

Andre Naustvik

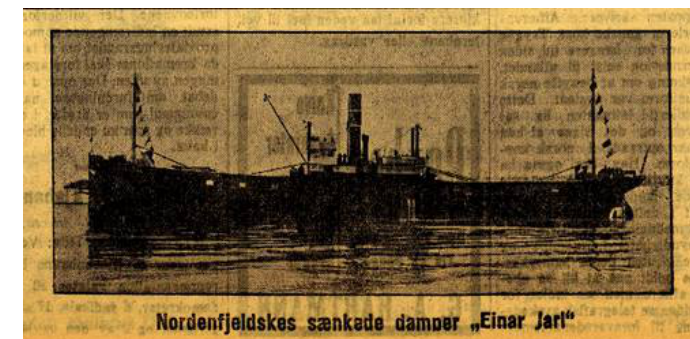
## "Forlat fartøiet saa hurtig som mulig"

Norske krigsforlis under fyrste verdenskrig

Masteroppgåve i Historie - Lektorutdanning

Trondheim, juni 2015

NTNU  
Noregs teknisk-naturvitskaplege universitet  
Det humanistiske fakultet  
Institutt for historiske studier



# **«Forlat fartøiet saa hurtig som mulig»**

**- Norske krigsforlis under fyrste verdenskrig**

Andre Naustvik

Masteroppgåve i historie – Lektorutdanning

Institutt for historiske studier

NTNU, våren 2015

Sitatet er henta: Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1916, s: 20-22(Beskjed frå ein tysk militær til ein norsk sjømann på seglskipet *Lindfield*.)

Bilete på omslaget er henta frå:

[http://www.kildenett.no/imported\\_topics/0010000572nordenfjeldskes\\_einar\\_jarl\\_sanket](http://www.kildenett.no/imported_topics/0010000572nordenfjeldskes_einar_jarl_sanket)

## **Føreord**

Utgangspunktet for bruken av *sjøforklaringar* vart fyrste gong introdusert for meg av Karl Erik Haug i emnet Hist 3435: «Norsk utenriks- og sikkerhetspolitikk etter 1905». Men tida fram mot masterskriving og det endelege valet var langt, og tipset var gløymt. Men temaet kom atter ein gong opp att, no ved instituttet si presentasjon av moglege områder for masterskriving. Interesse vart igjen vekt og eg freista lukka med samtalar med fleire potensielle vegleiarar. Med Håkon With Andersen sitt breie kunnskapsområde og interesse rundt havet og ferdsla på det, vart med til slutt einige om å nytta kjeldematerialet som grunnlag for prosjektet. Dette gjer at Håkon er den fyrste eg vil takke. Med gode faglege samtalar har prosjektet blitt sydd saman, og hadde ikkje vore mogleg utan han.

Takk til alle vordande historielektorar og medstudentar. Takk til alle på lesesal 6383, takk for stønad, og for avbrekk. Takk til utsikta mot Trondheimsfjorden, som somme tider fekk tankane over på turar i skog og mark.

Takk!

Andre Naustvik

Trondheim, 10.05.2015



## Innhald

Kapittel 1 .....	7
1.1 Barken <i>Eglantine</i> , 1918.....	7
1.2 Problemstillingar .....	7
1.3 Oppgåva si relevans i skulen .....	9
1.4 Kjelder: <i>Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis</i> .....	9
1.5 Tekstens disposisjon.....	11
Kapittel 2. Noreg, og den tyske trugselen .....	13
2.1 Norsk posisjon før krigen:.....	13
2.2 Reglement for krigskontrabande, og norsk territorialfarvatn: .....	14
2.3 Krigstrugselen mot norsk handelsfart.....	15
2.4 Norske farty i konvoi.....	18
2.5 Veggen fram mot ein ny tysk ubåtstrategi.....	20
2.6 Undervassbåtens aukande rolle på havet: .....	22
Kapittel 3: Norske krigsforlis .....	25
3.1 Eit overordna blick på krigsforlisa: .....	25
3.2 Fyrste krigsår: Krigsutbrotet og ei fyrste mineeksplosjonane .....	30
3.2 «Kondemnert efter kapring».....	32
Kapittel 4: 1915, og tida fram mot uavgrensa ubåtkrig .....	35
4.1 Miner i farvatnet.....	35
4.2 Senkingar etter varsel: Torpedo, brann, bomber og granater .....	38
4.3 Torpedert, utan varsel.....	44
Kapittel 5: Uavgrensa ubåtkrig, og ei ny tid?.....	47
5.1 Mineeksplosjonane held fram.....	48
5.2 Senka etter varsel?.....	49
5.3 Torpedert i krigens heite .....	52
5.4 Konvoi: Krigsviktige varer skal fram.....	54
Kapittel 6: Oppsummering og konklusjon: .....	59
Litteratur: .....	65
Internettressursar: .....	66
Trykte kjelder:.....	66



# Kapittel 1

## 1.1 Barken *Eglantine*, 1918

Seglskipet *Eglantine* er den 19. juni 1918 på veg frå Hartlepool i Storbritannia til Porsgrunn med ei last kol. Frå fartyet vert ein ubåt observert i horisonten og det tek ikkje lange tida før fyrste skotet sneiar over barken. Alle mann spring mot livbåtane for å låre dei ned mot havflata. Men elden held fram med eksploderande granatar, styrbord livbåt hamnar i sjøen og fylles med vatn. Dei spring i staden mot båten som ligg på rufftaket, men heller ikkje den får dei på vatnet. I ly av granatregnet kjem dei til å tenka på flåten som ligg akter på skipet, og saman får dei satt flåten på havet. Skilt frå moderskipet er skadane nedslåande. To matrosar er forsvunnen. Stueren sin fot er brote. Kapteinen har fått ein arm riven opp av granatsplintar, medan jungmann Andersen er treft i ryggen. Berre timar etter døyrr jungmannen. Den påfølgjande dagen klagar stueren på smerter, og etter dauden inntreff vert han blåsvart i andletet, antakeleg grunna av gifta frå granatsplintane som har trengt inn i blodet hans. Åtte av dei ni mannska om bord døyrr, og Haakon Olsen sitt aleine att på flåten. Den tiande dagen vert han plukka opp av eit britisk krigsskip: I bare delvis medvit tilstand.<sup>1</sup>

Slik kan eit krigsforlis under den fyrste verdskrigen skildrast. Dramatikk. Store menneskelege tap. Men gjev det ein røyndomsnært bilete av senkingane? Dette er noko som vert eit viktig spørsmål for teksten. Eit fyrste stikkord var at dette krigsforliset var i slutfasen av ein krigføring til havs, som hadde vore i stor endring. Den tidvis manglande systematikken i forlisa gjer òg at det var markante individuelle skilnader. Senkinga av seglskipet *Eglantine* er det det ingen tvil om at representerer eit av dei meir dramatiske tilfella.

## 1.2 Problemstillingar

Fyrste verdskrigens menneskelege og materielle tap var enorme. Millionar av menneske mista livet i ein krig som historikarar har kalla for «Den store krigen». Norske myndigheiter hadde gjennom krigsåra ei tydeleg oppgåve: halde det nøytrale Noreg utanfor krigen. Til tross for den nøytrale rolla, var ein ikkje skåna for menneskelege og materielle tap. Her var det den norske handelsfarten som var offer for krigshandlingane, med 1162 omkomne sjøfolk og 829 krigsforliste skip. Til samanlikning hadde ein i andre verdskrig om lag 473 norske skip som

---

<sup>1</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 5, 1918, s: 158-159



gjekk ned, men derimot langt større menneskelege tap, med om lag 3700 omkomne.<sup>2</sup> Medan ein i andre verdskrig hadde nesten åtte omkomne for kvart skip hadde ein i fyrste verdskrig mellom ein og to. Med bakgrunn i denne undringa er det grunnlag for å gå vidare med nye spørsmål og problemstillingar.

«Aldrig har nordmænd vist større mot i kamp, end de som uvæpnet drog ut i verdenskrigens farer»,<sup>3</sup> er skildringa Diderik Brochmann i 1928 gjev innsatsen til sjøfolka, under den fyrste verdskrigen. Ein kan hevde at dette var det næraste Noreg kom krigshandlingane under krigsåra. Store norske skipstap var eit resultat av dette møtet. Men det som viktigare var: Krigen hadde store konsekvensar for sjøfolka. I eit etisk perspektiv vil tap av menneskeliv vera den sentrale faktoren for korleis ein vurderer forlisa, spesielt med tanke på brutalitet. Kor mange menneske er det mulig å estimere at omkom som følgje av krigsforlis?

Intensjonen for oppgåva vil dermed vera at eg, i gjennom fasar og kategoriar, vil freiste å gje eit heilskapleg bilete av krigsforlisa. Det mest sentrale spørsmålet vert dermed: Korleis føregjekk dei norske krigsforlisa i mellom 1914 og 1918?

For å freiste å svara på dette, vil eg nytta meg av nokre hjelpespørsmål. Den store norske skipsflåten kunne av fleire årsaker ikkje leggje ned arbeidet ved krigsutbrotet. Det økonomiske aspektet var noko av grunngevinga. Handelsflåten var ei viktig inntektskjelde for Noreg under verdskrigen. Men eit regelverk om kva som var lov å frakte over hava kom i stand før krigen. Dette gjorde nokre varer ulovlege å frakte, medan nokre kunne vera lov under rette vilkår. Namnet på desse var kontrabandeverar. Spørsmålet vert dermed: Korleis overheldt tyskarane dette regelverket i praksis, i møte med dei nøytrale norske fartya?

Reiskapen for å danna dette biletet av krigsforlisa vert eit samspel mellom kvantitativ og kvalitativ analyse. Det vil seie at talmaterialet dannar eit perspektiv på krigsforlisa og eit utgangspunkt for forståing. Vidare vil eg gå i gjennom dei kvalitative vurderingane som dannar grunnlag for å seie noko om kva som var typisk, og kva som i større grad var enkelthendingar. Tekstens periodiske inndeling og kategoriar vil vera strukturen som gjev mogleik til å sjå om dei typiske krigsforlisa var i endring. Kva kan ein hevde var det typiske krigsforliset under fyrste verdskrig, vart skipa varsla? Var brutaliteten i krigføringa mot den norske handelsfarten i endring, og eventuelt, korleis endra det seg?

---

<sup>2</sup> Guri Hjeltnes, *Handelsflåten i krig 1939-1945*, 1995, s: 12

<sup>3</sup> Diderik Brochmann, *Med norske skip i verdenskrigen*, 1928, s: 7

Ein kunne ikkje kunne armere fartya i høve til nøytraliteten, noko som truleg gjorde norske skip til eit attraktivt bytte. Likevel var det nokre aktive tiltak som vart gjort om bord, men og i større samanheng. Kva var desse tiltaka, og korleis kan dei ha påverka den norske handelsfarten?

### 1.3 Oppgåva si relevans i skulen

Sjølv om eg nyttar eit distansert talmateriale er det ein viktig intensjon å gje teksten eit perspektiv som visar opplevingane frå sjøfolka si side. Vitneobservasjonane frå *sjøforklaringane*, som dannar grunnlaget for oppgåva vert det som skapar denne forteljinga. Teksten skal skapa ei biletleig framstilling, og er grunnen til bruken av døma. Saman med ynskje om god formidling ligg det òg tankar om den didaktiske tilnærminga til krigsforlisa. Her kjem ein inn på historieformidlinga gjennom det nære til det fjerne. Det vil seie at ein ved bruken av forteljingane som formidlingsform kan skapa interesse hjå mellom anna elevar. Dette vil dermed vera ein innfallsvinkel for å skapa forståelsen for det større bilete, og i denne samanheng, kva som var eit typiske forlis og korleis dette endrar seg i gjennom krigen.

I arbeidet med å skrive ei masteroppgåve har eg opparbeida meg kunnskap om primærkjelder og talmateriale som kan vera relevante som lærar i historiefaget. Denne kunnskapen kan eg nytta i læringsprosessen når elevane sjølv skal: «finne og vurdere historisk materiale av ulik art og opphav som kilder, og bruke det i egne historiske framstillingar,» eller: «tolke og bruke historisk talmateriale i faglig arbeid.»<sup>4</sup>

### 1.4 Kjelder: *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*

Med inspirasjon frå mellom anna den skjønnlitterære krigshistoria, men og den meir prosaiske framstillinga vil det dermed vera interessant å sjå på *sjøforklaringane* frå fyrste verdskrigen. Ein av årsakene til dette er at dei gjev ei menneskeleg og nær tilnærming til hendingane. Det var ved dei fleste krigsforlis skriven ei sjøforklaring, eit dokument som i ettertid kunne nyttast i rettslege høve, gjerne knytt til økonomi og forsikring. Dette vert ein fyrste kritikk mot kjeldene som historiske materiale. Her må ein dermed ta høgde for at det kan vera tilfelle kor sjømenna knyt forliset til krigen, for eiga økonomiske vinning.

---

<sup>4</sup> Kompetansemål frå læreplanen er henta frå Utdanningsdirektoratet si nettside: <http://www.udir.no/> Lasta den 02. mai 2015

«Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis» vart gjerne haldne ved eit konsulat i nærleiken av forliset. Eit premiss for å halde ei sjøforklaring var at nokon hadde overlevd eller hendinga var at den var vitna av folk i kringliggjande farty. Den 12.juni 1917 vart det vedteken å offentleggjere ei utførleg forteljing frå alle kjende krigsrelaterte forlis. Dermed vart det utgjeven sjøforklaringar både i 1917 og 1918. Dokumenta inneheld for dei fleste tilfelle namn på farty, kjenneteikn og kvar skipet har opphavet frå. Anna meir sakleg informasjon kan til dømes vera: «Reg.ton br.: 4676, last: 7732 ton bly og zinkmalm, ødelagt den 7de august paa reise fra Port Pirie, Austalien til Rotterdam. Omkommet: 3 mand.» Kjeldene inneheld ved somme skipsforlis, notat frå skipsdagbøker i tida før krigsforliset, om denne ikkje var gått ned med fartyet. Den største delen er vitneforklaringa til ein eller fleire overlevande frå fartyet. Den andre kritikken av materialet vert at sjøfolka gjerne hadde fleire dagar på å setje saman ei forklaring som dei kunne vera einige om, i høve til forsikring eller andre faktorar.

Årsaken til at dette materialet har vorte fremme som eit utgangspunkt for oppgåva er det ein kan hevde er eit hol i forskingslitteraturen. Som ein seinare skal kome inn på er dei overordna verka over emnet få og klare for oppdatering. Medan dei politiske og til dels økonomiske perspektiva har vore nytta på materialet kan ein hevde at det manglar eit verk som systematiserer krigsforlisa. På ei anna side finn ein verket til Diderik Brochmann som nettopp gjer dette. I verket: «Med norsk skip i verdenskrigen» frå 1928 gjev han uttrykk for hans tilnærming til materialet: «Av årsaker som ikke her skal opregnes, har jeg måtte gi avkald på enhver literær farvelægging av stoffet.»<sup>5</sup> Her ligg det dermed ei opning for nettopp denne fargelegginga. Materialet gjev med sine vitneforklaringar eit bilete på hendingane frå individperspektivet. Den nære forteljninga vert dermed ein innfallsvinkel til senkingane som ikkje tidlegare har fått noko omfattande spalteplass. Synsvinkelen, med både den informative stilen frå skipsdagbøker, men òg fleire og gjerne utfyllande vitne frå same farty, legg det grunnlag for eit heilskapleg bilete. Den totale mengda sjøforklaringar frå krigen opnar for at ein kan skrive ei historie, som har siktemål å framstille korleis krigsforlisa føregjekk og endra seg i krigsåra.

I høve til metoden for å angripe det kvantitative materialet har eg fyrst og framst nytta eininga: tal på farty. Ein anna mogleik kunne ha vore å brukt tala for tonnasje, med andre ord kor mange tonn skipa vog. Fordelen med dette ville ha vore at ein i større grad kunne ha fått

---

<sup>5</sup> Diderik Brochmann, *Med norske skip i verdenskrigen*, (Trykt som manuskript, 1928) s: 7

eit bilete av storleiken på fartyet, noko som igjen ville ha sagt noko om alvoret. Likevel er tale på enkeltfarty ei eining som er lettare å arbeida med, samstundes som den er enklare å forstå omfanget av.

Krigsseglarane frå andre verdskrig har fått betydeleg plass i den norske krigshistoria. Frå dei overordna politiske perspektiva til historia rundt enkeltpersonar. Med Jon Michelets romanepos: «En sjøens helt», om den fiktive karakteren Halvor Skramstad, har livet hjå desse krigsseglarane nådd ut til eit stort publikum dei seinare åra. Biletet frå fyrste verdskrig er derimot eit noko anna. Sjølv om kjeldematerialet: «Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis» er nytta i ulike høve kan ein hevde at det manglar ei nærare forståing over korleis krigsforlisa føregjekk. I høve til den breie litteraturen frå andre verdskrig kan ein hevde at dette fargar bilete av korleis situasjonen var for krigsseglarane i fyrste verdskrigen. Nye bilete skal med andre ord på plass.

### **1.5 Tekstens disposisjon**

Tekstens oppbygning er basert på den kronologiske modellen, men med ei tydeleg tematisk inndeling. For å kunne løyse dette har eg valt å dele oppgåva inn i periodar. Inndelingane i tid har dermed gjeve rom for å kategorisere krigsforlisa. Det vil seie at dei ulike kategoriane kjem att i dei ulike fasane i krigen. Resultatet av dette gjer at ein kan med meir systematikk vurdere endringane i tid. Dermed kan ein samanlikna dei ulike periodane og kategoriane i arbeidet med å vurdere endringar.

Kapittel 2 tek for seg den historiske bakgrunnen. Igjennom teksten vil nokre av hovudverka av sekundærlitteraturen om dei aktuelle tema bli presentert. Her har eg valt å gå breitt ut når eg skal danna den historiske konteksten for oppgåva. Likevel har eg vurdert det til at det ikkje er naudsynt å gå i gjennom dei generelle hovudlinene for krigen. I staden vil eg fokusere på prosessar fram mot krigen som kan ha påverka dei norske krigsforlisa. Ein innfallsvinkel til dette har vore å sjå på den norske utanrikspolitiske posisjonen før krigen. I ein større samanheng har eg valt å sjå på regelverket for kontrabandeverar. Vidare vil eg sjå korleis trugselen utspelte seg mot den norske handelsfarten, og tankar om konvoi som tryggingstiltak. Meir spesifikt for dei krigførande landa har eg sett på den britiske og tyske strategien, som med divergerande strategiar sinkar bygginga av undervassfarty. Grunnen til å nytte dette som kontekst er for å skape ei forståing i høve til opphavet til å senka handelsfart, som ein militær strategi. Undervassbåtens korte historie, i meir konkret forstand, vil òg vera med å danne

denne konteksten. Om undervassbåten hadde ei kort historie, var den som militært farty enda kortare, men likevel fekk den store konsekvensar for norsk handelsfart.

Den kronologiske modellen med dei tematiske inndelingane er i hovudsak retta mot kapittel 3, 4 og 5. Det vil med andre ord seie at eg har valt å dela inn krigen i tre ulike fasar. Det tredje kapitlet byrjar med å ta for seg dei overordna kategoriane og tala for krigen, samt grunngevnader for vala. Vidare i kapitlet har eg freista på å sjå på den nye faren for sjøfolka i det fyrste krigsåret 1914. I denne fasen er det minene som får plass. Det neste kapitlet strekk seg frå 1915 til dei tyske myndigheiter erklærer uavgrensa ubåtkrig den 1. februar 1917. Her går ein igjennom krigsforlisa som er varsla, torpederingar utan varsling, mineulukker og forlisa som ein ikkje med tryggleik kunne avgjere årsaken til. Dette gjentek seg i kapittel 5 kor tidsrommet går frå den uavgrensa ubåtkrigen til ein legg ned våpna. I staden for å skrive ei oppsummering etter kvar kapittel har eg i staden valt å summera opp og konkludera som eit samlande kapittel 6. Organiseringa av materialet ein arbeider med må vera grunna i kva det er ein ynskjer svara på. For denne oppgåva sine problemstillingar og spørsmål vil ein ved å nytta denne metoden vera mogleg å vurdere endringar for krigsforlisa i dette oppsummerande kapitlet.

Sjøforklaringane har gjeve mogleik til fleire interessante spørsmål. Nokre av alternativa har eg måtte setja att på perrongen. Ei undersøking kunne vera å sjå nærare på den geografiske posisjonen til senkingane utan varsling etter den uavgrensa ubåtkrigen. Dette for å sjå om det framleis gjekk ned farty utan varsling utanfor det av tyske farty, forbode havområdet rundt Storbritannia. Dette for å sjå om desse geografiske avgrensingane hadde verknad i praksis. Andre innfallsvinklar til sjøforklaringane kunne ha vore å i større grad samanlikna krigsforlisa. Her kunne ein ha sett på det politiske eller etiske rammeverket for dei to verdskrigane, for i større grad å svare på årsaka til dei store skilnadane for tap av skip og omkomne. Dette kunne vore ein av fleire mogleikar, men som fylgje av oppgåva si avgrensing har ikkje dette blitt prioritert.

