



FORDUM TIL SÖDMANDENS JÄMNHET
NU TIL HANS VELFÆRD TRYGHEIT

11-4-1920

«Sjømandens jammer og død»

– Aust-Agders handelsflåte under første verdenskrig

Knut Flovik Thoresen

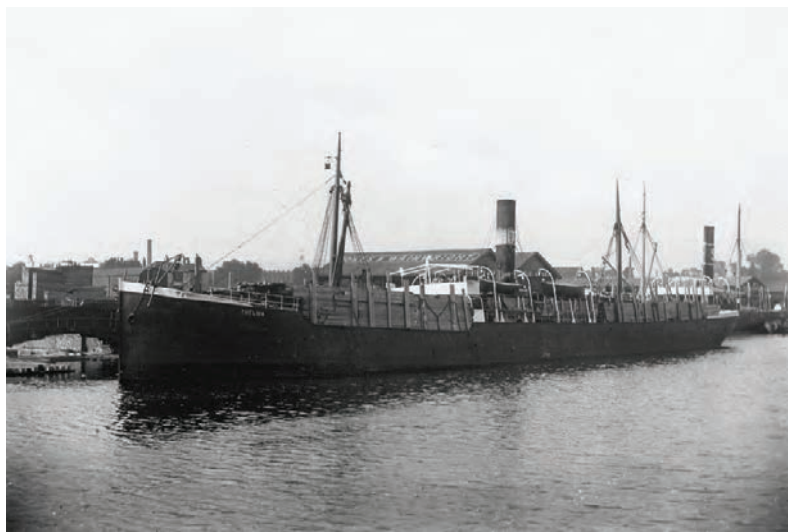
Aldrig har nordmænd vist større mot i kamp, end de som uvæbnet drog ut i verdenskrigens farer. De gav sig ikke ut for helter, men fortsatte sin levevei, hvor skibet end blev sendt, vel vitende at deres flag var det mest utsatte på havet, og at Norge ikke kunde beskytte dem mot overlast der ute på sjøen.¹

De fleste som har vandret rundt i Arendal, enten som turister eller fastboende, vil legge merke til den store svarte sjøminen som står montert på kaien innerst i Pollen. Hva er bakgrunnen for plasseringen av denne minen, og hva slags dramatisk historie skjuler seg bak innskripsjonen på minebøssen – «fordums til sjømandens jammer og død, nu til hans velfærd, trygghet og brød»?

Denne artikkelen belyser Aust-Agders handelsflåtes krigsinnsats under første verdenskrig, hva skip og sjøfolk ble utsatt for og litt hvordan næringen ble påvirket av verdenskrigen.² Første verdenskrig er i stor grad blitt assosiert med skyttergravskrigen i Frankrike og Sentral-

Minebøssen i Pollen i Arendal har innskripsjonen «Fordum til sjømandens jammer og død og nu til hans velferd trygghet og brød». Den ble innviet i 1920 og fungerte som en innsamlingsbøsse til inntekt for krigsskadde sjøfolk og de etterlatte av de som mistet livet under krigen. Nå fungerer den som et minnesmerke over distriktets falne sjøfolk under verdenskrigene.

Foto: Hannele Fors, KUBEN/Aama.



D/S Thelma av Grimstad ble senket uten forvarsel 6. april 1917 av den tyske ubåten UB-18 i den britiske kanalen mens den fraktet kull mellom Wales og Cherbourg.

Foto: KUBEN/Aama.

D/S Truma av Arendal ble skutt i brann
23. Juni 1915 utenfor Shetland, lastet
med trevirke fra Arkangelsk.
Foto: KUBEN/Ama.



Europa. Men første verdenskrig var også i høyeste grad en sjøkrig. Og Norge ble, tross formell status som nøytral, sterkt involvert i forsyningskrigen mellom Storbritannia og Tyskland og deres allierte.

