



Den skjulte Trussel, Sjørøveri og norsk sjøfart i kinesisk farvann fra 1920- 1940

NTNU
Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Det humanistiske fakultet
Institutt for historiske studier

Ilkka Kristoffer Dahl

Den skjulte trussel

Sjørøveri og norsk sjøfart i kinesisk farvann fra
1920- 1940

Masteroppgave i Lektorprogram for historie

Trondheim, mai 2015



Ilkka Kristoffer Dahl

Den skjulte trussel

Sjørøveri og norsk sjøfart i kinesisk farvann fra 1920-1940

Masteroppgave i Historie- Lektorutdanningen

Institutt for historiske studier

NTNU

Trondheim, vår 2015

Forsidefoto: Pirater klare til angrep, fotografert av Aleko E. Lilius på hans reise med kinesiske pirater 1929. Hentet fra: Lilius, Aleko E, (1956) *Jeg seilte med kinesiske pirater*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag

Forord

Sjørøveri på kysten av Kina er et tema jeg har hatt en stor glede av å jobbe med, noe som ikke er vanskelig ettersom jeg aldri kom over min kaptein Sabeltann perioden. Å kunne arbeid med originale dokumenter er noe som har vært både utfordrende og berikende, og er noe jeg vil fortsette med i fremtiden. Jeg vil først takke min veileder, Håkon With Andersen, for hans støtte og motivasjon under skrivingen av denne oppgaven. Dine støttende ord har gjort at denne oppgaven ble skrevet uten pine og fortvilelse, vel nesten.

Jeg vil også takke min familie som har vært med på å forme min interesse for historie, og mine medstudenter som har støttet meg og gjort de siste fem årene til en fantastisk opplevelse. Jeg vil gi en spesiell takk til Are Riksaasen, Oddvar Røyset og Riitta Fjæren som har sett over oppgaven og kommet med konstruktiv tilbakemelding. Uten deres hjelp ville denne teksten vært et grammatisk mareritt. Alle feil i oppgaven er mine egne.

Ilkka Kristoffer Dahl

Trondheim, 14. mai, 2015

Innholdsfortegnelse

1 – Oppgaven	1
1.1 Sjørøverne	1
1.2 Problemstilling/ avgrensning	2
1.3 Oppgavens pedagogiske relevans	3
1.5 Kildene	3
1.6 Disposisjon	4
2 - Pirater, Kina og norsk sjøfart på Asia.....	7
2.1 Kinas historie.....	7
2.2 Norsk Sjøfart på Asia	10
2.3 Sjørøveri	11
2.4 Historien om sjørøveri.....	13
2.5 Piratvirksomhet utenfor Kina	14
2.6 Piratvirksomhet i dag og bekjempelse av det	17
3 – Angrep på norske skip og reaksjoner på 1920-tallet	21
3.1 Angrepet på D/S Sandviken	22
3.2 Sandviken etterspill.....	23
3.3 Skuddene på D/S Solviken.....	24
3.4 Solviken etterspill.....	25
3.5 Året 1927	26
3.6 D.S Botnia og nordmenn i fangenskap.....	28
3.7 Konklusjon.....	31
4- Sjørøverikomiteen og mulige tiltak for å beskytte norske skip	33
4.1 Opprettelse av sjørøverkomiteen	33
4.2 Typer angrep og valg av forsvar	34
4.3 Radiotelegrafer	34
4.4 Installering av anti-pirat nødsignal og regulering av skipsavgang og ankomsttider	35
4.5 Visitasjon av passasjerer	35
4.6 Gittersperringer ombord	37
4.7 Vaktmenn.....	42
4.8 Bevæpning av mannskap	42
4.9 Hvit besetning	43
4.10 Forbud mot transport av verdisaker	44
4.11 Krigsskip til Kina	44
4.12 Aalls drøfting av krigsskip til Kina 28. september 1929	46
4.13 Komiteens Innstilling om krigsskip.....	49

4.14 Stasjonering av vaktskip.....	49
4.15 Konklusjon.....	50
5- Videre utover 1930-tallet og slutten på piratplagen?	53
5.1 D/S Hirundo og jakten på en doktor	53
5.2 Norviken.....	54
5.3 Kinesiske retningslinjer 1934	56
5.4 Vaktskip og Krogh-Moes meninger i 1934	58
5.5 Japan og invasjonen av Kina	60
5.6 De siste dokumentene om sjørøveriet.....	61
5.7 Konklusjon.....	61
6 - Konklusjon og videre spørsmål	63
6.1 Overfallene.....	63
6.2 Norske reaksjoner på 1920-tallet.....	64
6.3 Tiltakene.....	64
6.4 Utover 1930-tallet.....	65
6.5 Konklusjon på oppgavens didaktiske relevans.....	66
6.6 Hva er det man bør se videre på?	66
Appendiks	69

1 – Oppgaven

1.1 Sjørøverne

Om morgenen den 12. september 1929 var skipet ferdiglastet og klart til å legge ut fra havnen. Det norske dampskipet Botnia, hadde lastet på 26 000 sekker salt i elvebyen Chenkiskong i Kina, og som skulle fraktes videre til Shi-Herwei. I utseilingen fra byen var vannet grunt og det gjorde at de måtte begynne å lodde vannet i frykt for å bli stående fast. 17 fot, 16 og en halv fot, 16 fot, halv tolv på formiddagen bråstoppet skipet. Botnia hadde gått på grunn på 13.6 fots dybde. Skipet var fortsatt i god stand, men det var andre ting som bekymret besetningen, nemlig pirater. Området de befant seg i var beryktet for sine sjørøvere, som hadde kapret flere norske og utenlandske skip de siste årene. I frykt for å bli angrepet av pirater, som nå sannsynligvis ville se et lett bytte i Botnia, besluttet kaptein Haaland at de måtte sende en båt innover mot land for å få beskyttelse fra soldater. Ikke lenge etter at loskutteren var sendt for å hente hjelp, hørte besetningen skyting fra en tremastet djunke som var på vei mot Botnia. Etter trettifem minutter med uavbrutt skyting la djunken seg langs med Botnia og ett dusin røvere bordet skipet med geværer og revolvere. Radioen til Botnia ble ødelagt og piratene startet å plyndre det de ville ha. Klokken seks på ettermiddagen kom loskutteren tilbake med soldater, men da var det for sent. En og en halv time tidligere hadde piratene forlatt Botnia, og før de forlot skipet tok de med seg kaptein Haaland, styrmennene og fem kinesere som fanger.

Sjørøveri har vært et samfunnsproblem på alle verdens hav til ulike tider. Det har skapt økonomiske problemer, og spredd frykt blant utsatte nasjoner som har stått i fare på å møte disse barbarene. Fra den europeiske middelhavskysten hvor berberpirater kom og tok hele byer som slaver, til Karibien hvor pirater angrep handelsskip til og fra den nye verdenen. Kina var heller intet unntak, og det sies at piratvirksomheten der har eksistert så lenge det har eksistert et Kina. I moderne tid har vi sett at piratvirksomhet fortsatt eksisterer rundt om i verden. Både i Karibien og i Sørøst- Asia har man sett flere piratangrep. I Norge er det spesielt piratvirksomheten på kysten av Somalia og Adenbukta som har kommet fram i mediene de siste årene, hvor Norge sendte et krigsskip ned sammen med en koalisjon av andre nasjoner for å sette en stopper for virksomheten. Men det er ikke første gang piratvirksomhet har truet norske skip. Historien til Botnia er en av flere om norske skip som ble angrepet av pirater utenfor kysten av Kina på 1920 og 30-tallet.

Dette er en del av vår norske historie som er blitt glemt med tiden, mye på grunn av mangel på fokus som skyldes av andre viktige hendelser på 1920- og 30-tallet. I perioden disse skipene ble tatt kom et store oppslag i avisene, og det var en av sakene på regjeringens dagsorden. Jeg ønsker med denne oppgaven å sette lys på dette problemet som oppsto, både for å vise at piratvirksomhet ikke var et fenomen som skjedde med stormaktene i «The Golden Age of Piracy» fra 1650-1730, eller utenfor Somalia i dag, Men at det også var et fenomen som skjedde med norske skip og sjømenn på 1900-tallet. Min interesse for temaet kom da jeg oppdaget sjøforklaringene til norske skip som ble angrepet i Kina, mens jeg egentlig lette etter kilder vedrørende berberpiratene. Jeg forsto at dette er noe som trengs å ta tak i og valgte dermed å jobbe med de kinesiske piratene på 1920/30-tallet.

1.2 Problemstilling/ avgrensning

Denne oppgaven skal ta for seg hvordan sjørøveriet mot norske skip gikk for seg, og hvordan den norske regjeringen behandlet sjørøvervirksomheten i Kina på 1920- og 1930-tallet For å forstå det som skjer, må man først danne seg et bilde av fenomenet piratvirksomhet, hvordan forholdene var i Kina, deres tidligere historie med pirater og hvordan den norske handelsflåten ble påvirket i Kina. Disse punktene kommer jeg inn på i kapittel 2, som blir bakgrunnskapittelet. For å finne svar på hovedproblemstillingen må man se på hva som skjedde med norske skip, og hvilke reaksjoner som kom som følge av disse angrepene. Disse spørsmålene vil lede videre til hvilke tiltak som ble vurderte for å stoppe piratene. Kun ved å se på hvordan skipene ble angrepet, kan man finne løsninger for å forhindre at dette skjer videre. Man må da stille spørsmål om hvilke tiltak man vurderte å innføre for å stoppe piratene og om det var tiltak som kunne fungere.

Norge var naturlig nok ikke det eneste landet som så etter løsninger på problemet. Norge var en av flere nasjoner som ble utsatt for pirater utenfor Kina, og det var spesielt Storbritannia som jobbet mot denne virksomheten. Storbritannia hadde kronkolonien Hongkong i Sør- Kina, som var omringet av piratreder, og var en av de mest utsatte vestlige nasjonene på grunn av deres store handel i området. Men Storbritannia hadde også et større militært nærvær i området, med flere krigsskip, noe som gav dem flere muligheter i kampen mot piratene. For Norge må det ha vært viktig å se hvordan britene opererte for å kunne finne egne tiltak. Hvordan så den britiske antipiratkampanjen ut og hvordan så samarbeidet mellom Storbritannia og den kinesiske regjeringen så ut fra norsk synsvinkel?

Man skal heller ikke utelukke den kinesiske regjeringen, som nok svak på denne tiden

på grunnet borgerkrigen som pågikk i landet. Det vil her være viktig å se på hvordan de samarbeidet med nasjonene som handlet i området, spesielt Storbritannia.

Jeg vil avgrense til tidsperioden 1920- og 1930-tallet ettersom det er på denne tiden aktivitetene pågår. 1921 er året hvor man ser en økning, og fra 1937 blir det en nedgang på aktiviteten, samtidig som den andre Sino-japanske krigen starter for fullt. Siden angrepet på Haldens-skipet D/S «Chillardar» skjer i 1914 regner jeg den dermed for å være et særtilfelle som tilhører en annen tid. Geografisk vil det bli begrenset til området rundt Hongkong og Bias Bay ettersom, Hongkong er der anti-piratkampanjen til Storbritannia pågikk og fordi Bias Bay var det mest berykta fristedet for sjørøvere, 65 miles unna. Det er også rundt disse farvann at alle de norske skipene og skip med norske offiserer ble tatt.

1.3 Oppgavens pedagogiske relevans

Oppgaven skal også ha en didaktisk relevans. Temaet jeg jobber med er en del av norsk sjøfartshistorie. Siden oppgaven omhandler realhistorie som ikke lenger er forekommer i dagens samfunn, kan man prøve å finne svar på hvorfor det skjedde, og om det bør komme frem i undervisningen av norsk sjøfartshistorie og norsk politikk, men allikevel ikke som eget kompetansemål. Da disse hendelsene skjedde utover 1920 og 30-tallet var det store avisoppslag om temaet, og nå i 2015 er dette nærmest helt glemt. Det blir også et spørsmål om dette kan brukes i opplæring om historiebruk, og hva som blir husket og glemt. Dette kan settes opp mot situasjon i Adenbukta de siste årene, hvor norske styrker har vært med på å forhindre piratangrep. Dette går under kompetansemålet: «undersøke bakgrunnen for en pågående konflikt, og drøfte reaksjoner i det internasjonale samfunnet» som er for tredje år på videregående skole.¹

1.5 Kildene

Litteraturen som blir brukt skal i hovedsak brukes til å beskrive området og aktørene rundt problemstillingen min, ettersom jeg ikke har funnet noen som har skrevet om tiltakene man vurderte på den tiden. Mesteparten vil komme i kapittel 2 som tar for seg bakgrunnsinformasjonen. Det finnes ikke mange norske bøker som beskriver det som skjedde i de kinesiske farvann på 1920 og 30-tallet. Boken til Birger Dannevig, *Skipene fra Norge*, nevner historien til noen av skipene som blir tatt, beskrevet av mannskapet. Birger Dannevig

¹ Kompetansemål for Vg3 påbygg, Hentet 11.05.15, fra: www.udir.no

var sjøfarts-, bedrifts- og lokalhistoriker som skrev 54 bøker, hvor de fleste tok for seg sjøfart.

Den viktigste boken som blir brukt i denne oppgaven er *Blant kinesiske pirater* skrevet av finnen Aleko E. Lilius. Lilius var journalist og eventyrer som reiste rundt over hele verden og skrev artikler og bøker om sine ferder. *Blant kinesiske pirater* er historien om hans reise til Hongkong og Bias Bay hvor han oppsøkte og levde med piratene i 1929. Denne boken gir et godt innblikk i hvordan livet til piratene i Kina var i denne perioden, og hvordan de opererte. Det er interessant å se på Lilius sin tolkning av piratene opp mot det som blir skrevet av de norske myndigheter. Dette er den eneste boken som gir et innblikk i de kinesiske piratenes liv i mellomkrigstiden, og jeg velger å være kritisk til de mest ekstreme handlingene boken beskriver. Allikevel mener jeg boken portretterer livet til piratene, deres operasjoner og deres hierarki på en saklig måte. Han påpeker også områder i boken hvor hans kunnskap ikke er tilstrekkelig eller innsiktsfull nok, noe som viser at han til en viss grad prøver å være objektiv.

Primærkilder som blir brukt i denne oppgaven er varierte og både norske og internasjonale. I oppgaven bruker jeg mye av brevvekslingen mellom handelsdepartementet, utenriksdepartementet og generalkonsulene og delegasjonene i Kina. Den inneholder også informasjon fra en rekke norske og britiske/kinesiske avisartikler som har ligget sammen med korrespondansen mellom utenriksstasjonen og departementene. Jeg har også fått tak i forhandlingsprotokollene til Sjørøverikomiteen (også kalt Sjørøverkomiteen og Piratkomiteen) og deres innstilling. Sjørøverikomiteen var en komite som jobbet fra 1930-31 med å finne løsning på sjørøveriproblemet og er sentral i denne oppgaven. I brevkorrespondansen er det spesielt generalkonsul Aall i Shanghai som skriver mest aktivt om problemene handelsskip møter i Sør-Kinahavet. I aviser finner man artikler som følger hendelsene i Kina nøye. Det er spesielt artikler fra de norske avisene, Aftenposten og Sjøfartstidende, og de utenlandske, North China Daily og Peiking Reader, (som har ligget med korrespondansen), som har gitt meg viktig informasjon. I dokumentene til Sjørøverikomiteen finner man også tegninger som forslag til å forhindre overfall på skip.

1.6 Disposisjon

Jeg har valgt å dele inn oppgaven på følgende måte

- Kapittel 1 tar for seg en innledning til oppgaven med min motivasjon til fokusere på

dette, hvordan jeg har forsøkt å avgrense arbeidet, kilder.

- Kapittel 2 tar for seg bakgrunnen til problemet og hvordan forholdene i Kina var, hvordan den norske handelen i området var, og hvordan pirater har operert der og andre steder gjennom tidene.
- Kapittel 3 tar for seg tre skip som blir tatt og som fører til krav om tiltak fra norske sjøfartsforeninger.
- Kapittel 4 beskriver de ulike tiltakene sjørøverikomiteen og andre kommer med, og hvorfor det fungerte og ikke fungerte.
- Kapittel 5 tar for seg hva som skjer i etterkant og hva som potensielt kunne føre til piratenes nedgang,
- Kapittel 6 kommer med konklusjon og spørsmål til videre arbeid.

2 - Pirater, Kina og norsk sjøfart på Asia

Dette kapittelet tar for seg bakgrunnen for det som skjer i Kina på 1920- og 30-tallet er ment å gi en grunnleggende forståelse av piratvirksomhet og norsk handel på Asia

2.1 Kinas historie

Kinas historie er på første halvdel av det 20. århundre preget av urolige tilstander og ustabile regjeringer. I perioden 1911- 1949 er Kina mer eller mindre kontinuerlig i borgerkrig. I 1911 startet en revolusjon som endte med at keiseren ble styrtet. I 1912 ble det holdt nasjonalvalg for første og siste gang, som endte med at nasjonalistpartiet vant. Lederen for den valgte regjeringen ble den tidligere generalen fra Quing-dynastiet, Yuan Shikai. Noen år etter at han ble valgt utnevnte han seg selv til keiser, som førte til at flere provinser erklærte seg selvstendige. Yuan dør kort tid etterpå, og det førte til full splittelse i landet. På dette tidspunktet hadde første verdenskrig brutt ut i Europa, så det var lite innblanding fra vestlige makter. Kina sendte hundretusenvise av menn til Europa for å støtte Ententene, og håpet dermed på å få herredømme over de tyske koloniene som var i Kina. Men som resultat av freden i Versailles fikk Japan områdene, og i tillegg kom de med aggressive krav til Kina. Dette førte til 4. Mai-bevegelsen i 1919. Bevegelsen startet med kinesiske studenter som gikk ut i gatene for å protestere mot resultatet av freden, og etterhvert ble denne nasjonale bevegelsen smeltet sammen med tidligere kulturpolitikk om å modernisere Kina. Grobunnen for et moderne Kina var til stede, spørsmålet var i hvilken retning det skulle ta; fasisme, liberalisme eller kommunisme?²

I 1925 døde Sun Yat-sen, revolusjonslederen for den nasjonale bevegelsen. Kina var fremdeles splittet og etter Yat-sens død la nasjonalistpartiet planer om et felttog mot de lokale krigsherrene, som kontrollerte hvert sitt område i riket. Det samme året fikk den nasjonalistiske regjeringen (som de nå kalte seg) kontroll over Kanton.³ Utenfor Kanton i Guangzhou hjalp Sovjetunionen de kinesiske revolusjonære med å bygge en krigsskole mot at nasjonalistene skulle danne en enhetsfront sammen med kommunistene. Med den ledende offiseren fra skolen; Chiang kai-shek, ble det dannet en hær som i 1926 begynte å marsjere sydover i landet. Med hjelp fra rådgivere sovjetiske rådgivere fikk de kontroll over mesteparten av syd-området, og Wuhan og Nanjing kom under deres kontroll. Samtidig som de kjempet mot krigsherrer i nord, ble det opprettet en form for regjering i Wuhan.⁴

² Vig & Strømsnes. 2014, *Kina historie*; 111

³ Sellick, Douglas R.G.(2010). *Pirate outrages, true stories of terror on the china seas*; 228

⁴ Vig & Strømsnes, 2014; 112

Året 1925 var et urolig år med mange streiker, spesielt i Shanghai.

Arbeiderbevegelsen i byen var sterk og de var misfornøyde med japanske fabrikker, noe som førte til antiimperialistiske demonstrasjoner. I en episode skjøt britisk politi (som hadde ansvar for orden i byen) ned titalls demonstranter. Dette førte til protestaksjoner i 28 byer inkludert Kanton. Følgene ble at utenlandske tropper skjøt 52 mennesker og det brøt ut opprør i Hongkong og boikott av vestlige varer. Samtidig økte nasjonalismen betraktelig, og gav Chiang Kai-Shek mer støtte på hans vei mot Shanghai. Chiang sine tropper inneholdt personer fra både høyresiden og venstresiden. Den kinesiske kriminelle organisasjonen Triaden hadde lenge vist misnøye og oppfattet dem som en trussel mot sin virksomhet. Mens Chiang gikk mot Shanghai angrep organisasjonen «Den grønne Bande» kommunistlederne i byen, og fjernet med kaldt blod alle røde som kunne skape problemer. Da Chiang kom til byen ble det klart hvilken side han var på, ettersom han ikke gjorde noe for å stoppe forfølgelsen av kommunistene, og drepte rundt 100 demonstranter. I 1928 ble Kina til slutt samlet igjen under ett flagg under Chiangs regjering i Nanjing. Dette styret skulle komme til å regjere mesteparten av Kina fram til Japans invasjon i 1937. Etter at Chiang kom til makten ble det klart hvilken ideologi han fulgte. Nasjonalisme ble utgangspunktet, hvor han krevde høy folkelig moral fra befolkningen. Han skapte eliteorganisasjonen «blåskjortene» som skulle være både politiske ledere, militæret og hemmelig politi. Her fikk han hjelp fra tyske rådgivere, som senere skulle vise seg å gjøre det samme i Europa. For befolkningen i Kina førte krigføringen mellom partene til pengeproblemer og sult på landsbygda.