## Kapittel 2. Noreg, og den tyske trugselen

### 2.1 Norsk posisjon før krigen:

Året var 1914. Noreg hadde den fjerde største handelsflåten verda, bak stormaktene Storbritannia, Tyskland og USA. Men den norske skipstonnasjen hadde eit dramatisk fall i laupet av krigen som fylgje av krigsforlisa. I fylgje John O. Egeland hadde ein i 1918 ein tonnasje som hadde falt ned til sjetteplass på denne lista, bak land som Frankrike, Japan og Italia. Dei norske tapstala over tonnasje er heilt opp om 50% av førkrigsflåten, noko som legg Noreg til den største taparen i dette selskapet.<sup>6</sup>

Etter unionsoppløysinga hadde Noreg etablert eit eige departement for utanrikssaker og den nøytrale politiske tilnærminga til utanrikspolitik hadde vore eit tydeleg hovudline.

Utgangspunkt for den politiske lina er tufta på Bjørnstjerne Bjørnson samanfatning av kravet om eit «Udenrigsministerium uden udenrigspolitik.» Statsminister Jørgen Løvland var einig i denne tanken om ein fant den rette avgrensinga av omgrepet. Det viktige var å halde seg nøytral i krig, men òg utanfor alliansar i fredstid som kunne dra oss inn i krig med dei store krigarstatane. Løvland meiner at ein for å kunne oppnå dette må ein føre ein kraftig og levande utanrikspolitikk med vaktsemd. Den nøytrale tryggleikspolitiske lina var i fylgje historikar Roald Berg eit vanleg fenomen for små statar som var for svake til å garantere sin eigen uavhengigheit.<sup>7</sup> Men det fanst fleire element som skulle trygge Noreg før krigsutbrotet. Olav Riste legg opp til ei tredeling for den norske politiske politikken. «In case of the war between the European great powers, Norway`s declared neutrality, supplemented by the formal guarantee of the Integrity Treaty and the reliance in the Great Britain as the ultimate protector, would keep the country out of war»<sup>8</sup>

Unionsoppløysinga utgjorde ei forskyvning av stabiliteten i Nord-Europa. I 1906 gjorde Noreg forsøk på å få i stand ei avtale som skulle garantere for den norske nøytraliteten og integriteten. I 1907 kom ei fram til ei avtale som berre garantere for den norske integriteten.<sup>9</sup> Det har vorte drøfta i kva grad denne avtalen eigentleg hadde praktiske verknader. Avtala er omdiskutert, og Patrick Salmon meiner at den var ein skuffelse.<sup>10</sup> Avtalen vart likevel eit uttrykk for det norske ynskje om å halde seg utanfor konflikten med stormaktene. Som Olav Riste poengterer var trua på den britiske garantien for å halde Noreg utanfor krigen levande i

<sup>6</sup> John O. Egeland, *Kongeveien*, bind 2, (Oslo: H. Aschehoug & CO, 1973) s: 26

<sup>7</sup> Roald Berg, *Norge på egen hånd – 1905-1920*, (Oslo: Universitetsforlaget, 1995) s: 53

<sup>8</sup> Olav Riste, *Norway`s foreign relations – A history*. (Oslo: Universitetsforlaget, 2005) s: 88

<sup>9</sup> Patrick Salmon, *Foreign policy and national Identity (Institutt for forsvarsstudier: 1993) s: 9*

<sup>10</sup> *Ibid*, s: 12

åra før krigsutbrotet. Berge Furre legg vekt på at Noreg kunne halda seg utanfor krigen på med grunnlag i at det ikkje var nokon av partane som var interesserte i å dra landet inn. Begge stormaktene såg seg tente med den norske nøytraliteten. Årsaka til dette låg i at det kunne vera eit hinder ved å måtte binde opp styrker. Men på ei anna side var det ikkje gunstig at Noreg kom over i den andre alliansen: ententen trong handelstønnaen til transportoppdrag, og Tyskland hadde eit behov for ein trygg sjøkanal ut til Atlanterhavet.<sup>11</sup>

## **2.2 Reglement for krigskontrabande, og norsk territorialfarvatn:**

Allereie frå oldtida og i gjennom middelalderen finnes det forteljingar om situasjonar kor dei krigførande forbydde handelen med fiendar. Fyrst i middelalderen ser ein at omgrepet er nytta til å skildre varer som var i ulovleg eigedom. På 1600-talet liknar omgrepet meir på den forståinga som frå fyrste verdskrigen: Kontrabande vart her nytta på varer som var ulovleg å eksportere til fienden. Med Parisdeklarasjonen frå 1856 vert det lagt opp til at krigskontrabande berre skulle fraktast med nøytrale skip, men det stod ikkje kva desse konkrete varene var. Sjølv om ein nytta egne nasjonale reglar for dette hadde alle land, godtok, forutanom England, at dette var krigsrelatert materiell som våpen og ammunisjon.

Det var fyrst ved Londondeklarasjonen i 1909 at ein greidde å kome til einigheit om kva som skulle definerast som kontrabandevare.<sup>12</sup> I høve til denne avgjerdsla spelte vareslag, men òg kven som var mottakar inn.<sup>13</sup> Det var skild mellom to typar kontrabandevare: absolutt kontrabande og kontrabande på vilkår, samt dei frie varene. Innanfor dei absolutte kontrabandevarene var det tale om produkt som var til direkte militær bruk som våpen og ammunisjon. Kontrabandevarene på vilkår kunne på den andre sida vera artiklar som held til både i krigs- og fredstid som «proviant, klær og skotøi egnet til militær bruk, befordringsmidler og brændsel.»<sup>14</sup> Det var mogleg til å beslaglegge dei absolutte kontrabandevarene om det kunne provast at det hadde endereis hjå fienden, uavhengig om dei skulle losse i ei nøytral hamn. Varene på vilkår kunne ein derimot berre beslagleggast om dei var på veg direkte til eit fiendtleg territorium. Listene kunne utvidast innanfor kategoriane, men det var ulovleg å endre varer frå dei på vilkår, til absolutt kontrabande.<sup>15</sup>

---

<sup>11</sup> Berge Furre, *Norsk historie 1914-2000*, Oslo: Det norske samlaget, 2000, s: 24

<sup>12</sup> Thorvald Boye, *Haandbok i folkeret*, (Kristiania: Grøndahl og søn, 1918) s: 201

<sup>13</sup> Johan Schreiner, *Norsk skipsfart under krig og høykonjunktur, 1914-1918*. (Oslo: J.W Cappelens forlag, 1963, s: 61

<sup>14</sup> Boye, *Haandbok i folkeret*, s: 204

<sup>15</sup> Schreiner, *Norsk skipsfart under krig og høykonjunktur, 1914-1918*, s: 61-62

Reglementet var tidleg under press. Eit tysk brot på Londondeklarasjonen satt fast at kol, koks og gruvetømmer vart gjort til absolutt kontrabande, 18. april 1915. Wilhelm Keilhau hevder at Londondeklarasjonen etter ein toårsperiode ut i krigen var satt fullstendig til side.

«Overgangen fra den første til den anden to-aarsperiode i verdenskrigens historie markeres saaledes handelspolitisk set ved den endelige tilsidesættelse av Londondeklorationen.»<sup>16</sup>

Storbritannia og Tyskland ratifiserte derimot aldri Londondeklarasjonen<sup>17</sup> Likevel visar det seg at regelverket for kontrabande stod sterkt under krigens fyrste år. Men som Keilhau legg vekt på: dette var noko som skulle endra seg.

Ei anna utfordring dukka opp : her var det det norske territorialfarvatnet som var i søkelyset. Tyskarane freista i september 1916 å stogge transporten mellom Noreg og den nord-russiske byen Archangel. Fleire handelsfarty vart senka i Nordishavet, noko som ifylgje Wilhelm Keilhau skapte stor bitterheit i Noreg då sjøforklaringane vart kjend. Ein meinte at dei tyske ubåtane som var ansvarleg for senkingane av dei norske handelsfartya hadde kome seg til Nordishavet i gjennom norsk nasjonalt farvatn. Ubåten som eit militært våpen var komen etter reglane for folkeretten var komen i hamn, noko som gjorde at undervassbåtar kunne unndra seg kontroll ved å dykke når ein skulle i gjennom nasjonale farvatn. Dette første til at eit behov for å oppdatere regelverket for ubåtferdsel. Den 13. oktober 1916 vert resultatet ei ny lovending som vart tredje i kraft den 20. oktober same år: «Undervandsbaater, utrustet for krigsbruk og tilhørende krigførende magt, maa ikkje færdes eller oppholde sig paa norsk sjøterritorium. Viss de overtredet dette forbod, utsætter de sig for utan varsel at bli angrepet med vaabenmagt.»<sup>18</sup> Dermed hadde Noreg fått ein ny ubåtresolusjon.

### **2.3 Krigstrugselen mot norsk handelsfart**

Handelsfarten var i krigsteneste. Noreg tviheldt på sin nøytralitet. Miner og tyske undervassfarty var trugslane i farvatnet: Norske handelsfarty møter skjebnen i mangfaldige krigsforlis. Litteraturen om emnet er mangfaldig. Verka rundt den norske handelsfarten er meir avgrensa. Nokre av hovudverka er mellom anna:

---

<sup>16</sup> Wilhelm Keilhau, *Norge og verdenskrigen*, (Oslo: H. Aschehoug & Co, 1927, s: 56, Sitat henta i frå Karl Erik Haugs hovudoppgåve: «Falls Norwegen auf die seite unserer feinde tritt»

<sup>17</sup> Bjarne Søndergaard Bendtsen, *Neutral merchant seamen at war – The experiences of Scandinavian seamen during the First World War*, Lund: Nordic Academic Press, 2012, s: 330

<sup>18</sup> Keilhau, *Norge og verdenskrigen*, s: 141



Johan Schreiner har i eitt av sitt verk: *Norsk skipsfart i krig og høykonjunktur, 1914-1920* gjort greie for korleis høgkonjunktur og krig skapte nye utfordringar for skipsfarten under verdskrigen. Det overordna økonomiske perspektivet vert dermed tydeleg i framstillinga. Verket var frå Norges Rederforbund meint som ein kronologisk etterfylgjar etter Jac. S. Worm-Muller store verk: «Den norske sjøfarts historie.»<sup>19</sup>

I dette verket kjem det fram at Noregs handelsflåte var i vekst inntil august 1916, kor den nådde høgdepunktet. Når Schreiner ser 1916 under eitt er det likevel ein nedgang i flåten. Grunnjævna for dette er det dei store tapstala i for flåten denne hausten. Medan 160.000 tonn vart senka eller minesprengt i 1915, var det året etter snakk om 400.000 tonn. Berre den siste tredelen av året var det heile 300.000 tonn norsk tonnasje som krigsforliste. Gjennomsnittet for hausten fortsette i januar og februar 1917 på om lag 75.000, men i mars og april var det oppe i nesten det dobbelte, med eit kvantum på 150.000 tonn kvar månad. I laupet av sumaren dalte krigsforlista, ei utvikling som i stor grad fortsette ut krigen.<sup>20</sup>

Den tyske marineleiinga måtte av utanrikspolitiske årsaker nytta ubåtvåpenet til såkalla kryssarkrig, og ein fekk pålegg om at dei berre skulle nyttast over vasslina.<sup>21</sup> Men kva var det som var årsaka til denne avgrensinga av den militære slagkrafta? Her kan ein sjå til Richard Houghs argument for avblåsinga av den fyrste uavgrensa krigføringa på havet, som han meiner var diplomatisk grunna, heller enn militært.

Senkinga av *Lusitania* 7. mai 1915 er blitt ein bilete på kjensla av barbari og avsky som den nye krigføringa brakte med seg. I denne situasjonen vart passasjerskipet senka med 1198 passasjerar om bord, mellom anna born, og i eit politisk ljøs: ikkje minst 128 amerikanarar. Aldri før hadde det i fylgje Hough vore så brutale angrep på lover og prinsipp for menneskeheita. Til tross for amerikanske protestar tok ikkje tyskarane noko vidare omsyn til dette. Her må ein blant anna fram til senkinga av skipet *Arabic* i 19. august 1915: Store menneskelege tap med mellom anna tre amerikanarar. Protestane som skulle kome var i direkte form: Amerikanarane beordra tyskarane til å modifisere ubåtkampanjen. Frå 30. august fekk den tyske flåten pålegg frå tyske myndigheiter om at det vart forbode å angripa

---

<sup>19</sup> Johan Schreiner, *Norsk skipsfart under krig og høykonjunktur, 1914-1918*. s: 10

<sup>20</sup> Ibid, s: 305-306

<sup>21</sup> Ibid, s: 306

passasjerskip utan å gje melding utan varsling , samstundes som at ein skulle ta vare på passasjerane.<sup>22</sup>

Frykta for at USA skulle delta i krigen på alliert side gjorde angrepa for risikable.<sup>23</sup> Denne frykta kan ein hevde at modererte dei tyske angrepa på den norske handelsfarten. Men for å tvinge Storbritannia i kne måtte ein likevel ta sjansar, og den uavgrensa ubåtkrigen vart erklært den 1.februar 1917. Men det skule bli april 1917 før USA kom med i krigen. Dermed hadde ikkje lengre frykta relevans for krigsføringa. Poenget er at den tyske ubåtstrategien hang saman med andre politiske forhold, som i denne samanhengen var den amerikanske frykta. Skjebnen til dei norske sjøfolka var i hendene, ikkje berre til den tyske strategien til havs, men òg i ein større samheng. Det praktiske møtet mellom dei tyske undervassfartya og den norske handelsfarten er derimot det sentrale. Noko som kan ha påverka tala for krigsforlis var produksjonen av undervassfarty:

Senkingane auka i takt med produksjonen av tyske u-båtar. Medan i ein i februar 1915 disponerte 22 undervassbåtar, hadde talet stege til 36 våren 1916. Akselerasjonens kom derimot skikkeleg i gong når ein tre månadar seinare var opp i 54 farty. Utviklinga fortsette og i ved juletider 1916 hadde ein 85, med når den uavgrensa ubåtkrigen vart satt i gong ved overgangen frå januar til februar 1917 hadde ein 105 båtar til disposisjon til teneste. Talet nådde høgda i juni med eit tal på 139, som skulle halda seg stabilt i tida etter.<sup>24</sup>

Den uavgrensa ubåtkrigen skapte store utfordringar for Noreg, som var avhengig av kullimport frå England. Tyskland hadde eit ynskje om å redusere den allierte tonnasje, og det utan omsyn til kontrabandefart, om ein hadde last eller om det var import eller eksport. Sjølv om tonnasjeavtalen skulle vera strengt hemmeleg, så var det noko ein ikkje kunne skjula. Det var det faktum at dei nøytrale norske skipa vart avløyst av engelske skip i Nordsjøfarten.<sup>25</sup>

I Januar 1917 gjekk tre norske damparar tapt, men i februar 1917, med den uavgrensa ubåtkrigen annonsert gjekk det ikkje tapt noko norsk skip i Nordsjøen. Men kvifor var dette tilfelle? Johan Schreiner hevder at det neppe kan ha noko med at dei skjerpande tyske ubåttiltaka ikkje kom i gong før etter nokre veker. For generelt var det større øydeleggingar enn i starten av noko månad. Han hevder at det vart lagt fram ein hemmeleg instruks som la spesielt vekt på å nettopp å oppnå dette for å skremme nøytral skipsfart. På ei anna side ser

---

<sup>22</sup> Richard Hough, *The great war at sea 1914-1918*, (Oxford/New York: Oxford University Press, 2013, s: 174-176

<sup>23</sup> Ibid, s: 174-176

<sup>24</sup> Johan Schreiner, *Norsk skipsfart under krig og høykonjunktur, 1914-1918*. s: 306

<sup>25</sup> Ibid, s: 176

Schreiner at Nordsjøtrafikken ikkje var komen i gang før nærmare månadsskifte februar-mars, som gjer at det tyske omslaget hadde relevans. Det skulle derimot kome eit monaleg auke i skipstap. I månadane februar-mai 1917 vart 60% av all handelstonnasje som tyske ubåtar øydela torpedert utan varsel, i juni-september 74% og i oktober-desember 88%.<sup>26</sup> Brutaliteten mot norske handelsfart hadde med andre ord ein stigande kurve.

Storbritannia hadde kolherredømet under krigen. I dette ligg det at dei skandinaviske landa fekk frå gammalt av dekkja sitt behov nesten utelukkande igjennom den britiske eksporten, som nærmast var aleine som brensel på handelsflåten. I eit større perspektiv var omtrentleg 85% av alle kolfyrte båtar i verden avhengig av det britiske mineralet. Utanom den eine stansen av kol-leveransar like etter krigsutbrotet, gjekk eksporten utan restriksjonar fram til mai 1915. Frå dette tidspunktet fekk ein vart det eit forbod mot innførsel av kol og koks til nøytrale statar, noko som skuldast nedgangen i produksjonen som hang saman med at arbeidarane var mobilisert til krig.<sup>27</sup> Statsminister Gunnar Knudsen fatta den slutninga at handelsflåten skulle nyttast som eit byttmiddel mot tilstrekkelege forsyningar av kol. Uansett kva som hende ville den norske flåten kome i henda til britane, om det skjedde frivillig, eller om det skjedde med tvang og påfølgande kolmangel.

Noreg var i ein situasjon kor nøytraliteten stod i fare. Det britiske forslaget låg i at dei norske skipa handelskipa skulle utstyre seg med midlar til å forsvare seg mot ubåtangrep. Utanriksminister Ihlen meinte at ein ikkje kunne stå å sjå på at norske våpenlause skip, saman med mannskapet, vart senka. Men ein skulle i staden overlata kulltilførselen og Nordsjøfarten over til væpna britiske skip. Dette var noko som vart røyndom igjennom tonnasjeavtalen som vart drøft bak lukka dører andre halvdel av april 1917.<sup>28</sup> Med denne utskiftinga av norsk til britisk tonnasje i Nordsjøfarten avtok dei norske skipstapa ved at store delar av den norske flåten fekk fraktruter i meir fredlege farvatn.

## 2.4 Norske farty i konvoi

Det var fleire tryggingstiltak som kom i hamn. Wilhelm Keilhau tek mellom anna for seg dette temaet. I verket *Norge og verdenskrigen* tek han for seg krigsåra sin økonomi, men òg dei verknadene det fekk. Vidare ser ein at han går vidt inn på dei mange handelsavtalane som

---

<sup>26</sup> Johan Schreiner, *Norsk skipsfart under krig og høykonjunktur, 1914-1918*. s: 306-307

<sup>27</sup> *Ibid*, s: 116

<sup>28</sup> *Ibid*, s: 171-172

kom til, som mellom anna koparavtalen, fiskeavtalen og tonnasjeavtalen. Konvoi som tryggingstiltak vert det òg fokusert på:

Konvoiering av farty som eit tiltak for å redusere trugselen mot handelsfarten, hadde tidleg i krigen hatt mange forkjemparar. Kritiske røyster som stod på den andre sida sterkt mot denne handteringa. Her var det tankar om at det var best å spreie risikoen ved å la handelskipa segle enkeltvis. Eit aspekt som ein var nøydd til å ha omsyn til var å halde marinen intakt og storflåten samla i frykt for det store slaget til sjøs. Ved å la marinen konvoiere handelsflåten var ein redd for at dette skulle minske stridskapasiteten. Likevel var det klart at erfaringane med konvoi stod til fordel for å kunne gjennomføre det. Winston Churchill hadde tidleg i krigen gitt ordre om at troppetransportane skulle gå i konvoi, noko som hadde stor suksess, sjølv med bruk av få ledsagande farty.<sup>29</sup>

Den tyske erklæringa av den tyske krigssona rundt Storbritannia var eit hardt slag for den norske nøytraliteten. I denne samanheng vart det bestemt at Storbritannia skulle ta over forsikringa av norske damparar som frakta kontrabandevarear til dei allierte i krigssona. Saman med denne avgjerdsla gjekk den fyrste norske konvoien frå Lerwick i Storbritannia den 10. februar 1917.<sup>30</sup> I april kunne ein ikkje halde på argumenta som hindra ei storstilt konvoiering. Tanken om at sjøkrigen skulle avgjerast i eit stort slag i Nordsjøen var på dalande kurs. Dei tyske senkingane av den britiske handelsfarten hadde for alvor vorte ein trugsel mot varestraumen. Dermed ser ein dermed eit skifte i prioriteringar: frå stridsmarinen til handelsfarten. Den 23.april vart det medelt til minister Vogt, at alle skip som skulle til Noreg ville etter denne dag bli eskortert i konvoi.<sup>31</sup> Den ordninga var i byrjinga usystematisk, med blant anna utfordringa i forhold til at skipa hadde ulik toppfart. Dermed vart gjerne eldre seglfarty akterutsegla og dermed satt i fare, ved at ein vart hengande etter. Etterkvart vart det organisert ved at ein fekk ein posisjon i konvoien med 400 til 800 meter mellom kvart farty. Det vart òg nytta ein taktisk manøver som gjekk ut på å gå i sikksakk, spesielt om ein visste at det var fiendtlige undervassbåtar i området.<sup>32</sup>

Resultatet av konvoieringa viste seg i fylgje Keilhau å vera effektiv utanfor Nordsjøbassenget. Dette poengterer han med at det i oktober 1917 hadde gått 99 konvoiar over til England, med 1502 damparar, av desse hadde 10 farty blitt senka i konvoien, medan 14 etter at konvoien

---

<sup>29</sup> Wilhelm Keilhau, *Norge og verdenskrigen*, 1927, s: 200-201

<sup>30</sup> Paul G. Halpern, *A naval history of World War 1*. (London: UCL Press, 1994), s: 352-353

<sup>31</sup> Keilhau, *Norge og verdenskrigen*, s: 200-201

<sup>32</sup> Ibid, s: 201-202

var oppløyst. Dette utgjorde eit tap på 1,57%, medan ein i november kunne sjå at talet var komen ned til 0,57%. Men kva gjorde dette med den tyske ubåtstrategien? Keilhau hevder at dette tvang dei tyske undervassbåtane til å operere tettare på kystlina for å kunne angripe i det konvoien var under danning eller hadde blitt oppløyst. Dette gjorde òg at kysttrafikken fekk ein sterkare trugsel mot seg. Dermed fekk ein òg ei ordning som gjorde at kystfartya fekk eskorte når dei skulle utanskjers. Likevel gjekk tapa for den norske handelsfarten i fylgje Keilhau jamt og trutt nedover, noko tala for senkingane speglar. Dette visar seg med at ein i april 1917 hadde 68 krigsforlis, medan ein i mai, som var ein månad kor konvoieringa skulle ha blitt satt i verk, hadde 47 krigsforlis, og vidare med 43 og 28 skip. Fyrste halvår av 1917 ser ein at det er 300 skipstap, andre halvår 124, medan ein i heile 1918 hadde 127 norske krigsforlis.<sup>33</sup> Likevel er ein med desse tala nøydd til å sjå at endringa i skipstap òg kan skuldast andre årsaker enn konvoieringa.