Omkring halvparten av den norske handelstonnasjen i 1914 – i alt 889 skip – gikk tapt under første verdenskrig. 2123 sjømenn omkom. Relativt sett hadde faktisk ingen andre land større tap av handelsfartøyer enn Norge. Minst 49 skip fra Aust-Agder gikk tapt som følge av krigen, og minst 90 sjøfolk fra distriktet mistet livet.³

Selv om Aust-Agders flåte tilhørte det nøytrale Norge, ble den utsatt for farer, hindringer og påkjenninger man ikke hadde i fredstid, som torpedoer fra ubåter og miner. Langs norskekysten ble handelsskipene forsøkt beskyttet av den norske marinen, og i løpet av krigen ble seilingsmønsteret endret som følge av de nye truslene og konvoisystemet som ble innført. Dette var likevel ikke nok til å forhindre store tap.

Den norske handelsflåten spilte en rolle i den økonomiske krigføringen, og den ble stadig viktigere etter hvert som krigen utviklet seg. Tyskland blokkerte tilførselen av varer gjennom minelegging av kysten rundt England, og britene svarte med en tilsvarende minelegging av sjørutene til tysk territorium. Norge var helt avhengig av import av for eksempel kull fra Storbritannia, og mye av Norges inntekter kom fra eksport av fisk og trelast. Dette førte til at Norge på mange måter ble en viktig støttespiller for Storbritannia med tanke på transport av forsyninger. Foruten Storbritannias egen handelsflåte, var det først og fremst den norske handelsflåten som utøvde en praktisk rolle i forsyningsstilførselen til Storbritannia, og dette fikk store konsekvenser for Norges og Aust-Agders handelsflåte.

Den norske handelsflåtes innsats under første verdenskrig er på mange

måter et underkommunisert tema og har kommet i skyggen av innsatsen under andre verdenskrig. I år er det 100 år siden avslutningen av første verdenskrig, en krig som til tross for Norges nøytralitet, rammet den norske flåten svært hardt. Krigen hadde sin pris, ikke bare i form av tap av tonnasje og menneskeliv. Det var også mange sjøfolk som slet med fysiske og psykiske senskader i årene etter verdenskrigen. Ivaretagelse av veteraner, og mangel på dette, er et like aktuelt tema i dag som i mellomkrigstiden.

Mens tidligere forskning både nasjonalt, regionalt og lokalt ofte har vært orientert mot økonomisk historie knyttet til redere og rederier, er det skrevet lite om selve krigshandlingene, livet om bord og sjøfolkene. Den foreliggende artikkelen forsøker dermed å belyse disse momentene fra sjøfolkenes perspektiv og sette dem inn i en krigshistorisk kontekst. Artikkelen gir først en generell innføring i Aust-Agders handelsflåtes status innen rammene av den norske handelsflåten. For å kunne si noe om hva sjøfolkene ble utsatt for, tar artikkelens hoveddel for seg de endringene krigen medførte for distriktets flåte med tanke på last, ruter og nye trusler. Avslutningsvis rettes søkelyset mot sjøfolkene, deres skjebne og hvordan de med egne liv måtte svare «krigens pris».

Aust-Agders Handelsflåte

De delene av den norske handelsflåten som var hjemmehørende i Aust-Agder utgjorde ved inngangen til første verdenskrig en vesentlig del av landets samlede flåte. Med store deler av flåten i utenriksfart fulgte også en umiddelbar fare for at skip eller mannskaper kom i direkte berøring med sjøkrigen. Flåtens omfang og sammensetning ved krigsutbruddet, og de endringene som fulgte i løpet av krigsårene, kan tjene som et generelt rammeverk for vurderingen av sjøkrigens betydning i regionen.

Aust-Agder hadde ved inngangen til første verdenskrig en ikke ubetydelig del av landets totale tonnasje, men flåten var fortsatt i overveiende grad preget av større seilskip, og på dette området var fylket landsledende. Tvedestrand hadde ved inngangen til første verdenskrig landets største seilskipsflåte, med hele 32 skip og en lastekapasitet på 144 300 bruttotonn. Til sammenligning kom Kristiansand på andreplass, med 37 skip og en lastekapasitet på 75 900 bruttotonn. Seilskip hjemmehørende i Oslo hadde en lastekapasitet på 75 300 tonn, altså godt under halvparten av det vi finner i Tvedestrand. En liten uthavn som Lyngør kom på tolvteplass, med 28 300 tonn lastekapasitet. Grimstad kom på en syvendeplass, mens Lillesand og Arendal kom på henholdsvis niende og tiende plass.