Sammenlignet med andre deler av verden greide ikke de europeiske stormaktene å fordele kontrollen over Kina mellom seg, da landet var for stort til å kunne kontrolleres av en nasjon. Fremmede makter måtte hele tiden erkjenne at det var en kinesisk autoritet i landet, enten den var sentral eller lokal. Det var derimot noen områder hvor kinesiske styrer var såpass svake at de ikke kunne stoppe opprettelsen av traktatshavner, leasing av land og innflytelse. Innen 1917 eksisterte det totalt 92 traktatshavner langs kysten av Kina og inn langs elvene. Traktatshavnene gjorde det mulig for vestlige makter å ha egen bosetting i havnene, og som skapte bysamfunn med lokal administrasjon hvor de vestlige styrte byene med skatter fra de lokale.⁵ Med de utenlandske handelskoloniene fulgte det også med militære styrker, som ofte patruljerte på kinesisk land og langs elvene. Begrunnelsen for å kunne ha kanonbåter i elvene og større skip på kysten, var en liberal forståelse av artikkel 52 av 1858 Treaty of Tientsin, som sa «British ships of war coming for no hostile

⁵ Fairbank, J.K. 1983. *Republican China 1912- 1949*; 128-129

purpose, or being engaged in the pursuit of pirates shall be at liberty to visit all ports within the dominions of the Empire of China...»⁶

Hongkong er på denne tiden en kronkoloni for det britiske imperiet, og var det fra den andre opiumskrig (1856-1860) til 1941 da det japanske imperiet okkuperte området. Hongkong ble regnet for å være en frihavn, noe som betydde at den ikke var underlagt strengere restriksjoner enn man ellers hadde på havner. Som følge av første verdenskrig ble europeisk handel i Kina kuttet ned. Dette skapte muligheter for mindre kinesiske firmaer å komme inn i markedet. Kaoset etter 1911-revolusjonen hadde skapt en stor økning av kinesiske entreprenører. Dette skal ha ført til at Hongkongs industrialisering økte. Tidlig i 1927 begynte styresmaktene i Hongkong å jobbe sammen med den nasjonalistiske regjeringen som styre i Kanton. I Kina vokste det også opp flere kriminelle organisasjoner på denne tiden. I tillegg til «Den grønne bande» var «Triaden», som en av verdens mest kjente kriminelle organisasjoner på fremgang. Man regner med at den største økningen var mellom 1914 og 1939, med trehundre grupper i Hongkong.

Bias Bay var sjøregionen som er lokalisert 65 miles øst for Hongkong, og var kjent for å være et fristed for piratene i området, og hvor de kunne gjøre handel med varene de kaprer utenfor britisk jurisdiksjon. Området kom heller ikke under den nasjonale regjeringens kontroll men ble styrt av Chan Kwing-Ming, general og tidligere pirat.⁷ I sin reise til Bias Bay beskriver Lilius «piratredet» som



Figure 1 Pirat i Bias Bay

en hvilken som helst kinesisk landsby, med hus og hytter og murer rundt havnene, og hvor griser, hunder og høns gikk rundt i gatene og barn og tiggere satt ved veikanten⁸ Området

⁶ Ellerman, Bruce A. 2011. *Pirates, terror on the high seas from the Caribbean to the South China Sea*; 56

⁷ Carroll, John M. 2005. *Edge of Empires: Chinese Elites and British Colonials in Hong Kong*; 145

⁸ Lilius, Aleko E. 1956. *Jeg seilte med kinesiske sjørøvere*; 42-43

hadde mange høyder som man kunne se fra Hongkong på en klar dag. ⁹Bias Bay lå rett utenfor Hongkongs territorium og lå under lokal kantonesisk kontroll, som ikke kunne, eller var uvillig til å jobbe sammen med den britiske marinen. Som man ser i Treaty of Tientsin kunne den britiske marinen lovlig følge etter pirater inn i havnen. Noe man ser de gjorde flere ganger, uten at det stoppet piratvirksomheten.

2.2 Norsk Sjøfart på Asia

Når det kommer til norsk sjøfart i Asia, er det boken *Skipene fra Norge* av Birger Dannevig som gir best oversikt. Dannevig beskriver hvordan norske skip ble utsatt for pirater på disse reisene. Den beskriver hvordan de opererte og hvordan deres taktikker forandret seg etter tidens forhold. Den første piratperioden som blir beskrevet er tiden rundt den første opiumskrigen (1839-1842). Da det ble maktskifte i Kina i år 1840 førte det til ustabilitet i landet, og det skapte mulighet for væpnede bander å operere. Pirater ble en plage langs kysten av Kina. Dannevig beskriver at de fleste djunkene på havet i disse farvannene hadde installert kanoner, og det var ofte at de ble brukt like mye til angrep som til forsvar. Det nevnes at norske skip ofte var utstyrt med 2-4 kanoner og noen rifler til besetningen.¹⁰

Nordmenn så gradvis at det var et lukrativt arbeid å drive med kulifrakt. Kulifrakten var kinesiske arbeidere som ble fraktet til andre kolonier som trengte arbeidskraft. Forholdene til disse passasjerene var kummerlige. De måtte ta med seg eget sengetøy og det var som regel kun vann og ris å få ombord. Dette førte ofte til at det oppsto opptøyer ombord på skipene. Fra 1860 og fram til revolusjonen i 1911 var det derimot lite piratvirksomhet å se langs kysten og handelen tok seg opp. Dampskip begynte gradvis å overta for seilskipene, noe som førte til at Norge ble liggende etter. Allikevel greide man å tjene nok ved å levere billige råvarer. Rishandel var noe som flere rederier fra Vestlandet tok opp. Den norske handelsflåten i området ble ikke godt mottatt av handelsflåtene til de andre vestlige maktene. Norge ble sett på som en konkurrent og outsider, og Dannevig gir eksempel på grunnstøtte skip som ikke fikk assistanse av andre skip på grunn av dette.¹¹ Allikevel ble det en økning av norske skip i farvannet utenfor Kina.

Da krigen mellom Japan og Russland brøt ut i 1904 gav det store muligheter for nøytrale skip, og Norge hadde over hundre handelsskip i det fjerne Østen som fikk nok arbeid. Dannevig går en del inn på hvordan denne krigen artet seg, og forteller om hvordan

⁹ Sellick, 2010; 226

¹⁰ Dannevig, Birger. 1982. *Skipene fra Norge*; 45

¹¹ Dannevig, 1982; 88-89

det påvirket norske skip som opererte i krigssonen. Flere skip ble stoppet for inspeksjoner av de krigførende partene på den tiden siden det var en del som opererte som blokadebrytere.

¹²Etter krigens slutt i 1905 ble det vanskeligere for norsk skipsfart i Østen av flere grunner. Lavere konjunkturer dempet aktiviteten, risfarten ble redusert og tyskerne innførte monopoler. Nasjonalistiske tendenser økte i Japan og Tyskland som ønsket at deres frakt skulle foregå med egne skip.¹³ Den andre piratperioden som beskrives er piratvirksomheten som blusser opp etter revolusjonen i 1911 og pågikk fram til den Sino-japanske krigen i 1937. Dannevig beskriver 1922, 1927 og 1928 som de verste piratårene i perioden. Her finner man historiene til norske sjømenn, som i sine erindringer, har fortalt om episoder med pirater.¹⁴ I denne forbindelse finner jeg Alf Thorvald Tollefsens historier mest interessante på grunn av hans arbeide med skipsdesign mot pirater, som jeg har funnet i riksarkivet.

2.3 Sjørøveri

I 2008 ble det estimert av International Maritime Bureau sitt piratsenter at det var 263 angrep eller forsøk på angrep mot skip i 2007. Noe som viste en økning på 10 prosent fra året før.¹⁵

Denne rapporten viser det man kalte piratvirksomhet og bevæpnet tyveri mot skip.

Rapportene fra disse overgrepene kan variere i stor grad, og man regner med at mange flere angrep ikke blir rapportert til høyere autoriteter. Man antar at det finnes mørketall. Hva er det som definerer piratvirksomhet? Pirater:

...are peculiar obnoxious because they maraud upon the open seas, the great highway of all maritime nations. So heinous is the offence considered, so difficult are such offenders to apprehend, and so universal is the interest in their prompt arrest and punishment, they have long been regarded as outlaws and the enemy of all mankind. Because of this link between a violent act committed on the «great highway of all maritime nations» and the view that the seas are beyond the jurisdiction of any other state, pirates has long been regarded as a universal crime- that is as sui generis¹⁶

I The Permanent Court of International Justice erkjente man i 1927 piratvirksomhet som en kriminalitet mot Law of Nations. Dette ble kalt Lotusbeslutningen etter en hendelse hvor Tyrkia ønske å stille en fransk offiser på skipet Lotus for retten på grunn av en kollisjon med et tyrkisk dampskip i internasjonalt farvann. Tyrkernes ønske ble ikke akseptert ettersom

¹² Dannevig, 1982; 122-130

¹³ Dannevig, 1982; 131-132

¹⁴ Dannevig, 1982; 145-163

¹⁵ Ellerman, 2011; 19

¹⁶ Ellerman, 2011; 20

dette hendte i internasjonalt farvann, og dermed kom under Freedom of the High Sea Act. Det eneste unntaket mot frihet i fredstid var i saker hvor pirater var involvert, og unike tilfeller av selvforsvar. Domstolen beskrev det slik: «piracy by law of nations, in its jurisdictional aspects, is sui generis.»¹⁷ Dette betyr at det er en situasjon som er såpass spesiell at den ikke kan defineres ut fra andre lover.¹⁸ Denne saken førte til debatter om hva staters rettigheter på havet egentlig var. En pirathandling må være innenfor grensene til en stats jurisdiksjon. Men den må allikevel være alle staters rett å stoppe pirater uansett.

I 1932 jobbet en forskergruppe fra Harvard sammen med professor Joseph Bingham fra Stanford Univeristy, om piratspørsmålet. De kom fram til et utkast kalt «The Harvard Draft» som inneholdt 19 punkter om piratvirksomhet. Denne teksten er viktig av to grunner. Før det første er det et grundig arbeid som viser datidens syn på piratvirksomhet. For det andre er den blitt brukt som et fundament til FNs konvensjon om sjøloven fra 1982 (UNCLOS 3). Punkt 3. I «The Harvard Draft» definerer piratvirksomhet slik:

«Piracy is any of the following acts, committed in a place not within the territorial jurisdiction of any state:

1. Any act of violence or of depredation committed with intent to rob, rape, wounded, enslave, imprison, or kill a person, or with the intent to steal or destroy property for private ends without *bona fide* purposes of asserting a claim of right, provide that the act is connected with an attack on or from the sea or in or from the air. If the act is connected with an attack witch starts from on board ship, either that ship or another ship witch is involved must be a pirate ship or a ship without national character
2. Any act of voluntary participation in the operation of a ship with knowledge of facts witch make it a pirate ship
3. Any act of instigation or of international facilitation of an act described in paragraph 1 or paragraph 2 in this article.»¹⁹

Det er noen punkter man må merke seg i dette utkastet. Det første er å definere «private ends» som ikke får en tydeligere forklaring i teksten. Slik det er blitt tolket i ettertid har det dreid seg om å skille pirater mellom statsstøttet vold og terrorisme, hvor handlingen gjøres av ideologi og ikke av private interesser. Et annet punkt å merke seg under punkt 1, er: «... or in from the air ...»²⁰ som viser en tro på at piratvirksomhet fra luften kunne komme. Dette er et tegn på tiden de var i, hvor utviklingen av fly og bruk av zeppelinere ble større og dermed også kunne bli brukt av personer med motiver for sjørøveri. Man må også merke seg at det som ble regnet for å være «the high sea» i 1932 ikke er det samme som man fikk i FN

¹⁷ Ellerman, 2011; 20

¹⁸ Sui Generis, Hentet: 11.05.15, Fra: <https://www.law.cornell.edu>

¹⁹ Ellerman, 2011; 24

²⁰ Ellerman, 2011; 24

konvensjonen i 1982. I denne oppgaven kommer jeg til å definere sjørøveriet i mellomkrigstiden ut ifra «The Harward Draft» ettersom det er den teksten nærmest i tid som gir den klareste og mest utfyllende definisjonen av sjørøveri. Her er det derimot et punkt som skiller seg fra oppgaven. I disse beskrivelsene av sjørøveri er dette noe som foregår i internasjonalt farvann. Piratvirksomheten utenfor Kina foregikk innenfor det man regner som kinesisk farvann. I oppgaven vil man også se at piratene ikke nødvendigvis angriper fra et piratskip, eller skip uten nasjonalt flagg. Allikevel kan det ikke være tvil om at dette må kunne anses som piratangrep.

2.4 Historien om sjørøveri

Sjørøveri er et tema som går igjen og har en stor plass i vår popkultur og historie. Historier som *Skatten på Sjørøverøya*, *Pirates of the Caribbean*, *Kaptein Sabeltann* og *Black Sails*, har både skapt et inntrykk av pirater som blodtørstige barbarer og en romantisert historie om livet på det åpne hav. Pirater var lykkejegere som søkte det gode liv, men det var sjelden at noen av dem greide å spare seg opp penger til nettopp det. Av de kjente piratene var det mange som kun levde noen få år, som Blackbeard, Kidd og Avery. Men det finnes andre eksempler som Morgan og Drake, som levde lenge nok til å kunne nyte sitt bytte.

Pirater kunne man finne over alle verdens hav, men det er i Karibien man finner de fleste kjente historiene. Det var det spanske gullet som først lokket folk til å starte sjørøveri i området. Spanske skip som fraktet gull fra koloniene over til moderlandet, ble i starten sett på som et lett bytte for private aktører og konkurrerende nasjoner. Nasjoner hyret private personer for å ta skattene. Disse personene, kjent som kaprere var stats sanksjonerte pirater som jobbet for en nasjon, mot at de fikk fritt leide av den nasjonen til å kapre skip fra en annen nasjon. For en nasjon var dette en lett måte å skaffe seg en flåte til å slå ut en fiendtlig nasjons økonomi, og for piratene var dette en tryggere ordning, for hvis de ble fanget ville de bli regnet som soldater. Dermed ville de bli behandlet som fanger, og ikke sjørøvere, som ville ført til en rask henging.²¹ Piratene i dette området ble kalt buccaneers og var franske menn som i starten levde primitivt som jegere. Spanjolene fryktet uro med disse mennene som etterhvert økte i antall, og prøvde å fjerne dem ved å fjerne jaktmulighetene fra deres område. Dette førte til det motsatte av det de ønsket ettersom disse mennene startet med piratangrep mot spanske skip, og etterhvert etablerte piratredet Tortuga.²²

²¹ Rediker, M.1988, *Life under the Jolly Roger*; 157

²² Cordingly, D. 1996, *Pirates, terror on the high seas from the Caribbean to the South China Sea*; 39

I Middelhavet var historien til sjørøveri preget av slavehandel. Berberstatene på kysten av Nord-Afrika fra Marokko til Egypt drev på 1600-tallet og fram til år 1830 med kapringer av europeiske skip, og kystbyer for å ta forsyninger og slaver til de mektige festningsverker de bygde seg opp. Berberstatene som var vasaller til Det osmanske riket, krevde ofte løsesummer for fangene sine, som igjen førte til at de ble rikere. Det ble også etterhvert iverksatt et system med tyrkiske sjøpass hvor nasjoner måtte betale store summer for å forhindre at skip under deres flagg ble kapret. Men på starten av 1800-tallet hadde de europeiske statene og USA fått nok, og gikk til flere sjøkriger mot berberne. Men det var ikke før Frankrike koloniserte Algerie i 1830 at det ble slutt på denne virksomheten.

Man hører historier om hvor blodtørstige pirater var, og det var mange ganger tilfellet. Derimot var det som regel ikke mulig for dem å bare å gjøre som de ville. Man finner flere steder i verden at pirater opererte ut i fra sine egne lover som de måtte følge, og straffen for å bryte disse var ofte død eller lemlestelse. På skip kunne pirater være meget demokratiske hvor man ofte valgte kaptein ut i fra en avstemning blant mannskapet, selv om man må påpeke at det ofte var den sterkestes rett. Det var også regler på hvordan man skulle fordele byttet og behandle fanger. Under Cheng den førstes ledelse av piratene i Kina var det for eksempel ikke lov for piratene å voldta fanger, noe som ville føre til halshogging, og desertering ville føre til avkapping av øret.²³ Man finner dessuten sjeldent tilfeller hvor en gruppe pirater gikk til angrep på en annen. Det virket som at de ønsket å holde sammen og støtte hverandre mot sjønasjonene. Det ble ofte sett på som bedre å henge sammen, enn å bli hengt individuelt.²⁴

2.5 Piratvirksomhet utenfor Kina

Piratvirksomhet har funnet sted utenfor kysten av Kina så lenge Kina har eksistert og antagelig lenge før man begynte å skrive om det. For å få en forståelse av hvordan det var på 1920 og 30-tallet må man se på perioden før og etter for å gi en forklaring. Hvordan opererte de og hva påvirket deres handlinger?

Gjennom historien har mesteparten av piratvirksomhet i Kina vært det man kaller «petty piracy». Det var ofte fattige fiskermenn som skaffet seg ekstra inntekter for å få økonomien til å gå rundt. I Kina var dette ofte sesongbasert på rundt 120-150 dager om sommeren, ettersom fiske på denne tiden var farlig og lite givende. Disse piratgruppene

²³ Cordingley, 1996; 230

²⁴ Redicker, 1988; 164

besto som regel av ikke flere enn ti til tretti menn, på en eller to djunker. Våpen de hadde var som regel enkle håndvåpen, som på 1800-tallet besto det av kniver, spisse bambusstenger, og noen sverd²⁵. Etter første verdenskrig var det vanlig at de også hadde rifler og revolvere i tillegg. Krigføringen de gjorde var som regel gerilja-taktikk. Når de fant et mål skulle de angripe lynraskt, og stikke av før noen ville rekke å lage motstand, eller tilkalle hjelp. Piratene opphold seg normalt kun noen få dager til sjøs, før de dro tilbake til hjemmestedet sitt. Piratgruppene var ofte løse grupper som etter et suksessfullt raid, ble de ofte oppløst.²⁶ Det finnes derimot også et eksempel på pirater i Kina som organiserte seg til å bli et betydningsfull fraksjon.

På slutten av 1700-tallet var det borgerkrig i Vietnam, noe som gav flere muligheter til å starte piratvirksomhet. Dette førte til at større grupperinger og større ledere dukket opp. Piratene ble i 1804 samlet under en konføderasjon ledet av Cheng 1 og hans kone, hvor flåten besto av rundt 400 djunker og 70 000 menn. Konføderasjonen var en god organisert gruppe, bestående av flere flåter med fargekodete navn (røde flåte, svarte flåte, osv.). Det ble skapt et klart hierarkisk system hvor grupper i hver flåte fikk ledere. Men på toppen av hierarkiet var Cheng-familien som opererte som et dynasti. Da Cheng 1. døde av uviss årsak, overtok hans kone, Mrs. Cheng kontrollen over konføderasjonen med hjelp fra adoptivsonnen, som ble leder av den røde flåten, den mest dominerende flåten. Konføderasjonen hadde en streng piratkode, som ble strengt håndhevet. Piratproblemet var så stort under denne perioden at det kinesiske imperiet til slutt, motvillig, måtte samarbeide med europeiske makter.



Figure 2 Mrs Cheng fra *Pirates of The Caribbean 3*

Konføderasjonens avslutning var allikevel et resultat av indre konflikter mellom de to største flåtene, den røde og den svarte. Det er uklart i hvor stor grad de holdt sammen, men på 1830-tallet ser man at mange går over til opiumshandel.²⁷

På slutten av 1800-tallet ser man at piratvirksomheten dukker opp igjen utenfor Kina,

²⁵ Cordingly, 1996; 214-215

²⁶ Cordingly, 1996; 215

²⁷ Cordingly, 1996; 222-225

og det bygger ser mer opp etter revolusjonen i 1911. På 1920-tallet var det flere uår hvor sjørøveriet økte kraftig. Det er spesielt årene 1922, 1927 og 1928 som trekker statistikken for 1920-tallet opp. Kapringene ble gjort ved bruk av ulike taktikker som man har sett tidligere. De to mest kjente formene som blir beskrevet er for det første at de angriper med djunker fulle av menn, som var ment å borde skipene, eller for det andre å gå ombord som passasjerer og angripe innenfra, etterfulgt av at en djunker som og hentet dem og tyvgodset. Her beskriver man også Bias Bay som er det mest beryktede piratredet like utenfor Hongkong men innenfor de juridiske grensene til Kanton. Dette førte til politiske problemer i kampen mot å stoppe piratene ettersom det ligger en isfront mellom de kinesiske lederne og Storbritannia, som er hovedaktøren i kampen mot piratene. *Skipene fra Norge* beskriver også en nordmanns møte med kinesiske myndigheter som ikke ønsket å gjøre noe med saken.²⁸ Korrupsjonen i Hongkong og Kanton blir beskrevet i flere bøker som meget høy og at det fantes menn i høyere stillinger som hyret pirater til å angripe skip for egen profitt.²⁹

På 1920-tallet ble det vanlig å frakte både mennesker og gods sammen ombord på skipene. Piratene skapte en ny taktikk ved at de gikk ombord som passasjerer og angrep skipet innenfra mens deres allierte angrep fra havet. Piratplagen ble etterhvert så stor at britene sendte inn krigsskip og bombarderte piratredene i området. I angrepet på Bias Bay i 1849 sendte britene inn sine styrker og senket tjuetre djunker og drepte over hundre pirater. De britiske styrkene var derimot for små og kunne ikke dekke nok areal til å stoppe piratvirksomheten. I 1856 skrev en avis fra Hongkong at det lå to hundre djunker ved havnen godt utstyrt med våpen, og at en fjerdedel av dem hadde kystfart som skalkeskjul for deres egentlige virksomhet.³⁰

²⁸ Dannevig, 1982; 156

²⁹ Ellerman, 2011; 46

³⁰ Dannevig, 1882,46



Figure 3 Hongkong med området rundt (Daya Bay er det samme som Bias Bay)

2.6 Piratvirksomhet i dag og bekjempelse av det

Fra 1980 og fram til i dag kan man fortsatt finne individer som har tatt opp denne profesjonen over hele kloden og ofte i farvann som har vært kjent for det fra tidligere. Det er spesielt Somalia som har kommet opp i mediene i senere tid, men man finner også sterke piratsoner i Indokina, Gullkysten og Karibien. I dag er det The International Maritime Bureau (IMB) som kartlegger disse hendelsene. IMB er spesialorganisasjon innenfor International Chamber of Commerce (ICC) som ble etablert i 1981 for å jobbe med alle former for maritim kriminalitet³¹ Mesteparten av dagens pirater er landbaserte ettersom de trenger et sted å operere og gjemme seg uten å være på sjøen i flere dager. Dette krever at de kan samarbeide med andre, og at de lokale styrer enten ser bort fra det, eller er ute av stand til å kontrollere problemet.³² Det er flere som har kritisert måten man har behandlet piratproblemet i nyere tid. Historiker og forfatter Max Boot skrev i en artikkel hvor han sammenlignet kampen mot pirater i dag opp mot historien. I artikkelen skrev han:

But although there are as many as 30 warships in the region, _ most are devoted to antiterrorist missions The problem is or other tasks, often leaving no more than 14 warships available for combating pirates, twofold: a lack of legal. This is a reflection

³¹ International Maritime Bureau, Hentet: 14.05.2015, fra: www.icc-ccs.org/icc/imb

³² Cordingly, 1996; 238

of the shameful decline in authority and a lack of the size of Western fleets...³³

Her argumenterer Boot videre for at styrkene som blir brukt ikke er nok til å stoppe virksomheten. Han nevner også flere metoder man brukte før som man ikke lenger bruker i dag. Som for eksempel hyring av piratjegere, bekjempelse av korrupsjon, forbedring av justissystemet, tilbud om benådning av pirater som overgir seg, og det viktigste, okkupering og fjerning av piraters gjemmesteder. Han mener også at private selskaper holder piratvirksomheten i live ved å gi etter for kravene om løsepenger, og at det ikke blir tatt seriøst. I det som er skrevet om piratvirksomheten utenfor Somalia, er det delte meninger om hvorvidt anti-piratkampanjen har lyktes. Hvis man har sett for seg at kampanjen skal svekke piratenes evne, viser tallene at det faktisk har skjedd de siste to årene. Men dersom målet er å utslette all aktivitet, som er det denne forfatteren mener, så er målet ikke nådd. Denne artikkelen er for øvrig skrevet før anti -piratkampanjens resultater de siste fem årene, så hva forfatterens mening eller oppfatning er nå, kan være uklart i dag.