## 2.5 Vegen fram mot ein ny tysk ubåtstrategi

Norske krigsforlis under fyrste verdenskrig heng saman med den globaliserte verda. Det er eit vidt utsegn. Likevel gjev det gjev nokre peikepinnar på dei lange linene. Med ei verd som stadig vart knyta tettare saman av handelsveggar, skapte det òg eit behov for makt og kontroll til sjøs. Sidan den industrielle revolusjon hadde Storbritannia utgjort denne maktposten. Her kan ein refferera til Alfred T. Mahan sitt kjende sitat: «Whoever rules the waves rules the world».<sup>34</sup> Og i denne samanhengen var Storbritannia ei overmakt. Men noko skulle endre seg. Problemet for Storbritannia var at andre land, som mellom anna Tyskland, utvikla industri som var kapabel til å bygge krigsskip. Den teknologiske utviklinga gjorde òg at det ikkje berre var snakk om tal på skip, men òg eit kappløp om kvalitet.<sup>35</sup>

I 1870, 80- og 90-åra hadde den marinen vore eit lite prioritert område i Tyskland. Det ein hadde av flåtebygging var knyta til tanken om at ein skulle ha ein allianseverdige flåte. Det hang igjen saman med tanken om maktbalansen. Motsetnaden til dette kom med Alfred Von Tirpitz' flåtestrategi. Han ynskja i staden ein flåte som kunne ha avskrekkande effekt på fiendar. Her var det frykta for ein britisk invasjon som låg i hovudsete. I Tirpitz sitt rekneskap

---

<sup>33</sup> Keilhau, *Norge og verdenskrigen*, s: 203-204

<sup>34</sup> Eystein L. Meyer, *Sjømakt i endring*. (Oslo: Abstrakt forlag, 2014) s:113 (Siterer Alfred T. Mahan, 1890)

<sup>35</sup> Rolf Hobson, *Generalstabene og demoklessverdet – Stormaktenes krigsplanlegging før Første verdenskrig*, (Universitetet i Trondheim, Historisk institutt, 1993, s:76

hadde Tyskland ei trong for 2/3 av den britiske flåten for å stogga eit åtak.<sup>36</sup> Til tross for at ein sumaren 1914 hadde oppnådd det planlagde styrkeforholdet makta ikkje flåten å avskrekka Storbritannia til å erklære krig mot Tyskland.<sup>37</sup>

Medan Tyskland frykta at Storbritannia ville danne ein blokadetett på den tyske kysten, var dei britiske planane noko annleis. Det britiske flåteplanen frå 1907 var tufta på tanken om at ein skulle danne ein blokadetett mot den tyske handelsflåten. Fyrst fekk ein i stand ein observasjonsblokadetett, men det var ikkje før 1914 at ein fjernblokadetett vart til.<sup>38</sup> Med dette skulle Storbritannia i gjennom blokaden freiste å stenge inne den tyske marinen i Nordsjøen. Det som i 1907 fekk namnet *Hochseeflotte*, eller høgsjøflåte var aldri planlagt å trugeten den britiske dominansen på verdshava, men heller hindre det britiske herredømmet i Nordsjøen. Dette gjer at ein kan hevde at det aldri låg til rette for ein avgjerande slag til sjøs, som skulle kåra ein vinnar.<sup>39</sup>

Handelsvegane var derimot eit sårbart nettverk. Dette var noko ein allereie i 1869 kom fram til i boka: *De La Guerre Maritime*. Verket legg grunnlag for ein retning innanfor sjømakts-teori som la vekt på korleis teknologi kunne kompensera for flåtemessig underlegenheit. Storbritannia kunne å ha makt til å kontrollere havet til bruk for eigen handel og eigen maktmilitær maktprosjeksjon. I denne situasjonen var det Frankrike som i gjennom ny teknologi, skulle nekte andre denne kontrollen. Verkemiddelet for å oppnå dette var å angripe den sivile skipstrafikken for å undergrave den britiske kontrollen. Ein hadde med andre ord eit alternativ til å møte nokon i eit avgjerdande sjøslag.<sup>40</sup>

Denne sjøstrategien var dermed lenge kjend ved utbrotet av fyrste verdskrigen. Tirpitz` skepsis til den nye teknologien var tydeleg, og han meinte at ubåten ikkje kunne nyttast i krigføring.<sup>41</sup> Dette må likevel sjåast i samanheng med at undervassfartyet var ein heilt ny farkost i krig. Tvilen til ubåten som krigsfarty kan eg dermed hevda at sinka den tyske oppbygginga av undervassfarty. Tirpitz` sine planar risikoteorien og den store flåten til havs, kan ein dermed hevda var fiaskoar, noko òg historikar Jonathan Steinberg understøttar.<sup>42</sup> Men

---

<sup>36</sup> Rolf Hobson, *Navies in the northern water 1721-2000*, (Abigdon: Frank Cass, 2004, s:109

<sup>37</sup> Ibid, s: 110

<sup>38</sup> Hobson, *Generalstabene og demoklessverdet – Stormaktenes krigsplanlegging før Første verdenskrig*, s:79

<sup>39</sup> Eystein L. Meyer, *Sjømakt i endring*, s: 124-125

<sup>40</sup> Ibid, s: 114-115

<sup>41</sup> Micheal Epkenhans, *Technology, shipbuilding, and future combat in Germany, 1980-1914*. (London, Frank Cass, 2001, s: 63

<sup>42</sup> Jonathan Steinberg, *Yesterdays deterrent – Tirpitz and the Birth of the german battle fleet*, (New York: The McMillan Company, 1965) s: 206

flåtestrategien måtte endra seg, og det var her ubåten si rolle vart sentral. I 1912 gjekk ein dermed inn for, med Tirpitz fråverande frå kontoret, å freista dei nye undervassfartya. Sjølv Tirpitz måtte sjå at undervassfartya kunne nyttast i kamp.<sup>43</sup>

«The Germans seem almost to have stumbled into the submarine war against commerce.»<sup>44</sup>

At det avgjerande slaget ikkje ville kome i Nordsjøen gjorde at ein var nøydd til å nytta andre strategiar. Undervassfarty vart sentrale reiskap. Dei tyske ubåtkampanjane under krigen kom i fleire bølger. Erklæringa av den 4. februar om at området rundt Storbritannia og Irland utgjorde den fyrste. Meldinga var klar om at handelsfarty kunne bli senka i dette området. Tyskarane hadde 37 undervassfarty i det den fyrste uavgrensa ubåtkrigen vart erklært den 28 februar 1915.<sup>45</sup> I september vart ubåtkrigen trekt tilbake etter dei store tapa i August 1915. Tida etter dette er det historikar Paul Halpern kallar «The twilight phase», eller skumringsfasen, som varte fram til september 1916, med unntak av månadane (mars-april).<sup>46</sup> Den avgrensa ubåtkrigen kom derimot i gang igjen i oktober 1916. Det tyske anslaget var at ein skulle bringe Storbritannia i kne etter fem månadar med uavgrensa ubåtkrig. Det teoretiske anslaget gjekk den 1. februar over i praksis: «The only effective naval measure Germany could adopt during the war was unrestrictive submarine warfare.»<sup>47</sup> Bakgrunnen for dei tyske ubåtkampanjane hadde ein kort historie. Noko ein skal sjå i neste delkapittel.

## 2.6 Undervassbåtens aukande rolle på havet:

David Bushnell's tønneliknande «Turtle» frå 1776 hevdast å vera den fyrste funksjonelle ubåten, men det skulle verta 1910 før ubåt vart eit effektivt krigsskip. På dette tidspunktet var det teknisk sett eit ein sjøgåande båt med torpedoar, som hadde mogleik til å gå under vassflata. Karl Lautenschlager hevder at ved utbrotet av fyrste verdskrigen var undervassbåtane kapable til tre roller: Kystforsvar, gradvis å redusere motpartens krigsfartøy og krigføring mot kommersielle skip.<sup>48</sup> Nytt av undervassbåtar under fyrste verdskrig hadde sine klare fordelar, men også store utfordringar. Ved krigen andre dag, den 6. august, hadde Tyskland eit stort sveip over Nordsjøen. På toktet sende dei ti undervassbåtar, utan å oppdage eit einaste britisk skip. Til tross for denne fredelege ferda var det berre sju fartøy som

---

<sup>43</sup> Epkenhans, *Technology, shipbuilding, and future combat in Germany, 1980-1914*. s: 63

<sup>44</sup> Halpern, *A naval history of World War 1*, s: 291

<sup>45</sup> Ibid, s: 293-294

<sup>46</sup> Halpern, *A naval history of World War 1*, s: 303-304

<sup>47</sup> Hobson, *Navies in the northern water 1721-2000*, s: 110

<sup>48</sup> Karl lautenschlager, *The submarine in naval warfare - 1901-2001*. (The MIT Press) s: 102

returnerte. Tillita til desse nyvinningane var difor ikkje særleg høg på dette tidspunktet.<sup>49</sup>

Tekniske problem for ubåten kom tydeleg fram, og inkluderte ballastsystem, framdrift under vatn, uthald under og over vassflata, lufttilgang for mannskapet, stabilitet og kontroll, passande våpen og mogleiken for å navigere under vassflata. Det som er sikkert er at undervassbåten ikkje var ei ferdig oppfinning, men noko som det skulle ta fleire tiår å utvikle.<sup>50</sup>

Eberhard Rössler tek for seg utviklinga til undervassbåten i verket *The Uboat – The evolution and technical history of German Submarines*. Boka bærer preg av denne svært tekniske tilnæminga til ubåten frå si spede byrjing, fram til 70-talet. Eit viktig poeng frå denne boka er ubåtens korte historie, særskild i høve til dens militære historie. Det var i fylgje Eberhard Rössler utviklinga av dieselmotoren som endra rolla til dei tyske ubåtane frå å ha ei defensiv til ein offensiv posisjon i flåteplanen. Dette var noko som vidare gjorde det mogleg å nytta seg av denne ressursen i blokadekrigen.<sup>51</sup> Når ein ser til 3. januar 1912 var det meining at hovudgjerninga til u-båten skulle vera defensiv, medan eit fåtal skulle ha offensive roller. Dette til tross for at Viseadmiral Freiherr von Schleinitz hadde etterspurd dette allereie i 1908, med ynskje om store u-båtar som kunne nå langt, og ha mogleik til å senke handelstonnasje. Han meinte at denne metoden var ein mykje meir betydeleg enn å freiste å slå den britiske flåten i eit sjøslag. I staden var planen i 1912 at ein trengte ein total på 70 u-båtar, av desse var likevel berre 12 farty rekna til å brukast for offensive tiltak i høve til Nordsjø-blokaden.<sup>52</sup> Leveringstida for dei 15 siste ubåtane før fyrste verdskrigen var forsinka med mellom tre og tolv månadar.<sup>53</sup> Det var dermed heller unntaket enn regelen at dei var levert i tide, noko som blant anna skuldast at verfta hadde lite erfaring med dette arbeidet. I juli 1916 stod tyskarane med 40 u-båtar, som var 32 farty mindre enn ein før krigen hadde estimert.<sup>54</sup> Viktigheita av u-båten som våpen i fylgje «Uboot-Inspektion» i fyrste verdkrigen kjem fram med orda:

Just as the U-boat is proving itself to be a main weapon in the war against England, so it will play a vital role in the future if it forms the basis for a U-boat fleet designed for the blockade of England as, being a positive deterrent that can overcome by threats, it will be a positive force for peace.<sup>55</sup>

---

<sup>49</sup> Meyer, *Sjømakt i endring*. s:129

<sup>50</sup> Lautenschlager, *The submarine in naval warfare - 1901-2001*, s: 102

<sup>51</sup> Eberhard Rössler, *The U-boat – The evolution and technical history of German submarines*. (London: Arms and Armour press, 1981, s: 31

<sup>52</sup> Ibid, s: 32-33

<sup>53</sup> Ibid, s: 28

<sup>54</sup> Ibid, s: 47-48

<sup>55</sup> Ibid, s: 49



Men optimismen frå tidleg i 1915 kom òg med utfordringar for ubåten. Saman med dei tekniske utfordringane ved å nytta ubåten som ein del av krigsmaskineriet legg Lautenschlager fram ei smørbrøddliste til ettertanke. For det fyrste har ubåten ingen immunitet for å unngå motangrep. I dette ligg det at når ubåten har gått til angrep er den høgst sårbar for det vidare laup. For det andre har det vore utfordringar i høve til korleis ein skulle integrere undervassbåten i den marine strategien. Vidare har det konkurrerande tilgjenge av fartøy vore ein dempar for å utvikle sitt fulle potensial. For det fjerde er ikkje ubåtkampanjar mot krigsmarinar eller handelsflåtar ein effektiv metode til siger. Til slutt hevdar Lautenschlager at det er viktig å sjå på ubåtar som ein samanhengande komplementær med overflateskipa.<sup>56</sup> Ubåtens utvikling gjekk i generelle ordelag frå å trakassera fiendens flankar til å drive storstilte kampanjar mot kommersielle skip, noko som hadde potensiale til å avgjere ein krig.<sup>57</sup>

Det heile byrja den 20. oktober 1914 då den britiske dampbåten SS Glitra vart overraska av Løytnant-kommandør Feldkircher sitt undervassgåande fartøy: U-19. Passasjerane fekk tid til å låre ned livbåtane og gå ombord før tyngde skyts vart fyrt av mot skipet og det heile gjekk ned til botna. I krigens kontekst var dette ein seanse innanfor internasjonal lovgiving som sa: «everyone on board must be placed in safety, with their goods and chattels if possible.»<sup>58</sup> Men likevel, dette var noko nytt: dette var fyrste gong eit handelsskip var senka av ein ubåt.<sup>59</sup> Men, det skulle ikkje verta det siste.

---

<sup>56</sup> Lautenschlager, *The submarine in naval warfare - 1901-2001*, s: 95-97

<sup>57</sup> *Ibid*, s: 101

<sup>58</sup> Hough, *The great war at sea: 1914-1918*. s: 167

<sup>59</sup> *Ibid*, s: 167

## Kapittel 3: Norske krigsforlis

### 3.1 Eit overordna blick på krigsforlisa:

Tryggleiken til sjøfolka under fyrste verdenskrig var i dalande kurs. Sjølv om Noreg i forkant, og truleg under krigen hadde store sivile tap som fylgje av ulukker på havet, skulle krigen utspele nye trugslar. Konsekvensane av møtet mellom den tyske ubåtflotiljen og den norske handelsfarten var store menneskelege og materielle tap. Den sivile flåten vart senka med bomber, granater, brann og torpedering. I dette delkapittelet vil eg sjå på dei overordna tala for krigsforlisa. Dette for å danna eit grunnlag for å forstå: Korleis er det samla bilete av krigsforlisa? Dermed vil eg presentere kategoriane, som skipa er delt inn i, og grunngeving for kategoriseringa.

Krigsforlisa som ein får skildra igjennom *sjøforklaringane* har nokre kriterier som avgjorde om dei skulle med i desse rettslege dokumenta. Dermed vert ein nøydd til å definere kva rammer desse dokumenta prosjiserer for omgrepet krigsforlis. Her har ein:

medtatt de fartøier om hvilke der foreligger sikker meddelelse om at de har blit sænket eller gaat tapt ved minesprengninger. Derimot er det ikke medtatt nogen av de mange skibe som er forsvunnet under krigen uten at der foreligger nogensomhelst oplysning om grunden til deres forsvinden.<sup>60</sup>

Skip som var forsvunnen under krigen, utan at ein kunne datere eller bevitne noko forlis var eit aukande fenomen under krigen. I fylgje *Sjøforklaringane* var dei ”etter al sandsynlighet skyldes krigsforanstaltninger.”<sup>61</sup> Sjøforklaringane inneheld heller ikkje noko om ulukker som meir indirekte skuldast krigen. Til dømes strandingar på grunn av fyr som er sløkt, inndragning eller forandring av seilmerker, kollisjonar på grunn av blenda lanterner eller liknande.<sup>62</sup> Kriteriane for kva som skulle med i *sjøforklaringane* frå den fyrste verdskrigen får dermed den naturlege konsekvensen at nokre krigsrelaterte forlis truleg ikkje kjem med. Det som er sikkert er at 1162 mann omkom som fylgje av krigsforlis og at det gjekk tapt 829 farty. Det som er meir usikkert er det totale talet på skip som forliste og menneskeliv som gjekk tapt som fylgje av krigen. Det normale anslaget på menneskelege tap ligg samla på omlag 2000 personar, som ein blant anna kan finne både i Bjarne Søndergaard Bendtsen<sup>63</sup> og Christian

---

<sup>60</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 5, 1918, s: iii - iv

<sup>61</sup> Ibid, s: iii-iv

<sup>62</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 4, 1918, s: iii

<sup>63</sup> Bjarne Søndergaard Bendtsen, *Neutral merchant seamen at war – The experiences of Scandinavian seamen during the First World War*. Lund: Nordic Academic Press, 2014) s: 329

Christensens skrifter.<sup>64</sup> Storparten av desse tapa som overstig tala i frå *sjøforklaringane* er i fylgje Christensen det som tyskarane har kalla ”spurlos versenkt” og utgjorde 67 skip: med 943 mann.<sup>65</sup> Det vil seie skip som var sporlaust senka, men som ein like truleg kan hevde var sporlaust forsvunnen. Desse tala vert dermed eit usikkerheitsmoment når ein skal kategorisere og kvantifisere fartya frå *sjøforklaringane*. Oversikta over sjøforklaringane visar at åtte krigsforlis har fått skildringa som sporløst senka. Likevel er det kome fram informasjon om desse som gjer at ein med tryggleik kan plassere dei saman med krigsforlisa. Årsaka til desse forlisa er tidvis uklare. Dampskipet *Obj* har til dømes blitt rapportert inn frå engelskmenna med informasjon om at skipet er blitt senka av ein fiendtleg undervassbåt.<sup>66</sup> Desse forlisa får dermed plass innanfor *sjøforklaringane*.

I fylgje Diderik Brochmann lar det seg ikkje skrive ein fullstendig norsk ulukkesstatistikk for krigsåra.<sup>67</sup> Manglande dokumentasjon over forlis som ikkje var knytt opp til krigshandlingar gjer det mogleg å anta at desse ligg under skip som vart sporlaust senka. Men kor mange skip kan ein anta at det er tale om? I fredstid, i perioden mellom mellom 1905 og 1908 var det i mellom 11 og 14 skip, som vart sakna kvart år. Desse var skip som truleg har forlist grunna værforhold eller andre sivile faktorar.<sup>68</sup> Om ein går ut i frå at desse tala held seg utover krigsåra, var det truleg om lag 60 farty som under krigen forliste og forsvant av sivile årsaker. Dette gjer at ein kan ta høgde for at ein god del av skipa på 67, med mannskapet på til saman 943, truleg har vore råka av sivile ulukker. Dette er plausibelt då skipa som var sakna ikkje kunne skiljast frå krigsforlis, og har dermed blitt plassert i denne kategorien av skip.

