart. Ved ordningen av forholdet mellom sjøfolkene og staten over også sjømannsorganisasjonene sin innflytelse. Utenfor Norge har vi sett hvordan disse er blitt organisert på ny og fortsetter sin tilværelse: Norsk Skipsførerforbund, Norsk Styrmannsforening, Det Norske Maskinistforbund og Norsk Sjømannsforbund.

Handelsflåten skaffer gjennom Nortraship en vesentlig del av de pengemidler hvormed Det Frie Norges kamp finansieres. Staten plikter ifølge norsk lov å yte rederne erstatning, likesom skipene vil bli levert tilbake til rederne i Norge etter bruken. Foruten de mere regulære transporter av krigsmateriell, olje, mat, m.m. har norske skip også deltatt i viktige militære operasjoner, som under evakueringene fra Dunquerque, Cherbourg, Bordeaux, Singapore, Hellas og Kreta. Norske handelsskip har vært med i konvoyene til Malta, Alexandria, Murmansk, Madagaskar og hele Nord-Afrika.

En rekke nye tiltak er satt i verk for sjøfolkene våre. Av disse kan vi nevne at norske sjømenn nå gis en viss lønn i den tid de ikke direkte er i tjeneste på norske skip, men venter på tørn i en pool (pool-system) i likhet med bl.a.den britiske og hollandske ordning. I Storbritannia, Amerika og Canada samles sjøfolkene i de såkalte pool-byer hvor de står under kontroll av det stedlige monstrings- og registreringskontor. De får da utbetalt både oppholdsgodtgjørelse og ventehyre. -- Det var alminnelig for Norge kom med i krigen at sjøfolkene for sine familiers underhold lot rederiene foreta månedlige trekk i sine hyrer - penger som så av rederiene ble utbetalt vedkommende sjøfolks pårørende. Den norske regjering har ansett det som en viktig oppgave å gjøre hva det står i dens makt for å hindre at de norske sjøfolks familier skal lide nød. For de sjøfolk som har forsørgelsesbyrde i Norge er familietrekken blitt fortsatt og beløpene satt inn på de opprettede innskudds- og trekk-kontorer ved generalkonsulatene i London og New York. Disse innskudd er garantert av den norske stat. Ved innskuddene er det skapt sikkerhet for de trekkbeløp som rederiene i Norge også etter 9. april 1940 fortsatte å utbetale til sjøfolkenes familier. Denne ordning med fortsatt utbetaling av trekken ble gjennomført i Administrasjonsrådets tid. Det er likevel et faktum at mange sjømannsfamilier hjemme sitter meget hardt i det økonomisk. ALLE NORDMENN HJEMME I NORGE SOM HJELPER SJØFOLKENES FAMILIER MED FORSKUDD OG LÅN, VIL FÅ SINE UTGIFTER DEKKET AV DE BELØP SOM VED STATENS GARANTI BLIR SATT TIL SIDE FOR DET ENDELIGE OPPGJØR ETTER GJENEROBRINGEN.

Loven om ulykkestrygd for sjøfolk gjelder fremdeles i full utstrekning i Det Frie Norge, og alle forpliktelser etter gjellende lov blir oppfyldt. Dette har Regjeringen uttrykkelig presisert, særlig etter at "Sosialdepartementet" i Oslo 8. mars 1941 endret loven om ulykkestrygd for sjøfolk slik at "for skip som ikke går i fart på Norge bortfaller plikten for Rikstrygdeverket til å betale ekstra erstatning ved dødsfall som følge av krigsforlis". - I Det Frie Norge er syketrygden forbedret, og sjøfolkene har større rettigheter enn før krigen. Det er bl.a. gjennomført fri sykebehandling, mens man før hadde et refusjonssystem. Dessuten er tiden forlenget for fri sykebehandling til inntil et år, mens den før var begrenset til 26 uker, i enkelte tilfeller 39 uker. Også en nyorganisering og forbedring av ulykkestrygden for sjøfolk er gjennomført. -- De sosiale tiltak for sjøfolkene er mangeartede. Regjeringen har sett det som en av sine viktigste oppgaver å ta vare på sjøfolkene når de kommer i land. Man har forsøkt å oppnå dette ad to veier, dels ved å skaffe dem gode og hyggelige oppholdssteder, dels ved å gi dem sunn underholdning og adspredelse. De fleste tiltak drives helt for statens regning. For øyeblikket har vi ikke mindre enn 26 norske hoteller, pensjonater, klubber og leseværelser på forskjellige kanter av verden.

Vi deltar også i interallierte tiltak som klubbene og kantinene i Leith, Gourock og Southampton.