I kampen mot de somaliske piratene har Norge deltatt i to operasjoner. *Operasjon Atalanta* var ledet av den europeiske union og varte fra 2009 til 2010. Operasjonen var en del av en større satsning mot den økende piratvirksomheten i Adenbukta. Operasjonens oppgaver var å beskytte fartøyer som kom med nødhjelp til Somalia, stoppe piratvirksomheten og beskytte fartøyer utenfor kysten av Somalia. I august 2009 sendte Norge fregatten KNF Fridtjof Nansen ned sammen med soldater fra marinejegerkommandoen.³⁴

Den andre operasjonen kalt *Operation Ocean Shield*, var ledet av NATO, og skulle beskytte den sivile skipstrafikken i området og bidra til større samhandling i regionen. I tillegg til støtte fra Norge, via KNF Fridtjof Nansen, sendte Norge også ned et Orion P-3N overvåkningsfly for å drive overflatesøk, etterretning og registrere aktive piratreder langs kysten av Somalia. Lederen for NATO operasjonen var flaggkommandør Henning



Figure 4 Fregatten KNF Fridtjof Nansen

³³ Boot, 2009, *Then and now: How piracy was defeated in the past and can be again*; 104

³⁴ operation atalanta. Hentet: 24.04.15, fra: <http://eunavfor.eu/mission/>

Amundsen, som var første nordmann til å lede en maritim NATO-operasjon.³⁵ Det man ser er at Norge har en aktiv rolle i dagens arbeid med piratbekjempelse, og det kan da være interessant å se hvordan det ble taklet tidligere.

Boot konkluderer med at for å kunne stoppe piratenes virksomhet må man innta deres friområder. Berberne ble for eksempel ikke stoppet for fullt før franskmennene tok kontroll over Algerie og gjorde det om til en koloni. Han mener man må bruke tidligere fremgangsmåter for å stoppe dagens somaliske pirater. Forfatterens argument er at for at for å stoppe piratproblemet utenfor Somalia må man bruke midlene som man brukte tidligere:

«The odds that Somali piracy will disappear without a robust response from maritime nations are equally remote. Even if bringing law and order to Somalia is beyond the will of the international community, it still should be possible to curb the pirate menace through military and legal initiatives that stop short of actual occupation. All that is required is to apply the lessons of history. If previous generations could defeat the Barbary corsairs, the Caribbean buccaneers, and the Red Sea men, surely this generation can defeat the ragtag sea robbers of Somalia? »³⁶

Det vil si at for å stoppe de somaliske piratene, må man gå inn med styrker og fjerne steder hvor piratene kan operere uforstyrret med varene de har røvet. I dag ser vi en renessanse man ikke har sett siden berberpiratenes periode, og direktøren for IMB, Captein Pottengal Mukundan, regnet området i Adenbukta for å være «out of control» (skrevet 2008)³⁷ For å bekjempe denne trusselen satte flere nasjoner satt inn maritime styrker for å bekjempe piratene, og beskytte den viktige handelsåren mellom Asia og Europa. Leiesoldatselskapet Blackwater ble hyret inn av flere skipskompanier for å eskortere skipene deres.³⁸ Hvis pirattrusselen blir ignorert kan det sette store kommersielle sentre i fare for å miste handel. Det beste eksempelet på det er Venezia på 1600-tallet, som gikk inn i en ureverserbar nedgang i handel på grunn av pirater fra kysten av Algerie og Tunisia. I dag svekkes den globale shippingindustrien og oljefrakt forhindres, som igjen videre påvirker verdensøkonomien.³⁹

Fra 1700-tallet og fram til i dag har den mest grunnleggende ideen for å bekjempe av pirater vært å bruke krigsskip og kaprere for å jage og arrestere pirater. Denne doktrinen har

³⁵ Operation ocean shield. Hentet: 24.04.15, fra: <http://www.mc.nato.int>

³⁶ Boot, 2009; 107

³⁷ Kraska & Wilson, 2008, *Fighting pirates, the pen and the sword*; 42

³⁸ Kraska & Wilson, 2008;42

³⁹ Kraska & Wilson, 2008; 46

ofte vært effektiv for ett område i en periode, men har ofte flyttet problemet fra ett sted til et annet og kommet tilbake til det opprinnelige området igjen, når nærværet av anti-pirater er svekket eller borte. Det finnes flere eksempler på dette. Rundt 1990-tallet kom piratvirksomheten tilbake i Øst-Asia rundt Malacca og Singapore. Etter at Lloyd's of London erklære streket som «war risk zone» i 2005, responderte statene Singapore Indonesia og Malaysia med et program med koordinerte luft- og sjøpatruljer som svekket virksomheten i området. Samtidig som virksomheten ble svekket i Asia økte piratvirksomheten utenfor Somalias kyst og i Adenbukta.⁴⁰

Sørøstdelen av det kinesiske hav har fortsatt problemer med sjørøveri i moderne tid. I Triangelet mellom Hong Kong, Luzon(Filippinene) og Hainan øyene (Kina) finner man en rekke kriminelle organisasjoner som opererer. Spesielt fra 1991-1994 tok piratvirksomheten i dette området seg opp, og det var flere som ble bordet og kapret av menn kledt i kinesiske uniformer. Etter kritikk fra IMB og IMO anerkjente kinesiske styresmakter problemet.⁴¹ Når man ser på kart ut i fra kapringsforsøk på hjemmesiden til IMB, ser man i 2014 at kapringene er blitt fordrevet fra kysten av Kina, men man ser fremdeles stor aktivitet utenfor Malaysia og Filippinene.⁴²



Figure 5 IMB kart over sjørøveri 2014

⁴⁰ Kraska & Wilson, 2008; 44

⁴¹ Cordingly, 1996; 240

⁴² Piracy map 2014, Hentet: 14.05.15, fra: www.icc-ccs.org

3 – Angrep på norske skip og reaksjoner på 1920-tallet

På grunn av urolighetene i Kina som ble nevnt i forrige kapittel, blusset piratvirksomheten opp igjen ved kysten. I dette kapittelet vil jeg se nærmere på angrepene på tre norskeide skip på 1920-tallet med norsk besetning, og se på om og hvordan angrepene har påvirket norsk sjøfart i Asia og hvordan man taklet dette problemet. De tre skipene som skal ses nærmere på i dette kapittelet er D/S Sandviken tatt i 1926, D/S Solviken tatt i 1927 og D/S Botnia angrepet i 1929

Utover årene økte også den norske handelsflåtens skip og tonnasje i skipsfarten på Kina. Fra februar 1926 til august 1928 gikk antall skip som besøkte kinesiske havner opp fra 67 til 80 og tonnasjen gikk fra 138 991 til 192 019 tonn brutto. Den norske tonnasjen var liten i forhold til de andre sjømaktene i området. Norske skip sto for rundt 2.5% av den samlede import og eksport i området mens Storbritannia lå på 38.4%, Japan 28.5%, Kina 20.8% og USA 4.0%.⁴³ I tillegg til norske skip i området, var det også flere norske sjømenn og kapteiner som jobbet på skip fra andre land i området. I et memorandum fra 6. desember 1927 ser man en liste på fem kinesiske skip som ble kapret av pirater og hvor kapteinene var fra Norge.⁴⁴

Utenlandske skip med norske kapteiner tatt 1924- 1927

Nr.	Skip	Kaptein	Dato	Åsted
1	S/S Ninghain	Kapt. Torgersen	Juni 1924	Mirs Bay
2	S/S Kwanglee	Kapt. Tollefsen	Juli 1926	Nær Macao
3	S/S Heng An	Kapt. Eriksen	Desember 1926	Pinghoi
4	S/S Hain Chi	Kapt. H. Hansen	August 1927	Bias Bay
5	S/S Irene	Kapt J.R. Jansen	Oktober 1927	Bias Bay

⁴³ Innstilling, fra Komiteen til overveielse av forholdsregler i anledning av sjørøverfaren i China, 1931, RA/S-1407/D/D01/L1131/0001

⁴⁴Memorandum, Piracy on the china Coast Shanghai, 6, desember 1927, RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

3.1 Angrepet på D/S Sandviken

Den 21. august 1926 kl. 9 om morgenen la bergensskipet Sandviken kursen ut fra Canton havn på vei til Shanghai via Swatow. Lasten på skipet besto av 565 tonn stykkgoods og 120 dekkspassasjerer som skulle av i Swatow. Ni og en halv time senere passerte skipet Waglan fyr utenfor Hongkong og en av passasjerene på første klasse meldte til mannskapet at det var en mulighet for at sjørøvere hadde infiltrert skipet som en del av passasjerene om bord. Skipet var ment å være undersøkt godt nok før avreise av tollvesenet i Canton, men siden det kunne være fare for liv dersom ryktene var sanne, bestemte kapteinen med hjelp fra styrmann og compradore å gå igjennom passasjerenes bagasje. Da de startet å undersøke bagasjen avslørte 38 menn hvem de var, da de med hver sin revolver gikk til aksjon mot besetningen til Sandviken. Med revolvere mot pannen og brystet til Kapteinen og styrmann, stormet piratene broen, maskinrommet og radiatorrommet på skipet. Andre styrmann, som betjente radioen, ble slått ned og kablene ble kuttet, som gjorde den trådløse kommunikasjonen ubrukelig. Nøkkelpersonene på skipet som kapteinen, første- og andrestyrmann, og de tre maskinistene, samt en dame fra første klasse, ble deretter satt på broen, og bevoktet av pirater med revolvere. Like etter ble også tredjestyrmann og to andre kinesiske førsteklassepassasjerer fanget og satt sammen med de andre. Tre kvarter etter første mistanke om pirater om bord var skipet kommet under deres kommando.

Etter en halvtime ble kapteinen og tredjestyrmann satt til å navigere skipet for sjørøvere, mens andremaskinisten ble satt til å passe maskinen. Alle var under streng bevoktning med både kniver og revolvere rettet mot dem. Kapteinen ble truet og måtte gi løfte om å styre skipet til Pinghoi og senere til det beryktede piratredet Bias Bay. Med hastighet over det som var forsvarlig for skipets beste gikk skipet mot fiendtlig territorium, mens resten av passasjerene på skipet ble plyndret for alt piratene anså som verdifullt. Klokken elleve på kvelden samme dag senket skipet farten da de de kom til innløpet av Bias Bay eller Pinghoi (vitne i sjøforklaringen er usikker). Da de ankom land ble tyvgodset gjort klart for lossing av skipet, og en livbåt ble sendt i land med noen pirater som skulle hente en større junk til å frakte godset i land. Ved firetiden søndag morgen den 22. august ankom djunken som la seg ved langsiden av Sandviken, flere mindre båter hadde også blitt satt på vannet for å hjelpe til med plyndringen. En og en halv time senere la djunken ut fra

Sandviken med byttet, samt compradore og første styrmann som de slapp løs i en livbåt som de kunne brukte til å returnere til Sandviken når piratene var i sikkerhet.

Under sjørøveriet ble ingen blitt drept eller skadet og skipet ankom Swatow kl. 9 om morgenen samme dag. Skipet fortsatte videre med ruten sin til Shanghai hvor de losset ut det piratene ikke hadde tatt. I skipsdagboken blir det lagt til at sjørøverne ville greid å få med mer tyvgods om ikke kapteinen og mannskapet hadde tvunget piratene til å handle tidligere. Det viste seg at piratene trodde Sandviken hadde greid å sende en nødmelding med radioen til Hongkong før de fikk ødelagt den. Derfor hadde de fryktet at de kunne være forfulgt av vaktskip, noe som var årsaken til den høye hastigheten og raske plyndringen i Bias Bay.⁴⁵

3.2 Sandviken etterspill

Det kom reaksjoner i Norge på dette angrepet, men ikke så store som man ville komme til å se fra de andre angrepene. I sjørøverikomiteen papirer var det lite informasjon om Sandviken alene, og ble som regel nevnt sammen med Solviken og Botnia når de diskuterte tiltakene. Men man finner allikevel noen avisartikler i utenriksdepartementets gamle mapper som viser at dette ikke skjedde i stillhet. I avisartiklene står det om hvordan angrepet pågikk og hva som ble tatt.⁴⁶ Det virker ikke ut fra kildene jeg har gått igjennom at det var noe større dekning av denne hendelsen enn angrep på andre skip fra årene før. Norge hadde på 1920- og 1930- tallet det man kalte Norges klassiske nøytralisme fra 1905, men la også til den nye internasjonalismen, som gikk på at man skulle takle problemer og konflikter gjennom internasjonal lov, og samarbeid.⁴⁷

⁴⁵ Sjøforklaring for D/S Sandviken, 30. august 1926, RA/S-1407/D/D01/L1131/0002

⁴⁶ Aftenposten: «Den norske danpskib "solviken «plyndret av kineiske sjørøvere», 28. august 1926, RA/S-2611/D/Db/L0195/0006

Aftenposten: « Da kinesiske sjørøvere overfalt og plyndret Sandviken», 9. november 1926, RA/S-2611/D/Db/L0195/0006

⁴⁷ Riste, Olav. 2005, *Norway`s foreign relations- a history*; 133

3.3 Skuddene på D/S Solviken

Fra 19-21 juli 1927 skulle noen andre norske sjømenn oppleve angrep fra kinesiske pirater, og med verre utfall enn besetningen på Sandviken. Den 19. juli 1927 la skipet Solviken ut fra havnen i Hongkong med 720 tonn stykkgoods og 380 dekkspassasjerer med kurs for Saigon. Alt gikk vel til klokken fem på morgenen den 20. juli. 130mil syd-sydvest for Gap Rock ble skipet overfalt av pirater som var gjemt blant dekkspassasjerene. Angrepet ble først oppdaget av andrestyrmann Johansen som på broen oppdaget at en mann hadde kommet opp til han med en revolver i hånden. Da han forsto at mannen var gal tok han tak i våpenet og prøvde å vri det fra han. Samtidig kom det opp fire andre menn fra den andre oppgangen til broen som skjøt han tre ganger, to i høyre arm og ett streifskudd i magen. Samtidig som dette skjer på broen blir kaptein Richard Jentoft overfalt nedenunder i sin lugar og skutt. Styrmann Konow ble brått vekket i sin køye av et slag i hode og oppdaget tre kinesere som hadde revolvere rettet mot han. De jaktet i lugaren etter flere våpen og da de ikke fant noen tok de han med til broen. På veien opp så han kapteinen ligge i en bloddam, og hører smertefulle stønn. Styrmannen prøvde å komme bort til sin kaptein men fikk en revolver i siden og ble presset opp på broen. Han ble der møtt av personen som skulle vise seg å være lederen av piratene, og ble bedt om å føre skipet tilbake mot Hongkong, som senere ble endret til Bias Bay. Hvis han ikke gjorde det skulle alle hvite om bord bli skutt.

Etter å ha byttet kurs til piratenes destinasjon fikk de lov til å hjelpe den sårede kapteinen og andrestyrmann. Kapteinen ble tatt med tilbake til lugaren sin og passet på av første maskinist Larsen.⁴⁸ Han hadde fått tre skudd i overarmen og skulderen, samt en i underlivet med kruttskade rundt såret. Førstestyrmann avløste andrestyrmann som fikk rensert sårene sine, og utover dagen byttet de på å styre skipet. På samme måte som Sandviken var alle nøkkelpersonene under streng bevoktning.⁴⁹ Klokken to på ettermiddagen den 21. juli ankommer skipet Bias Bay hvor piratene signaliserte til to båter som geleidet dem inn. På grunn av manglende kart for bukten og et generalkart som sa det var lite vann innover i bukten, prøve styrmann flere ganger å stoppe skipet, men han ble bedt, med en revolver i ryggen, om å fortsette innover.

Da skipet kom til Tsang Chau (hvor Sandviken hadde havnet året før), tvang piratene dekksmannskapet å sette to livbåter på vannet og fylle dem med røvergods. Deretter tok de

⁴⁸ Sjøforklaring for D/S Solviken, 22 juli 1927, RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

⁴⁹ Sjøforklaring for D/S Solviken, 22 juli 1927, RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

med seg inn mot land syv passasjerer, førstecompradoren, syv dekksmenn, andremaskinisten samt varene. Klokken halv fem kom begge båtene tilbake med kun andrestyrmann og de syv dekksmennene, resten ble holdt tilbake. På vei ut av bukten fikk andrestyrmann reparert den trådløse stasjonen. Han fikk sendt melding til Hongkong om angrepet og ba om øyeblikkelig legehjelp til kapteinen. Ved Vagland ble de møtt av en av den britiske marinens slepebåter som hadde en lege om bord. Halv elleve på formiddagen ankommer de havnen i Hongkong, hvor andrestyrmann og kapteinen ble sendt rett til det franske hospital, mens politiet tok forhør av mannskapet.⁵⁰ I løpet av natten til den tjuende dør kaptein Jentoft av sårene påført under angrepet.

3.4 Solviken etterspill

Angrepet på Solviken ble blåst opp i både norske og internasjonale aviser. Dette var det første angrepet på et vestlig skip den siste tiden, og det ble bemerket i overskriftene på flere av artiklene at kapteinen døde av skadene. I artiklene kom også Norges ønske om en koalisjon med de andre sjømaktene i området fram, noe som blir kritisert av en engelsk avis siden Norge ikke hadde skip i området som kunne brukes til forsvar.

I et telegram til konsul Aall 30. juli fra J. Krogh-Moe (representanten for Bruusgaard, Kiøsterud og CO) foreslår de at USA blir gitt det internasjonale mandatet til å angripe piratene. Dette mente de ville være langt mer effektivt. De begrunner også med at Storbritannia ikke alltid kan bære våre byrder, spesielt siden Norge er deres skarpeste konkurrent i shipping.⁵¹ 17. august fikk Krogh-Moe svar fra Aall. I brevet beskrev han hvor vanskelig det var å presse de andre maktene til en fellespatrulje, i form av en militær flåte. Norge hadde lite å bidra med og det kunne bli problematisk å be om hjelp/assistanse. Hans personlige mening var også at den norske regjeringen ville støte på mange vanskeligheter fra norske kommunister og andre dersom regjeringen ville foreslå å sende krigsskip.⁵² Det var også snakk om kostander med å sende et krigsskip i aktiv tjeneste på andre siden av jorden. Spørsmålet om å sende krigsskip skulle dukke opp igjen flere ganger de kommende årene og blir vektlagt i kapittel fire.

⁵⁰ Sjøforklaring for D/S Solviken, 22 juli 1927, RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

⁵¹ J. Krogh-Moe til konsul Aall, 30juli 1927, RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

⁵² Konsul Aall til J. Krogh-Moe, 17 august 1927, RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

7. august sender også Michelet (konsul i Peking)⁵³ et brev til lederen av tollvesenet i Peking, Mr. Edwards, om mulighetene for å bruke tollvesenets kryssere til å patruljere inne i Bias Bay. ⁵⁴8. august får han melding tilbake at toll-krysserne ikke er i stand til å utføre slike oppgaver, de skulle kun brukes til overvåkning. Å holde piratene i sjakk var jobben til Kinas kystvakt, som var stasjonert i Shanghai. ⁵⁵ Det kunne ikke bli forventet at Kina ville ta tak i piratproblemet, ettersom de ikke hadde noen marine, og var revet opp av de indre konfliktene forårsaket av borgerkrigen på den tiden. Men på grunn av økningen av piratangrep fikk den kinesiske regjeringen fire kystbevakningsfartøyer av britene. De skulle brukes til polititjeneste alene og måtte ikke bli brukt til handlinger som hadde med borgerkrigen å gjøre. Grunnen var våpen-embargoen som internasjonalt var lagt på landet. Den 13.mars 1928 blir allikevel to av disse brukt til et straffetokt og hvor man landsatte tropper i en landsby der sjørøvere holdt til. For første gang viser Kina å foreta seg noe for å bekjempe sjørøvere.⁵⁶

Den 22. november 1927 sender også generalkonsulen i Shanghai N. Aall ut et brev til Norske skipsoffiserer hvor han ber om deres meninger om hva som kan gjøres.