Ein veit med andre ord at ca. 2000 mennesker omkom på norske skip mellom krigsutbrotet i 1914 og 1918. Ein veit òg at ca 1162 menneske omkom som fylgje av krigsforlis. Om dei om lag 800 menneska som ligg i mellom veit ein derimot noko mindre om. Det er ikkje urimeleg å hevde at om lag halvparten av desse forlisa ikkje var knyta til krigsrelatert virksomhet, men var forlis som heldt fram frå fredstid. Dermed kan en hevde at talet på omkomne som fylgje av krigsforlis truleg ligg under talet på 2000 menneske, som både Bendtsen og Christensen hevder. Her vil det dermed vera mogleg å kunne anta at talet på omkomne i staden kan liggje

---

<sup>64</sup> Christian Christensen, *Vårt folks historie – Fra verdenskrig til verdenskrig*. (Oslo: H Aschehoug & Co, 1961, s: 82

<sup>65</sup> Ibid, s: 82

<sup>66</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 3, 1918, s: 270

<sup>67</sup> Brochmann, *Med norske skip i verdenskrigen*, s: 128

<sup>68</sup> Statistisk Sentralbyrå, *Tabeller Vedkommende Norges Skibsfart (1906-1909)*, 1911

omkring 1600 menneske, noko som utgjer eit monaleg reduksjon, og ei avdramatisering av dei norske tapa under krigen.

Dei skipa som gjekk tapt, og som i litteraturen har vore karkarakterisert som *spurløs versenkt* påverkar ikkje det store bilete av skipstapa. Større påverknad på talmaterialet gjer derimot dei dei 943 omkomne. Det er sannsynleg at ein del av desse forlisa er krigsrelatert, noko ein i forordet til *sjøforklaringane* går langt i å hevde. I høve til dei sivile forlisa som truleg tek opp ein del av desse sporlaust forsvunne, kan ein likevel hevde at ein kan senka talet på omkomne knyta til krigsrelatert verksemd.

Krigsåras senkingar og mineeksplosjonar førte mange sjøfolk i dauden. Det er relevant å tilføya, at det ikkje berre er tale om drepne, men òg betydelege tal av skadde sjøfolk. Likevel ligg ikkje desse tala like tilgjengeleg i materialet. Om ein skulle ha vurdert talet på skadde ved å finlese sjøforklaringane med dette for auge, ville det ha blitt ei ufullstendig framstilling. Årsaka ligg i at ein berre sporadisk høyrer om skadde, i høve til at dette ikkje har vore eit fokusområde i nedteikninga.

Eit viktig fokusområde er derimot det faktum at flåten vart under krigsåra dramatisk redusert. Prosentandelen for krigsforliste skip var på om lag 24% av førkrigsflåten.<sup>69</sup> Det var det største nasjonale tonnasje-tapet under krigen. Nokre spesifiserer tal som ligg opp mot 50%, som ein kan sjå med Christensens 49,6%. Til samanlikning hadde Italia dei nest-største tapa med 46,6%, Hellas med 41,8%, Frankrike med 39,7%, Storbritannia 37,6%, Danmark med høvesvis 25,7% og Sverige med 17,9%. Sjølv om Noreg hadde dei største tapa, må ein nyansere biletet noko. Grunnen til det ligg i at Noreg hadde tilførsel av tonnasje under krigen. Om ein tek med skipa som var tilført under krigen, og forlisa som skuldast sivile ulukker, kondemnering og liknande, kjem ein ut med eit tap på om lag 30% i fylgje Christensen.<sup>70</sup>

Ein kan i *sjøforklaringane* for norske krigsforlis under fyrste verdskrigen syna ulike årsaker til at fartya gjekk ned. Desse variasjonane gjer det mogleg finne fram til kategoriseringar av materialet som kan vera naturlege. Her kan ein sjå at det i statistikken over sjøforklaringane er lagt opp til ei oppdeling med tre hovudkategoriar: ”Sænket,” ”Minesprængt” og ”Torpedo eller minesprængt.”<sup>71</sup> Ein har i den meir detaljerte oversikta over dei einskilde forlisa gjort ei meir utførleg vurdering enn desse tre kategoriane. ”Torpedert utan varsel” er ein av

---

<sup>69</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 5, 1918, s: vi

<sup>70</sup> Christensen, *Vårt folks historie – Fra verdenskrig til verdenskrig*. s: 82-83

<sup>71</sup> Tala er rekna ut i frå: Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 4, 1918, VI-VII

kategoriene som nyanserer biletet av krigsforlisa, og som dermed vert ein fjerde hovudkategori for denne oppgåva.

Kategoriseringa av sjøforklaringane gjev dermed eit kvantitativt materiale som ligg til grunn for dette prosjektet. Tala synar store skilnader i høve til dei ulike metodane senking av norsk handelsfart:

	Senka	Minesprengt	Torpedo eller minesprengd	Torpedert utan varsel
Norske krigsforliste, sivile farty, under 1. verdenskrig	572	39	149	67 (+2)
			218	
Prosentandel av dei totale skipstapa	69%	5%	18%	8%
			26%	
Antall omkomne	247	128	571	209

Tabell 1. Oversikt over krigsforlisa<sup>72</sup>

I det som sjøfartskontoret har kalla for ”senka” skip, ”indgaar skibe som torpedert, skutt isænk, sat i brand, eller på anden maate dirækte sænket.”<sup>73</sup> I meir detaljerte skildringar for desse senkingane var det tale om: Torpedering, brannstifting, granatild, kanonild, eller bomber. Denne kategorien gjev ikkje eit klart skilje mellom farty som er varsla, og dei som ikkje er det. Grunnjævna for å skilje ut farty som er ”torpedert utan varsel” ligg dermed i dette momentet. Varslinga gjorde at menneska har mogleik til å kunne kome seg over i livbåtar, tyske undervass- eller kringliggande båtar. Det var dermed for dei fleste av desse senkingane, ingen omkomne. Skilnaden i brutalitet vil eg dermed er eit viktig aspekt. At ein med dette trekket har skilt ut alle senkingane som ikkje er varsla kan ein likevel så tvil om. Ein kan sjå teikn som peiker mot at skip som utover i krigen mellom anna var senka av granatild i ein del tilfelle ikkje har vore varsla før senking. Overgangen mellom kva skip som vart varsla, og kva som ikkje var det, er noko uklar. Skot mot fartya kunne vera varselskot,

<sup>72</sup> Tala er rekna ut i frå: Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 4, 1918, VI-VII (Ut i frå desse tala er det gjort fleire utrekningar i gjennom oppgåva.) (Ved bruk av romertal i nokre av desse kjeldene, er det på grunn av at dei fyrste sidene ikkje var nummererte.)

<sup>73</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 5, 1918, s: VI-VII

men på ei anna side kunne det vera eit forsøk på å senke skipet utan varsling. Her har ein sjøforklaringane å støtte seg til. Deira opplevingar av dramaet vil dermed vere det sentrale. Ved å skilje ut torpederingane utan varsel sit ein att med kategorien *senka*. Det typiske ved fartya i denne kategorien, var likevel senking etter varsel.

Det var ikkje berre fartya som vart senka. Sjøfolka om bord var òg råka. I sjøforklaringane reknar ein med at det gjekk ned omlag 1162 sjøfolk, inkludert nokre passasjerar, som hadde vore om bord i dei forulukka skipa. Av desse omkom det 247 i farty som var senka etter varsel, noko som utgjorde ein prosentandel på 21% av dei totale tapa. Innanfor kategorien er det dermed truleg skip som ikkje har vore varsla. Det store talet må setjast i samanheng med at kategorien inneheld 69% av forlisa.<sup>74</sup>

Fartya som kjem innanfor kategorien av minesprengte skip er ein relativt liten del av dei totale tapa med sine 5%. Innanfor denne kategorien er det skip som har støtt på ei mine, og forlist som fylgje av dette. Den store skilnaden mellom desse forlisa, i samanlikning med dei andre kategoriane av skipsforlis, er at dette ikkje var ei direkte senking. Det vil seie at ein dermed kan vurdere desse forlisa til å vera ulukker, som indirekte er skulda krigen.

Mineulukkene var truleg i mange av tilfella grunna i mellom anna miner, som var ein del av det britiske forsvarsverket. Bruken av miner vart meir og meir utbreidd. I tillegg til å forvara mot fiendtlege krigsfarty, resulterte det òg i ulukker kor handelsfarten var involvert.

Minebelta ein hadde i kjente farvatn kunne vera ein trugsel, og med stundom dårleg kunnskap om plasseringa resulterte det òg i ulukker. Minene kunne tilhøyre fleire nasjonalitetar på begge sidene av dei krigførande partane, noko som gjorde at situasjonen anda meir uoversikteleg på havet. At tyskarane la ut miner i britiske skipsleier, gjorde ikkje situasjonen betre. Dei eksploderte like plutselig som torpederingane utan varsel. Dette gjorde at ein hadde store menneskelege tap, òg som fylgje av miner, med 128 sjøfolk i dauden. I gjennomsnitt får ein dermed litt over tre omkomne for kvar mineeksplasjon.

Sjølv om store delar av fartya var senka etter varsel, kunne varslinga vera innleia med skot og påfylgjande eksplosjonar rundt skipet. Likevel skil fartya som vart *torpedert utan varsel* seg ut i frå mengda. Desse forlisa var direkte og brutale krigshandlingar som ikkje tok omsyn til mannskapet om bord i fartya. Av dei totale krigsforlisa har dei likevel ein relativt liten del på 8%. Det er to skip som ikkje vart senka med torpedo, men som likevel kjem innanfor denne

---

<sup>74</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 5, 1918, s: VI-VII

kategori. Grunnen for dette er at skipa ikkje vart varsla før skotsalvene kom mot fartyet. Sambandet i forhold til manglande varsling gjer at dei kjem inn under dei torpederte utan varsel. Denne brutaliteten visar seg att i talet på omkomne. 209 mennesker. 69 skip.<sup>75</sup> For kvart skip gjekk det med tre mann.

Det kunne somme tider vera vanskeleg å vurdere kva som var årsaka til at fartyet vart råka av ein eksplosjon. I denne samanheng finn ein kategorien *Minesprengt eller torpedert* som samlar dei skipa som vart senka utan klar årsak. Denne kategorien utgjer ein relativt betydeleg del av det totale talet på krigsforlis på 18%. Kva gjer desse usikre tala med validiteten til kategoriane *Minesprengd* og kategorien *Torpedert utan varsel*? Med tanke på at desse kategoriane er svært ulike med direkte krigshandlingar, i motsetnad til det som ein gjerne kan omtale som ulukker, påverkar dette kjeldene sin eigenskap til å projisere eit riktig bilete av krigsforlisa. Likskapen mellom torpederingar og det å støyte på ei mine er likevel tydeleg: begge med relativt store tapstal. I denne kategorien, med usikre tal har ein 519 omkomne. På dei 149 krigsforlisa som hadde usikre årsaker til eksplosjon var det godt over tre mann for kvart krigsforlis.

Eit viktig moment med denne kategorien er at torpederingane som potensielt kjem innanfor her, må vera *torpederingar utan varsel*. Grunnen for dette, ligg i at sjøfolka ikkje visste årsaka, noko som gjer at ein sit att med to alternativ: miner, eller torpederingar utan varsel. Dette gjer at denne kategorien saman med dei usikre krigsforlisa: *minesprengd eller torpedert* utgjer det potensielle talet over skip som kan ha vore torpedert utan varsel. Til saman får ein dermed ei mengde på 218 skipsforlis, og ein prosentandel av dei totale forlisa på 26%.

### **3.2 Fyrste krigsår: Krigsutbrotet og ei fyrste mineeksplosjonane**

Året var 1914. Det norskregistrerte dampskipet *Tysla* var på reise frå Port Pirie i Australia til Rotterdam, med bly og zink-malm. Fartyet segla inn ved den hollandske kyst, og «har stødt paa en av de av den nederlandske marine med hensyn til den utbrudte krig utlagte sjøminer, og som følge av minens eksplosion efter et par minutters forløp er sunket.» Før eksplosjonen den 6. august, fekk *Tysla* ombord ein belgisk los. Same dagen vart dei borda av eit engelsk krigsskip som endra kursen mot Downs. På morgonen den 7. august vert att ein gong borda av eit engelsk vaktskip som ynskja å sjekke papira deira, men straks etter gjekk ferda vidare. Klokka 14.40 fekk skipet oppmoding om å ta om bord ein hollandsk los, som overtok

---

<sup>75</sup> Tala er rekna ut i frå: Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 4, 1918, VI-VII

navigasjonen av fartyet. Årsaka til denne endringa av kommando var i fylgje den hollandske losen hemmeleg. Offiserar på vaktskipet hadde spurd han om han hadde oversikta over minefelt, noko han han meinte han hadde. Ei tid etter merka kapteinen at skipet styrte ut av den alminnelege kanalen, men den hollandske losen roa kapteinen med at han skulle føre skipet trygt til hamn. «Straks efter kjendtes et voldsomt støt under bunden, en sjømine hadde eksplodert og skibet sank i nogen faa minutter.»<sup>76</sup> Med mannskapet på 37, var det i tillegg åtte passasjerar om bord i fartyet. Dei aller fleste kom seg over i livbåtane, men to fyrbøtarar og ein smørar som oppheldt seg i maskinrommet, antas at må ha vorte drepne augneblikkeleg.<sup>77</sup>

Fartyet var det fyrste norske handelsskipet som vart senka som fylgje av krigshandlingar og markerer ei ny tid for den norske handelsfarten. Skjebnen til Dampskipet *Tysla* visar eit noko typisk bilete av krigsforlisa som var knyta til miner. Talet på omkomne for krigsforlisa dette året låg mellom null og 13, noko som plasserer *Tysla* i ein mellomposisjon. Sjølv med svært divergerande tal på omkomne er det tydeleg at minene og dei fyrste krigsforlisa må ha vore overraskande og dramatiske opplevingar for mannskapa om bord.

Frå krigsutbrotet, med skotet i Sarajevo den 28.juni, var den norske handelsflåten dette året råka av ni krigsforlis. Av desse var det sju som var kategoriserte som mineeksplisjonar, eit tilfelle kor ein finn at det antakeleg var mine, samt eit farty som var «kondemnert efter kapring». I høve til den totale samanhengen i krigslauptet med 829 krigsforlis kan ein hevde at trykket på handelsfarten var moderat under fyrste krigsåret. På i anna side var talet på omkomne i høve til senkingar, tross alt relativt høgt. 28 sjøfolk omkom som fylgje av krigsforlisa dette året, som gjev eit gjennomsnitt på noko over tre drepne for kvart tilfelle.<sup>78</sup> Til tross for dette var handelsfarten dette året skåna for dei store menneskelege- og skipstapa som skulle kome utover krigen. Dei aller fleste minesenkingane under det fyrste krigsåret hadde sin geografiske posisjon i Nordsjøen. Det vert dermed rimeleg å hevde at det òg var i dette området minetrugselen mot flåten var størst.

Trugselen i Nordsjøen utspelar seg med dramatik den 16. desember 1914. Dampskipet *Vaaren*, var på veg frå Tyne i nord-aust England til Napoli i Italia og vart råka av ei mine i baugen på babord side. Dette dømet verkar til å vera av dei meir dramatiske tilfella. I

---

<sup>76</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1914, s: 1-4

<sup>77</sup> Ibid, s: 1-4

<sup>78</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 4, 1918, s: VI-VII



eksplosjonsaugneblinken vart båtsmann Magnus Kjelstrup kasta ut av køia. Eksplosjonen gjorde at bakken, lugaren, forskipet og dekket var oppriven. Han var aleine og måtte brekke seg ut av lugaren. Oppe på dekket kom dei alle opp i styrbord livbåt, men i same augneblink krenge skipet over til babord og båten vart hengande på skipssida. Etter omlag tre minuttar sank fartyet og livbåten kjem på vatnet, men i same stund kantrar skipet heilt over og heile mannskaper hamnar i vatnet. Seks eller sju mann forsvinn ned i djupet, medan dei andre kjem seg opp på livbåten. Dei driv akterover mot propellen som går i full omdreining, og treff propellen. Tre mann vert slegen i hjel.<sup>79</sup>

Dømet, som visar dramatikken som kunne oppstå under ei minetrefning, visar òg at det kunne vera vanskeleg å få satt ut livbåtane etter ein eksplosjon. Minetrugselen førte til at ein utvikla ulike tiltak for å unngå minetrefningar. Eit tryggingstiltak var å ha ein mann på bakken får å speide etter miner på vassflata. Utkikksmannen på dampskipet *Eli* hadde ikkje meld frå om observasjon av mine i farvatnet før eksplosjonen. Men kva var det som var årsaka til at ein ikkje hadde observert noko mine? Dei ulike typane miner spelar inn i dette samanhengen. Sjøfolka i den norske handelsfarten verkar til å ha kunnskap om bruken av miner under fyrste verdskrigen. Dette kjem fram i gjennom ulike vurderingar i høve til kva det er som har råka skipet. Lettmatros Georg Øien i fartyet *Eli* meinte det truleg hadde måtte ha vore ei mine under vassflata.<sup>80</sup> I sjøforklaringane kjem det fram mellom anna flyteminer, forankra undervassminer, miner i par. Dette gjorde det vanskeleg å avgjere om det for det fyrste var torpedo eller mine, og dermed kva mine det eventuelt kunne ha vore. Det visar seg at sjøforklaringane inneheld logiske vurderingar i høve til kva mine dei kunne ha vore råka av.

Krigsforlisa som fylgje miner dette året var spreidd over krigshalvåret. Dette seier noko om at faren for miner var ein stabil trugsel. Ein kan òg hevde at dette peikar på at dei tiltaka som vart sett i stand mot denne trugselen ikkje hadde den ynskja effekten. På ei anna side gjev ikkje materialet noko oversikt over om bruken av miner under krigslaupt var i reell endring.

### **3.2 «Kondemnert etter kapring»**

Krigsrelaterte hendingar for handelsfarten kunne vera utanfor dei vanlege senkingane. På reisa mellom Port Talbot i Wales til Coleta Colosa i Chile hausten 1914 fekk seglskipet *Helicon* hard medfart av dårleg vær. Fartyet hadde dermed ganske store skadar då det vart

---

<sup>79</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1914, s: 16-19

<sup>80</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1914, s: 21-22

borda av det tyske marinefartyet *Dresden*. Offiseren som var om bord lot skipet fyrst sigla vidare, får så å kome att dagen etter: den 2. november. Dette var i eit forsøk på å kjøpa kollasta som fartyet hadde om bord. Då kapteinen nekta dette freista offiseren å skape mytteri om bord i fartyet ved å doble lønna til mannskapet for å kunne stjele lasta. Her var det saman med skipper G-. T. Christensen, båtsmann Rudolf Sjødal, stuert Karelton Rikkertsen og kahytsgut Alfred Olsen. ”alle de andre gik over til sjøoffiserens parti i at hjelpe ham at holde skibet i en slik manøvre, at der var mulighet for denne at stjæle ladningen.”<sup>81</sup> Dagane framover var det stor splid mellom mannskapa og det kom til handgemeng. Men frå den 7. til den 14. november vart gradvis kolen frakta over i *Dresden* til tross for uvær, og i mot skipparen si anmodning. Dette gjorde at fartyet stadig fekk større og større skader, samstundes som at det mangla ballast til å halde seg stabilt. Dette førte i fylgje skipparen til at: ”Tømmermanden og seilmakeren brukte endel ukvemsord mot skipperen, samt at jeg vilde henge dem for 6 pence, om jeg kunde.” Skipet var etter lossinga eit fullstendig vrak og kunne ikkje reknast som sjødyktig. Skipparen hevda at dei hadde handla fullstendig som røvarar og at ”Jeg anser vort liv ikke sikkert grundet den brtalitet der er brukt, siden skipet kom til denne ø, av baade høiere og lavere officerer.” Fyrst den 26. november ankra skipet opp i Coleta Colosa i Chile. *Helicon* vart dermed kondemnert,<sup>82</sup> som vil seie at det: ikkje er verd å setje i stand att, friteke for fraktavtalar og dermed vraka.<sup>83</sup>

Sjølv om dette var krigshandlingar av tyding kan ein setje spørsmål ved at dei konemnerte fartya er ein del av fartya som er ”senket av tyske sjøstridskrefter eller som er gaat tapt som følge av minesprengningar.”<sup>84</sup> Det visar at det tyske militære opererte på høgst ulike måtar, som ikkje var som fylgje av å spre frykt eller å senka lasta. I ljøs av dei meir kliniske torpederingane utan varsel, eller krigsforlis som skulle senke tonnasje, framstår dette meir som tjuveri av gods, og ein noko mindre stuerein praksis. Kapringa av lasta til *Helicon* vitnar om at det truleg var vanskar med å bunkre for dei dei tyske fartya, noko som høgst truleg må ha vore årsaka til denne hendninga.