For dampskip var situasjonen annerledes. Om lag halvparten av

dampskipsflåten var hjemmehørende i Bergen og Oslo. Det var bare Arendal med en bruttotonasje på 96 500 tonn som var blant de ti største, på sjetteplass i landsoversikten. Til sammenligning hadde Hauge-sund 143 300 bruttotonn i sin flåte. Aust-Agders handelsflåte utgjorde totalt 12,2 % av Norges lastekapasitet i brutto tonnasje i 1914. Frem mot 1916 steg Aust-Agder-tonnasjen noe, men ikke veldig mye. Tyngdepunktet ble forskjøvet til Arendal, der nye rederier ble etablert og damp og motorskip ble kjøpt inn. Tvedestrand's seilskip ble solgt i all hovedsak til Kristiansand. Dette passer inn i mønsteret for resten av landet, som hadde en økning i tonnasjen ut 1916. Dette kom av innkjøp av skip og etablering av nye rederier over hele landet. Den uinnskrenkede ubåtkrigen høsten 1916 og våren 1917 gjorde store innhogg i den norske handelsflåten, og dette gjaldt også for Aust-Agder.⁴

Det var altså en nedgang i hele Aust-Agder-flåten under krigen, og mot slutten var det under en fjerdepart av tonnasjen igjen. Tvedestrand var, som man ser av statistikken, den byen med størst seiltonnasje i 1914. Dette endret seg i løpet av krigens første to år: Av byens 62 skip var det bare 18 igjen i 1916. Arendal, som også hadde en nedgang i flåten i krigens første to år, gikk ikke like mye ned, men byens flåte ble redusert med nesten halvparten, fra 85 skip i 1914 til 57 skip i 1916. Seks av tvedestrandsbåtene gikk med i krigsforlis i tiden før 1916. Resten av nedgangen for tvedestrand's flåten skyldtes salg.⁵

Tvedestrand's flåten var i 1914 større enn arendalsflåten i tonnasje, men Arendal hadde et større antall skip. Nå er det ikke bare antall skip og tonnasje som gjorde Arendal til Aust-Agders sjøfartshovedstad under første verdenskrig, men også hele dynamikken i sjøfartsøkonomien. Tilbakegangen kom for alvor fra 1916 og utover, og i 1918 utgjorde Aust-Agders flåte under en fjerdedel av hva den hadde vært i 1914.

S/S Cambuskenneth av Tvedestrand var en av de store jernseilskutene som fikk sin renessanse under første verdenskrig. Den ble skutt i brann av en tysk ubåt på vei til Queenstown med hvete. Førstestyrmannen og 7 av mannskapet var tyskere som ble tatt ombord i ubåten. Resten av mannskapet var 14 timer i livbåt før de kom inn til Galey Head. Foto: KUBEN/Aama.



Størst var tilbakegangen i seilskipstonnasjen. Mens det i 1914 var 170 seilskip hjemmehørende i Aust-Agder, var det i 1918 bare 19 igjen. Dette kom ikke bare av krigsforlis, men har også sammenheng med at svært mange seilskip ble solgt til Kristiansand i løpet av krigens første år. Kristiansand hadde i 1918 landets største flåte av seilskip.⁶

Hvis man sammenligner dette med utviklingen i resten av den norske handelsflåten under verdenskrigen, finner man samme mønster. Norges handelsflåte vokste inntil 1916, da den nådde et høydepunkt. Etter dette fikk man større avgang enn tilvekst, og flåten ble dermed kraftig redusert frem mot slutten av krigen.⁷

Etablerte redere så i Aust-Agder, som ellers i Norge, muligheter til å tjene store penger på krigen. Det var i Risør, Tvedestrand, Lyngør, Arendal, Grimstad og Lillesand at man fant distriktets redere. Like før og i begynnelsen av første verdenskrig var det seilskip i stål- og jern som utgjorde den dominerende del av Aust-Agder-flåten. Tvedestrand var i 1914 ledende i Aust-Agder. Byen var den sjette største sjøfartsbyen i Norge. Arendal kom på fylkets andreplass, men dette skulle komme til å endre seg i løpet av krigen. Mens det i Grimstad var de etablerte rederne som posisjonerte seg, kom det nye redere til andre steder i fylket, og det var spesielt i Arendal man fikk en utvikling i skipsnæringen som følge av krigen. Fra jobbetiden i Arendal forteller skipsreder Johannes Salve Kallevig at det hersket den reneste klondykestemning blant dem som hadde økonomiske interesser i skipsfarten:

Det ble som en feber i sinne. Alle var oppslukt av å tjene store penger. Det var ikke sjeldent at en skipsaksje steg 25 % i løpet av et døgn. Det var ikke en enkel krets som deltok, slik som før, alle skulle være med. Unge mennesker kunne tjene en årslønn på en tilfeldig spekulasjon.⁸

I Arendal var det både nye og veletablerte redere som tok del i investeringene. Byens handelsmenn og fylkets storbønder kjøpte skipsaksjer. Både frakt- og tonnasjeprisene og kursen på skipsaksjene fortsatte å stige gjennom 1916–1917 og videre ut i 1918. De høye tonnasjeprisene varte til rundt 1921, og ble da etterfulgt av stagnasjon.

Aust-Agders flåte under verdenskrigen

I det følgende skal vi undersøke hvordan Aust-Agders handelsflåte ble berørt av krigshandlingene under første verdenskrig. På et plan vil dette naturlig nok handle om fartøyenes direkte berøring med krigen til sjøs, i form av ubåter, torpedoer og miner. Men utgangspunktet for å forstå disse angrepene må likevel være den betydning handelsflåten hadde for

de krigførende partene. Etter hvert som krigen skred frem, og frontene i vest ble mer fastlåst, begynte en utmattelseskrig mellom England og Tyskland. I partenes gjensidige forsøk på å sikre seg forsyninger, kombinert med tilsvarende forsøk på å blokkere motpartens tilførsler, kom Aust-Agders handelsflåte, som en del av den norske handelsflåten, til å spille en viktig rolle.

Ruter og last med betydning for krigsinnsatsen

For å få en bedre oversikt over hvilken rolle Aust-Agders handelsflåte hadde i den økonomiske krigføringen, vil det være nyttig å se nærmere på flåtens last og seilingsruter. Dette kan fortelle oss noe om flåtens rolle som forsyningsleverandør til ulike sider i krigføringen, hva som ble levert og hvor. På hvilken måte førte dette til at skipene ble lovlige mål i den pågående skjøkrigen?

Vi vet at det i 1914 var 277 skip tilhørende redere fra Aust-Agder, og at dette tallet i 1918 var redusert til 105. Mange skip ble solgt under krigen, og noen gikk i trafikk langs kysten av Norge og hadde således ingen rolle i krigen.

Vi vet at 49 Aust-Agder skip beviselig gikk tapt i krigshandlinger, og at det i tillegg kommer syv som man ikke kjenner skjebnen til, men som med stor sannsynlighet gikk tapt i krigshandlinger. For de 49 førstnevnte, kan vi ved en gjennomgang av sjøforklaringene finne ut hvilken last de førte, og hvor de skulle hen. Siden det var ganske mange skip som ble senket, vil en gjennomgang av lasten på disse skipene kunne fortelle oss noe om lasten til Aust-Agder-flåten i sin helhet.

13 av de senkede skipene som var eid av redere fra Aust-Agder fraktet kull, mens 10 fraktet trevirke, i all hovedsak pitprops (gruvetømmer) til kullgruvene i Storbritannia. Av annen last om bord på de senkede skipene finner vi hvete, stykkgoods, voks, oljekaker, linfrø, jern og kobbermalm, men det kan synes som at trevirke og kull var de vanligste varene.⁹

Props var en stor eksportartikkel under første verdenskrig. For Storbritannia var den viktig for gruveproduksjonen. I Arendal var det Rygene-Smith & Thommesen som stod for mye av produksjonen, men også andre aktører var involvert. Pitprops var regnet som krigskontrabande, og derfor ble skip lastet med dette også senket tidlig i krigen. Eksportmengden av gruvetømmer var i 1915 det femdobbelte av årene før, og i 1916 var eksporten syvdoblet. Men denne frakten var ikke uten risiko. Den norske krigsforsikring nektet å overta fartøyer med propplast, og skipene måtte derfor forsikres privat til høyere assurancesum. Når man ser på lasten til de senkede skipene, og at en såpass stor andel av skipene førte props, kan vi konkludere med at dette var en viktig eksportvare for Norge og Aust-Agder, og en viktig importvare for Storbritannia.