Oppfordringen lyder:

« Man vilde være interessert i aa motta uttalelser om hvad der efter deres meninger kan gjøres for:

- 1) aa undgaa at et fartøi blir angreper (eller at sjørøvere ubermerket kommer ombord mens fartøyet er i havn) saavel som om
- 2) hvilke midler en skipsfører har til aa avverge et anep naar sjørøvere allerede maatte være kommet ombord eller sees aa ville angripe et fartøi paa sjøen.»⁵⁷

Hva de svarte på disse punktene finner man ikke i dokumentene jeg gikk igjennom, men der er klart at Aall og det som senere skulle bli Sjørøverikomiteen (se kapittel fire) hadde en del støttespillere som de rådførte seg med.

3.5 Året 1927

⁵³ Gram, Harald. *Hvem er hvem? 1955*, 1955; 432

⁵⁴ Michelet til Edwards, 7. August 1927, RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

⁵⁵ Edwards til Michelet, 8 august 1927, RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

⁵⁶ Korrespondanse Aall til Utenriksdepartementet, 30 mars 1928, RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

⁵⁷ Circulære, Sjørøveri på Kinakysten, 22 november 1927, RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

I året 1927 skjedde det flere angrep på skip enn man er vant til å se. I boken *Blant kinesiske sjørøvere* beskriver Lilius den hensynsløse krigen mellom hongkong-politiet og Bias Bay-piratene. Som ble karakterisert med spionasje, kontraspionasje, overfall, bestikkelse og forræderi og av og til frekke angrep på sjøgående fartøy. Lilius beskrev at utenfra kunne det se ut som at Hongkong ikke ville ha noe problem med å skyte byer og festninger i Bias Bay sønder og sammen. Men i teorien kunne engelskemennene ikke sende straffe-ekspedisjoner uten å trenge inn på kinesiske områder. På dette området vil jeg påpeke at britene i virkeligheten ble tvunget til å gjøre det ettersom de kinesiske myndigheter åpent erklærte at de ikke kunne stoppe piratene selv. De hadde også konsekvent avslått å samarbeide når det gjaldt avstraffelse av piratene. Ved et tilfelle hadde de også forlangt av engelskmennene å ikke forstyrre «Bias Bay-pakket», ettersom dette ville føre til represalier fra piratenes side. I mars 1927 etter at piratene hadde angrepet D/S «Hop Sang», mistet britene tålmodigheten. Som svar på dette angrepet hadde Hongkong-regjeringen gitt de kinesiske myndighetene en formell anmodning om straks å ta skritt for å pågripe og straffe piratene som var skyldige i overfallet. Da Eugen Chen, som var sjef for Hankow-regjeringen, svarte Erich Teichmann ved den britiske legasjonen, om å la piratene være i fred, ble dette for mye for Storbritannia. Samme dag som de fikk svaret fra Chen sende de inn tre hundre mann i sytten båter i Bias Bay, hvor de destruerte førti djunker og ødela 130 hus. Ruinene av dette angrepet så Lilius på sin ferd igjennom Bias Bay. Som følge av dette angrepet brukte kineserne denne straffe-ekspedisjonen til å skape propaganda mot utlendingene. Over hele Kina spredte det seg plakater som beskylte britene for å ha «myrdet over tusen menn, kvinner og barn og bombardert og svidd hele byer på kinesisk territorium»⁵⁸

Britene viste her at de ikke var tilbakeholdne med å gå i krig mot piratene. En av de mest ekstreme eksemplene på britenes kamp mot piratene var Irene-hendelsen 19.oktober 1927. På denne dagen oppdaget en britisk ubåt, som hadde ankret opp i Bias Bay for natten, en båt som kom inn i bukten uten tente lanterner. Irene som skipet het, ført av norske J.R. Janson hadde blitt kapret av pirater, og den mistenkelige adferden til skipet gjorde ubåtkapteinen vaksom. Irene stoppet ikke til tross for signaler fra ubåten, og det førte til at ubåten åpnet ild og Irene gikk opp i flammer og sank. Irene hadde et stort antall kinesiske passasjerer hvorav de fleste ble reddet, men tjue passasjerer døde og ti sjørøvere ble tatt til fange. Tolkningen av britenes handling på denne hendelsen var splittet. Den britiske pressen roste ubåtmannskapet for deres opptreden, samtidig som det også kom til uttrykk at ikke alle

⁵⁸ Lilius, 1956; 48-49

briter var så sikre på om assistansen i dette tilfellet var så velkomment. I den kinesiske pressen kom det fram at skipets rederi kom til å anlegge sak mot de britiske myndigheter og at det trolig ville komme protester fra familiene til de døde passasjerene.⁵⁹

I desember 1927 ble også det norske skipet D/S Gran utsatt for beskytning og en av tre saipan (liten båt) prøvde å feste et tau til skipet. Gran satte opp farten og greide å slippe unna dem, med en nedpepret styrhus. Kullene skal ha vært hjemmelagde.⁶⁰ Dette angrepet kan vise til hvorfor piratene valgte å angripe som passasjerer, ettersom det i dette eksempelet var vanskelig for dem å angripe et skip som var teknologisk overlegent deres egne fartøy som fortsatt benyttet seil.

3.6 D.S Botnia og nordmenn i fangenskap

Den 11. september 1929 blir bergenskipet D/S Botnia lastet med 26 000 sekker salt som skipet skulle frakte fra Chenkiskong til Shi-herwei i Kina. 12. september kl. 9.45 legger skipet utfra havnen og begynner å lodde sjøbunnen når de kommer ut fra havneområdet. Målingene viser at vannet blir grunnere og grunnere og kl.11.30 står skipet bunn fast. I 2 timer prøver mannskapet om bord å få skipet av grunn, men må til slutt innse at de trenger hjelp. kl. 13.30 blir loskutteren sent for å hente hjelp og soldater for å avverge mulige piratangrep som kan oppstå mens skipet står på grunn. Kwart på tre hører man skyting fra en tremastet junke som kommer inn babord side. Skytingen pågår uavbrutt fram til ti på halv fire, på det tidspunktet blir skipet bordet av 10-12 banditter bevæpnet med rifler og revolvere. Skipet blir plyndret og det som ikke blir tatt blir knust og ramponert. Kaptein Haaland, styrmann Westerheim, styrmann Tellevik og 5 kinesere blir tatt ombord i djunken som fanger. Halv fem drar de fra skipet med sitt bytte og sine fanger. Skipet med soldater ankommer noe senere i en motorbåt.

Hvor mange som ble tatt blir uklart når man ser på korrespondansen mellom Shanghai og utenriksdepartementet. I et brev står det at det var fem norske offiserer og ikke to, som ikke stemmer overens med sjøforklaringen. Ut ifra hva som kommer fram i avisene i ettertid konkluderer jeg med at det var to norske offiserer (kaptein Haaland og styrmann Westerheim) som ble tatt av piratene ettersom det er kun deres historie man hører om senere i avisene, uten

⁵⁹Generalkonsulaet i Shanghai til utenriksdepartementet, 23 okt 1927, RA/S-1407/D/D01/L1130/0001

⁶⁰ Telegram fra D/S Gran, 13 desember 1927, RA/S-2610/D/Da/L0097/0003

å nevne styrmann Tellevik. Denne hendelsen får en enda større mediedekning enn de andre skipene som er tatt tidligere. Det som skilte denne hendelsen fra de andre er at det nå var to nordmenn som er i fangenskap noe som gjorde at hendelsenes utfall ikke var avklart.

I et telegram fra legasjonen i Peking 14. desember kom det fram at sjørøverne forlangte en løsesum på 500.000 shanghai-dollar (1 million norske kroner) for utleveringen av fangene. Den norske regjeringen responderte med å holde den kinesiske regjeringen ansvarlig for fangenes sikkerhet og frigivelse. Det norske konsulat konfererer med andre fremmede makter i Kina og legasjonen blir bemyndiget til å garantere eller betale løsesummen.⁶¹

Det viser seg i ettertid at soldatene som kom styrmann Westerheim til unnsetning hadde en tro på at de skulle få en belønning på 2000 mexicanske dollar hvis fangene kom fra det i god behold. I et brev datert 13. oktober fra sjefen for soldatstyrken til Westerheim sto det noen lykkeønskninger, hvordan han hadde blitt mentalt sliten av oppdraget, og det lå i kortene at det var et forsøk på pengeutpressing. Det viser seg at Wallem og Co (skipets eier) hadde nevnt summen som «ransom», altså ment til røverne, og det var aldri ment å gi noe til soldatene.⁶² Ikke så ulik avtalene med berberne i Middelhavet, kunne også rederiene (istedenfor statene) betale tributt til pirater i et område for å la deres skip være i fred.⁶³

Problemet som oppsto om rederiene gav etter ble naturligvis at piratene fikk finansiert sitt arbeid og kunne gjøre det lukrativt. De to norske fangenes historie finner man avslutningen på i artikler funnet i aviser fra denne perioden. I avisene North China Standard, 25. september 1929 og Peking Leader 28. september 1929

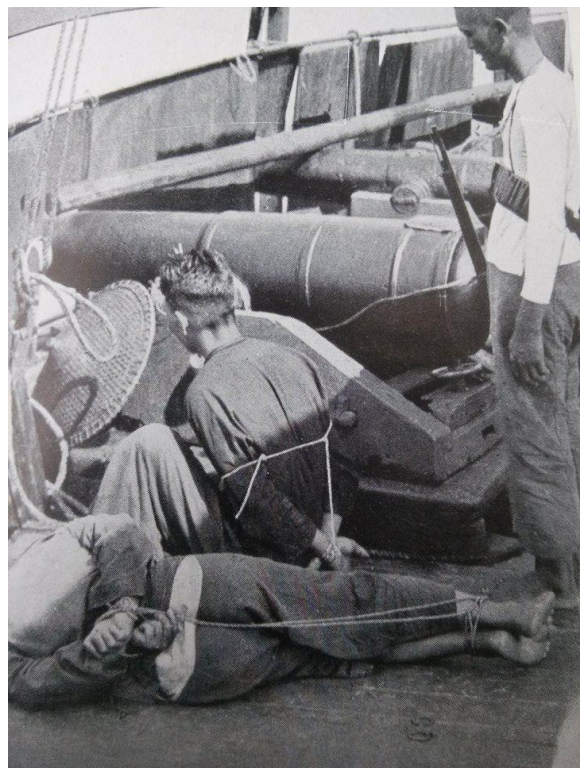


Figure 6 Uheldige personer fanget og bundet av pirater

⁶¹ Notat: Foredrag om Løsepenger for offiserene på D/S «Botnia», 5. oktober 1929, RA/S-

[1407/D/D01/L1130/0001](#)

⁶² Grønvtold til legasjonen i Peking, 25. oktober 1929, RA/S-2610/D/Da/L0096/0005

⁶³ Lilius, 1956; 104

kommer historien til Kaptein Haaland frem. Etter at han og de andre fangene hadde måttet forlate Botnia, ble de med piratene til Haichow hvor de selv gikk på grunn natten den 17. september. Etter at de gikk i land marsjerte de innover og opp til høyden hvor de stanset ved et hus. En time oppdaget de soldatene som var på vei for å befri fangene og prøvde å flykte med gislene. Haaland var nå såpass sliten at han begynte å henge etter. En av piratene prøvde derfor å drepe han ved å slå han med en stor stein. Ifølge Haaland ville de ikke skyte i frykt for at soldatene skulle høre dem. Piratene trodde han hadde dødd av slaget, men han overlevde og ble funnet av soldatene som tok han med til magistratens yamen (kinesisk tittel for sjef eller undersjef)⁶⁴. Han ble videre sent til sykehuset i Haishow, mens soldatene koordinerte med elvepolitiet for å fortsette jakten på piratene.⁶⁵ Styrmann Westerheim greide også å komme seg unna. På piratenes flukt fra soldatene prøvde de å gjemme seg i en hule, og på det tidspunktet så styrmannen sin mulighet til å flykte. Det endte i slagsmål, hvor han fikk flere slag men soldatene fikk tatt dem igjen, og etter en kamp med flere døde på begge sider, ble Westerheim befridd.⁶⁶

Det viser seg derimot at garantien om løsepengene ikke er noe som fortsatt var et spørsmål. I et brev Aug. Emarch. sendte til Aall skriver han dette:

Kjaere Aall, «Botnia»

Jeg takker for deres breva av 26. September som var meget interessant. Til deres fortrolige kunnskap kan jeg meddele at mitt personlige standpunkt var ikke aa betale nogen løsepenger, men efter alt det hysteri som kom til orde i pressen i anledningen, fant den fungerende utenriksminister, statsraad Oftedal – og regjeringens øvrige medlemmer- ikke a turde ta ansvaret for et saadant standpunkt. Jeg er imidlertid glad for at de og Gisle Johnson ikke tapte hodet. ...⁶⁷

Dette brevet viser to ting. For det første av betalingen at løsepenger ikke var noe som ble anbefalt. Det andre dette brevet viser er at Esmarch mener regjeringenes beslutninger om piratproblemet blir påvirket av pressen som tydelig skriver en del om hendelsene.

⁶⁴ North China Standard: Ship captain describes close call with death at hand of pirate bands ,25. september 1929, RA/S-2610/D/Da/L0096/0005

⁶⁵ Peking Leader: Pirate captive is carried to hill temple 28. september 1929 ,RA/S-2610/D/Da/L0096/0005

⁶⁶ Peking Leader: Pirate victim is rescued in sharp battle, 2. oktober 1929, RA/S-2610/D/Da/L0097/0003

⁶⁷ Aug. Emarch til Aall, 26. september 1929, RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

3.7 Konklusjon

Det man ser i etterspillet av disse tre hendelsene er at piratene blir mer vågale og tør å gå lengre i sine angrep. Dette blir lagt merke til i den norske befolkningen som får høre historiene gjennom avisene, og det kreves til slutt at det blir gjort noe for å finne en løsning på problemet. Sjørøverikomiteen blir dermed opprettet med representanter fra de største maritime arbeidsunionene og skal arbeide med å finne mulige løsninger for å sikre norsk handel og norske liv. I neste kapittel kommer jeg nærmere inn på hva disse ideene var og om de var brukbare.

I dette kapitlet ser man i de fleste angrepene at pirater gikk om bord i skipene sin passasjerer og angrep innenfra etter de hadde kommet ut på åpent hav. Botnia ble angrepet utenfra, men det var et særtilfelle som skjedde på grunn av deres sårbarhet da de grunnstøtte. Under disse tre angrepene var det kun kaptein Jentoft som døde. Det var klart at piratene helst ville unngå tap av liv på de overfalte, med unntak hvis de overfalte utgjorde en trussel for piratene selv. Da kaptein Haaland ble slått med en stein, virket det som en desperat handling for å slippe unna soldatene, og hindre han i å røpe veien de tokk. Drap på de overfalte mannskapene kunne også skape en utrygg situasjon for piratene, ettersom det kunne skape større uroligheter. Det var også en økonomisk faktor, ettersom de trolig ikke ville risikere å drepe en potensielle verdifull fange de kunne få løsepenger for, noe man ser de tar hensyn til i alle de tre angrepene.

4- Sjørøverikomiteen og mulige tiltak for å beskytte norske skip

I dette kapittelet skal jeg gå inn på forslagene til hvordan man kunne forsvare seg mot angrep fra sjørøverne. Etter angrepene på Solviken var det snakk om flere mulige tiltak for å forhindre angrep, men ingen offisiell komite ble nedsatt før etter angrepet på Botnia. Sjørøverkomiteen som ble opprettet kom med en rekke forslag for å bedre sikkerheten for norske skip.

4.1 Opprettelse av sjørøverkomiteen

Representanter fra Norsk Styrmandsforening, Norges Skipsførerforbund, Det Norske Maskinistforbund, Norsk Matros- og Fyrbøterunion, samt Norsk Restaurationsforbund, krevde at Norges Rederiforbund gjorde noe med saken. Norges Rederiforbund tok dette videre til Handelsdepartementet som besluttet å sette ned en komite for å finne en løsning på piratproblemet.⁶⁸ 12. Desember 1929 ble det holdt et møte, ledet av statsminister Mowinckel. I møtet deltok det flere statsråder og byråsjefer, samt representanter fra flere sjømannsforeninger og kapteiner, i alt 27 deltagere. I møtet kom det frem en rekke forslag på hvordan man skulle takle piratproblemet. Møtet endte med følgende forslag fra statsminister Mowinckel:

Handelsdepartementet anmodes å opnevne en seksmannskomite, hvis medlemmer utpekes etter forslag av følgende institusjoner: handelsdepartementet, Norges Rederiforbund, Norges Skipsførerforbund; Norsk Styrmandsforening, Det norske Maskinistforbund og Norsk Matros- og Fyrbøterunion, til overveielse av mulige forholdsregler for beskytte norske skip og mannskap i kinesisk fart mot sjørøveroverfall samt sikre mannskap og eventuelle etterlatte skadebot i tilfelle av skade på liv og lemmer som følge av overfall.⁶⁹

Her vil jeg legge til at selv om komiteen også skulle jobbe med erstatning for skadede og etterlatte, vil det ikke bli drøftet, i denne oppgaven, da det faller utenfor oppgavens rammer. Oppgaven handler i hovedsak om tiltak for å avverge overfall. Den 20. januar 1930 blir

⁶⁸ Innstilling, fra Komiteen til overveielse av forholdsregler i anledning av sjørøverfaren i China, 1931, RA/S-1407/D/D01/L1131/0001

⁶⁹ Aftenposten 13. desember 1929, RA/S-2611/D/Db/L0197/0004

Sjørøverikomiteen oppnevnt. Formannen for komiteen ble daværende sjøfartsdirektør L. T. Hansen, og hadde skipsreder Einar Bruusgaard, kaptein Eivind Tønnesen, bestyrer O. Skjervoll, sekretær L. Chr. Stendal og forretningsfører A. Birkeland som medlemmer i komiteen⁷⁰

4.2 Typer angrep og valg av forsvar

For å kunne finne svar på hvordan man skulle stoppe piratangrep måtte man se på hvilken måte norske og andre vestlige skip ble tatt av sjørøverne. Det man erfarte ut i fra angrepet på Sandviken, Solviken og Botnia var to taktikker som ble brukt på de fleste skipene på denne tiden. Sandviken og Solviken ble tatt innenfra av pirater som hadde kommet ombord som passasjerer, og som hadde greid å smugle inn våpen. Deres oppgave var å overraske mannskapet og ta kontroll over skipet lenge nok til at de kunne ta med skipet til et sted hvor de fikk hjelp utenfra. Ofte ble de tatt med til et piratrede, og ofte var det Bias Bay. Denne taktikken oppsto da man i tillegg til varer begynte å frakte passasjerer ved siden av, den såkalte kulifrakten. Skip som fraktet passasjerer var dermed mer utsatt for overfall enn rene vareskip. Botnia ble angrepet på en mer tradisjonell måte som man har sett i århundrer over hele verden, hvor skipet blir angrepet utenfra av mindre men raske båter, som hadde et overtallig mannskap klar til å borde målet. Det at Botnia grunnstøtte er derimot ikke noe som skjedde ofte i disse farvann og komiteen bestemte seg for å ikke lage noe forholdsregler angående det. Forholdsreglene som komiteen kom med skulle for det meste gjelde passasjerskip og lasteskip som gikk i elvefart ettersom det var de som var mest utsatt for overfall. Skip som gikk i kystfart ble meget sjeldent angrepet og komiteen bestemte at de ikke skulle betraktes.

4.3 Radiotelegrafer

Ut ifra de sjøforklaringene som er med i denne oppgaven, forstår man at radiotelegrafi på denne tiden var nokså utbredt. Selv om det fortsatt var noen som ikke hadde det. Så spørsmålet om det burde være krav om radiotelegraf installert på alle norske skip i kinafarten var noe man vurderte på den tiden. Heller ikke her var det full enighet blant de komiteen rådførte seg med. Av de mange skipsførerne som ble spurt kom det ikke mange ubetingede

⁷⁰ Innstilling, fra Komiteen til overveielse av forholdsregler i anledning av sjørøverfaren i Chin 1931, RA/S-1407/D/D01/L1131/0001

anbefalinger på denne foranstaltningen. Andre mente at det kun ville være av betydning for skip med passasjerfrakt i fart nord for Hongkong. Men de fleste mente at dette overhode ikke ville være til nytte. Som man kunne lese av sjøforklaringene, var sjørøvere raskt ute med å ødelegge radioene, som var en av deres første prioriteringer. I sjøforklaringen til Sandviken fryktet piratene at den norske besetningen hadde greid å få ut et signal til Hongkong før de fikk kontroll over telegrafrommet.