---

<sup>81</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd:1, 1914, s: 10

<sup>82</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd:1, 1914, s: 9-13

<sup>83</sup> Sjur Brækhus, Store norske leksikon, <https://snl.no/kondemnasjon>

<sup>84</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd:5, 1918, s: 2-3



## Kapittel 4: 1915, og tida fram mot uavgrensa ubåtkrig

Minetrefningane under fyrste krigsår heldt fram utover krigen, men handelsfarten vart òg stadig utsatt for eit aukande spekter av trugslar. Byrjinga av denne fasen av krigen verkar det til at ein nytta alle mulige metodar for senking. Frå 1915 og fram til den uavgrensa ubåtkrigen, i overgangen mellom 31.januar og 1. februar vart det senka totalt 308 farty, som utgjorde om lag 38% av krigstapet av tonnasje ved teljing av enkeltfarty. Det var store endringar gjennom perioden i høve til skipstap, men òg i forhold til dei menneskelege tapa. Under heile denne tidsperioden hadde ein eit menneskeleg tap som fylgje av krigsforlis på 247 personar, noko som utgjer 21% av dei totale tapa. Her finn ein dermed at senkingane under denne perioden hadde godt under ein omkommen i gjennomsnitt for kvart forlis.<sup>85</sup>

Ein hadde i 1914 hadde hatt ni krigsforlis spreidd utover året. I 1915 var bilete noko anna. 70 farty vart råka av tyske stridskrefter eller mineeksplonasjonar. Her var det sumarmånadane som stod for dei største skips- og menneskelege tapa.

Over i 1916 ser ein ei vidare auke av skipstapa, med over ei dobling frå fjoråret: 199 farty var senka. Dei fyrste to månadane av året var det likevel berre 4 forlis.<sup>86</sup> Men krigsforlisa auka i omfang utover sumaren dette året. Denne auken resulterte i at skipstapa oversteig talet på omkomne, og at ein dermed får færre omkomne enn det var krigsforlis i denne perioden. Men kva vil dette seie? Ein kan hevde at denne perioden var den minst brutale, til tross for det store talet på senkingar. Differansen mellom talet på dei omkomne og skipstap var på eit punkt så stor at det var ein omkommen for kvart tredje krigsforlis. Dette vil seie at senkingane som føregjekk på denne tida i stor grad hadde fokus på senking av last med omsyn til kontrabandereglane.

### 4.1 Miner i farvatnet

Mannskapet på dampskipet *Prosper 3* var i tidsnaud og er eit døme som skil seg ut frå det meir typiske scenarioet. Den fjerde juni passerte fartyet eit framand krigsskip som signaliserte at det var var undervassbåt i området. Dagen etter køyrde dei dei igjennom eit område med masse vrakgods.

---

<sup>85</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 4, 1918, s: VI-VII

<sup>86</sup> *Ibid*, s: VI-VII

”Tirsdag den 6te juni om morgenen ved 5-tiden stødte skibet pludselig mot noget med den virkning at skibet sank i løpet av omkring 15 sekunder. Skibet har efter lians mening støtt mot en mine, idet han ikke kan tænke sig at en undervaudsbaat vilde saa uforvarende ha sænket skibet. Alle ombord blev drat ned under havfladen paa grund av suget, og alle mand ombord omkom med undtagelse av vidnet. Med det samme skibet sank fik vidnet huket ut baattaljen til bakkbords livbaat, og da han senere fløt op, fik han komme op paa baathvælvets sammen med 3 andre mandskaber. Vidnet blev sittende paa hvælvets i omkring 60 timer før han blev berget og i mellemtiden døde de andre.”<sup>87</sup>

Utdraget visar ei dramatisk oppleving som enda i store menneskelege tap. I *Prosper 3* vert det påstått at ein berre hadde omlag 15 sekundar før skipet hadde sunke. Vitna si vurdering i høve til tidsbruk kan ein likevel setje spørsmål ved. Ein kan gjerne seie at den angjevne tidsbruken i dette tilfellet vitnar om at det var tale om svært kort tid, men at det truleg i høve til kva vitnet hadde tid til før skipet forliste må ha teke lengre tid. Vurderinga av dette tilfellet kan ein gjerne nytta for stille seg kritisk til andre vitneutsagn om tidsbruk i sjøforklaringane. Likevel var det eit typisk at ein ved desse mineekslosjonane.

Tala på mineekslosjonar held seg stabilt i høve til dei sju tilfella frå 1914. Vidare held det fram med med ni tilfeller 1915, og åtte i 1916. Årsaka til denne stabiliteten ligg truleg i at trugselbilete ikkje endra seg. At ein både hadde mineulukker spreidd utover året, samt at dei er jamnt fordelt utover, støttar bilete av det stabile trugselbilete.

Tryggleiken for sjøfolka, og for fartyet, var i tillegg til å bli tatt vare på av ein speidar på bakken, òg teke vare på ved hjelp av los om bord. Losen som skal navigere fartyet me lokal kunnskap om seglingsforholda kan ein sjå at ikkje til ei kvar tid lukkast. Med kunnskapen om plasseringa av miner eller minebelter, skulle det trygga seglingsrutene. Likevel ser ein at store delar av fartya som gjekk på miner, hadde los om bord. Her går tittelen frå minelos til admiralitetslos. Det kan vera vera eit teikn på at losen ikkje hadde nok kunnskap til minelegginga eller er det andre forhold som resulterer i desse forlisa. På ei anna side er det relevant å trekke fram at dette berre er dei fartya som det gjekk ned, og ikkje alle fartya som trygt vart losa igjennom farlege område.

Det at ein hadde kunnskap om plasseringa av minefelt visar at ein var minelosane var frå landet varene skulle til. Likevel kan ein sjå fleire dømer som visar at losen somme tider hadde informasjon om plassering av miner som ikkje heilt stemte. I dampskipet *Bjerka* si

---

<sup>87</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1916, s: 72-73

sjøforklaring hevdar minelosens forklaring at minebeltet skulle ha lagt noko sør for staden for eksplosjonen. I eit anna døme finn ein at: "Kapteinen hørte uttalt i Malmø, at man der tenkte sig muligheten av, at en svær storm, som hadde været, kunde ha forrykket minefeltet noget eller bragt enkelte miner ut av sin plads."<sup>88</sup> Det kunne dermed vera meir enn kunnskapsløyse som gjorde at forankra miner var trugslar mot sjøfarten.

Mannskapet hadde ved ein mineeksplosjon ikkje mykje tid om dei vart råka av ei mine. Lengda på tidsrommet frå eksplosjonen fann stad til ein skipet sank var naturleg nok avgjerande for kor mange menneske som omkom. Her hadde sjøfolka gjerne nokre få minuttar før dei måtte koma seg i livbåtane. Spennet over kor lang tid dei hadde kunne vera frå 15 sekundar til mange minuttar. Sjølv om ein kan sjå store skilnader i dei ulike mineforlisa kan ein likevel finne nokre likskapstrekk. Med tanke på den knappe tida var det ikkje mykje tid til å få på seg klede eller få teke med seg andre egedelar.

Med tanke på at eksplosjonen ved ei minetrefning var i vassflata eller under vatn er det nedre del av fartyet som vart råka. Mannskapet som befant seg i maskinrom eller desse delane av fartya var dei som truleg vart drepen direkte av eksplosjonen. Her kan ein sjå at skildringane frå prega av ei nøktern forteljingsform som ikkje gjev eit heilt klart bilete av dette desse krigsforlisa. Likevel kan ein sjå at ingeniør Vik på dampskipet *Lysaker* skildrar panikkaktige situasjonar: Nokre av medmannskapet som er på veg med å låra ned ein livbåt gjer det ujamnt, livbåten veltar ved skipssida og sju personar omkommer. Det verkar til at kapteinen og fyrstemaskinisten plutselig ikkje ynskjer å hoppe frå rekka og ned i havet.<sup>89</sup> Dei plutselige eksplosjonane gjev ulike reaksjonar hjå mannska, og må ha vore traumatiserande for mange av sjøfolka.

Korleis kan ein sjå skilnaden på om fartyet er senka av miner eller torpedoar? Her kan ein sjå at desse fartya gjerne har fått ein eksplosjon i baugen av fartyet, noko som er aukar mogleiken for mine. Dette er basert på den logiske slutninga om at med fartyet i fart framover vil treffe miner med baugen. Men usikkerheita rundt årsaka til eksplosjonen er likevel tydeleg. Eksplosjonar på akterenden vert likevel i somme tilfelle konkludert med at må vera ei mine noko som ein kan anta er på bakgrunn av kor djupt mina låg i vatnet.

---

<sup>88</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1916, s 34-36

<sup>89</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1915, s: 98-102

## 4.2 Senkingar etter varsel: Torpedo, brann, bomber og granater

I Buenos Aires sat det den 22. februar 1915 ein mann med namn Gerh. Stolz-Petersen på sitt kontor, tilsett ved Generalkonsulatet. Anledninga var å skrive sjøforklaringa til det krigsforliste seglskipet «Semantha», senka ved kanonild den 03.02.15. Skipet som var på veg frå Portland i Oregon til Queenstown i New Zealand, var lasta med med 59615 sekker kveite. Hjelpeskryssaren «Kronprinz Wilhelm» kom opp på sida av «Semantha» og «praiede efter nationalitet, last og bestemmelsessted.» Nokre tyske offiserar kom om bord og for å sjå nærmare på papira, og kort tid etter vart det bestemt at mannskapet måtte forlate skipet og komme om bord i hjelpeskryssaren som følgje av at skipet skulle senkast. I åtte-tida på kvelden hørde dei 14 til 16 skot, som truleg var retta mot «Semantha» i freistnaden på å senke skipet. Neste morgon vart kaptein Nils Halvorsen og styrmann Svendsen teken med inn i eit anna rom. Her fekk dei framom seg nokre papir som dei vart tvungne til å underskrive. Teksten var skriven på tysk, som dei ikkje forstod noko av. Mannskapet vart godt teken vare på med gode lugarar, og likeins god mat. Likevel var mannskapet plaga av varme, då dei var plassert i mellomdekket med luker og ventilar lukka. Sjøfolka frå *Semantha* var plassert saman med andre sjøfolk som hadde blitt senka, og var om bord i kryssaren frå den 3. til 12.februar. Dei vart då teken om bord i den tyske damparen «Holger», som brakte dei med inn til Buenos Aires.<sup>90</sup>

Kapteinen hadde bede fleire gonger om at dei ikkje kunne spare skipet, men hadde fått til svar at det ville ta for lang tid å losse lasten. «Herimot anførte komparenten åt lasten med letthet kunde ødelægges ved hjælp av fem fate parafin, men officererne svarede at der ikke var tid dertil, og at skibet kunde betales.»<sup>91</sup> Men kva var så den tyske grunnjenvnaden for senka det norske seglskipet? Dette kjem fram i den tyske proklamasjonen:

Proclamation.

I hereby give you the official proclamation. 1. Your ship is an hostile one (overstrøket). 2. The cargo of your ship are hostile goods and contrabande. 3. You must immediately go with all your crew on board of the auxiliary; personal goods can be taken along. 4. Resistance will result in compulsion.

Atlantik, den 3dje februar 1915.

Der kommandant

---

<sup>90</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1915, s: 27-30

<sup>91</sup> *Ibid*, s: 27-30

(u) Thierfelder, kapitanleutnant.<sup>92</sup>

Her er det skipets last som er kontrabande, og som vert grunngevnen for senkinga av fartyet. Korleis heng dette saman med reglane for kontrabandefart? Det verkar til å vera argumentert i at det er ankomsthamna som er problemet. «Ifølge konnossementet som fremlagdes skulde lasten losses til ordre «at a safe port in the United Kingdom, or on the continent between Havre and Hamburg.»<sup>93</sup> Skipslasta si ankomsthamn var dermed det som er utslagsgjevande for krigsforliset.

Seglskipet «Semantha» vert det fyrste norske fartyet som vert senka etter at mannskapet om bord er varsla. Kampen for å hindre dei allierte den naudsynte tonnasjen som skulle til for å drive krigføring var dermed i gang. Regelverket med Londondeklarasjonen som ein hovudpilar verkar ligg til grunn hjå dei tyske offiserane. Her vert det relevant å sjå korleis dette utviklar seg utover i perioden før den uavgrensa ubåtkrigens utbrot. Med senkinga av «Semantha» ser ein at krigføringa er innanfor ei human ramme, både at dei får kome om bord i hjelpekryssaren og at dei får tildelt mat og gode lugarar, sjølv om dei på ei anna side er plaga av varme. Diskusjonen mellom den tyske offiseren og kapteinen visar òg at det er skipslasta som er målet for senkinga, men at det på grunn av tidsbruk ikkje er mogleg å losse lasten.

Sjølv om handelsskipa vart senka med ulike metodar etter at dei var varsla kan ein hevde at ein med brann, bomber og granateld i stor grad hadde same misjon: Å senke skipslasta. Likevel utartar det seg ulikt, noko som kjem fram i forteljingane frå sjøforklaringane.

I 1915 var handelsfarten utsatt for ein sterkt varierende metodebruk i høve til korleis farty vart senka. Denne metodebruken, får eit tydelegare mønster utover i 1916. Om ein ser 1916 i ljøs av 1915 kan ein sjå at dei varsla senkingane aukar i omfang. Men for å syne kva som var det typiske scenarioet for senkinga av handelsfarten i denne perioden må ein sjå til talmaterialet. Her finn ein at 249 farty vart senka etter varsel.

I motsetnad til senkinga av «Semantha» vart det ved møte mellom dei norske handelsskipa og tyske undervassbåtar, gjerne skote eit varselskot. Dette vil eg hevda var for å vise at motstand ikkje var ein realistisk handlingsmåte for skipa som vart kapra. Dei fleste skipa som

---

<sup>92</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1915, s: 27-30

<sup>93</sup> *Ibid*, s: 27-30



vart forsøkt stoppa, gjorde det beinveges. Dampskipet *Geiranger* hadde derimot andre planar og freista seg på ein unnamanøver:

Kort efter sendte undervandsbaaten et skud mot skibet, vidnet kunde se kuglen plaske i sjøen like foran midtskibs. Skibet fortsatte imidlertid sin kurs med fuld fart, idet man tænkte at man muligens kunde gaa fra undervandsbaaten. 2—3 minutter efter lød atter et skud, og da fandt kapteinen det raadeligst at stanse.<sup>94</sup>

Det meir typiske var derimot at farty stoppa etter varselskot eller etter at stridsfartya hadde signalisert med flagg. Ved senkinga av segskipet *Lindfield* vart det skote to varselskot, den eine foran skipet, medan det andre ved akterenden. Dermed signaliserte ubåten: T.A.F, som tydde at sjøfolka, og her gjerne kapteinen skulle bringe over skipets papirer for undersøking. Etter undersøkinga flagga dei gjerne med A.B; ”Forlat fartøiet saa hurtig som mulig.”<sup>95</sup> Denne kommunikasjonen kunne ha vorte fatalt for dampskipet *Arena* som 2. april 1916 som ved ein feil observerte at ein tysk undervassbåt signaliserte T.A, som tyder ”fortsæt til signaleret havn.” Dermed fortsatte dei til bestemmelsesstaden, men brått kom der eit skarpt skot frå ubåten. Då dei kom nærmare oppdaga dei det tredje flagget, F under T.A, var dermed i staden signalement om å bringe deira papir om bord. Denne enkle feilen satt mannskapet i stor fare.

Etter å ha blitt stoppa vart papira undersøkt, stort sett på alle desse krigsforlisa. Det kunne vera gjerne vera interessant å sjå kva destinasjon skipet hadde retning mot i høve til om ein kunne erklære lasta for kontrabande. I denne fasen av krigen var det ved somme møter, tydelege uoverennstemmelsar mellom kapteinen og dei tyske offiserane. Eit slikt døme kan ein sjå ved senkinga av segskipet *Kotka*, kor ein etter undersøkinga av skipspapira erklærte lasta som kontrabande, på veg til England. Kapteinen argumenterte vidare at lasta var amerikansk, om bord i eit nøytralt farty. Dette vart ikkje teken omsyn til og skipet vart senka, med det kapteinen trudde var fire skot mot «*Kotka*».<sup>96</sup>

Diskusjon mellom offiserar og kaptein på handelsfarty kunne utarta som til dømes ved segskipet *Thistlebank*. Offiseren hevda at skipet var engelsk, noko som gjorde det unøytralt. Her kan ein tenke at det har vore namnet på fartyet om gjorde at offiseren påstod dette. Kapteinen på *Thistlebank* protesterer mot dette og gjorde han oppmerksom på merkinga med: ”Norge” på sidene, samt det norske flagget som er heist. Andrestyrmann Knut Knutsen

---

<sup>94</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1915, s: 121-123

<sup>95</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1916, s: 20-22

<sup>96</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1915, s: 91-92

hørde samtalen mellom kapteinen og offiseren. Etter å ha sett papirene ville han vite kor det kom frå, kor det skulle til og kva lasta var.<sup>97</sup>

Vidnet hørte kapteinen foreholde offiseren at skibet var sluttet til at losse ogsaa enten i Sverige, Norge eller Holland og han mente at de ikke kunde sænke skibet. Offiseren vilde dog ikke høre paa dette.<sup>98</sup>

I og med at dette er dømer frå *sjøforklaringar* etter krigsforlis ligg det i sakens natur at diskusjonen førte fram. Likevel seier samtalane mellom sjøfolka og offiserane noko om at dette kanskje var kynisk politikk mot nøytral handelsfart, men at det på den andre sida vert handsama i stor grad med ein viss respekt mellom partane.

Men det kunne òg vera tilfeller kor ein ikkje fekk grunngeving for senking i det heile, med svært avgrensa kommunikasjon. Seglskipet ”«Cambuskenneth» skulde sænkes, uten at der blev angit nogen som helst grund.”<sup>99</sup> Sjølv om ein finn store likskapstrekk ved forlisa i denne kategorien, er det spesielt i denne fasen i krigen store skilnader. Praksisen til dei tyske offiserane verkar ikkje å ha eit fullstendig utarbeida system for senking av farty. Dette var noko som verkar til å i større grad bli systematisert utover krigen.

Kontrabandereglane for last var eit sentralt moment i denne fasen av krigen. Grunngevnad for den tyske senkinga av handelskip hadde Londondeklarasjonen og kontrabandelister å forholde seg til, men var i stadig endring i høve til korleis ein handheva denne praksisen. Spørsmålet om det var lasta som var målet for den tyske strategien kan ein stilla spørsmål ved når ein ser til senkinga av mellom anna seglskipet *Glimt*. Skipet vart senka av granatild den 4. september september 1915. Årsaka til at dette er interessant er at det om bord berre var ballast, men vart likevel bestemt til å vera kontrabande. Kapteinen freista å argumentere for det meningslause ved å senke ei ballasta skute. Grunngevnaden for senking var skipets endehamn, og dermed skipets evne til å frakte last. Fyrst var det på veg til Canada, og dermed skulle det tilbake til Irland eller England. Kapteinen på *Glimt* freista å forhandle med befalhavande på undervassbåten for vinne tid, men det lukkast ikkje. Han forklarte at dei frå handelskipet si side hadde heile tida opptrådt høfleg, og kunne på ingen måte ha irritert tyskarane. ”Mandskapet tilhørte nøytrale stater med undtagelse av en finne samt en neger der

---

<sup>97</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1915, s: 94-95

<sup>98</sup> Ibid, s: 94-95

<sup>99</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1915, s: 88-91

muligens kunde betragtes som britisk.”<sup>100</sup> Sjølv om det her antydes at statsborgarskap til mannskapet hadde påverknad på nøytraliteten til skipet, låg årsaka i denne samanheng at: ”«Glimt» skulde gaa fra Canada til Storbritannien med træløst vilde han sænke skibet.”<sup>101</sup>

Den norske handelsfarten vert i stor grad senka som enkeltfarty. Senkingane på kysten av Finnmark i perioden mellom 26. september og 4. oktober 1916 gjev deriomot eit anna bilete. Dømet visar at undervassfarty kunne operere i avgrensa geografiske områder i periodar. Dermed vart dei meir statiske og mista noko av overraskingsmomentet. At det vart senka elleve farty i området utanfor Vardø på finnmarkskysten gjev eit bilete av at fartya som var på veg frå eller til Russland i denne perioden var prioriterte mål for den tyske kampanjen. Det kan òg forklarast med at det med dei geografiske avstandane har gjort det naturleg å oppholde seg i området ei tid. Det er gjerne naturleg å tenke at det er tale om ein eller eit par undervassfarty som har vore ein del av denne samlinga av senkingar. Eit fellestrekk for desse senkingane er at dei er farty som er varsla og undersøkt før dei vart senka. Noko som kunne vera avgjerande for at mannskapet overlevde forliset var mellom anna avstanden frå land. Sjølv om dei kom seg i livbåtane kunne værforholda gjer det vanskeleg å kome seg til land, med berre årene til hjelp.