Sjøfolkene har krav på inntil 30 dagers ferie pr.år. For at sjømennene skal kunne tilbringe ferien i rolige omgivelser på landet, er nye norske ferietjem blitt opprettet både i Amerika og Storbritannia. - For å organisere sammenkomster, turer, bedriftsbesøk og foster for sjøfolkene under deres opphold i land, er nedsatt spesielle komiteer. -- En annen viktig oppgave er å sørge for sjøfolkenes adgang til videre utdannelse. Rekruttering av handelsflåtens befal er nødvendig og kan for tiden bare skje gjennom skoler satt i gang av de norske myndigheter utenfor Norge. I London har vi nå norsk radioskole, styrmannsskole, maskinistskole og stuertskole. I Amerika har vi en styrmannsskole og i Canada en radioskole.

Det blir tatt vare på alle døde sjøfolks etterlatenskaper - klær, verdisaker o.l.- og deres økonomiske interesser. Disse sjøfolks tilgodehavender blir innsatt på Innskudds- og trekk-kontoret. -- Den norske skipskontroll har i flere land fast ansatte tilsynsmenn som foretar besiktigelser av våre skip og etterser livredningsredskapene ombord. Det norske redningsutstyret er nå det mest moderne som overhode kan skaffes, og tapet av menneskeliv ved norske skipsforlis er derfor de laveste som forekommer.

Allerede sommeren 1940 kom spørsmålet om egen norsk legehjelp for våre sjøfolk i forgrunnen. De påkjenninger og vansker sjøfolkene sto overfor gjorde det ønskelig at de ble skaffet best mulig medisinsk hjelp. Litt etter litt meldte det seg flere og flere leger, sykepleiersker og annet medisinsk personell til tjeneste, og vi har nå et ganske omfattende sivilt og militært sanitet i Det Frie Norge. Vi har norske legekontorer for sjøfolk i fem britiske og to amerikanske havnebyer. Dessuten har vi sivile sykehus og rekonvalesenthjem forskjellige steder i England og Amerika. Felles for alle disse sykehusene er at man forsøker å gjøre hospitalet mere eller mindre til et hjem for de norske, hvor de virkelig kan føle seg hjemme og få en del adspredelser. I Storbritannia har vi ennvidere tre norske sivile tannlegekontorer, og et større medisindepot med norske medisiner. Det frie Norge har nå 55-60 leger ute i tjeneste. Omkring halvparten av dem står under militær administrasjon, den annen halvpart under det norske sivile Medisinaldirektorat i London og Washington.

Man har også gått i gang med engelskundervisning for sjøfolk og andre norske sivile. Norske lærebøker i engelsk er blitt reprodusert i dette øyemed. Videre har vi vandrebøksamlinger med norsk og engelsk litteratur. Læseværelser og skip blir forsynt med norske bøker, og avisen "Norsk Tidend" og det norske magasinet "Fram" blir, sammen med alle norske publikasjoner, sendt til hvert enkelt skip. I tillegg til den norske Rikskringkastings daglige utsendinger fra London og Boston, blir det sendt Norgesnytt og andre aktuelle nyheter fra Regjeringens Informasjonskontor med morse til alle skip hver dag. En side av det sosiale arbeid som man legger vekt på, er å formidle post til norske sjøfolk. I desember 1942 ble det i Storbritannia utgitt en serie norske frimerker med motiver hentet fra Norges kamp hjemme og ute. Det nye postsystem blir administrert av det norske handelsdepartement. Brev postlagt og frankert med norske frimerker ombord i norske skip i åpen sjø, innleveres til videre forsendelse i nærmeste havn.

Foruten sjømannskirkene tar også de norske generalkonsulater og enkelte andre konsulater i mot sjøfolkenes sparepenger. Dette arbeid har gradvis antatt store dimensjoner, og det er oppspart store beløp av våre sjøfolk gjennom disse institusjonene. Et spesielt "Norwegian Government Allotment Office" er opprettet i London og New York.

Hvordan fordeles Det Frie Norges mannskapsressurser mellom Hæren, Flyvåpenet, Marinen, Handelsflåten og Siviladministrasjonen? Dette er et problem som vil møte enhver regjering i krig, særlig da i en total krig. Den myndighet som avgjør alle slike spørsmål med endelig virkning, er hos oss Mannskaps- og Vernepliktsstyret. Det Frie Norges mannskaps- og vernepliktsstyre har 6 medlemmer, en representant for handelsflåten, en representant for Nortraships administrasjon, en representant for registreringsmyndigheten, og tre representanter for de militære myndigheter.

vvv vVv vvv