4.4 Installering av anti-pirat nødsignal og regulering av skipsavgang og ankomsttider

I et brev fra T.A Powell, (Commodores Office og sekretær for anti-pirat komiteen i Hongkong) kom det 9. januar 1930 råd til utenriksdepartementet om hvordan man kunne forhindre angrep. Forslaget kom som følge av angrepene på «Deli Maru», angrepet 21. september og «Haiching», angrepet 8. desember 1929, som begge skjedde nær Bias Bay. Forslaget gikk ut på å justere hastigheten på skipene slik at flere skip ville ligge innenfor visuell distanse til hverandre for å kunne gi felles støtte. Til tider ville også en av skipene til den britiske marinen patruljere området og eskortere trafikk vest for Bias Bay. Skip skulle kunne signalisere med hverandre uten tanke på skipets nasjonalitet, samt ha en signalkrutt klar til avfyring i tilfelle angrep eller mistenkelig atferd. Skip i nærheten skulle da komme til assistanse og telegrafere til commodore⁷¹ på Hongkong.⁷²

4.5 Visitasjon av passasjerer

Som man så skjedde mange av angrepene på skip ved at pirater gikk om bord som passasjerer. For å hindre at disse piratene kunne smugle inn våpen vurderte man at samtlige kinesiske passasjerer, mannskap og deres bagasje skulle gjennomgå en grundig undersøkelse og visitasjon av politi-myndighetene. I et brev fra Bergens Skipperforening til handelsdepartementet 21. november 1929 ble det skrevet: «I kinesiske havner må denne visitasjonen foretas av de kinesiske myndigheter»⁷³ og videre at man må få utviklet at de kinesiske autoriteter i den havn hvor visitasjonen foretas tar det fulle ansvar for den

⁷¹ Commodore: Britisk sjømilitær rang mellom kaptein og admiral

⁷² T. A Powell (Hongkong anti- pirate committee) til utenriksdepartementet, RA/S-2611/D/Db/L0197/0004

⁷³ Innstilling, fra Komiteen til overveielse av forholdsregler i anledning av sjørøverfaren i China, 1931, RA/S-1407/D/D01/L1131/0001

visitasjonen. Det kommer klart frem at dampskipsselskapene i kinafarten bør prøve å få så mye som mulig assistanse fra politiet eller andre lokale autoriteter i de forskjellige havner i Kina, til eksaminasjon og ransaking av kinapassasjerene. Her legger også Sjørøverikomiteen til at det har kommet pirater om bord på skipet som passasjerer en gang i Hongkong de siste årene, og begrunner det med at det eksisterte en grundig undersøkelse av passasjerene der utført av politiet.

Det neste spørsmålet ble hvordan visitasjonen skulle foregå. Foruten undersøkelse ble det også foreslått at alle kinesere skulle ha pass med bilde og fingeravtrykk av innehaveren. Men for at dette skulle fungere skrev de også at dette måtte innføres av alle dampskipsselskaper. Det ble også beskrevet at dette systemet ikke kunne anvendes på elvedampere. Med disse nye reglene skulle man også kunne hindre at personer uten billett kunne gå om bord på skipet.

Sjørøverikomiteen kom også fram til at dette tiltaket ikke alltid kunne forhindre at sjørøvere kom sammen med passasjerene, og legger til at sjørøvere har greid å komme om bord sammen med passasjerene til tross for nøye undersøkelse av passasjerene. Her bruker de historien til Sandviken som eksempel. Selv om passasjerene til Sandviken var nøye undersøkt av politiet greide de allikevel å komme om bord og ta over skipet når de var til havs. Jeg må her legge til at bagasjen til passasjerene som nevnt i sjøforklaringen ikke ble sjekket og at piratene kan ha hentet våpen fra dem før kapteinen gikk ned for å undersøke da mistanken om sjørøvere kom. Videre mener komiteen at ransaking av passasjerer og bagasje ikke ville kunne forhindre sjørøverne i å få våpen om bord. Dette argumenteres med at de normalt smuglet våpnene om bord sammen med ladningen, ofte i rissekker, noe som komiteen mener i det alminnelige ville være umulig å sjekke. Sjørøverikomiteen skrev dette om saken:

Det viktigste av forholdsreglene- undersøkelsen og ransaking og kravet om at passasjerene skal være forskynt med pass- krever imidlertid de kinesiske myndigheters medvirkning. Men dette utelukker at der fra norsk siden kan utferdiges forskrifter som gjør det iakttagelsen av forholdsreglene obligatorisk for norske skip.⁷⁴

De kinesiske myndigheter var tross alt de som burde være mest interessert i å stoppe røverne ettersom mesteparten av lasten og det som ble røvet fra passasjerene var eid av kinesere. Men selv om de skulle ha ønsket å stoppe problemet ville de nok ikke ha tatt ansvaret for å

⁷⁴ Innstilling, fra Komiteen til overveielse av forholdsregler i anledning av sjørøverfaren i China, 1931, RA/S-1407/D/D01/L1131/0001

forhindre piratenes ombordstigning.⁷⁵ Sjørøverikomiteen avslutter med at dersom tiltaket skal være mulig å gjennomføre må alle dampskipsselskapene som driver med passasjertransport i kinesiske farvann, ta det i bruk.

4.6 Gittersperringer ombord

Som følge av den nye måten å kapre skip på, ved å komme ombord som passasjerer, kom det også frem forslag om å forhindre fremkommeligheten ombord på skipene. Det ene forslaget var å sette gittersperringer rundt broen på skipet, slik at piratene ikke kunne føre skipet inn i et piratrede, for så å losse av tyvgodset. På en del skip eksisterte det allerede slike gittersystemer for å holde passasjerer og potensielle pirater unna broen.⁷⁶

Kaptein Tollefsen tegnet opp forslag til hvordan man kunne sette opp sperringer på skipet. Bildene (se figur 7, 8, 9, 10) viser et stål gitter rundt broen med piggråder på toppen. Alle vinduene har gitter foran og dørene skal være av stål med skyteskår. Kaptein Tollefsen brukte sitt eget skip S/S Kwang-Lee som modell for tegningene av gittersystemet.⁷⁷

I sjørøverikomiteens konklusjon kommer det derimot fram at et slik gittersystem ikke hadde stor beskyttelse mot overfall, til tross for at det i enkelttilfeller hadde hatt det. Problemer med gitter var også at det også kunne sette liv i fare hvis skipet ble utsatt for en ulykke.

Det som var klart var at hvis man skulle sette inn gittersperringer ombord på skip, måtte man i tillegg ha væpnet vakthold om bord.⁷⁸

⁷⁵ Innstilling, fra Komiteen til overveielse av forholdsregler i anledning av sjørøverfaren i China, 1931, RA/S-1407/D/D01/L1131/0001

⁷⁶ Innstilling, fra Komiteen til overveielse av forholdsregler i anledning av sjørøverfaren i China, 1931, RA/S-1407/D/D01/L1131/0001

⁷⁷ Gittersystem tegnet av kaptein Tollefsen, 29 november, 1929, RA/S-1407/D/D01/L1130/0001

⁷⁸ Innstilling, fra Komiteen til overveielse av forholdsregler i anledning av sjørøverfaren i China, 1931, RA/S-1407/D/D01/L1131/0001

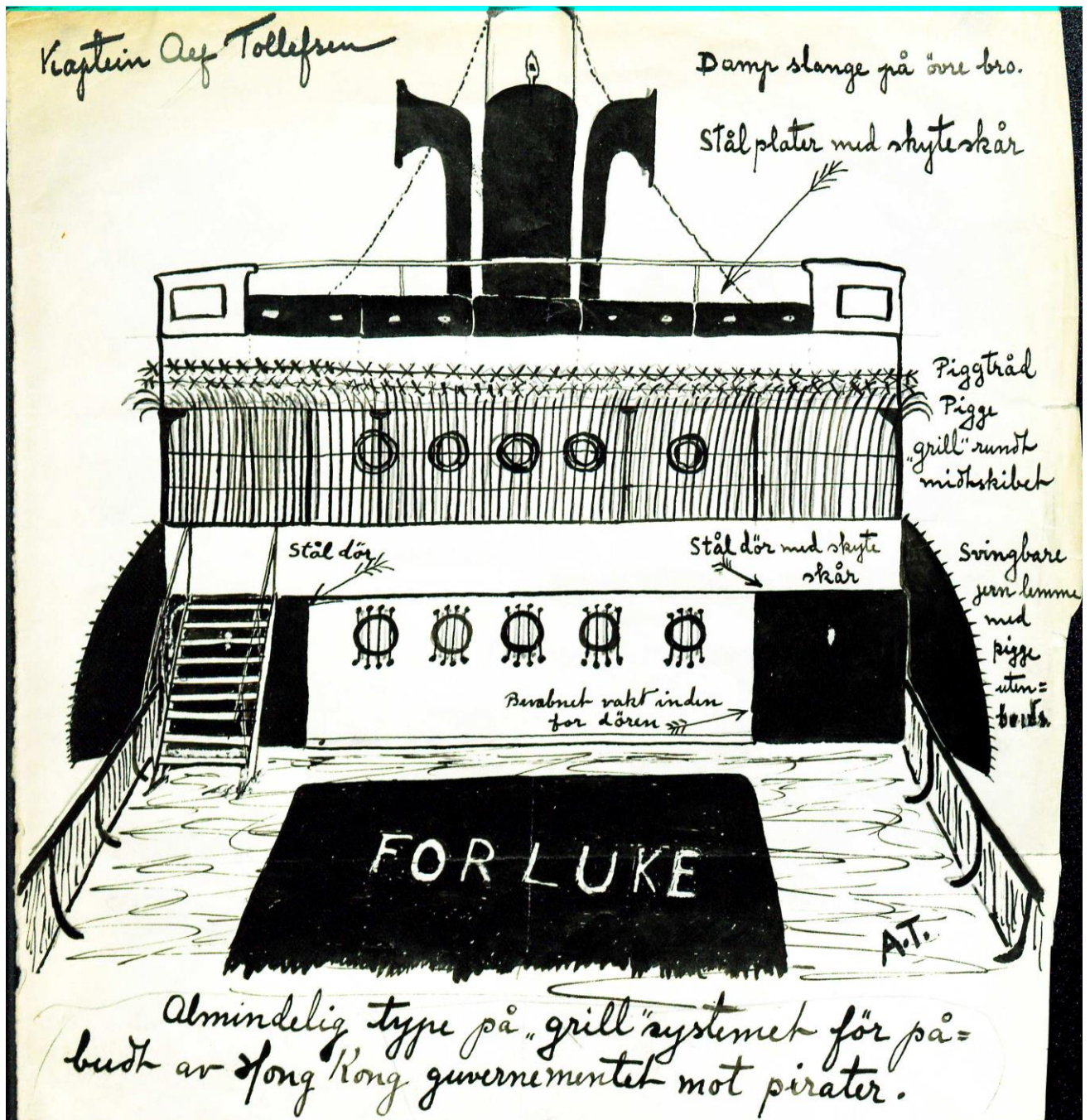


Figure 7 Kaptein Tollefsens skisse 1

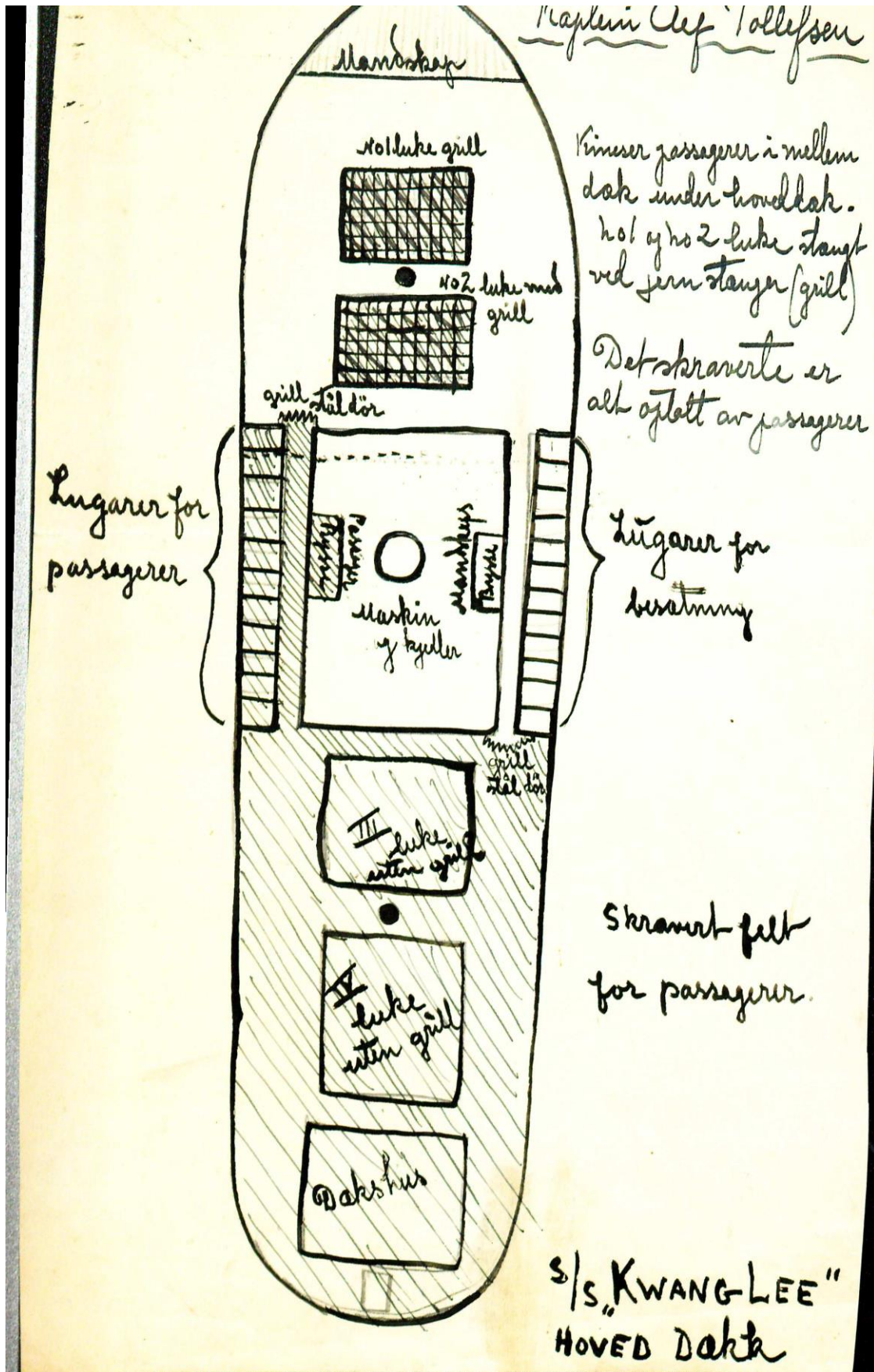


Figure 8 Kaptein Tollefsens skisse 2

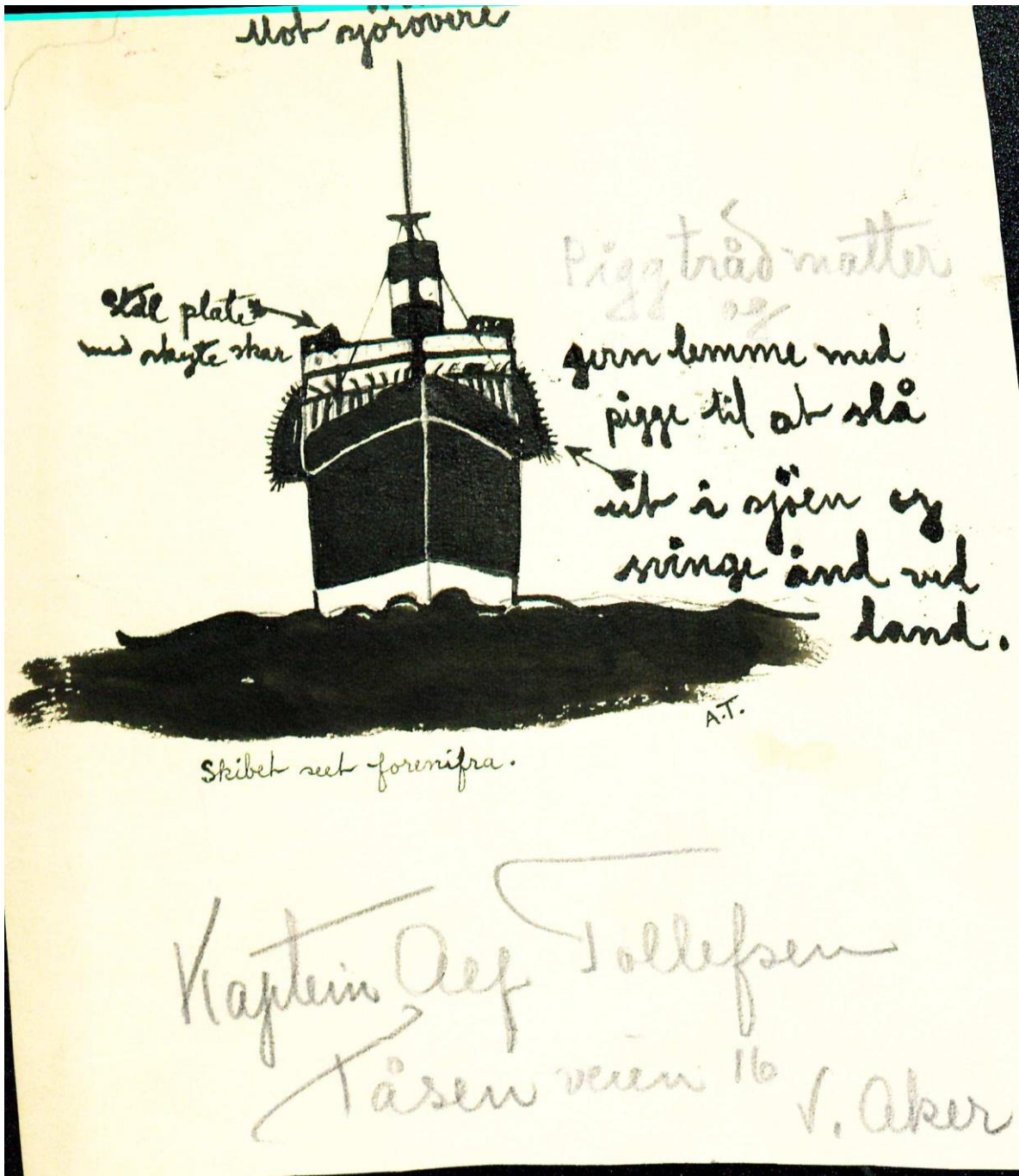


Figure 9 Kaptein Tollefsens skisse 3

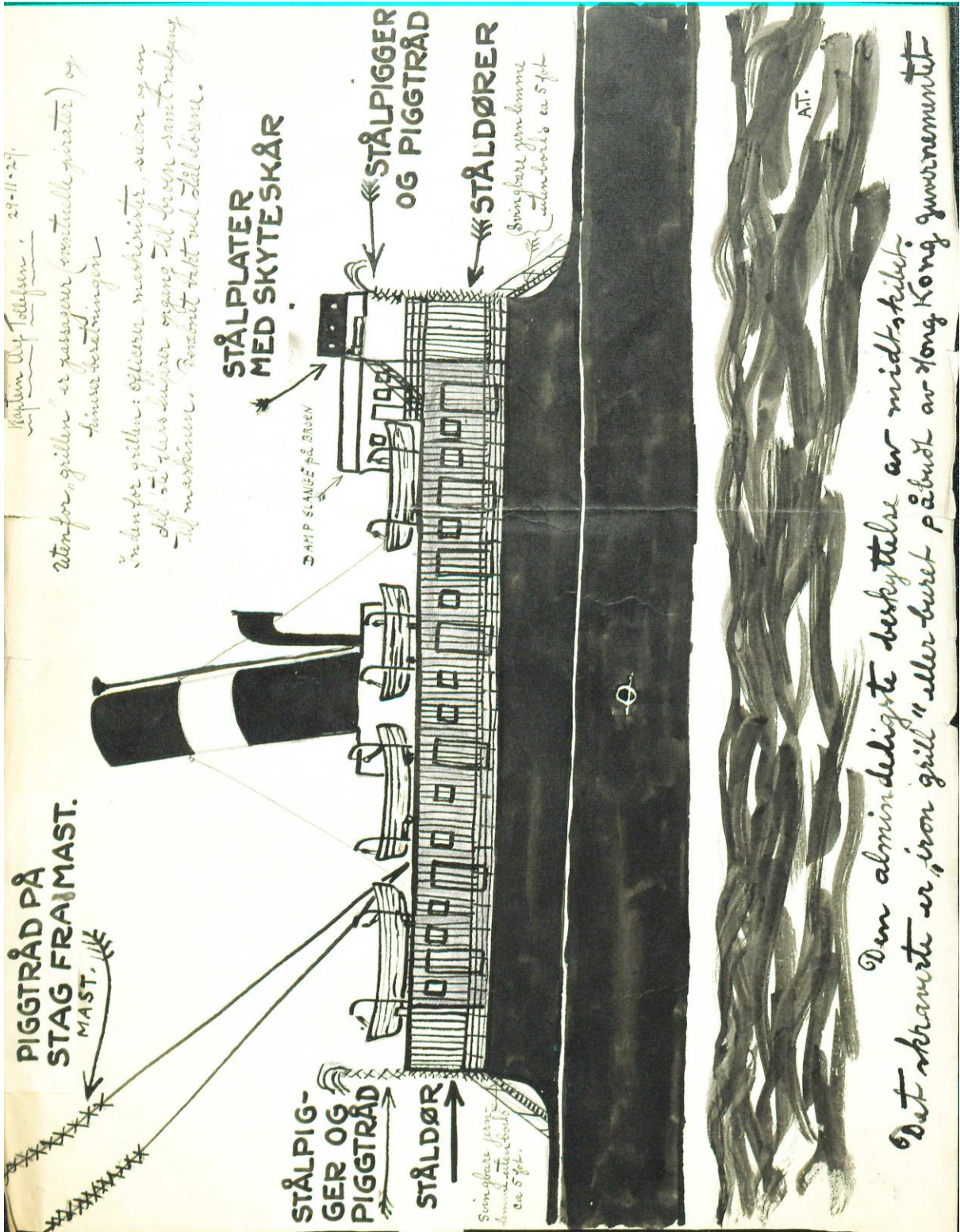


Figure 10 Kaptein Tollefsens Skisse 4

4.7 Vaktmenn

På 1920-tallet var det vanlig med indiske vaktmenn på passasjerskipene, noe som sjørøverkomiteen har beskrevet som lite tilfredsstillende. Disse mennene hadde lite eller ingen trening og det ble stilt spørsmål om det ikke var bedre å bruke militært utdannede vaktmenn. I innstillingen beskrives et memorandum fra Hongkong som sier at verdien av væpnede vakter om bord var veldig forskjellige ut i fra hva slags fartøy det var og hvor de reiste. På enkelte fartøy på visse strekninger på elver kunne man se nytten av å ha vaktmenn om bord, men på de større kystfartøyene, antok man at vaktmenn ikke ville være til nytte hvis et skip ble angrepet av en velorganisert gruppe på 15-20 sjørøvere, med mindre man hadde en vaktstyrke på en tilstrekkelig størrelse. Noe som ville skape betraktelig høyere kostnader. Fra et annet hold har det vist seg at de eneste virkningsfulle vaktmennene har vært de som har vært vaktmenn fra marinen eller hæren.