Kommunikasjonen mellom føraren av handelsfartyet og sjefen om bord på undervassbåten kunne vera avgjerande. Kapteinen på dampskipet *Sinsen* freista å overbevise undervassbåtens *chef* om: ”ikke at sænke skipet i dette farvand og i det stormende veir, samt fremholdt det uforsvarlig heri, da man i heldigste fald sandsynligvis ville kunne bjerge sig ind til en ubeboet og nøken kyst; men det nyttet intet. ”Sinsen” skulle sænkes der den laa.”<sup>102</sup> Løysinga vart, som for storparten av dei norske handelskipa som vart senka i dette området Finnmarkskysten denne perioden at dei vart slept lengre inn mot land, for dermed å berge seg sjølv. Det var i fylgje ein av vitna om bord i *Sinsen* truleg slik at den tyske undervassfartyet hadde planar om å slepe *Sinsen* nærmare inn mot land, men at det som fylgje av å ha observert to russiske torpedojagarar ikkje hadde mogleik til dette.<sup>103</sup> Desse dukka opp kort tid etter at undervassbåten hadde forlatt staden. Sjølv om det er forholdsvis lave dødstal for desse typane senkingar var det opp til sjøfolka å kome seg i tryggleik, òg været, kommunikasjonen og avstanden frå land var avgerande.

---

<sup>100</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1915, s: 145-149

<sup>101</sup> *Ibid*, s: 145-149

<sup>102</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1916, s: 186-189

<sup>103</sup> *Ibid*, s: 186-189

Eit mindre typisk tilfelle visar at kommunikasjonen mellom det norske handelsfartyet *Ravn* og dei tyske offiserane kan ha vore avgjerdande for at ti mann omkom. Fartyet som var på veg frå Skien til Archangel vart stoppa av ein tysk undervassbåt med eit varselskot. Kapteinen og nokre av mannskapet var over i ubåten , men då dei kom att vart det ikkje tid til å høyre kva dei hadde snakka om, men skipet skulle senkast. Det var dermed ikkje mogleg å vite om det vart spurd om assistanse å eit eventuelt slep nærmare land. 1.styrmann gjekk ut frå at ein slik førespurnad hadde funne stad, men nye forsøk vart ikkje freista. Sjølv om dei tyske offiserane skulle hatt grunnar for å avslå eit slikt ynskje, står det i motsetnad til dei andre krigsforlisa i området i denne perioden. Avslaget, eller den manglande førespurnaden vart fatalt for store delar av mannskapet. Det var som skildra: ”stygt, stor sjø, storm med svære sne og hagelbyger.”<sup>104</sup> Skildringa frå livbåtane inn mot land visar at fartya som var senka etter varsel, ikkje naudsynleg kan vurderast som utan brutalitet:

Mannskapet fordelte seg i styrbord og babord livbåt. Dei byrja å ro saman, det dei kunne mot land, men været gjorde at dei vart avskild frå kvarandre. Av dei som var med i styrbord livbåt omkom fire, mann, meddan babord livbåt ikkje vart funnen att og antas at alle var omkommen. Inn mot land var livbåten stadig halvfull med vatn som fylgje av stormen. Turen inn mot land varte i omlag 13 timar, og var skildra som ein forferdelig reise. Vitnet haldt motet oppe best mogleg ved å syngje for dei andre, når dei var nedstemt som mest.

”Donkeymand” Rolf Bretling og fyrbøtar Oskar Løfstrøm døyddde om bord i libåten omlag ein halv time før dei traff land på grunn av frost og overanstrengelse. Frost og dårlege bein gjorde at dei vart nøydd til å overnatte på stranda i kulde og snø. På veg vidare for å finne husly døyddde kokk Frits Eriksen og kollempar Aksel Lagerkvist. Sju av mannskapet på 17, kom frå det med livet i behald.<sup>105</sup>

Dømet visar korleis dårleg kommunikasjon, værforhold og avstand frå land kunne vera skjebnesvangert. Det gjev òg eit bilete av at senkingar som fylgje av kontrabande hadde kunne vera brutale ut i frå konteksten. Likevel visar dette ei av dei meir dramatiske krigsforlisa innanfor kategorien. I det store bilete var senkingar etter varsel utan omkomne, og langt mindre dramatiske.

---

<sup>104</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1916, s: 182-184

<sup>105</sup> *Ibid*, s: 182-184

### 4.3 Torpedert, utan varsel

”Der blev intet varsel git fra undervandsaaaten, der kom op og dukket ned som en hvalfisk.”

Slik skildrar eit vitne frå dampskipet *Minerva* undervassbåtens operasjonelle virksamhet ved torpederinga av det norske fartyet. Observasjonane frå vitna om bord i *Minerva* er ulike, noko som kan gi fleire perspektiv på hendinga. I dette tilfellet er det fleire observasjonar som gjer at det er sikkert at fartyet var torpedert utan varsel. 2. stymann Josef Voith observerte

”periskopet av en undervandsbaat, som kom mer og mer op i overflaten, saa at vidnet tilslut saa endel av taarnet . Den avskjøt en torpedo som kom farende mot ”*Minerva*”. Om ein ikkje fekk auge på periskopet, kunne ein ofte sjå ei stripe som skulda torpedoens veg i underkant av vassflata.<sup>106</sup> Dette gjorde at ein hadde mogleik til å skilje mellom eksplosjonar som fylgje av miner, eller om fartyet hadde blitt torpedert. Eit anna teikn som kunne gjer det mogleg for vitna å avgjer kva som hadde forårsaka eksplosjonen, kan ein sjå frå dampskipet *Bure*. Her hevdar vitna som fylgje av at eksplosjonen hadde skjedd inne i skipet, visar at torpedoen har gått i gjennom skroget. Ei anna, meir sjølvstakt forklaring på denne vurderinga, var at ein undervassbåt var observert i området i etterkant.<sup>107</sup>

Sjølv om krigsforlisa i generelle ordelag kunne vera dramatiske, var torpederingar utan varsel dei mest brutale forlisa. Denne kategoriseringa inneheld skip som ein med tryggleik kan seie var råka ein torpedo, og ikkje var varsla før beskytninga. Den fråverande varslinga gjer dermed at dei menneskelege tapa var store. Frå 1915 og fram mot den uavgrensa ubåtkrigen hadde fem av dei sju fartya, omkomne som fylgje av torpederingane utan varsel.

Med sju krigsforlis av denne karakteren over ein periode på 25. månadar var dei framleis få i den store samanhengen. I dette ligg det at berre 10% av farty som vart torpedert utan varsel føregjekk før den uavgrensa ubåtkrigen. Det var ikkje alle fartya ein med tryggleik kan setje i ein årakssamheng. Dei usikre forlisa må ein i denne fasen setje i samheng torpederingane utan varsel. Det potensielle talet på torpederingar utan varsel vert dermed heile 42. Med diskusjonen rundt kva som var mest truleg årsaksforklaring for desse, er det rimeleg å hevde at det var godt over sju farty som var torpedert utan varsel. Med dei 308 forlisa frå denne perioden vert dermed fasens noko over sju torpederingar utan varsel, likevel eit lite mindretal, og framstår som avvik frå det typiske.

Det er stor skilnad i høve til antall omkomne på dei ulike torpederingane utan varsel. Medan nokre hadde av tilfella hadde ingen eller ein omkommen, hadde dampskipet *Svein Jarl* mange

<sup>106</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1915, s: 64-67

<sup>107</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1916, s: 73-77

drepane. I dette møte mellom krigsmaskineriet og den norske handelsflåten vart undervassbåten observert med heile tårnbygningen i overvannstilling. ”I neste øieblikk skedde eksplosjonen. Denne var saa voldsom, at hele forskibet, hvor torpedoen traf, blev flenget op av en søile av vand, kul og jernsplinter stod op gjennom lukerne i høide med mastetoppene.” Ein gjekk straks igong med å låre livbåtane, men før ein fekk satt dei ut sank skipet. Det vert hevda at det neppe kunne ha gått meir enn 30 sekund før skipet var sunken. Dei av bestetninga som ikkje var dregen ned av dragsuget klamra seg fast til det som var av plankar, luker, og landgangar. Ein av mannskapet hadde klart å ause ut av ein arbeidsbåt som hadde lege til reperasjon på fordekket. Dette skulle verte redninga for nokre av sjøfolka som etter ei tid vart plukka opp frå vatnet. Dei overlevande kom om bord i det hollandske fiskefartyet *Willem*. Her forklarte dei at det hadde vore fire mann i arbeidsbåten, men at fyrbøtaren og ein matros hadde omkomme som følgje av kulden og anstrengelsane.<sup>108</sup>

Sjølv om ein i denne perioden hadde relativt få torpederingar utan varsel, er dei likevel oppsiktisvekkande i sin praksis. Dermed vert det relevant å spørje: Kva kan ein sjå som siktemålet for denne brutaliserande tendensen? Her finnes det fleire forklaringar, og frykta er ein av dei. Om ein kunne hindre skipsfarte i ruter til ei britiske hamner ville det vera godt nytt for tyskarane. I meir praktisk forstand kan tenka seg at torpederingane utan varsel må ha vore ein meir effektiv metode med tanke på tidsbruk. Dette ville dermed gjer trugselen mot motangrep mindre frå mellom anna den britiske flåten. Eksponeringstida for denne trugselen kan dermed ha vore avgjerdande.

Ubåten som eit reiskap for senking av handelsfart var eit effektivt verkemiddel. Men det hadde òg sine ulemper. Undervassfartya kunne kome overraskande på handelsfartya. Men på andre sida ville dei i ein viss grad avsløre sin posisjon ved fyrste skot. Med systematiseringa av eit konvoisystem kom ein aukande fare for motangrep. Dette vert dermed viktig når ein skal vurdere kva som var årsaken til torpederingar utan varsel i denne perioden, og som vart ein aukande faktor utover i siste fase.

---

<sup>108</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 1, 1915, s: 76-79



## Kapittel 5: Uavgrensa ubåtkrig, og ei ny tid?

Senkinga av handelsfarten får ei fundamental endring med den uavgrensa ubåtkrigen frå 1. februar 1917. Frå denne datoen ville, innanfor bestemte avgrensingar av sjøområda rundt Storbritannia, Frankrike, Italia og i det austlege Middelhavet: «al sjøfart utan vidare bli mødt med alle vaaben.»<sup>109</sup> Det har i litteraturen vore eit vasskille for trugselen mot fartya som gjekk i fraktruter. Handelskipa skulle senkast utan grunngevnad eller varsling, noko som satt eit punktum for kontrabandereglar og priserett. Ved inngangen til denne perioden var trugselen mot dei norske fartya i dramatisk endring. Men korleis ser ein dette att i tala for skipstap? Krigsforlisa i denne fasen av krigen utgjorde eit tap av skip på 508 fartya, noko som tilsvara 61% av dei totale senkingane under krigen. I samanheng med dei menneskelege tapa ser ein at desse utgjorde 915 sjøfolk, og 79% av dei omkomne under krigen.<sup>110</sup> Dermed kan ein sjå at skipstapa er størst i denne fasen av krigen, men òg at det dei menneskelege tapa er større enn i dei føregåande periodane. Det vil seie at gjennomsnittstala for omkomne var utan tvil høgast i denne perioden.

Tida etter 1. februar dør sjøfolk på norske fartya i hopetal. Med om lag ein omkommen for kvart forlis den fyrste månaden, ser ein likevel ikkje den dramatiske endringa. I denne februar-månaden finn ein at storparten av fartya var senka etter varsel. At den uavgrensa ubåtkrigen utgjør ei vending i krigen vert derimot klart i månaden etter. I mars 1917 mistar 164 sjøfolk livet. Forklaringa på dette ligg at det denne månaden var nokre skip som hadde høge tal på omkomne. Dette var skipa som i kjeldene var karakterisert som sporlaust senka, men som ein av ulike årsaker med tryggleik kan seie var krigsforlis. Med skipstap på 64 fartya, var det denne månaden godt i underkant av tre drepne for kvart skip. Både talet på omkomne og tapa av skip var dermed på sitt høgaste i denne perioden. Tala for krigsforliste skip og omkomne held seg likevel høge utover 1917. Desember markerer seg som ein spesiell månad med ein markant oppgang både i omkomne og drepne. Året utgjør totalt det året med dei utvilsamt største tapa, materielle så vel som menneskelege. I 1917 gjekk 383 skip og 691 menneske tapt etter erklæring av den uavgrensa ubåtkrigen. I 1918 var det framleis store tap, men ein nedgang til 127 skip og 224 omkomne.<sup>111</sup>

---

<sup>109</sup> Keilhau, *Norge og verdenskrigen*, s: 182

<sup>110</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 4, 1918, s: vi-viii

<sup>111</sup> *Ibid*, s: vi-viii



I 1916 mista i underkant av ein person livet på norske handelsfarty. Tala for 1917 visar ei tydeleg auke kor ein finn at opp mot to personar mistar livet for kvart krigsforliste skip. Sjølv om skipstapa minska i omfang i 1918 ser ein at tapa av menneskeliv for kvart skip held fram.

Spørsmålet om den uavgrensa ubåtkrigen speglar seg i krigsforlisa vert eit sentralt spørsmål. Her må ein sjå nærmare på kva som karakteriserer dei ulike forlisa, men òg talet over dei ulike kategoriane. Var senkingane av den norske handelsfarten realiteten utan avgrensing? Om føresetnaden for dette spørsmålet ligg i at ein kunne senke farty utan varsel eller grunngevnad kan ein sjå til desse tala. Her finn ein at 61 av 509 var farty som med sikkerheit vart torpedert utan varsel. Det var òg i perioden om lag 324 skip som vart senka i denne perioden: etter varsel. 12 mineulukker, samt 113 krigsforlis som ein ikkje med sikkerheit kan kategorisere, og får dermed statusen «torpedert eller minesprengt». Kva seier det om den uavgrensa ubåtkrigen, at ein hadde fleire tilfelle av varsling, enn det var tilfelle av den omvendte? Fyrst skal ein sjå korleis krigsforlisa som var knyta til miner heldt fram i krigens siste fase.

### **5.1 Mineeksplosjonane held fram**

Mineulukkene held fram utover i denne fasen og ein kan ikkje sjå at det er noko store endringar frå tidlegare fasar av krigen. Trugselen som låg spreidd rundt i hava kan dermed verka til å halda fram i det same sporet som tidlegare. Her hadde ein i 1917 sju mineulukker, noko som heldt fram året etter. Nokre av mineforlisa vart rekvirert av England, noko som gjer at ein ikkje finn noko sjøforklaring frå desse hendingane. Ved at mineulukkene mangla eit handlande subjekt gjer dette likevel ikkje stor skade, i høve til framstillinga av mineulukkene under denne fasen.

Det var ikkje berre handelsfarten som var råka av mineulukker. Eit sjeldan gong var òg fiskefarty involvert. Motorkuttaren *Mary* var på ved ut i frå Lindesnes mot fiskefeltet i Nordsjøen då ein høyrde smell frå andre fiskefarty. Kort tid etter eksploderte det i deira eige fiskebåt. Det hadde ikkje blitt observert miner av fartyets mannskap, men andre farty skal ha observert miner i området dei påfylgjande dagane.<sup>112</sup> Sjølv om det var innført uavgrensa ubåtkrig, og senking av handelsfarten skjedde i stor grad utan grunngevnad, kjem dette til sida for desse hendningane. Minesamanstøya framstår i stor grad som indirekte krigsulukker,

---

<sup>112</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 5, 1918, s: 201-203

og moglegvis noko tilfeldig i høve til kven dei råkar. Likevel var krigsforlis av fiskefarty eit svært sjeldan moment, og tilfellet *Mary* framstår som eit enkelttilfelle.

Usikkerheita om skipet var senka med torpedo eller om dei var råka av mine utgjer ein stor kategori for krigsforlisa. I denne perioden verkar det til at usikkerheita rundt om det var tale om ei torpedering eller ei mineulukke var eit aukande fenomen. Dette er gjerne naturleg når ein trekk fram at det stadig vart fleire torpederingar, og dermed fleire tilfelle å skilja. Frå 36 usikre krigsforlis før 1. februar finn ein heile 174 tilfeller i den siste delen av krigen. Dette gjer at ein truleg kan hevde at mineeksplosjonane var eit aukande fenomen, noko som ein kjem nærare inn på innan kategorien ”torpederingar utan varsel.”

## **5.2 Senka etter varsel?**

Trugselen mot norske handelskip var kjend for menneskapa til havs. At farty vart senka var inga løyndom. Skilnaden var no at ein hadde gått opent ut om uavgrensa senkingar av handelsfarten. Frå fyrste februar kunne ein bli senka utan grunnjevnaad. Her kan ein dermed tenke seg eit bilete av krigsforlisa med ei tydeleg overvekt av omsynslause beskytningar. Men var dette realiteten for dei norske krigsforlisa?

Det totale tapet av norske farty som fylgje av krigsforlis i denne perioden var på 508 skip. Ein kan igjen henta fram biletet frå 2. verdenskrig: torpedoar senkar den norske handelsflåten, ein har store dødstal. Med den uavgrensa ubåtkrigen i 1917 kan ein tenke at biletet var mykje det same. Men her finn ein at 61 farty var torpedert utan varsel, noko som tilsvarar om lag 12% av skipstapa i denne perioden. 12 mineulukker, og 133 som ein ikkje med tryggleik kunne avgjere årsaken til. Dei siste krigsforlisa kjem saman i kategorien som ein i den førre perioden har kalla ”senkingar etter varsel”. Men kan ein hevde at dette held fram? Biletet er noko meir variert enn ein finn det før 1. februar 1917. Medan tyskarane i større grad forholdt seg til reglementet for kontrabande fell dette elementet fra i denne perioden.

Kategorien samlar framleis skip som mellom anna er senka av torpedo, satt i brann, granatild eller er sprengt av bomber. Bruken av dei ulike metodane held fram. Likevel finn ein eit skilje i høve til praksis. Om det er noko som er viktig når ein skal vurdere brutaliteten i krigsforlisa må det vera spørsmålet rundt varsling. I tida før den uavgrensa ubåtkrigen vart skipa i meir eller mindre grad varsla ved hjelp av flagg, varselskot eller likande. I denne delen av krigen er ikkje dette like tydeleg. Her må ein ta høgde for at kategoriseringa av forlisa skapar falske

samanhengar mellom dei ulike tilfella. Likevel er likskapen så store at det vil vera produktivt å vurdere endringa internt i mellom desse. Dermed er det òg relevant å biletleggjer dette med bruk av døme på nokre av dei ulike tilfella.

Flagginga i møte med handelsfart vart meir sjeldan kost i denne delen av krigen. Likevel er det tilfeller kor dette finn stad. Her kan ein til dømes sjå senkinga av dampskipet *Gratangen* som fyrst vart varsla med skot. Deretter fekk ein signalementet ”H.F” som tydde ”send en baat.”<sup>113</sup> Sjølv om denne typen flagging ikkje var det vanlege kan ein hevde at det i storparten av krigsforlisa var ein meir human tilnærming til fartya enn det ein kan sjå med torpederingar utan varsel.

Varselskota var derimot noko som gjekk att under møte mellom fartya, òg i denne fasen. Her kunne det vera skot som eksploderte i god avstand frå skipet. På den andre sida ser ein dømer kor skota meir verkar til å vera direkte åtak. Dette gjer at ein ved vurderinga av brutalitet kan få vansker. Ein kan til dømes sjå seglskipet *Candace* som opplevde møtet med tysk marine:

Frivakten var gaat tilkøis, men alle mand kom paa dæk straks det første skud hørtes; vi saa efter om det var nogen U-baat at opdage, men saa ingen, trodde saa det var et luftskib som kastet bomber, men da der atter kom en granat som eksploderte. Ca 1/2 kabellængde fra skibet om styrbord fik man se taarnet paa en U-baat.