Når det gjelder kullet, stod britene for det meste av eksporten av kull til Norge og Skandinavia for øvrig. De var verdensledende når det gjaldt eksport av denne livsviktige varen. Dette førte til at britene kunne presse nøytrale stater til avtaler de ellers ikke var videre tjent med. Kullet ble brukt som brekkstang overfor Norge allerede fra tidlig i krigen. Den norske handelsflåten stod for en betydelig del av kullfrakten. Kanskje viktigst for de krigførende partene var transporten av kull fra Storbritannia til Frankrike. Frankrike var helt avhengig av kull for å drifte krigsindustrien og for å frakte tropper og forsyninger. Tyskland kontrollerte kullressursene i nord, og all tilførsel fra Belgia og Tyskland hadde naturlig nok opphørt. Spesielt jernbanen, som stod for det meste av forsynings- og troppetransportene til og fra vestfronten og de militære verkstedene, var helt avhengig av kulltilførsel. Mangelen gjorde seg spesielt gjeldende fra vinteren 1916.

Det var vanlig at norske skip, og spesielt en del skip fra Aust-Agder, hadde med seg props produsert på Sørlandet til gruvene i Wales og Skottland. Så ble de lastet med kull til Frankrike, før de igjen seilte tilbake til England og lastet kull til Norge. Prisereglementet som var gjeldende i Tyskland ved krigsutbruddet i 1914, fastslo at brenneved var krigskontrabande. Et par måneder ut i krigen begynte tyskerne å oppbringe skip med trelast med henvisning til dette reglementet. De fleste skip, med unntak av dem som førte gruvetømmer, fikk reise videre. Vi kan ut fra dette konkludere med at selv om pitprops opprinnelig ikke stod oppført på kontrabandeliste i starten av krigen, ble det av tyskerne regnet som krigsviktig for Storbritannia allerede tidlig i krigen. 18. april 1915 erklærte tyskerne kull, koks og gruvetømmer som absolutt krigskontrabande.¹⁰ Det vil si at skip som førte last med gruvetømmer og kull, som var hovedlasten for Aust-Agder-skipene, ble betraktet som lovlige mål for de tyske ubåtene.

Gruvetømmer og annet trevirke var en innbringende inntektskilde ikke bare for redere, men også for distriktets skogeiere og sagbruk. Når det kommer til frakt av kull til Frankrike, var Norge ledende med over 30 prosent av alle anløp. Omfanget av den norske flåten engasjement i kulltrafikken på Frankrike kan illustreres ved en opptelling fra 1. juni 1916, der det er registrert 159 dampere med en tonnasje på til sammen 173 000 bruttotonn.

Når det gjelder seilingsmønster, finner man at skip fra Aust-Agder seilte på De britiske øyer, i kullfrakten til Frankrike, men også med forsyninger og trevirke til og fra Arkhangelsk. I tillegg var det en ikke ubetydelig trafikk over Atlanteren. En del av de store tvedestrandsseilskutene seilte i langfart på Sør-Amerika og Afrika.

Arkhangelsk kom til å få spesiell betydning. Det var nemlig bare over Arkhangelsk at vestmaktene kunne opprettholde forbindelsen med

sine viktige allierte i øst. Men denne forsyningsaksen var bare åpen i de delene av året da havnen var isfri. Hvitehavet ble den viktigste forsyningsruten for trippelententen nordover og østover, og Arkhangelsk fikk dermed stor betydning. Agderposten meddelte at havnen i Arkhangelsk hadde fått en voldsom oppblomstring på grunn av krigen fra våren 1915. Den 23. juni 1915 ble Arendals-damperen *DS Truma* skutt i brann utenfor Shetland, lastet med trevirke fra Arkhangelsk.¹¹ Paul Woxholt fra Grimstad var andrestyrmann på *DS Thelma* i 1916 og seilte blant annet på Hvitehavet og han fortalte at flere skip var lastet med krigsmateriell fra USA til Russland.¹²