4.8 Bevæpning av mannskap

Bevæpning av mannskapet ble også vurdert. På dette området var det uenighet i sjørøverkomiteen om dette var et tiltak som var nyttig, spesielt hvis det dreide seg om lasteskip. Enkelte mente at lasteskip burde være utstyrt med ett maskingevær eller 6-7 rifler, mens andre mente at den hvite besetningen på skipene ville være for liten til at man kunne tenke på å skape væpnet motstand.⁷⁹

Men komiteen jobber med vurdering av tiltak finner man i avisen Norges Handels- og Sjøfartstidene 1. mai 1930 overskriften: «haandgranater som forsvars- vaapen mot sjørøvere.» I artikkelen kommer det fram anbefalinger fra førere og offiserer i kinafarten om bevæpning av trampskip (ikke kulifart), men at bemanning av hvit mannskap i norske skip frarådes. Frarådingen gjaldt også å vise orlogsflagget i farvannet.⁸⁰

Når det gjaldt passasjerskip var derimot komiteen enig om å fraråde bevæpning, for på disse skipene var røverne under angrepet så mange og godt plassert at enhver motstand fort ville føre til døde menn blant mannskapet.⁸¹ Konklusjonene her er at bevæpning ville vært ubrukelig om piratene allerede var ombord når skipet ble angrepet. Men også at det

⁷⁹ Innstilling, fra Komiteen til overveielse av forholdsregler i anledning av sjørøverfaren i China, 1931, RA/S-1407/D/D01/L1131/0001

⁸⁰ Sjøfartstidende: Haandsgranater som forsvars- Vaapen mot sjørøvere, 1. mai 1930, RA/S-2611/D/Db/L0197/0004

⁸¹ Innstilling, fra Komiteen til overveielse av forholdsregler i anledning av sjørøverfaren i China, 1931, RA/S-1407/D/D01/L1131/0001

måtte være opp til kapteinen på det enkelte skip å bestemme hva som ville være fornuftig på sitt skip.

Bevæpning av mannskap var nok noe som ble sterkt vurdert av de norske rederiene. Men prisen for å få utlånt våpen fra hæren var for mye. I et brev til generalfelttøymesteren (som er ansvarlig for distribusjon av våpen i hæren) skrev rederiet A.F.Klaverness og Co:

I anledning av vår ansökning til handelsdepartementet om utlån av rifler og ammunisjon til rederiets skibe i KINAFarten, har vi i dag mottatt en meddelelse at sådanne rifler og ammunisjon vil kunne bli overlatt til rederiet mot en godtgjørelse som strekker til for å supplere beholdningene idet vi er anmodet om å konfrontere nærmere direkte med her Generalfelttöimesteren. Da vi imidlertid i dag i telefon har bragt på det rene at prisen vil være 120. – pr. rifle, finner vi, efter nærmere overveielse, av vi dessverre ikke kan gjøre bruk av tilbudet.⁸²

Selv om rederiene ønsket å leie våpen, ser man at dette ville være en kostbar affære som ikke alle var villige til å gjøre. Om det var andre rederier som tok i bruk dette tilbudet finner man ikke i mappene til utenriksdepartementet og sjørøverikomiteen bruk i denne oppgaven.

4.9 Hvit besetning

Fra Norsk Matros- og Fyrbøterunion ble det hevdet at et angrep av sjørøvere ville bli møtt med motstand og i mange tilfeller bli slått tilbake, hvis skipet hadde en helt hvit besetning. Men det var klart fra de rådførte skipsoffiserer i Øst-Asia at dette ville være umulig å drive skipsfart der ute om de underordnede også var hvite. I sjørøverikomiteen dreide det seg ikke om en hvit besetning kunne slå tilbake sjørøveroverfall, men heller om sjøfart som sådan var mulig. Diskusjonen handlet om kostnadene ved frakt i et område hvor det var vanlig å bruke billig kinesisk arbeidskraft. Komiteen medlemmer, Birkeland og Skjervoll mente at det allikevel lot seg gjøre å ha helt hvit besetning, og refererte til en utprøvelse på britiske skip hvor hele besetninger var hvit, som førte til bedre og billigere drift. Dette ville også minske sjansen for sjørøveri og det ville også hjelpe den store arbeidsledigheten blant norske sjøfolk. Komiteen ble aldri enige på dette punktet om dette var en mulig løsning.⁸³

Det er tydelig at komiteen medlemmer har særinteresser fra sin posisjon. Det er klart at representantene fra arbeidsforeningene hadde interesse av å skape bedre vilkår for norske

⁸² 14. Januar 1931 RA/S-2610/D/Da/L0097/0003

⁸³ Innstilling, fra Komiteen til overveielse av forholdsregler i anledning av sjørøverfaren i China, 1931, RA/S-1407/D/D01/L1131/0001

sjømenn, og at skipsreder Bruustad måtte vurdere kostnader som kunne bli pålagt hans skip.

4.10 Forbud mot transport av verdisaker

Flere skipsførere i Asia ga sitt syn på at skip uten medtatte penger eller verdisaker forøvrig, fristet ikke til overfall. Andre mente at et slikt tiltak ville skape problemer i konkurransen med andre kompanier, som ville overta handelen. I innstillingen til komiteen refereres det til et memorandum fra Hongkong hvor det vises til en nærmest enstemmig oppslutning om at pengetransport har vært viktigste årsak til at skipene ble utsatt for overfall av pirater. Det tyder på at piratlederne må ha hatt kjennskap til skip med verdifrakt som dermed er blitt mål for deres raid. Som eksempel kan nevnes at «Java China Japan Lijn» har avstått fra pengetransport og har således heller aldri kommet i konflikt med pirater.

Da Solviken ble plyndret hadde skipet gullbarer ombord for 20 000 kr. Da Sandviken ble overfalt var det rykter om at de hadde sølvbarer og før Hirundos overfall (se kapittel 5) var det rykter om at de hadde en større pengesum om bord. På grunn av de økonomiske problemene skipselskapene kunne få av et forbud mot transport av verdisaker, bestemte komiteen at de ikke var noe som staten kan lovpålegge norske skip. Det ble derfor isteden oppfordret å holde transport av verdivarer skjult om det lot seg gjøre.⁸⁴

4.11 Krigsskip til Kina

Etter hendelsen med Solviken begynte man å vurdere mulige løsninger på piratproblemet i området. En av de første punktene som kom opp var en felles bekjempelse av piratene med de andre landene som handlet i området. Det den norske regjeringen ønsket å få til var et internasjonalt samarbeid, hvor man beskyttet hverandres handelsflåter med krigsskip fra flere nasjoner.⁸⁵ Storbritannia var her den største makten som kunne bidra med skip, på grunn av deres nærvær i kronkolonien Hongkong. Storbritannia hadde selv vært utsatt for en rekke angrep og hadde tidligere gått inn i Bias Bay for å fjerne piratene. Etter deres angrep så man at angrep på engelske skip hadde gått drastisk gått ned, og det virket som om piratene hadde bestemt seg for at skip med annen nasjonalitet var tryggere å angripe. Ifølge et brev fra J.

⁸⁴ Innstilling, fra Komiteen til overveielse av forholdsregler i anledning av sjørøverfaren i China, 1931, RA/S-1407/D/D01/L1131/0001

⁸⁵ Krogh- Moe til Bruusgaard, Kiøserud og CO. 27 Juli, 1927, RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

Krogh-Moe til Bruusgaard Kiøsterud og Co, var piratene redde for at Storbritannia ville slå til i Bias Bay igjen for full kraft hvis nye britiske skip ble plyndret.⁸⁶

Under dette angrepet sendte britene inn 560 matroser som destruerte 50 hus i to landsbyer. Ingen av røverne ble derimot fanget eller drept.⁸⁷ Dette angrepet kan være det samme som Lilius beskrev fra sin reise. Begge beskrivelsene er fra rundt samme tid, men med ulike opplysninger om antall soldater og destruerte boliger. I et brev til utenriksdepartementet skriver Johan Michelet at det ikke hadde vært noen angrep på britiske skip et halvt år etter raidet på Bias Bay.⁸⁸ I et møte Michelet hadde med Sir M. Lampson lurte Sir. Lampson på hvorfor ikke Norge ikke hadde sendt ned et krigsskip ettersom Norge hadde så store interesser i disse farvann. Ifølge han hadde både Portugal og Spania sendt skip ned som allerede hadde vært der i flere måneder. Etter dette møte henvendte Michelet seg til sine tyske, japanske og nederlandske kolleger for å høre om de hadde skip som var tatt av sjørøvere. Det viste seg ikke å være tilfelle. Under diplomatmøtet meddelte han at den norske regjeringen ønsket samråd med andre sjøfartsnasjoners representanter om å få i stand en felles opptreden på samme måte som man hadde gjort med berberstatene hundre år tidligere. Siden Norge kom med dette forslaget var det også slik Michelet tolket at Norge måtte være med å bidra med skip. «... det vel ikke kan være meningen at la et samarbeide foregaa ved indgripen av andre nasjoner alene».⁸⁹

Over tid døde denne saken ut og Norge sendte ingen krigsskip ned. Det var ikke før angrepet på Botnia at dette tiltaket ble vurdert igjen. I et brev fra generalkonsulatet i Shanghai til delegasjonen i Kina 23. september 1929, (11 dager etter angrepet på Botnia) ble diskusjonen om å sende et norsk krigsskip til Kina tatt opp igjen. Det tar ikke lang tid før ideen om å sende et norsk krigsskip blir slått ned på. I et brev til utenriksdepartementet står det:

«Omkostningene ved aa sende ut et krigsskib hjemmefra formodes imidlertid aa ville bli saa store at det absolutt ikke bør kunne bli tale herom, i at hvert fall ikke hvis vedkommende krigsskib fra tid til annen vil bli hjemordret for tjeneste i de hjemlige farvand»⁹⁰

⁸⁶ Krogh- Moe til Bruusgaard, Kiøsterud og CO. 27 Juli, 1927. RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

⁸⁷ 4. Sep . 1927 RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

⁸⁸ 1 august 1927 RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

⁸⁹ 1augut 1927 RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

⁹⁰ Gisle-Johnson til utenriksdepartementet, 1929, RA/S-2611/D/Db/L0197/0004

Det kommer derimot fram i samme brev at stemningene for å få et armert vaktskip fast stasjonert på den kyststrekningene som hadde vist seg å være problematisk (Swatow til Hongkong) kunne være en ide for å forhindre tap av liv til flere sjømenn.⁹¹

4.12 Aalls drøfting av krigsskip til Kina 28. september 1929

28. september kommer konsul Aall ut med et dokument han sendte til utenriksdepartementet hvor han drøftet de ulike fordeler og ulemper ved å sende ned et krigsskip. I dokumentet kommer det fram at dette forslaget har eksistert i 8-9 år, som vil si at dette startet i 1920/21. Begrunnelsen for å sende krigsskip før angrepet på Sandviken var at dette var for å skape god reklame for Norge og vår handel med Kina, hvis vi viste et orlogsflagg i området. Etter angrepet på Sandviken, Solviken og Botnia, kom kravene om å sende ned et norsk krigsskip for beskyttelse av skip. I Aalls analyse av saken delte han opp sin vurdering i tre punkter, den direkte nytten, den indirekte nytten og betenkelighetene.

Når man snakker om den direkte nytten ved å sende krigsskip som en slags reklame, var Aall klar på at det ikke ville veie opp for omkostningene det ville ta. Aall skriver: «På handelsverdenen gjør handesflagget kanskje et liksaa godt inntrykk som orlogsflagget- og handelsflagget mangler for Norges vedkommende ikke i de kinesiske havner». Den norske orlogsflagget vil neppe imponere forretningsstanden, og vil ikke være noe å legge merke til blant de store nasjonene, som har flere og mer moderne skip. Om det ble sendt et norsk krigsskip vil det bare understreke at vi er en liten nasjon. Den direkte nytten ved å ha et krigsskip til å assistere norske skip mot overgrep i kinesiske havner kan også være problematisk, spesielt mot sjømannsunionen i Swatow. Hvis en slik union skulle bruke sitt farligste kampmiddel, boikott, ville krigsskipet stå maktesløst. Et krigsskip i havnen kan virke truende mot denne selverklærte «autoriteten» (på grunn av deres selvutnevnte praksis til å arrestere sjøfolk, avgjøre tvister, som egentlig burde gått til en domstol, og ellers andre avgjørelser. Naturen i havner som Swatow er ifølge Aall omtrent håpløst å komme til bunns i. Å ha et norsk krigsskip i havn ville kanskje hjelpe i lengden, men kunne også gi våre offiserer en følelse av sikkerhet og derfor gjøre dem mindre varsomme mot Sjømannsunionens folk.

⁹¹ Gisle- Johnson til utenriksdepartementet, 1929, RA/S-2611/D/Db/L0197/0004

Dette kunne også skremme unionsfolkene og skape flere uheldige sammenstøt. Selv om vi hadde hatt et norsk krigsskip liggende i Bias Bay, hadde det nok ikke stoppet piratene fra å ta med skipet til et annet piratrede.⁹² På dette punktet er jeg skeptisk til Aalls argument. Hvis piratene i et område blir hindret fra å komme inn med byttet på sitt eget område med byttet, betyr ikke det nødvendigvis at de kan ta det med til et annet. Selv om man til tider har sett at pirater samarbeider bra, som for eksempel i piratkonføderasjonen hundre år tidligere, kan man ikke automatisk regne med at de alltid står samlet. Konføderasjonens seks flåter hadde en allianse, men det var også klart designert ulike områder til dem. Nå som man også ser et Kina i borgerkrig, kan man ikke uten bedre informasjon vite hvordan piratene forholdt seg til hverandre. Hvis man ser på det Aleko E. Lilius skiver i boken *jeg seilte med kinesiske pirater* var piratene ofte i kamp med hverandre og passet godt på deres territorier.

Aall argumenterte med at den indirekte nytten ville være i øyefallende større enn den direkte nytten, som egentlig ikke var så stor. Her advarer Aall mot å gå ut fra at vi i vårt forhold til Kina kan dra nytte av å opptre med makt bak våre ord. På grunn av de vanskelige forholdene landet er i, kan dette føre til at vårt forhold til Kina blir betraktelig verre. I motsetning til andre makter har vi ofte merket savn av et krigsskip i disse farvann, som er beskrevet tidligere i kapittel tre. Aall nevner også hvordan pressen har påvirket beslutningene:

«Pressen har ved enkelte anledninger likefrem bedt sin regjering(f.eks. den engelske) ikke aa anvende sin krigsmakt til aa forsvare konkurrerende nasjoners fartøyer, og jeg har selv ofte, - og i k forskjellige havner hørt nevnt et samme, som vicekonsul Ramsay uttalte under intervjuet nemlig at vi er med paa aa høste frykter av andres arbeide, uten selv aa ville ofre noget.»⁹³

Slike uttalelser kommer fram mer avdempet jo høyere man kommer i samfunnslagene og blant medansvarlige menn, men følelsen av å stå fast i forhandlinger på grunn av at Norge ikke hadde krigsskip der, var til stede selv om man må påpeke at det var nokså beskjedent.

Under Aall betenkeligheter la han til et utsagn som Michelet skrev 9. januar, 1929:

«Jeg er fremdeles av den oppfatning, at utsendelse av krigsskip hertil- hvad saa en hensikt med dets utsendelse maatte være – er det farlig skritt – og at man meget vel kan komme til aa bruke dette mot oss os i forskjellige forhold hvor kinesiske Uniones og andre er paa jagt efter

⁹² Memorandum, utsendelse av norsk krigsskip til Kina, 29. september 1929, RA/S-2611/D/Db/L0195/0006

⁹³ Memorandum, utsendelse av norsk krigsskip til Kina, 29. september 1929, RA/S-2611/D/Db/L0195/0006

aa finne angrepspunkter eller aa påskudd til aa faa «squeeze» ut av vore rederier. Foranomhandlede note fra nasjonalregjeringens utenriksminister, gjengitt i vedlagt avisutklipp og forskjellige uttalelser fra kinesisk hold om at de imperialistiske makter nu maa trekke tilbake sine krigsskip i kinesiske farvann(vi har intet Hongkong aa stasjonere et krigsskip), viser at kineserne ikke liker aa se krigskibe herute inien kinesisk sjöterritorium. Naar vi ikke har hatt noget krigsskip her för, vil det sikkert i det minste vekke oppsikt om vi nu pludserlig sendte et ut. Hensikten med utsendelsen vide for tiden vöre det fleste kinesiske politikere helt likegyldig»⁹⁴

Etter at dette brevet ble skrevet ble det også erkjent at kineserne utfoldet en sterk agitasjon mot fremmede krigsskip. Aall uttaler i teksten at han hadde hørt fra høyere og meget velunderrettet offisielt hold, at kystfarten og elvefarten snart ville bli forsøkt fratatt utlendingene og derigjennom fordrive krigsskip fra deres kyster. Om Norge skulle sende ned et krigsskip ville ikke kineserne sett på det som et enkelt skip, men et land til med et krigsskip i deres farvann. Noe som kunne bli anvendt mot oss på mange områder. Aall skriver at i disse tider truet kineserne med boikotter og andre represalier på alle kanter, og Norge som hadde en del traktatforhandlinger forestående kunne miste forhandlingsrom på disse, om forslaget med krigsskip ble vedtatt. En annen fare var at den daværende regjeringen i Nanking, enten under det daværende partiet eller eventuelt nytt parti, kunne miste den lille makten de hadde utenom noen få provinser i Sentral- Kina. Skulle det inntreffe burde det la seg anbefale å sende et krigsskip, men dette ville han ikke og kunne ikke, uttale seg nærmere om.

Konklusjonen Aall kommer med er at den direkte nytten på det tidspunktet han skrev var for liten og den indirekte nytte ikke var stor nok til å overveie betenkelighetene.⁹⁵ Hvis den norske regjeringen allikevel skulle bestemme seg for å sende ned et krigsskip burde dette skje «under sealed orders»⁹⁶. Spesielt burde det ikke komme fram i pressen hjemme at vi sendte ut et krigsskip med fare for at det straks ville blitt telegrafert ned og skapt reaksjoner blant kineserne. Det man kunne si var at skipet var på seilas rundt jorden, slik at et besøk i Kina ble helt tilfeldig, og at skipets rolle kunne bli bestemt under hensyn til den situasjonen på det tidspunktet.⁹⁷

⁹⁴ Memorandum, utsendelse av norsk krigsskip til Kina, 29. september 1929, RA/S-2611/D/Db/L0195/0006

⁹⁵ Memorandum, utsendelse av norsk krigsskip til Kina, 29. september 1929, RA/S-2611/D/Db/L0195/0006

⁹⁶ Memorandum, utsendelse av norsk krigsskip til Kina, 29. september 1929, RA/S-2611/D/Db/L0195/0006

⁹⁷ Memorandum, utsendelse av norsk krigsskip til Kina, 29. september 1929, RA/S-2611/D/Db/L0195/0006

4.13 Komiteens Innstilling om krigsskip

Tidligere i teksten står det å sende et norsk krigsskip ned var noe som kunne være viktig for å få gjennomslag for en internasjonal styrke. Men det virket uøkonomisk å sende et skip rundt halve kloden, dersom man kunne komme til å trenge den i hjemlige trakter. Etter angrepet på Botnia ble føreren og styrmann på skipet spurt om et norsk krigsskip ville kunne ha gjort nytte i en lignende tilfelle. Svaret de kom med var nei. Dette ble begrunnet med at det allerede eksisterte flåter med britiske og japanske skip i området, og å sende et norsk skip ville ikke gjøre en forskjell. De japanske og britiske flåtene hadde tross alt ikke kunnet forhindre angrep på deres handelsskip. I et memorandum fra Hongkong kommer det også fram at de britiske autoritetene i lang tid hadde forsøkt å holde i gang en patrulje rundt Bias Bay, med delvis støtte fra Japan. Det kom også fram at en internasjonal patruljering ville være altfor dyrt å drifte på en permanent basis. Straffeespedisjonene som Storbritannia sendte til Bias Bay blir også nevnt i memorandet. Det kom frem at disse ekspedisjonene ikke har lyktes med å stoppe piratene i åpen sjø, men britene tvile ikke på at det har holdt piratvirksomheten nede, og hindret en større oppblomstring. Komiteenes konklusjon ble:

«Komiteen finner derfor ikke aa anbefale utsendelse av et norsk krigsskip til Øst-Asia av hensyn til den påregnelige nytte et sådant kan gjøre til forhindring av overfall på våre skip. Derimot finner man ikke å burde uttale sig om de andre hensyn som har vært anført til begrunnelse for utsendelsen av et krigsskip, bør tillegges en sådan vekt at de skulde kunne rettferdiggjøre omkostningene hermed»⁹⁸

I et brev fra J. Krogh- Moe kommer det frem at det i hovedsak var to piratgjenger som opererte utenfor Hongkong. En hadde hovedkvarter nord for Macao og opererte i deltaen mellom «junks and launches». Det andre gruppen var den mer kjente Bias Bay gjengen.