Her var det med andre ord tale om at varselskotet eksploderte med ein avstand på om lag 100 meter. Dermed kan ein gå ut i frå at dette ikkje var ein freistnad på å senke skipet direkte. ”Livbaaten blev derpaa sat paa vandet og alle mand kom godt og vel ned i den og rodde væk fra skibet.” Her held beskytningen fram til skipet sank. I andre tilfeller hadde ein meir dramatiske bilete kor skota kom uavlateleg før ein hadde kome seg om bord i livbåtane. Skildringar kunne vera til dømes:

Beskytningen fra undervandsbaaten var saa hurtig, at skibet lik mindst 7 skud inden at vi var nogenlunde klar av skibssiden, saa smaa jerustykker kvæstet flere av mandskapet, samt rammet bagbords baat. [...] Saa det var en voldsom beskytning uten mindste varsel<sup>114</sup>

I samanlikning med krigsforlisa som var råka av bomber, granatild eller liknande før den uavgrensa ubåtkrigen, var det tydeleg meir skadde og drepne i denne krigsfasen. I

---

<sup>113</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 2, 1917, s: 614-616

<sup>114</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 2, 1917, s: 413-415

samanlikning med tida før 1. februar finn ein at det vert senka 250 skip innanfor denne kategorien. Av desse var det berre fire farty som hadde omkomne. I fasen etter 1.februar er 324 farty senka innafør denne kategoriseringa. Talet på farty med omkomne er derimot kome opp i heile 33 tilfeller. Til samanlikning hadde 41 av dei 61 fartya som vart torpedert utan varsel, omkomne. Noko som utgjer veldig skilnad. Eit viktig poeng vert likevel at forlisa som er kategoriserte som ”senkingar etter varsel” fekk eit stadig meir brutalt tilfang. Bruken av torpedo, bomber, granatild og liknande hadde før vasskiljet 1.februar vore kategoriserte med karakteristikkar som klare varslingar. I denne fasen finn ein dermed at desse krigsforlisa mellom anna har svært varierende varsling. Dette vert dermed eit sentralt moment når ein skal vurdere brutaliteten som vart nytta i samband med krigsforlisa. Men senkingane i denne kategorien kunne framleis vera innanfor humane retningslinjer.

Samtalar mellom sjøfolka og offiserane visar dette. Det interessante i desse samtalan var mykje som før 1. februar: ”Føreren blev av chefen spurt hvor han kom fra og hvad last han hadde inde og hvortil reisen var bestemt; da han fik vite dette gav han ordre til at skibet skulde sænkes.”<sup>115</sup> Grunnlaget for dette spørsmålet verkar derimot til å vera av anna opphav. Tidlegare skulle halde seg innanfor eit regelverk om kontrabande som gradvis gjekk i oppløysing, og som med 1. februar fekk dødsstøytet. I denne fasen av krigen kan det derimot verke til at dei tyske offiserane ynskja å halde oversikt over kva som farty og last som var senka, og kvar fartya var på veg. Dette verkar som eit gjennomgande og systematisk trekk ved desse krigsforlisa.

Eit aukande fenomen for desse forlisa er at dei visar den manglande tyske tilgangen til proviant. Tidlegare ser eg berre med få unntak at dei tyske militære tek med seg mat og utstyr frå dei norske fartya. Dette endrar seg utover krigslauptet, og spesielt utover 1917 og 1918 ser ein ein aukande tendens. Ved senkinga av seglskipet *Miefield* den 18.juli 1918 opplevde mannskapet at:

Da han fra ubaaten atter kom i styrbords baat, fandt at tyskerne fra denne hadde tat mandskapets oljeklær og fyrstikker. Heldigvis var de klær, som hørte livbaaten til, i behold. Tyskerne stjal ogsaa al den tobak, som fandtes i baaten, likesaa preserves, som var tat med i baaten.<sup>116</sup>

Ut i frå desse varene kan det verka til at offiserane forsynte seg med det ein kunne kalla naudsynte varer. I høve til det aukande omfanget av denne aktiviteten vil det vera rimeleg å

---

<sup>115</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 2, 1917, s: 557-559

<sup>116</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 4, 1918, s: 187-188

hevde at tyskarane sjølv hadde vansker med å få fatt i det ein trengte. Dette er noko som fell saman med den generelle tilgangen til varer for dei krigførande utover krigen. Men det ligg òg til historia at det ikkje berre var tale om berre dei mest naudsynte varene. I same krigsforliset spurde eit vitne om: ”at faa tilbake en kikkert, som tilhørte ham personlig, men chefen svarte, at deponenten fik være glad, at man sparte livet hans.”<sup>117</sup>

### 5.3 Torperdert i krigens heite

Jeg vaaknet af et forfærdeligt Brak, løp strax op og tok mit Livbælte med, men for jeg kom paa Dæk mødte jeg Vandet, som kom fra Maskinrummet. Jeg kom mig op, men Skibet sank under mine Føtter, hvorefter jeg kom i Vandet uden Livbælte, da jeg mistet dette. Jeg gik ned med Dragsuget, da Skibet sank, begyndte at svømme og kom snart op igjen.<sup>118</sup>

Dei menneskelege hendingane gjev eit bilete av korleis senkingane gjerne kunne oppleves av einskildmenneska. Spørsmålet her vert om krigen på eit større plan endra seg i ein meir brutaliserande retning eller om ein kan snakke om ei avdramatisering. Spørsmålet om varsling kan ein hevde er det avgjerdande momentet når ein skal gje krigsforlisa ei vurdering om brutalitet. Sju farty var torpedert utan varsel før den uavgrensa ubåtkrigen. Skiljet vert i tida etter 1. februar markant: Med 61 krigsforlis i denne kategorien ser ein sjølvsgt ei dramatisk auking. Den umiddelbare endringa den februar månaden kan ein likevel ikkje sjå. Ein skal ut i mars for at dei store tapa skal skjelnast. 20 mennesker om bord i dampskipet *Gurre* døyir denne fyrste dagen i mars. Desse torpederingane heldt seg stabilt utover 1917, som utgjer året med flest av desse åtaka.

Det potensielle talet på torpederingar utan varsel vert, om ein legg til dei usikre krigsforlisa heile 174 tilfelle, noko som tilsvara 26%. Dei usikre krigsforlisa kunne ein ikkje med tryggleik seie årsaka til, anna enn at dei enten var råka av mine eller torpedo. Dermed ligg det i sakens natur at dei eventuelle torpederingane ikkje kan ha vore varsla.

For å kunne nyansere tala over dei torpederte fartya forlisa kan det vera naudsynt å vurdere faren for miner. Krigsforlisa som ein med tryggleik kan seie at var skulda av miner var stabil med sju til ni hendingar kvart år. Dette peikar mot at minefaren må ha vore stabil igjennom

---

<sup>117</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 4, 1918, s: 187-188

<sup>118</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 2, 1917, s: 198-200

krigsåra. Om ein ser til tala for dei usikre krigsforlisa var det før 1. februar 1917: 36 tilfelle. Desse tala ser ein derimot at eskalerer etter den uavgrensa ubåtkrigen med 113 tilfelle. Kan ein dermed tru at dei usikre krigsforlisa inneheld denne drastiske auken for miner? Om ein set dette saman med at dei sikre torpederingane, som hadde denne dramatiske auken etter 1. februar, verkar det til at ein kan argumentere med at det er torpederingane som utgjer hovuddelen av dei usikre krigsforlisa. Men fleire og fleire land kom til å nytta seg av miner for å beskytta eigne områder. Til saman gjer dette at ein kan anta at storparten av dei usikre forlisa var torpederingar, men at miner òg var ein aukande trugsel for handelsfarten. Dermed kan ein hevde at talet på torpederingar utan varsel var nærare 174 enn dei 61 sikre. For å avdekke ein prosentandel som torpederingane utgjorde i denne fasen av krigen kan ein seie at det truleg er tale om ein plass under 34% av dei totale krigsforlisa for denne perioden.

Eit farty som var torpedert utan at mannskapet hadde blitt varsla hadde ofte store tal på daude. Sjølv om dømet frå dampskipet *Gurre*, med 20 daude, biletleggjer det største tapet frå denne kategorien forlis er det jamnt over mange omkomne for desse krigsforlisa. Dei daude kunne mellom anna vera råka av drukning, direkte eksplosjonar og granatsplintar. Sjølv om krigsforlisa som ikkje var varsla kunne ha tilfellingheiter i høve til omkomne ser ein òg at det er fleire faktorar som påverker dette. Båtmanøver, eller redningsøving var eit vanleg trygningstiltak for handelsfarten noko som gjer at det vert naturleg å hevde at må ha vore med å senka talet på omkomne.

Sjølv om fartya ikkje var varsla, var det i ein del tilfeller at mannskapet fekk auge på ubåten før ein vart torpedert. Periskopet nytta undervassfartya for å orientere seg, utan at heile skroget viste i vassflata. Ein utkikk kunne dermed vera redninga, og førte fleire gonger til at mannskapet fekk komt seg over i livbåtane. Men torpederingane og beskytingen mot handelsfartya gjorde ofte stor skade på livbåtane, som gjorde dei ubrukelege. Sjølv om det typiske var at ein fekk slått av moteren før låringa av redningsbåtane, var det i nokre tilfelle at det ikkje var tid. Resultatet av dette kunne føra til å dei kvelva, at båten fyltes med vatn, og sank.

Det kunne til tross for at fartyet var torpedert utan varsel nokre gonger vera kommunikasjon mellom handelsfartya, og soldatar og offiserar i undervassfartyet. Her kunne det vera som i andre krigsforlis tale om å samle informasjon om kor ein var på veg, kva last ein hadde om bor deller liknande. I nokre tilfeller var det òg mogleik for å høyre om ein kunne bli slept inn til land. I ytterst få tilfeller fekk ein los med ubåten inn til land. Om bord på dampskipet *Staro*

fekk ein derimot ein anna beskjed: ”Da kapteinen spurgte om vi kunde bli tauget et stykke, blev der spurgt, om det var kvindfolk i baatene, om vi ikke kunde seile og ro.”<sup>119</sup> I dampskipet *Pollux* vart det frå handelsfartyet nytta andre argument for at ein skulle bli slept inn til land etter torpedering:

Efterat det var blit refusert at slæpe os imot land blev en liten gut paa 3 aar holdt op forat officererne skulde se vi hadde et litet barn ombord og de blev ogsaa gjort opraerksom paa at guttens mor var ombord; men det blev fastholdt at vi ikke vilde bli slæpt.<sup>120</sup>

Mange forsøk vart freista, men langt frå alle vart høyrd: krigen hadde hardna til.

#### **5.4 Konvoi: Krigsviktige varer skal fram**

Konvoieringa hadde ifylgje Wilhelm Keilhau sine spreidde forsøk utover hausten 1916, men ein kan i sjøforklaringane sjå at det allereie i 1915 var skip som vart senka i konvoifart. I byrjinga var metoden usystematisk og prega av at dei involverte farty haddde fått korte og unøyaktige instruksjonar. Dette gjorde at norske og greske skip vart utsatt for farer ved at ein hurtigare farty køyrde i frå konvoien, medan nokre skip vart hengande etter. Seinare kom det eit tydelegare regelverk som skulle regulere desse problema.

Allereie i 1915 hadde norske krigsforlis som gjekk i denne formasjonen vorte senka. 31 august 1915 gjekk dampskipet *Helga* frå Archangel i Russland til Kings Lynn i England. Dette krigsforliset seier likevel ikkje noko om korleis dette kan ha påverka vurderinga av konvoieringa med tanke på at det var eit enkelttilfelle, og at det var råka av ei mine. Mannskapet som vart redda vart beordra om å bli med ein armert trålar som var ein del av forsvaret av konvoien, med tilbake til Arkhangelsk. Sjølv hadde besetninga ynskje om å bli med det norske fartyet *Hans Gude* til ei norsk hamn. Dette vart avslått med mindre den norske kapteinen innrømte at *Helga* var utanfor konvoilina. Dette protesterte han i mot, og dermed gjekk turen tilbake att til den russiske hamnebyen. *Helga* var langt bak i rekka av farty og ein kan argumentera med at det ikkje ville ha blitt truffen av mine om dei hadde vore i konvoilina. Her ser ein at alle vitna, med mogleik til å ha snakka i lag på førehand hevder at fartyet var rett i konvoilina.

---

<sup>119</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 3, 1917, s: 190-193

<sup>120</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 2, 1917, s: 253-256

Med den noko hyppigare trenden hausten 1916 visar eit nytt forsøk på å trygge handelsfarten. Den 9. september vart dampskipet *Lodsen* bestemt at skulle senkast. Kapteinen spurde dermed om det tyske undervassfartyet hadde mogleik til å slepe *Lodsen* noko nærmare land. Til dette skulda den tyske offiseren den norske kapteinen for å ha gått i konvoi, noko som gjorde at han måtte avslå spørsmålet. Men kapteinen protesterte på denne avgjerdsla med at skipet ikkje hadde vore del av noko konvoi, noko som gjorde at offiseren gjekk med på å slepe fartyet ti kilometer før det vart senka. Dampskipet *Dania* verkar til å vera det einaste norske fartyet denne hausten som vart senka i konvoi. Her må ein tilføya at *Dania* ser ut til å ha forlatt konvoien før dette inntraff.

Konvoieringa som vart sett i system i april 1917 skulle tryggja handelsfarten på veg over hava. Med beskjeden til minister Vogt den 23. april 1917 om at alle skip til Noreg skulle tryggast i konvoi vart det ei betydeleg auke i bruken av denne måten å organisere skipa på. Likevel ser ein at det er flerie skip som ikkje er ein del av ein konvoi i augneblinken dei vart senka. Her varierer årsakene med til dømes at ein var på veg til møteplass eller av andre årsaker ikkje var ein del av ein konvoi. I tida før denne proklameringa var det òg hyppige tilfeller av farty som var senka, sjølv om dei var ein del av ein konvoi. Her varierer grunnen til krigsforlisa. Døme på torpedering utan varsel var dampskipet *Dicto*, som på si reise frå Spania til England den 5. april. Konvoien var beskytta av to torpedobåtar og ein vepna trålar. Observasjonane frå vitna fortel at dei trudde ein fransk ubåt var ein del av konvoien. Dette viste seg å vera ein fiendtleg tysk undervassbåt, som seinare freista å senka eit dansk skip. I konvoiar kor det ikkje var kontroll, kunne dei tyske undervassbåane kome heilt nær, før åttaket byrja. Like etter vart det skote fleire skot kor det fyrste gjekk foran baugen, medan det neste gjekk like over brua. Mannskapet gjekk i livbåtane og skipet vart senka på kloss hold av eit torpedoskot, og sank etter det vitna hevdar var 30 til 40 sekundar. Det kjem derimot ikkje tydeleg fram kva som var årsaka til at *Dicto* ikkje vart beskytta under angrepet.<sup>121</sup>

Kan ein dermed hevde at forsvaret mot konvoiane verkar meir preventivt enn det i røyndomen var ved ein eventuelt angrep? Dei tyske undervassbåtane var gode til å kome brått på ein konvoi. Det som var ei utfordring var derimot at i det ubåten hadde avslørt til geografiske plassering ville vera utsatt for motangrep frå dei beskyttande armerte fartya. Dermed kan ein hevde at det vil vera naturleg at senking av farty i konvoi berre vil ha eit eller nokre få tap av skip. Sjølv om ein berre skal ta utgangspunktet i det som sjøforklaringane visar, er det likevel

---

<sup>121</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bind 2, s: 351-353



greit å poengtere at vitna frå eit krigsforlis i konvoi, kan ha utelatt informasjon om at andre skip gjekk ned i den same konvoien, ikkje ha observert det eller funne det som viktig informasjon.

På den andre sida kan ein sjå at forsvaret av damparane tidvis var svak. I konvoien til dampskipet *Bravore*, var det berre ein dampar som stod for vernet. Den patruljerande damparen *Montebello* hadde observert den angripande undervassbåten i god tid, likevel hadde ikkje skipet respondert tilbake med ild, igjennom heile seansen. Fartya freista å gå i frå undervassbåten, utan særskild suksess. Ubåten angreip fleire farty i konvoien, kor ein observerte at ein italiensk dampar vart torpedert, og at det norske fartyet *Bravore* vart senka.<sup>122</sup>

Sjølv om det gjerne var vanleg at, nokre få farty vart senka ved angrep på konvoiar, finn ein òg døme som visar større skadeomfang. Den 17. oktober 1917 skulle ein konvoi på til saman 12 skip gå frå Marstenen utanfor Bergen til Lerwick på den britiske kyst. Lerwick var igjen ein samlingsplass for konvoiar som skulle over til Noreg. Som vern mot den tyske trugselen var det nytta ein engelsk torpedojagar. Skipene skulle gå i tre rekker, men på grunn av dårleg vær var dette noko vanskeleg å praktisere. Det vart etter ei tid observert to kryssarar som alle dei norske skipa oppfatta som engelske, og dermed ufarlege, og som skulle vera ein del av konvoien. Men då kryssarane byrja å skyte mot torpedojagaren gjekk det opp for mannskapa ombord i handelsfartya at det var tale om den tyske trugselen. Med den tyske torpedojagaren uskadeleggjort byrja kryssarane å skyte mot dei framste skipa i konvoien med ein ”dræbende ild fra krigskibene”. Dampskipet *Habil* hadde seks skip framom seg, noko som gjorde at dei fekk mogleik til å låra ned livbåtane og på denne måten få redda liva til heile mannskapet. Verre gjekk det med fire andre norske farty som til saman hadde elleve drepte, og fleire sår. Eit døme på dette var mellom anna: mannskapet frå dampskipet *Kristine* som var komen ned i livbåten, dei var to til tre skutelengder ifrå sida då ei ”granat feiet over baaten og dræpte 8 mand paa stedet.”<sup>123</sup>

Desse døma gjev utfordringar i høve til korleis ein organiserer krigsforlisa. Dette med tanke på at desse forlisa i statistikken over sjøforklaringane kjem under samlekategorien med direkte senkingar, kor ein finn både skip som er varsla, og skip som ikkje er varsla. Konvoien som vart delvis vart senka utanfor Marstenen vert i kjeldene systematisert som ”sænket v.

---

<sup>122</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bind 2, s: 319-319

<sup>123</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bind 3, s: 185-186

granatild”, og seier ikkje noko om dei var varsla før senkinga. For å avdekke om fartya er varsla, kan eg dermed vurdere talet på omkomne, og korleis dette endrar seg over tid. Med minskande varsling, vil det vera naturleg å hevde at ein vil få større menneskelege tap. Døma visar at fartya i kategorien *senka*, ikkje alltd var varsla før senking. Dette gjer at ein kan vurdere at desse senkingane ikkje naudsynleg berre var krigsforlis utan brutalitet. I staden gjev det eit bilete av meir dramatik innfor kategorien enn i den føregåande perioden.

Ein kan hevde at konvoieringa tvang den tyske strategien ikkje berre til å angripe fartya i samlingen til konvoiering og den påfylgjande adskillelsen, men òg at det gjorde at strategien måtte bli tøffare, med fleire krigsforlis som fylgje av torpedering utan varsel. Kan ein trekka dette saman med endringa i det som i 1916 hadde vore det året med flest senkingar etter varsel og det som stadig vart fleire senkingar utan varsel? Kan ein dermed sjå at resultatet er ein politikk som skulle minske tapet av tonnasje, resulterer i større menneskelege tap? Denne slutninga kan vera lang å trekke, men ein kan hevde at det er naturleg at ein ved strategiendringa mot tyske undervassbåtar, ville dette føre til endring òg på den tyske sida i krigen. Sjølv om det føreligg tal som peikar på at handelsfarten vert tryggare som fylgje av konvoi, er det rimeleg å hevde at den tyske den tyske strategien måtte bli meir brutal.

Minetrugselen kunne vera ein trussel for handelsfarten til tross for konvoieringa. Det var fleire farty som visar at ein til tross for konvoiering har fleire minesenkingar. Her har ein til dømes dampskipet *Cissy* som var nummer 15 i ein konvoi, men likevel vart råka av ei mine.<sup>124</sup> Eit anna døme visar: Dampskipet *St. Sunniva*, som var ein del av ein konvoi på 16 farty, vart råka av ei mine den 2. juni 1917. I laupet av 30 sekund sank skipet med akterenden fyrst. Vurderingane går rundt kva det var som var årsaka ti eksplosjonene og det påfylgjande forliset. Det kjem fram at det truleg må ha vore ei forankra mine som var under vassflata, då det var stille ha, og dermed mogleik for å observere eventuelle flyteminer. Andrestyrmann Strømme meiner det ikkje kan ha vore ein ubåt, då den truleg heller ville ha torpedert ein av dei større fartya i konvoien.<sup>125</sup>

Sjølv om dei patruljerande fartya hadde mogleik til å halde utkikk etter miner, hadde ein på grunn av miner under vassflata, vanskar med å trygge fartya mot desse. De var heller andre farar som kunne dempast. Konvoi som ein taktisk tryggingstiltak kan ein sjå at i i større grad retta mot direkte skyts frå tyske ubåtar. Mest av alt vil eg hevde at dei konvoierte skipa skulle

---

<sup>124</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 2, 1917, s: 641-643

<sup>125</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 2, 1917, s: 580-582

tryggast mot senkingane etter varsel, då desse ville vera umoglege å gjennomføre når skipa gjekk i konvoi.