Hvis vi sammenholder Aust-Agder-flåten seilingsmønster med de skipene som gikk tapt, kan vi se at 11 skip ble senket i Nordsjøen til og fra Norge, og 11 skip mellom Frankrike og Storbritannia. I tillegg ble 3 senket på vei til eller fra franske kolonier. Norge hadde liten import fra Frankrike, så her var det sannsynligvis rene krigsinteresser som spilte inn. Av andre registrerte senkninger skjedde 13 i Atlanterhavet, flere i området mellom England og USA, men også 3 mellom England og Island. De resterende senkningene er spredt over hele verden.¹³

Betydning for den økonomiske krigføringen

Artikkelen har til nå gjort rede for Aust-Agders handelsflåtes størrelse, seilingsruter og last, og basert på dette kan man få en dypere forståelse av flåten rolle i den økonomiske krigføringen.¹⁴

Selv om Norge i de to første årene forsøkte å holde en nøytral linje ovenfor de krigførende partene – riktignok med en slags favorisering av britiske forbindelser – vil det her argumenteres for at den norske handelsflåten gikk sterkere inn på Storbritannias side de to siste årene av krigen. Dette er såpass tydelig dokumentert at det legges som premiss når vi nå skal avgjøre hvilken rolle Aust-Agder-flåten, betraktet som en del av den norske handelsflåten, spilte i den økonomiske krigføringen.

De funn som er gjort, viser også at det ikke er store avvik i seilingsmønsteret til Aust-Agder-flåten i forhold til Norges handelsflåte som helhet. Norges nøytralitet førte til at den norske skipsfarten ble utsatt for et betydelig press fra de krigførende partene, da det var et enormt behov for tonnasje. Det handlet i like stor grad om å sikre seg norsk tonnasje som å hindre at motparten fikk forsyninger. Selv om enkelte norske skip seilte i aksemaktenes interesser, seilte den norske handelsflåten i all hovedsak i de alliertes interesser. En grundig undersøkelse av dette spørsmålet har vist at Aust-Agders handelsflåte passer inn i dette mønsteret.¹⁵

Selv om vi ikke har full oversikt over last som Aust-Agders handels-

flåte fraktet under første verdenskrig, vet vi noe om lasten ut fra sjøforklaringene som ble avholdt etter krigsforlis. På den ene siden er det ikke funnet at skip fra Aust-Agder fraktet våpen eller tropper til frontene. Dette er et argument for at distriktets handelsflåtes innsats var mindre krigsviktig. På den andre siden vet vi at skip fra Aust-Agder fraktet proviant og andre forsyninger til Arkhangelsk, gruvetømmer fra både Arkhangelsk og Arendal havn til Storbritannia, og kull fra Storbritannia til Frankrike. Det var også tilfeller hvor norske handelsfartøyer fraktet nødhjelp fra USA gjennom den såkalte «Belgian relief» som var en nødhjelpsorganisasjon som fraktet mat til tyskokkuperte Belgia og Nord-Frankrike.¹⁶ Kull var som kjent datidens «olje», og en nødvendig betingelse for å kunne sende tog med forsyninger og tropper til fronten i vest. Fra britisk side ble derfor den norske handelsflåten regnet som avgjørende den siste delen av krigen. Den norske handelsflåten var den nest største etter britene, selv når det gjaldt å seile med forsyninger for Storbritannia.

Konklusjonen blir således at Aust-Agders handelsflåte fremstår som en del av Norges handelsflåte og at den spilte en viktig rolle på dette området, først og fremst med tanke på forsyninger av gruvetømmer til den krigsviktige gruveindustrien i Storbritannia. Viktig var også transport av kull til Frankrike og vestfronten, forsyningsrutene mellom Storbritannia og Russland, og fra USAs inntreden i krigen i 1917, forsyningsrutene mellom USA og Europa.

Skonnerten Castor II av Lillesand forsvant i mars 1919 i Nordsjøen. Man regner med at den gikk på en mine, da det var rolig vær da den gikk ned. En uke etter forliset, ble denne livbåten funnet med en død mann om bord. Båten som er i Lillesand sjømandsforenings eie, sto i 2017 utstilt på Norsk Maritimt Museums utstilling om sjøkrigen under første verdenskrig. Foto: Elisabeth S. Koren.