4.14 Stasjonering av vaktskip

Selv om ideen om å sende et norsk krigsskip ble frarådet, var det også spørsmål om man skulle prøve å få til en stasjonering av vaktskip med hjelp fra de kinesiske myndighetene. Det ønskelige stedet for et oppsynsskip ville være ved Haichow hvor D/S Botnia grunnstøtte. For

⁹⁸ Innstilling, fra Komiteen til overveielse av forholdsregler i anledning av sjørøverfaren i China 1931 RA/S-1407/D/D01/L1131/0001

å ordne dette uten større ulemper, var forslaget å bevæpne en losbåt med våpen. På dette forslaget ble norske skipsførere i Øst-Asia rådspurt om dette var en mulig løsning.

Av de som ble spurt var det bare en som var positiv til ideen. De andre spurte mente at en losbåt ikke kunne væpnes tilstrekkelig til å egne seg som vaktskip. De var for små og lette og det ville ikke fungere. Vurdering av et vaktskip var noe som allikevel ble tatt opp videre utover 1930-tallet og blir dekket videre i kapittel fem.

I innstillingen til sjørøverikomiteen kommer det også fram en historie om angrepet på Botnia som ikke står i sjøforklaringen. Som beskrevet i kapittel tre kom båten med soldater etter at piratene hadde dratt fra skipet. I innstillingen kommer det fram at båten med soldater kom på samme tid som Botnia ble bordet. Grunnen til at de ikke kom Botnia til unnsetning var fordi det kun var fire soldater om bord på båten, mens Botnia nå var kapret av seksten pirater, noe som gjorde soldatene kraftig undertallige og ute av stand til å håndtere situasjonen.

4.15 Konklusjon

Komiteen kom fram til at de fleste av disse tiltakene ikke var gode nok til å kunne lovfestes norske skip. Forslagene de kom med til skipseiere ble derimot anbefalt å bruke og det var opp til hvert enkelt rederi om tiltakene skulle brukes. Andre forslag som «visitasjon av passasjerer» og «å sende krigsskip» eller «vaktskip», var det politiske og økonomiske problemer med å gjennomføre. For det første var situasjonen i Kina fortsatt uklar, og man visste ikke hvilken politisk retning landet ville ta eller hvem som ville greie å holde makten. Selv om landet i 1928 ble samlet under Chiang Kai-Shek var det en svak samling, hvor små krigsherrer fortsatt eksisterte, som Lilius påpeker i sin bok. Anti-vestlige krefter og rykter om å stoppe vestlig handel og kulturell påvirkning i Kina, var også noe som gjorde det vanskelig for den norske regjeringen sette inn tiltak, ettersom det ville svekke Norges politiske innflytelse.

I neste kapittel blir noen av tiltakene tatt opp igjen siden Kina blir mer aktiv i kampen mot piratene. Jeg vil også beskrive to nye norske skip som blir tatt og hvordan pirat- og anti-piratvirksomheten ble utover 1930-tallet.

Man ser også at måten disse tiltakene ble vurdert, gjenspeiler norsk politikk på denne tiden som var en passiv tilnærming til andre nasjoner i utenrikspolitikken. Med mindre det var til en internasjonal affære, noe som man ser i kapittel tre, da norske myndigheter prøvde å få til en internasjonal styrke framfor å operere med et krigsskip alene.

5- Videre utover 1930-tallet og slutten på piratplagen?

Piratkomiteens innstilling ble en rekke anbefalte forhåndsregler, men ingenting ble lovpålagt. (Om rederiene begynte å bruke disse forhåndsreglene er på dette tidspunktet uvisst.) Det man vet er at piratene fortsatte med angrepene på kysten av Kina. Mens piratkomiteen jobbet med tiltak for å stoppe pirater, gikk pirater til angrep på drammensskipet D/S Hirundo den 12. november 1930 og bergensskipet D/S Norviken 1934. I dette kapittelet skal jeg gå inn på angrepene og anti-pirattiltak utover 1930-tallet.

5.1 D/S Hirundo og jakten på en doktor

Historien om Hirundo blir her skrevet ut ifra forklaringer fra flere av mannskapet på skipet. Skipet gikk fra Hongkong den 9. november for Bangkok via Swatow og skipet ble utklart med 12 dekkspassasjerer og en del stykkgoods. Senere viste det seg at det var 19 passasjerer om bord på skipet men ferden til Swatow gikk uten problemer og skipet ankom 10. november. I Swatow ble skipet fullastet og tallet på dekkspassasjerer gikk opp til 321. Passasjerene ble legeundersøkt ved avgang, men bagasjen ble ikke undersøkt. 4.45 den 11. november la skipet ut fra havn og alt gikk greit fram til kl. 12 på formiddagen den 12. november.⁹⁹ Førstestyrmann Sigurd Fredriksen lå på dette tidspunktet i sin lugar og hørte plutselig et smell på styrbord side utenfor sin lugar. Han løp ut og tokk en kineser i armen, og så to andre kinesere som kom mot han med revolvere rettet mot han. I det øyeblikket forsto han at skipet var blitt kapret av sjørøvere. Sjørøverne førte han videre til comradorens lugar hvor han ble tvunget til å banke på og be comradoren åpne døren. Etter at comradoren åpnet døren ble Fredriksen ført i forkant om babord hvor han fant kapteinen og hans kone, samt tredjestyrmann som var bevoktet av to pirater med revolvere.¹⁰⁰

Vekselvis ble mannskapet beordret til å hente sine verdisaker mens de andre var under oppsyn. Etter at de hadde gjort det ble Fredriksen tatt med opp på broen for å avløse andrestyrmann. To timer senere ble han ledet ned for å finne skipsdoktoren, som skulle forbinde messegutten som var såret av revolvereskudd. Han fant doktoren i tredjemaskinistens lugar, men istedenfor å peke han ut spurte han om han ikke selv kunne forbinde messegutten.

⁹⁹ Sjørforklaring for D/S Hirundo, 3 desember 1930, RA/[S-1407/D/D01/L1131](#)/0002

¹⁰⁰ Sjørforklaring for D/S Hirundo, 3 desember 1930, RA/[S-1407/D/D01/L1131](#)/0002

Noe han fikk lov til. Fredriksen forteller: «Jeg forstod at røverne vilde ha fatt paa doktoren av en annen grunn enn at han skulde forbunne den saarede, derfor opgav jeg han ikke.» Han ble tatt med til byssegutten for å forbinde han, og ble etter det sent opp igjen for å fortsette sine vanlige arbeidsrutiner. Videre forteller andrestyrmann Trygve Kildal; Den 13. november kl. 6 om morgenen stoppet skipet inne i Mirs Bay hvor livbåtene blir senket. Piratene tok med seg det de fikk plyndret samt første- og tredjecompradore og kapteinen. Kun kapteinen kom tilbake med en av livbåtene, mens første- og tredjecompradore ble holdt igjen av piratene.¹⁰¹ Videre informasjon om deres skjebne finnes ikke i sjøforklaringen. Etter at piratene dro greide de å reparere telegrafan, noe som ikke tok mer enn 20 minutter. Ingen av vitnene i sjøforklaringen vet hvordan eller hvorfor messegutten ble skutt, men det ble bekreftet at han kom fra det med livet i behold og var fullt arbeidsdyktig igjen den 30. november.

Ut over 1930-tallet ville krav om beskyttelse fortsette å øke, spesielt i Storbritannia hvor det fortsatt var mange overskrifter i aviser og tidsskrifter om piratenes herjinger på kysten av Kina. I fagtidsskriftet «Shipping Review» får man se overskrifter som «London suggests more naval protection against pirates», hvor det fortsatt kom kritikk mot de skandinaviske landene om å bruke britenes skip til å beskytte sine egne interesser. Spørsmålet om å sende en norsk torpedobåt til Shanghai kom fortsatt fram i norske aviser, noe Th. Mørch- Hansson fant underlig og kunne skape misforståelser som kunne være uheldig for Norge ettersom utenlandsk presse fanget det opp.¹⁰² Det virker nå klart på de norske myndigheter at å sende et krigsskip ned ikke er aktuelt, men spørsmålet om å sende et vaktsskip ned fortsatte utover 1930 tallet. I mellomtiden fortsatte angrepene.

5.2 Norviken

Kl. 12.30, 11. mars 1934 dro D/S Norviken fra Shanghai til Canton via Swatow og Hongkong. Skipet hadde ved avgang 4000 tonn stykkgodslast og 216 dekkspassasjerer og 1 førsteklassepassasjer. Reisen gikk uten problemer fram til tirsdag den 13. mars kl. 6.00 da skipes offiserer, mannskap og passasjerer ble overfalt av sjørøvere som befant seg blant passasjerene. Piratene fikk med en gang kontroll over skipet og satte kursen for Tai Sami. Som i de andre tilfellene ble det satt bevæpnet vakthold i maskinrommet, radiatorommet og på

¹⁰¹ Sjøforklaring for D/S Hirundo, 3 desember 1930, RA/S-1407/D/D01/L1131/0002

¹⁰² Mørch-Hansson til utenriksdepartementet, 5. september 1933, RA/S-2611/D/Db/L0197/0004

broen. Skipet ble møtt av flere motgående skip men på grunn av vaktholdet på broen var det umulig å sette seg i forbindelse med dem. Og Norviken mottok ingen anrop selv. Piratene gikk i gang med en systematisk plyndring av passasjerer og mannskap. Utenfor Chilang Point fyr, møtte de på en djunk som piratene skjøt mot etter at skipet stoppet ble Norviken plyndret for verdisaker, samt 6 passasjerer ble tatt til fange. Norviken fortsatte deretter videre til Swatow. Ved Chilang Point visste compradore at det var en mulighet til å treffe på et britisk armert oppsynsskip som var satt til å holde vakt i dette området. Det han ikke visste var at skipet hadde reist til unnsetning til et amerikansk krigsskip som hadde kommet i brann, ikke langt utenfor Hongkong. Ukjent med denne situasjonen var han klar for at skipet ville bli anropt av patruljeskipet og sannsynligvis bli beskyttet hvis skipet ikke stanset. Han fortalte dette til piratlederen som svarte at hvis skipet ble stoppet og beskyttet, ville dette først og fremst gå utover skipets offiserer og mannskap. Compradore anså det dermed som heldig at de ikke traff på skipet.

Norviken kan brukes som et eksempel på flere av tiltakene komiteen diskuterte og hvorfor de ikke var gode nok til å stoppe sjørøverne. En av vitnene beskrev at ved hver avgang fra Shanghai som skulle sydover med passasjerer, ble de på skipet undersøkt av politiet etter våpen og lignende i bagasjen. På denne reisen ble ingenting funnet. Skipet hadde installert grillsystem, men på sjøen sto dørene åpne og ingen holdt vakt.¹⁰³ Og som compradore beskrev tidligere kunne det bli problematisk og større fare for liv, hvis de skulle møte et krigsskip, dersom de allerede var blitt kapret. Det var nok mange sjøfolk der ute som fortsatt hadde Irene-hendelsen i minnet. Før sjørøverne forlot skipet ble radio-avsenderen kastet over bord, slik at de ikke kunne kontakte myndighetene etter at piratene hadde forlatt skipet. Norviken var et skip som hadde en jern-grill som gikk over midtskipet med unntak av forkanten. Men grunnen til at piratene hadde greit å komme inn midtskips var at døren i akterkanten av grillen hadde stått åpen. Piratene hadde ikke oppført seg brutalt under angrepet, men hadde gitt klar beskjed om enhver intervensjon fra mannskapet ville være skjebnesvangert for både mannskap og skip.

Det var naturlig at piratene ville unngå å drepe personer på skipene de angrep. Å skyte personer ville skapt komplikasjoner både med myndigheter og slektninger. Men holdt man fanger kunne de regne med å få løsepenger. På sin reise spurte Lilius hvordan de (sjørøverne)

¹⁰³ Sjøforklaring for Norviken, 3. april 1934 RA/S-1407/D/D01/L1131/0002

kunne være sikre på å få løsepenger. Det de gjorde var å kontakte landsbyen hvor fangene kom fra. Hvis de ikke betalte ville piratene sende purringer som ofte ble sendt med en finger, øre eller hånd som vedlegg. De fleste valgte da å sende pengene, hvis det ikke skjedde ble det beskrevet at det ikke ville være behagelig for offeret. Det kunne være tilfeller hvor de pårørende slektninger hadde tanker om arven fangen ville etterlate.¹⁰⁴ Det kunne forekomme til tider at man tok fanger fra vesten, men det var lite i forhold til antallet kinesere som ble fanget. Piratene tok også fanger fra rivaliserende gjenger. På Lilius sin reise fikk han ordre fra piratlederen Wong To-Ping om å ta bilde av tohundre menn, kvinner og barn som var tatt til fange fra lederen for den rivaliserende gjengen til Wong Kiu. Dette for å sende bevis til Wong Kiu om at han hadde dem.¹⁰⁵

5.3 Kinesiske retningslinjer 1934

Ut i fra disse to eksemplene ser man at piratvirksomheten var fastlåst ved den kinesiske kyst. I 1934 arbeidet kineserne med en liste over nye tiltak som skulle forhindre sjørøveri. Tiltakene besto av 16 punkter. Denne listen bygget mer på bruk av militære styrker, enn det man så den norske sjørøverkomiteen kom med, noe som viser at Kina hadde mer midler til å bekjempe sjørøvere enn det Norge visste om syv år tidligere. Dette var ikke anbefalinger som sjørøverikomiteen hadde kommet med, men klare retningslinjer som skulle opprettholdes.

1. Punktene som blir skrevet her skal tilpasses vern mot pirater på passasjerbåter, fraktesbåter, handel på Kinas kyst og havgående båter fra kinesiske havner.
2. Marinens skip skal bistå i å forhindre pirataktivitet i innland og på kysten. På land ligger ansvaret hos politistyrker og elvepolitiet, mens på kysten er ansvaret under «Ministry of the Interior»
3. En kanonbåtpatrulje fra «Costal Defence Gunboats Squadron» skal stasjoneres og rekognosere i de farvann hvor man oftest møter på pirater. Ved alarm skal toll eller saltverns krysserne kontakte kanonbåtene og- eller kontakte kystforsvaret, samt gi sin assistanse.

¹⁰⁴ Lilius, 1956; 36-37

¹⁰⁵ Lilius, 1956; 164

4. Marinens båter og armeen må gi full assistanse og samarbeide med kystforsvaret, politistyrker elvepolitiet når de trenger hjelp med å arrestere pirater.
5. Kryssere og kanonbåter er pliktig til å komme skip til unnsetning hvis de mottar et telegram om hjelp.
6. I tilfelle grunnstøting skal elvepolitiet komme og beskytte skipet fra andre båter med suspekt karakter og som kommer for nær.
7. Sjøgående båter skal bære defensive våpen (håndvåpen og ammunisjon) i samsvar med den nasjonale regjeringens regulativ om våpen til selvforsvar.
8. Lederen på en sjøgående båt skal sammen med sitt mannskap, holde inspeksjon over våpen og ammunisjon om bord og holde tekniske øvelser nå og da.
9. Sjøgående båter kan før avgang sende en forespørsel til militære eller politi om å utføre en ransaking på mistenkelige personer blant passasjerene
10. Tung bagasje fra passasjerer ombord en sjøfarende dampbåt skal lagres vekk i et separat hvelv som er trygt låst.
11. Havgående skip skal i samsvar med reglene til «Ministry of Communication» installere radiotelegrafer om bord på skipene.
12. Mens man er på sjøen, bør hver båt rapportere hver fjerde time til en radiostasjon valgt av «Ministry of Communication» og gi sin posisjon. Hvis radiostasjonen ikke får inn en rapport, vil de videreformidle det til eierne av skipet. Hvis de får inn en S.O.S vil radiostasjonen videreformidle det til ulike organisasjoner som er satt til å jobbe med beskyttelse.
13. Radiotelegrafien om bord på en båt bør plasseres på den høyeste delen av båten og vekk fra passasjerenes kabiner. Både vinduene og veggene på tomrommet bør være skuddsikre og ha en telefon som går til både broen og maskinrommet.
14. Veggene til broen bør også være skuddsikre, med unntak av glasset som bør bli forsterket med stål.
15. Mens man er på havet bør dørene til maskinrommet, fyrrommet og dører som leder til passasjerenes kabiner være låst. Disse skal ikke åpnes uten kapteinens ordre. Bunkerrommet på dekk bør også være låst.
16. Disse regelasjonene skal tre i kraft innen 3 måneder av deres «promilgation by the executive Yuan.»¹⁰⁶

¹⁰⁶ Pirate prevention Regulations, 1934, RA/S-2611/D/Db/L0197/0004

Ut i fra disse retningslinjene virker det som at kineserne nå var bedre rustet til å takle pirater enn de var i 1927, da de ble gitt båter av Storbritannia til å bekjempe dem. Punkt 2-6 gikk på hvordan de militære styrkene som Kina hadde til rådighet skulle støtte handelsflåten. Mens punkt 7-15 kunne potensielt bli innført på norske skip. Skal man sammenligne disse britiske retningslinjene med de norske, ser man med en gang at Kina er en nasjon med helt andre forutsetninger for handling enn Norge hadde, på grunn av deres sterkere tilstedeværelse med militære styrker. Men det viktigste her er hvordan man skal tolke punkt nr. 1. Ville dette si at punkt 7-15 var påkrevd på norske skip. Hvis dette var tilfelle, ble det akseptert og gjennomført?

5.4 Vaktskip og Krogh-Moes meninger i 1934

Ut fra de dokumentene jeg har jobbet med kommer det ikke tydelig fram hvilken påvirkning disse retningslinjene hadde for de norske skipene i kinafarten. I 1934 hadde Norge 60-80 skip i Kina som er et tegn på at vår handel i Kina hadde holdt seg stabil siden 1927. Vaktskip er fortsatt noe som diskuteres, men man har begynt å se bort ifra å sende krigsskip. I stedet vurderer man to andre muligheter. I et brev fra forsvarsminister J. Kobro til utenriksdepartementet skriver han hva den kommanderende admiralen mente om vurderingen av et vakt- og bergingsskip. Her kommer det fram at det ikke burde være noe orlogsskip, på grunn av de politiske problemene som kunne oppstått, selv om det holdt handelsflagget. Her foreslo han at hvis man skulle sende et skip burde det være et bevæpnet handelsskip, som ville blitt behandlet som et hvilket som helst annet handelsskip.¹⁰⁷ Et annen mulighet man så på var å sende en hvalbåt som oppsynsskip. Til det hadde man flere skip som kandidater, men uten videre dokumentasjon på dette punktet vil jeg anta at dette ikke ble gjennomført.¹⁰⁸

Igjen kom diskusjonen om vaktskip i Østen opp og Krogh-Moe skriver dette om kampen mot piratene som da, i 1934, hadde foregått en stund:

«Blekket var neppe tørt på kaptein Elliots underskrift der han i 1841 gjorde Hongkong til engelsk kronkoloni før han med sine skiber gikk til angrep mot sjørøverne for å foreta en oprensning i farvannet omkring kolonien. Hans påbegynte aksjon er ennå ikke avsluttet, men

¹⁰⁷ K. Kobro til utenriksdepartementet, 1934, RA/[S-1407/D/D01/L1131](#)/0002

¹⁰⁸ Opsynsskip i Østen , 20. april 1934, RA/[S-1407/D/D01/L1131](#)/0002

Anvendelse av hvalbåt som oppsynsskip i Østen 19 april 34, RA/[S-1407/D/D01/L1131](#)/0002

pågår den dag i dag, og den stasjonerte flåtestyrke i Hongkong har sammen med politilaunchene fremdeles hendene fulle. I næsten 100 år har altså den engelske marine i forbindelse med de stedige myndigheter planmessig bekjempet uvesenet. Med ankomst av den første guvernør i Hongkong blev det opsatt en komite- the piracy prevention committee- hvis arbeide ned gjennom tidene hovedsakelig har vært å føre et nøiaktig rekord av omstendighetene ved de forskjellige overfall og komme med forslag om og tildels organisere foranstaltninger for å bekjempe uvesenet. Nøyaktige opplysninger herom foreligger i arkivene, og det innhøstede erfaringer ned gjennom tidene har myndighetene derute nu støttet seg til i sitt videre arbeide. Det sier sig selv at i sakens natur blir komiteen beslutninger alltid strengt hemmeligholdt, og ingenting om deres ar eide tilflyter nogensinne offentligheten- bortsett fra forholdsordre der fra tid til annen tilstillers föremne av de respektive konsulater eller havnemesterne. Komiteen samarbeider intimt med politiet og de kinesiske myndigheter under ledelse av marinemyndighetene.»¹⁰⁹

Det virker her som at han mener det ikke vil være til nytte for Norge å sende noe skip til Kina. Alt som kan gjøres i form av uniformerte styrker, ble gjort av Kina og Storbritannia, samt taktikkene for å stoppe piratene. Ut fra det Krogh-Moe hadde observert kom han til konklusjonen at det var 3 omstendigheter som skapte fare for overfall:

1. At skipet fører emigranter.
2. At skipet fører betydningsfulle passasjerer eller
3. At skipet fører gull eller andre lett omsettelige verdisaker.