## Kapittel 6: Oppsummering og konklusjon:

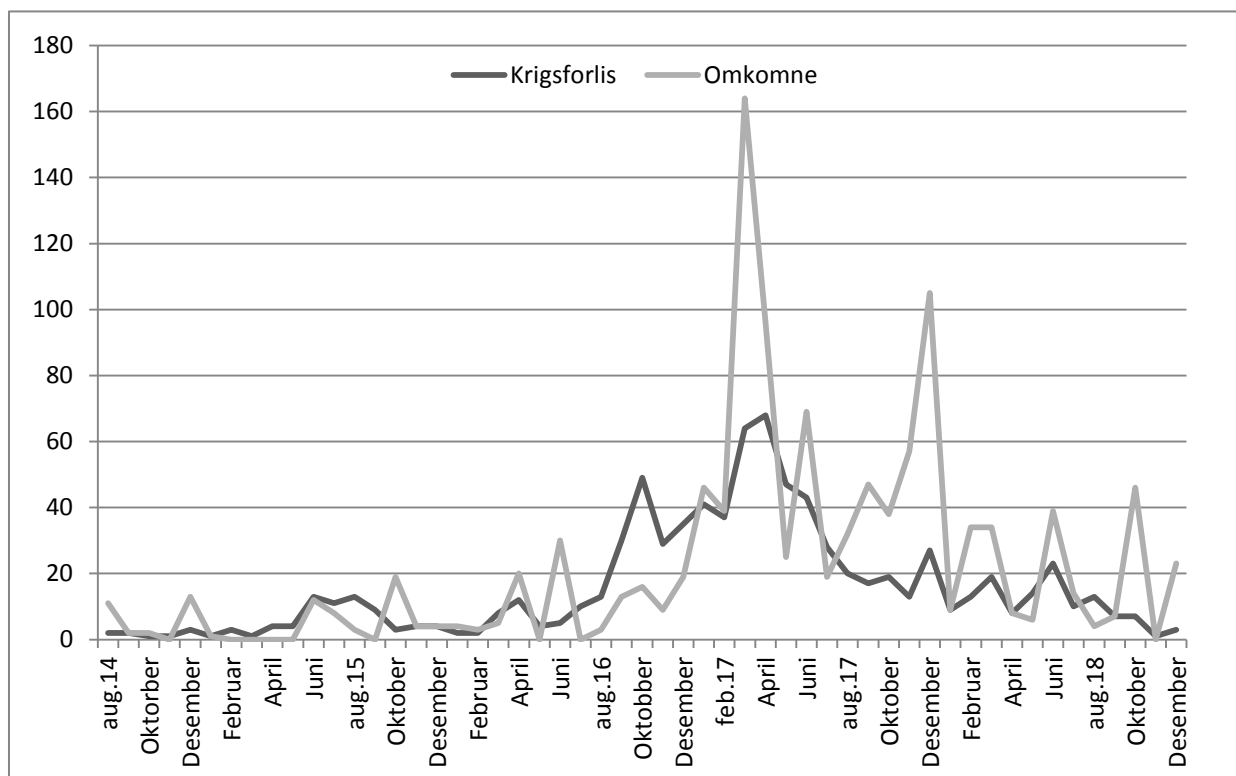
Året er 1914. Norske skip går i fraktruter over kontinenta som ein av dei største flåtane i verda. Sjømenna om bord på desse fartya har eit arbeid med ein markant trugsel mot livet. Dette gjer at nokre få prosent av mannskapa årleg må bøta med livet, noko som utgjer eit monaleg tap av menneskeliv. Men trugselen skulle endra seg. Krigsutbrotet, frå det klassiske skotet i Sarajevo, til krigshandlingane ramma sjøfolka om bord i dei norske fartya. Endringa skulle gå mot nye høgder for talet på omkomne.

Noreg, hadde sidan unionsoppløysinga hatt den nøytrale tankegangen rundt sin eigen utanrikspolitik. For å igjen sitere eit velbrukt sitat av vår kjende samfunnsengasjerte forfatter Bjørnstjerne Bjørnson, som tala om eit: «Udenrigsministerium uden udenrigspolitik.» Det var heller ikkje ynskjeleg for stormaktene å dra Noreg med inn i krigen. Medan ententen hadde behov for den norske handelstonnasjen hadde Tyskland eit behov for ein farbar passasje ut i Atlanterhavet. Nøytraliteten var med andre ord viktig for Noreg under krigsåra. Til tross for biletet av ein skyfri himmel, krigsutbrotet og den norske nøytraliteten, skulle Noreg kome til å gå på store materielle og menneskelege tap.

For å kunne svara på korleis *Sjøforklaringane* gjer greie for 829 krigsforlis, som til saman tok med seg 1162 menneske i dauden. Eit viktig spørsmål har vore: *Visar sjøforklaringane heile bilete over dei menneskelege tapa som fylgje av norske krigsforlis?* Overslag for drepne sjøfolk om bord i norske farty som fylgje av krigen har lagt på om lag 2000, men kvifor er det slik? Hovudpoenget her er likevel av anna karakter. Estimeringa på om lag 2000 drepne sjøfolk har skuldast det tyskarane kalla «spurlos versenkt.» 64 farty med til saman 943 sjøfolk skal angiveleg vera senka utan at ein kan tid- og stadfeste forlisa. Desse vert dei usikre korta i bunken. Spørsmåla vert om historikarane som legg opp til 2000 drepne har tatt høgde for dei sivile ulukkene. Før krigen var det mellom 11 og 14 forlis som var sakna, som med andre ord ikkje var krigsrelatert. I laupet av krigen utgjer dette potensielt om lag 60 tilfelle. I høve til at det var vanskeleg å skilja mellom sivile forlis og krigsforlis kan truleg senka talet på omkomne. Ein veit med andre ord skjebnen 1162 av sjøfolka. Dei 800 menneska i mellom veit er derimot mindre om. I høve til statistikken over dei sakna forlisa i fredstid, er det rimeleg å hevde at desse om lag halvparten av desse tapa av menneske hadde årsaker som ikkje var krigsrelatert. Dermed kan ein hevde at talet på omkomne som fylgje av krigsforlis truleg ligg nærare 1600, enn dei opphavlege 2000. Likevel er det høgst sannsynleg at

*sjøforklaringane* ikkje visar det fullstendige biletet av skjebnen til dei norske handelsfartya under den fyrste verdskrigen.

Før ein går nærare inn på dei ulike fasane i krigen og deira karakteristikkar kan ein summera opp krigsforlisa med eit diagram:



Figur 1.<sup>126</sup>

Medan månadane skrider fram ser ein at både tap av menneskeliv og omkomne har store utslag. I samanlikning med andre verdskrig ville ein der ha sett at diagrammet for omkomne i gjennomsnitt hadde vore åtte gongar høgare enn det for skipstap. For krigsforlisa under fyrste verdskrig finn ein derimot at dei menneskelege tapstala for kvart skip ligg mellom ein og to omkomne. Kan ein dermed hevde at krigsforlisa i ettertidas ljøs hadde relativt lave tapstal? Her må ein gå tilbake til nøytralitetsomgrepet, som Noreg freista å halda seg innanfor. Den norske deltakinga i andre verdskrig hadde derimot ei klar rolle. Dette kan ein dermed hevde at det er naturleg at denne krigen hadde meir brutale konsekvensar.

Men korleis føregjekk dei norske krigsforlisa under den fyrste verdskrigen? For å kunne freiste å svare på dette har eg vert nøydd til å kategorisere materialet. Ein opererer i oversikta

<sup>126</sup> Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, bd: 4, 1918, s: VI-VII

over sjøforklaringane med kategoriar som samlar fartya i tre kategoriar. Den fyrste som ein med tryggleik kan seie at har vore direkte senka, med eller utan varsel. Vidare vert det nytta kategorien «mine». Til slutt dei usikre krigsforlisa, som enten har vore råka av ei mine, eller har vore torpedert utan varsel. For i større grad kunne vurdere krigsforlisa i høve til brutalitet, har eg freista å trekke ut forlisa som er torpedert utan varsel, til ein eigen kategori. Dermed vert vurderingskriteriet brutalitet ein viktig faktor. Med eller utan varsel kunne vera spørsmål om liv eller daud. Dette påverka sjøfolka sin mogleik til å kome seg over i livbåtar, som naturlegvis var den største mogleiken til overleving. Her er talet på tapte menneskeliv den avgjerande faktoren når eg vurderer brutalitet, og korleis dette endrar seg.

Med vurderinga av kategoriseringa som metodikk finn ein utfordringar som å trekke saman enkelthendingar med store ulikskaper. Men det gjev òg ei rekke fordelar. Kvantifiseringa er eitt av desse. Av dei 829 fartya, som ein med tryggleik kan konkludere med at var krigsforlis, er det i dei overordna tala. I spørsmålet om korleis krigsforlisa føregjekk får ein dermed ta utgangspunkt i dette talmaterialet. Her finn ein at 69% av forlisa kjem i kategorien *senka etter varsel* og 5% som ein kan med tryggleik seie var som fylgje av miner. 18% var usikre i høve til om dei var miner eller torpedert utan varsel. Den siste kategorien inneheld 8% av farta, som ein med tryggleik kan seie at var torpedert utan varsel.

Desse tala gjev utan tvil eit bilete av krigsforlisa, kor det mest typiske krigsforliset var ei senking etter varsel. Dette var i seg sjølv ei lita overrasking, då det vil seie at det i dei i storparten av krigsforlisa ikkje var omkomne. Likevel treng dette ei nyansering. Varsling utgjorde den viktigaste faktoren for om det det var omkomne eller ikkje. I kategorien *senka etter varsel* har ein heile 572 krigsforlis, og av desse var det berre 37 farty som hadde omkomne. Dette seier likevel at det ikkje var alle skipa som vart varsla i denne kategorien.

Krigsforlisa, som ein ikkje med tryggleik kunne avgjere årsaken til, med andre ord minereksplisjonar eller torpederte utan varsel, flettar saman dei tre andre kategoriane. Dei torpederte utan varsel utgjorde 61 krigsforlis, og ein relativt liten del. Likevel er det grunn til å hevde at storparten av dei usikre forlisa var senka utan varsel. Dette gjer at talet på dei forlisa utan varsling truleg ligg nærare 174 tilfelle, med 26% av totalen, enn dei 61 sikre tilfella av torpederte utan varsel. Krigsforlisa som fylgje av miner ligg derimot i ein eigen kategori, og kan i større grad kallast ulukker, som indirekte var skulda krigen. Dermed er det rimeleg å hevde at det vanlege krigsforliset under fyrste verdskrigen, til tross for nyanseringar, var farty, senka etter varsel. Den kvalitative vurderinga av materialet legg òg til

rette for å hevde at det typiske krigsforliset hadde varsling med flagg eller varselskot og kommunikasjon mellom sjøfolka og det tyske militære, med grunngeving for senking av fartyet. At ein kunne kome over i livbåtar, den tyske undervassbåten eller kringliggande farty avdramatiserer bilete av krigsforlisa noko. Dette seier noko som at brutaliteten, til tross for Noregs nøytrale rolle, var relativt lav i dei norske krigsforlisa.

Spørsmålet om brutaliteten var i endring har òg vore eit sentralt. Medan norske farty i 1914 berre var råka av nokre mineeksplosjonar var det ei endring i den neste perioden av krigen. Med 70 krigsforlis i 1915 var det nytta svært varierte metodar, med granateld, bomber, brann og torpedoar, senka med kontrabandereglane til grunn. Systematikken var derimot ikkje på plass. Den desidert største delen av forlisa var senka etter varsel. Tala for krigsforlisa aukar dramatisk i tida fram mot den uavgrensa ubåtkrigen, men varslinga held i stor grad fram, med flagg eller varsel.

I tråd med Londondeklarasjonen og reglane for kontrabandefart var dermed typiske krigsforliset: senka etter varsel. Her var det med andre ord lasta som var viktig å senka, noko senkinga av seglskipet *Semantha* visar. Senkinga av ballasta skip, som til dømes fartyet *Glimt*, skulle på neste tokt til den britiske sida i krigen, noko som visar at det òg var skipets evne til å frakte last, og ikkje berre lasta i seg sjølv som resulterte i forliset. Perioden etter den uavgrensa ubåtkrigen og til ein la ned våpna har både flest krigsforlis på 61%, men desto fleire omkomne med 79% av dei totale tap. Dette visar at det utan tvil var ei sterk brutalisering av krigsforlisa, med spesielt store menneskelege tap i 1917. Det er dermed ingen tvil om at krigen vart brutalisert etter 1.februar.

Medan trugselen frå undervassfartya auka var det lite Noreg kunne gjer for å betre situasjonen. Ut i frå eit økonomisk perspektiv ville det vera vanskeleg å leggja fartya i opplag i vente på at situasjonen skulle tryggast. Meir konkrete tiltak kunne ein derimot gjennomføra mot minetrugselen. I spesielt utsette områder var det vanleg å ha ein mann på bakken for å speide etter miner i havflata. Av fleire grunnar kunne dette arbeidet vera vanskeleg. Dei ulike typane miner var ein viktig faktor i denne samanheng. Medan nokre miner var forankra, som enkeltminer, i par eller som minebelte, var andre flytande driveminer. I høve til dei forankra minene var somme av dei under vassflata, noko som gjorde det umogleg få utkikken å få auge på. Men nokre hadde òg kunnskapen om dei geografiske posisjonane til minene: minelosen. Dette grunna i at til dømes ein britisk minelos kunne navigere norske farty inn i hamner utan å verte råka. Storparten av fartya som gjekk ned som fylgje av mine hadde minelos om bord.

Årsakene til dette kunne vera fleire, som til dømes ved krigsforliset til dampskipet *Bjerka*, kor kapteinen hadde høyrde at minebeltet kan ha blitt rykka ut av posisjon grunna storm. Dermed var det ikkje berre kunnskapsløyse som var årsaka til mineeksplosjonane.

Konvoieringa var òg eit tyggingstiltak som kom i stand, og som i fylgje Keilhau gjorde den norske handelsfarten tryggare. Om krigsforlisa vart færre som fylgje av konvoiering, kan ein hevde at det var med å påverka korleis krigsforlisa føregjekk. Den naturlege forståinga har vore at skipa i større grad vart angripe i danninga av ein konvoi. På ei anna side kan ein hevde at konvoieringa førte til at den tyske strategien måtte endrast ved at ein vart nøydd til å angripe konvoiar utan varsel. Dermed er det mulig å anta at konvoiering kan ha ført til meir dramatiske krigsforlis og større tal på drepne for enkeltforlisa.





## Litteratur:

- Bendtsen, B.S. (2012). *Neutral merchant seamen at war – The experiences of Scandinavian seamen during the First World War*. C. Ahlund (red.) Scandinavia in the First World War – Studies in the War Experience of the Northern Neutrals. (s: 327-348). Lund: Nordic academic press
- Berg, R. (1995). *Norge på egen hånd, 1905-1920*. Oslo: Universitetsforlaget
- Boye, T. (1918). *Haandbok i folkeret*. Kristiania: Grøndahl og søn
- Brochmann, D. (1928). *Med norsk skip i verdenskrigen*. Oslo: N.H & S.T
- Egeland, J.O. (1973). *Kongeveien – Norsk skipsfart frå århundreskiftet til den annen verdskrig*. (1.bind). Oslo: Aschehoug & Co
- Epkenhans, M.(2001). *Technology, Shipbuilding and future combat in Germany, 1888-1914*. P.P O'Brien (red.), *Technology and naval combat – In the twentieth century and beyond*.(s: 53-68). London/Portland: Frank Cass
- Furre, B. (2000). *Norsk historie, 1914-2000 – Industrisamfunnet – frå vokstervisse til framtidstvil*. Oslo: Det norske samlaget
- Halpern, P.G. (1994). *A naval history of the world war 1*. London: UCL Press
- Haug, K. E. (1994). «*Falls Norwegen auf die seite unserer feinde tritt*». Trondheim: Historisk institutt
- Hjeltnes, G. (1995). *Handelsflåten i krig 1939-1945 – Sjømann – Lang vakt*. Oslo: Grøndahl og Dreyers forlag A/S
- Hobson, R. (1993). *Generalstabene og demoklessverdet . Stormaktenes krigsplanlegging for første verdskrig*. Trondheim: Universitetet i Trondheim, Historisk institutt
- Hobson, R. (2002). *Imperialism at sea – Naval strategic Thought, the ideology og sea power, and the Tirpitz plan, 1875-1914*. Boston: Brill academic publishers, Inc
- Hobson, R. (2004). *Prussia, Germany and maritime law from armed neutrality to unlimited submarine warfare, 1780-1917*. R. Hobson og T Kristiansen (red.) *Navies in Northern waters, 1721-2000* (s: 97-116). London/Portland: Frank Cass
- Hough, R. (1983). *The great war at sea – 1914-1918*. Oxford: Oxford university press
- Keilhau, W. (1927). *Norge og verdenskrigen*. Oslo: Aschehoug & Co
- Lautenschlager, K. (1986-1987). *The submarine in naval warfare, 1901-2001*. Vol. 11, No. 3. International security: The Mit press.
- [http://www.jstor.org/stable/2538886?Search=yes&resultItemClick=true&searchText=%C3%A2%C2%80%C2%A2&searchText=Karl&searchText=lautenschlager&searchText=the&searchText=submarine&searchText=in&searchText=naval&searchText=warfare&searchUri=%2Faction%2FdoBasicSearch%3FQuery%3D%25E2%2580%25A2%2509Karl%2Blautenschlager%2Bthe%2Bsubmarine%2Bin%2Bnaval%2Bwarfare%26amp%3Bacc%3Don%26amp%3Bwc%3Don%26amp%3Bfc%3Doff%26amp%3Bgroup%3Dnone&seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](http://www.jstor.org/stable/2538886?Search=yes&resultItemClick=true&searchText=%C3%A2%C2%80%C2%A2&searchText=Karl&searchText=lautenschlager&searchText=the&searchText=submarine&searchText=in&searchText=naval&searchText=warfare&searchUri=%2Faction%2FdoBasicSearch%3FQuery%3D%25E2%2580%25A2%2509Karl%2Blautenschlager%2Bthe%2Bsubmarine%2Bin%2Bnaval%2Bwarfare%26amp%3Bacc%3Don%26amp%3Bwc%3Don%26amp%3Bfc%3Doff%26amp%3Bgroup%3Dnone&seq=1#page_scan_tab_contents)

Meyer, E. L. (2014). *Sjømakt i endring*. H. Høiback og P. Ydstebø (red.) *Første verdenskrig – Operasjoner, myter og innflytelse*. (s:113-143). Oslo: Abstrakt forlag

Offer, A. (1989). *The first world war – An agrarian interpretation*. Oxford: Clarendon press

Riste, O. (2005). *Norways foreign relations – A history*. Oslo: Universitetsforlaget

Rössler, E. (1981). *The u-boat – The evolution and the technical history of German submarines*. London: Arms and armour press

Salmon, P. (1993). *Foreign policy and national identity – The Norwegian integrity treaty*. *Forsvarsstudier 1/1993*: [http://ifs.forsvaret.no/publikasjoner/fs/fs\\_1993/Sider/FS0193.aspx](http://ifs.forsvaret.no/publikasjoner/fs/fs_1993/Sider/FS0193.aspx)

Schreiner, J. (1963). *Norsk skipsfart – Under krig og høykonjunktur, 1914-1920*. Oslo: Cappelen forlag

Steinberg, J. (1965). *Yesterdays deterrent – Tirpitz and the birth of the german battle fleet*. New York: The Mcmillan company

Strachan, H. (2004). *The first world war – The outbreak of the first world war*.

### **Internettressursar:**

Brækhus, S. *Kondemnasjon*, Store norske leksikon, <https://snl.no/kondemnasjon>, Lasta den 02.03.2015

<http://www.udir.no/kl06/HIS1-02/Kompetansemaal/?arst=1858830314&kmsn=843806938> Lasta den 02. 05.1915. Henta frå [www.udir.no](http://www.udir.no)

### **Trykte kjelder:**

Statistisk Sentralbyrå. (1911). *Tabeller Vedkommende Norges Skipsfart (1906-1909)*. I *NOS – Norges Skipsfart (1906-1909)*. Oslo: Statistisk Sentralbyrå

Digitalisert materiale: Sjøfartskontoret: *Sjøforklaringer over norske skibes forlis*, bind 1-5, er henta frå: [https://bibliotek.dk/da/work/810010-katalog:008539465\\_4](https://bibliotek.dk/da/work/810010-katalog:008539465_4) Lasta: 10. januar 2015

Sjøfartskontoret: *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*, Bind 1. 1914, 1915,1916. Kristiania: 1917

Sjøfartskontoret: *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*. Bind 2. 1.ste halvaar 1917. Kristiania: 1917

Sjøfartskontoret: *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*. Bind 3. 2.det halvaar 1917. Kristiania: 1918

Sjøfartskontoret: *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*. Bind 4. 1918. Kristiania: 1918

Sjøfartskontoret: *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis*. Bind 5. Oversigtstabeller 1914-1918.  
Kristiania: 1918