Ut fra de angrepene beskrevet i denne oppgaven ser man at disse forholdene var til stede. I Krogh-Moes brev kom det også frem at britiske og japanske jagere de siste årene daglig hadde patruljert farvannet utenfor Bias Bay, og kontrollert konvoitrafikken hver natt på strekningen fra og til Chilang Point for dem som skulle ønske det. Dette stoppet derimot ikke røverne fra å ta med sine kaprede skip foran nesene på jagerne inn til Bias Bay for plyndring. I teksten beskrives også en hendelse som forteller hvor langt piratene turte å gå for å få byttet sitt. England holdt en tredagers flåteøvelse hvor flåtemanøvrene foregikk i farvannet rundt Hongkong. Man hadde også med en undervannsbåt som var stasjonert utenfor munningen av Bias Bay. Ubåten fikk plutselig se en båt komme innover og lettet øyeblikkelig. Det tok ikke lang tid før sjefen oppdaget at situasjonen var uvanlig. Han handlet beslutsomt og avfyrte et varselskudd, som endte med at det ble besvart med ild. Menneskeliv gikk tapt på begge sider.¹¹⁰ Jeg regner med at dette er en beskrivelse av Irene-hendelsen nevnt i kapittel tre.

¹⁰⁹ Vaktsskib I Östen, 1934, RA/S-2611/D/Db/L0197/0004

¹¹⁰ Vaktsskib I Östen, 1934, RA/S-2611/D/Db/L0197/0004

Denne saken viste at selv om det var mange britiske og japanske skip i området ville piratene fortsatt prøve å plyndre handels- og passasjerskip. Dette er et klart bevis på at å sende et skip til Kina ikke ville hatt noen reell effekt på situasjonen. Greier piratene å ta skip midt under en britiske marineøvelse, har et norsk skip liten sjanse til å gjøre noe av betydning.

Der det kom til den politiske delen beskrev Krogh- Moe det slik: «Det er så -især den senere tid- at man av og til blir slengt i nesen at Norge snylter på andre, og ingenting gjør for å føre oppsyn med sine handelsveier». ¹¹¹ Her beskriver han hvordan de andre regjeringene ikke greier å se dette ut fra norsk vinkel. Det virker som at er det siste dokumentet som vurderte tiltak fra norsk side. Det ble skrevet i 1934 og brukt igjen i 1936, og virker som et punktum for norsk vurdering av tiltak.

5.5 Japan og invasjonen av Kina

Manchuriahendelsen og krigen i Kina kan ikke bli sett på som to separate hendelser. Hver dag etter 1931 ble Japanske posisjoner i Kina angrepet hvor kineserne blant annet brukte geriljatakter. Fra 1935 ønsket de kommunistiske kineserne en felles front mot Japan, noe Chiang kai- Shek ikke ble med på før ha ble tatt til fange av kommunistleder Zhang Xueliang, som til slutt overtalte han til å lede en nasjonal motstandskamp mot japanerne. ¹¹² I 1937 tok japanerne Beijing og Tianjin, kort etterfulgt av Shanghai og Nanjing. Japanerne jaget den kinesiske regjeringen fra flere provinser og opprettet en provisorisk regjering i Beijing. Japanerne holdt alle de viktigste havnebyene, men fikk aldri stoppet geriljavirksomheten til kineserne. Samme året forsvinner piratvirksomheten fra kysten av Kina. Det er trolig at Japans invasjon hadde en påvirkning på dette, spørsmålet er da hvordan det påvirket piratene. Var det nye arbeidsmuligheter som våpensmugling, eller var det den japanske marinens nærvær som jaget vekk pirater og bakmenn?

Et viktigere spørsmål man må stille i denne oppgaven var om tiltakene som man kom med var med på å begrense virksomheten og om de til slutt kunne ha ført til full fordrivelse av pirater fra kinesisk farvann.

¹¹¹ Vaktsskib I Östen, 1934, RA/S-2611/D/Db/L0197/0004

¹¹² Duus, Peter. *The cambridge history of Japan vol. 6, the twentieth century*.1988; 302-308

5.6 De siste dokumentene om sjørøveriet

Etter 1934 stilner det litt rundt de norske vurderingene om tiltak. Hva er grunnen? Hjalp de nye kinesiske tiltakene? Det virker som at Krogh-Moe får det siste ordet i diskusjonen om norsk deltagelse mot piratene i Kina. Det at man refererte til hans brev igjen i 1936 kan være en bekreftelse på det. Man finner derimot to dokumenter som tilsier at piratvirksomheten fortsatt levde i Kina. I desember 1938 skriver viseskonsul Otto Kildal til utenriksdepartementet at det i løpet av det året ikke var sjeldent å se pirater angripe ved flodmunningene mot utenlandske skip. Han viste også til et angrep på et britisk skip hvor piratene brukte maskingevær¹¹³, noe som tilsa at de nå var bedre rustet. 1938 ble det siste året med dokumenter jeg kunne finne fra sjørøverikomiteen.

Fra utenriksdepartementets mapper finner man også et angrep på en norsk skip i 1940. Den 13 februar 1940 blir det det britiske skipet D/S Fooksing, styrt av den norske kaptein Röhder Thorbjørnsen angrepet av pirater.¹¹⁴ Her stopper kildene til sjørøverikomiteen, med unntak av noen brev om erstatningskrav til britene for Thorbjørnsens stjalne eiendeler. Femtifem dager senere kom andre verdenskrig til Norge og det vil være naturlig å konkludere med at dette er grunnen til at arbeidet og kildene slutter.

Disse angrepene viser at pirater fortsatt kan være et problem i disse farvannene, men om det faktisk er svekket det er kan jeg ikke si ut i fra de kildene jeg har brukt. Det siste nevnte angrepet skjer femtifem dager før andre verdenskrig kommer til Norge, og utenom noen brev om erstatningskrav for den norske kapteinen, skrives det ikke noe mer om piratvirksomheten. Om dette blir tatt opp igjen etter krigen er usikkert, men lite trolig på grunn av Kinas historie etter andre verdenskrig, som består av en oppfølging av borgerkrigen hvor kommunistene til slutt tar over landet.

5.7 Konklusjon

Fra komiteens innstilling blir utgitt i 1931 fortsetter dokumentene til komiteen fram til 1938, men man ser at de fra 1934 slutter å handle om tiltak og går på å følge problemet, samt å jobbe med erstatningskrav, som var deres andre mandat. Man må vurdere tre muligheter for

¹¹³ Otto Kildal til utenriksdepartementet, desember 1938, RA/S-1407/D/D01/L1131/0002

¹¹⁴ Ang. Tap effecter m.v. sjöröveri av britiske d/s "Fooksing". 28. Mars, RA/S-2611/D/Db/L0194/0003

dette. Den ene er at de kinesiske tiltakene hadde en god nok kraft til å svekke piratproblemet til et akseptabelt nivå. Den andre er at den japanske invasjonen i 1937 gjorde det samme. Den tredje er at situasjonen i Europa tar over for mye av kapasiteten til utenriksdepartementets arbeid.

6 - Konklusjon og videre spørsmål

6.1 Overfallene

I denne oppgaven har jeg skrevet om de viktigste overfallene på norske skip i Kina man så under denne perioden. Sjørøverne angrep de norske skipene gjorde det på to måter. Botnia ble utsatt for den gamle måten ved at piratene angrep fra et annet skip. Denne formen for angrep var ikke lenger vanlig å bruke på utenlandske skip ettersom det var en mulighet til å gå om bord som passasjerer, og angripe innenfra. Det var en raskere og dermed tryggere måte å få kontroll over skipet på. Botnia var et særtilfelle ettersom de var på grunn og dermed var forsvarsløse. Piratene prøvde også å angripe Gran på denne måten men mislyktes fordi den norske skipet greide å kjøre fra dem. Man må huske at piratene i stor grad fortsatte med å bruke djunks, som var seilbåter, og ville ha problemer med å kunne ta igjen de mer pålitelige dampskipene. I boken, *jeg seilte med kinesiske pirater*, ser man at de fortsatt at de bordet andre kinesiske skip fra egne piratskip, så det nye taktikken med å gå om bord kan ha vært en nødvendighet for i det hele tatt å kunne angripe dampskip.

Måten de angrep de andre skipene, Sandviken, Solviken, Hirundo, og Norviken, skjedde med samme mønster. Piratene ville gå om bord som passasjerer og angripe etter at de nærmet seg sitt piratrede. Det første de som regel ville gjøre var å sikre telegrafene og sette den ut av spill, deretter sikre broen og maskinrommet. Det virker ikke som at piratene var ute etter å skade mannskapet, med mindre de utgjorde en trussel for dem. Det var allikevel en som døde og tre som ble hardt skadet ut i fra sjøforklaringene beskrevet i denne oppgaven. På Solviken var det to. Brytekampen som styrmannen hadde på broen med en pirat, må ses på som grunnen til at han ble skutt, og kapteinens som døde av sin skuddskade var det ingen vitner til og dette kan også være på grunn av motstand fra hans side ettersom det skjedde i trange omgivelser. Kaptein Haaland på Botnia ble slått med en stein etter han ble tatt til fange, men dette var også trolig fordi han sinket piratenes flukt og kunne røpe deres retning om han var i live. Hvorfor den kinesiske byssegutten ble skutt på Hirundo vet man heller ikke årsaken til.

Ut i fra disse angrepene ser man også at det var vanlig for piratene å ta personer til fange og kreve løsepenger for det. Det ble da naturlig at det var personer med en viss status som ble tatt. I Botnia ser man at det var offiserer som ble tatt, men i de andre tilfellene var de

ellers ofte ute etter comradoren. Comradoren, som var sent av fraktens eiere til å passe på deres varer, regner jeg med at ble tatt av den grunn å kreve løsepenger fra selskapene som eide varene. Siden disse personene ofte ble tatt kan det også være interessant å finne ut mer om livet til disse mennene i disse farvannene på denne tiden. Man ser også at piraten prøvde å gå etter skip som de trodde ville frakte større mengder med verdisaker. Det kan tyde på at mange av disse angrepene var planlagt god tid i forveien og at piratene må ha hatt informanter på innsiden.

6.2 Norske reaksjoner på 1920-tallet

Til å begynne med virker den norske regjeringens reaksjoner nokså passive på hendelsene med de norske skipene i Kina. Men med bedre pressdekning i Norge tar det seg opp. Det skjer lite etter angrepet på Sandviken, men må her påpeke at dette var en fredelige affære til å være et piratangrep. Det mer skjebnesvangre angrepet på Solviken skapte derimot en storm av avisoverskrifter og det et tydelig at dette angrepet setter i gang diskusjoner om tiltak. Vurderingen på om Norge skulle sende krigsskip kommer opp. Det eksisterte allerede, men nå var det for å beskytte norske skip, i stedet for promotere norske interesser. Den norske regjeringen prøvde også å gå den diplomatiske veien å få til en felles piratvern i området. Men de andre maktene, spesielt Storbritannia var kritiske til at Norge prøvde å stille krav uten å bidra med styrker. Det virket som at saken etter hvert begynte å dø ut i Norge, men så kom angrepet på Botnia. De intense septemberdagene i 1929 førte til opphetede diskusjoner blant de norske sjømannsforeningene som krevde at den norske regjeringen skulle handle. Etter møtet med statsminister Mowinckel, ble sjørøverikomiteen opprettet, og man begynte å vurdere tiltak ut i fra hvordan piratene opererte og hvordan Storbritannia og Kina opererte.

6.3 Tiltakene

Tiltakene som sjørøverikomiteen vurderte, var først og fremste tiltak som var blitt foreslått under møtet med Mowinckel. Andre tiltak ble også lagt med etterhvert som komiteen og deres støttespillere så hva de andre nasjonene gjorde for å forhindre pirater. Her måtte man for eksempel se på konvoifart noe som ville gjøre Norge helt avhengig av nasjonene med midler for å få det til.

Ut fra de foreliggende protokollene er det ingenting som tyder på at de hadde nye tanker eller planer som ville kunne få eksisterende ideer til å fungere. Med kanskje unntak av kombinasjonen med vaktmenn og gittersystem.

Tiltakene man vurderte ble ikke lovpålagt. Begrunnelsene på mange av disse var at de ikke ville gjøre nytten man ønsket, og at det ofte ikke var økonomiske. Fordelen med medlemmene i denne komiteen var at de kjente området, men det at de hadde interesser i de farvannene kunne også ha vært til hinder for at tiltakene de kom med ble lovpålagt. Dette kunne for eksempel koste skipsreder og komitemedlem Einar Bruusgaard mye, ettersom han antagelig måtte ha oppgradert skipene sine. Men uten å ha kjentskapt til han skip forblir dette spekulasjoner.

6.4 Utover 1930-tallet

Hva skjedde utover 1930- tallet? Flere skip ble tatt og lite nytt skjedde fra den norske regjeringens side. Uten å ha sett i skipsrederienes arkiver kan jeg ikke i denne oppgaven komme til en konklusjon på om noen, eller hvor mange som brukte sjørøverikomiteens anbefalinger. Det man vet ut i fra kildene fra komiteen arbeid og utenriksdepartementets dokumenter er at noen prøvde å få leid våpen fra hærens overskuddslager og at Norviken hadde installert gittersperringe. På 1930-tallet må man dermed også se på hvordan Norge oppfatte Kina og Storbritannia, og Japan, som tar over kystbyer i Kina.

Noen har ment piratvirksomheten ble svekket med den andre sino-japanske krigen i 1937, men man finner fortsatt flere angrep, blant annet på ett norsk kommandert skip i 1940. Hva som skjer videre er uklart, siden det er her dokumentasjonen om sjørøveri slutter. Dette er trolig på grunn av den tyske invasjonen av Norge 9. april 1940, som skjer få dager etter at det siste dokumentet ble skrevet. Etter at Quisling beordrer norske skip om å returnere til norske havner, noe som de norske skipskapteinene nekter går de inn i alliert tjeneste. Etter andre verdenskrig kommer piratvirksomheten en kort periode tilbake til Kina, noe det kommunistiske styret greier å fjerne. Om Norge har noen skip eller politikk her etter krigen har jeg ingen kilder på.

Det man ser er at Kina tar mer tak i piratproblemet med retningslinjene fra 1934 og innkjøpe av skip til å bekjempe piratene i 1936. Det norske arbeidet, begynner å stilne etter 1934. Man ser i den samme perioden at det er store forandringer i Europa som fasismens og

nazismens vekst, noe som antagelig gir utenriksdepartementet nok av andre ting å arbeide med. Allikevel finner man dokumenter fra 1935, 1936 og 1938, som viser at det fortsatt er noe arbeid på anti-piratfronten.

Ut fra denne konklusjonen kan man se at de norske regjeringene i denne perioden behandlet denne saken slik som regjeringene behandlet andre utenrikssaker i denne perioden. Norsk nøytralitet, og kutt i militære utgifter. Man kan sammenligne problemene i Kina med de somaliske piratene man så for noen år siden. Etter andre verdenskrig forandret norsk utenrikspolitikk seg, og man erfarer i dag at Norge er mer deltagende i internasjonale operasjoner, som man ser for eksempel i *operasjon atalanta* og *operasjon Ocean Shield*. Man kan dermed si at den norske innsatsen i Kina på 1920- og 30-tallet er som forventet ut fra norsk utenrikspolitisk tradisjon i den perioden.

Fra 1926 og fram til 1934 ser man også at den nasjonale regjeringen i Kina får bedre kontroll i landet og kan yte mer for å bekjempe piratvirksomheten. I 1928 fikk ser man at de trengte hjelp fra Storbritannia i form av båter for å kunne gjøre noe med piratene, mens i 1934 virker det som at de har en større flåte til rådighet. Utover 1930- tallet virker det også at Storbritannia begynner å patruljere områder oftere, selv om nytten av det er begrenset.

6.5 Konklusjon på oppgavens didaktiske relevans

Er dette noe som bør undervises i skolen i dag? Etter å ha jobbet såpass lenge med et tema får man lett lyst til å si ja til det. Men mellomkrigstiden er en periode hvor mye annet skjer i verden som har større konsekvenser for tiden etter. Som lærer har jeg merket hvor knapt det er med tid til å gå igjennom det man skal ifølge læreplanen, og jeg tror dette temaet ikke burde blandes inn i den realhistoriske delen av historiefaget som et egent punkt, men kan være noe som vekker interesse for elevene, når man beskrive livet til sjømenn. Jeg mener dette kan være et godt eksempel på historiebruk og tapte historie, og kan skape interesse hos elevene, hvem finner vel pirater kjedelige?

6.6 Hva er det man bør se videre på?

For å finne ut hva som skjedde med de som var pirater, må man se videre på hvilken problemer det japanske imperiet møtte på av lovløshet under deres okkupasjon av Kina utover krigen, gikk piratene over til våpensmugling? Hvilken ressurser hadde Japan til å

stoppe pirater da de kom i krig med USA? Hvordan opererte den kinesiske motstandskampen? Og hvordan var piratvirksomheten etter krigen? Skal man se videre på den norske sjøfartens problem med piratene i Kina, kan man også gå igjennom dokumentene til de norske rederiene for å få en dypere forståelse av hvordan de opererte og så på problemet.

Det kan også være interessant å se på hvordan disse tiltakene for å stoppe pirater har blitt brukt i ettertid til andre situasjoner som kontroll på flyplasser og bekjempelse av terrorisme. Hvor man finner likhetstrekk til disse tiltakene.

Appendiks

Litteratur

- Boot, M. (2009). Pirates, Then and Now: How Piracy Was Defeated in the Past and Can Be Again. *Foreign Affairs*, 88(4), 94-107.
- Caroll, John M. 2005. *Edge of Empires: Chinese Elites and British Colonials in Hong Kong*. New York: Harard university press.
- Cordingly, D. (1996). *Pirates, terror on the high seas from the Caribbean to the South China Sea*. Atlanta: Turner Publishing, inc.
- Dannevig, B. (1982). *Skipene fra Norge: fortellingen om den gamle norske skipsfart på Det fjerne Østen - særlig Kina og øyene i Ostindia*. [Bergen]: Nordanger.
- Duus, Peter. (1988). *The Cambridge History of Japan, volume 6, the twentieth century*. New York: Cambridge University Press.
- Ellerman, B. A. (2011). *Piracy and maritime crime: Historical and modern case studies*. Newport, Rhode Island: Naval War College Press
- Fairbank, J.K. *Republican China 1912-1949*. (1983). (Vol. 12-13). London: Cambridge University Press.
- Gram, Harald(1955). *hvem er hvem? 1955*. Oslo. H.Aschehoug og CO.
- Lilius, Aleko E. (1956) *Jeg seilte blant kinesiske pirater*. Oslo. Sentraltrykkeriet
- Kraska, J., & Wilson, B. (2008). Fighting Pirates: The Pen and the Sword. *World Policy Journal*, 25(4), 41-52.
- Rediker, M. (1988). Life under the Jolly Roger. *The Wilson Quarterly (1976-)*, 12(3), 154-166.
- Riste, Olav (2005). *Norway`s Foreign Relations- a history*. Oslo. Universitetsforlaget
- Sellick, Douglas R.G.(2010). *Pirate outrages, true stories of terror on the china seas*. China. Everbest Printing CO
- Vig, P. J., & Strømsnes, H. (2014). *Kinas historie*. Kristiansand: Portal.

Arkivmateriale

Fra Riksarkivet, arkivert etter utenriksdepartementers mapper. Følgende mapper har vært nyttet:

RA/S-2611/D/Db/L0195/0006

RA/S-2610/D/Da/L0096/0005

RA/S-2610/D/Da/L0097/0003

RA/S-2611/D/Db/L0197/0003

RA/S-2611/D/Db/L0197/0004

RA/S-2611/D/Db/L0194/0003

Fra Riksarkivet, Sjørøverkommiteens mapper:

RA/S-1407/D/D01/L1130/0001

RA/S-1407/D/D01/L1131/0001

RA/S-1407/D/D01/L1131/0002

Nettsider

Internasjonal Maritime bureau, hentet: 14.05.2015, fra: <https://www.icc-ccs.org/icc/imb>

Kompenasemål for Vg3, hentet: 11.05.15, fra: <http://www.udir.no/kl06/HIS1-02/Kompetansemaal/?arst=1858830314&kmsn=843806938>

Operation Atalanta, hentet: 24.04,2015, fra: <http://eunavfor.eu/mission/>

Operation Ocean Shield, hentet: 24.04.2015, fra:
<http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx>

Piracy map, hentet 14.05.2015, fra: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2014>

Sui Generis , hentet: 11.05.15, fra: https://www.law.cornell.edu/wex/sui_generis

Bilder

Figur 1: Pirat i Bias Bay, fra: Lilius, Aleko E. (1956) *Jeg seilte blant kinesiske pirater. Oslo. Sentraltrykkeriet*

Figur 2: Mrs Cheng fra Pirates of the Caribbean 3, fra: <http://pirates.wikia.com/wiki/Ching>, hentet: 14.05.2015

Figur3: Hongkong med området rundt, fra: http://en.wikipedia.org/wiki/Daya_Bay, hentet 14.05.2015

Figur 4: KNM Fridtjof Nansen, fra: <https://www.regjeringen.no/nb/aktuelt/fregatt/id547266/>,. hentet: 14.05.2015

Figur 5: IMB kart over Sjørøveri 2014, fra: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2014>, hentet 14.05.2015

Figur 6: Uheldige personer fanget og bundet av pirater, , Lilius, Aleko E. (1956) *Jeg seilte blant kinesiske pirater. Oslo. Sentraltrykkeriet*

Figur 7, 8,9,10: Gittersystem tegnet av kaptein Tollefsen,29 november,1929, RA/S-1407/D/D01/L1130/0001