Endringer i trusselbildet til sjøs som følge av sjøkrigen

For å kunne gi et inntrykk av hva Aust-Agders handelsflåte og sjøfolk var med på og ble utsatt for under første verdenskrig, skal vi nå se nærmere på de truslene som oppstod som følge av sjøkrigen.

Første verdenskrig representerte en revolusjon i utviklingen av metoder og virkemidler for krigføring til sjøs. Dette er noe mange militærstrateger og krigshistorikere har slått fast, og det fremste eksemplet i denne sammenheng er ubåtkrigen. Faktisk kan det hevdes at det ikke finnes noen moderne krigsmaskin som har påført Norge større menneskelige og materielle tap enn ubåten.¹⁷ Under første verdenskrig bygde Tyskland 370 undervannsbåter, hvorav 178 gikk tapt.

Ved starten av krigen var Storbritannia verdens største sjømakt. Den britiske flåten virket uslåelig og stod som en garanti for imperiets sikkerhet. Britenes doktrine var at man til enhver tid skulle ha kapasitet til å møte to stormakter til sjøs. I rustningskappløpet som foregikk mellom Storbritannia og Tyskland frem mot første verdenskrig, var det spesielt marinen som sto i fokus. Med rikelig tilgang på stål var Tyskland i stand til å utfordre britene i produksjon av slagkryssere og panserskip. Storbritannia responderte på dette, og i 1906 ble det første Dreadnought-slagskipet sjøsatt. Dette slagskipet var det største, best pansrede og raskeste verden til da hadde sett. Tyskerne responderte med å bygge slagskip og slagkryssere som var bedre pansret og raskere enn britenes.

Ved inngangen til 1916 hadde Tyskland 16 større slagskip mot britenes 30, Tyskland hadde fem slagkryssere mot britenes ni, de hadde 41 kryssere mot britenes 102. I tillegg hadde Tyskland 144 destroyere mot britenes 301. Når det gjaldt ubåter, hadde Tyskland 48 og Storbritannia 77. Ser man på disse tallene, var det ingen tvil om at Tyskland ikke ville være tjent med å møte Royal Navy i større sjøslag. Det viste med all tydelighet det såkalte Jyllandsslaget der tyske og britiske flåtestyrker barket løs på hverandre fra 31. mai til 1. juni 1916 og som førte til tap av nærmere 9000 mann fra begge sider.¹⁸ Det skulle endre trusselen for Norges og Aust-Agders handelsflåte. Tyskernes nederlag i Jyllandsslaget førte til at den tyske overflateflåten resten av krigen ikke våget seg ut på havet i like stor grad som tidligere, noe som jo var positivt for den norske handelsflåten. At dette tidligere hadde vært en trussel, kommer til uttrykk ved at to skip fra Agder i 1914 ble senket av tyske overflatefartøyer.¹⁹

Den tyske Hochseeflotte var altså underlegen. Strategien til tyskerne gikk i stedet ut på å redusere Royal Navy bit for bit ved hjelp av miner og ubåter. Britene var ikke i utgangspunktet interessert i å møte den tyske marine i større sjøslag. Grunnen til dette var at britenes sikkerhet var avhengig av marinen, og at en svekkelse av slagkraften på dette

feltet kunne legge Storbritannia åpen for invasjon. Etter hvert som handelskrigen forløp, ble ubåtene Tysklands viktigste våpen for å redusere strømmen av forsyninger mellom landene i trippelententen, og etter hvert også mellom trippelententen og USA.

Faser i den tyske ubåtkrigen

Den første tyske uinnskrenkede ubåtkampanjen ble innledet i februar 1915 med begrunnelse i Storbritannias blokade av Tyskland. Denne ubåtkampanjen varte frem til utpå senhøsten 1915. I 1915 hadde Tyskland et begrenset antall ubåter, 20 stykker, så erklæringen om uinnskrenket ubåtkrig hadde derfor også som hensikt å skremme nøytral skipsfart fra å seile på Storbritannia. I denne kampanjen ble det første skipet fra Aust-Agder, *DS Truma* fra Arendal, senket 23. juni. Dretter fulgte fire ubåtsenkninger av Aust-Agder-skip frem til *DS Bien* av Lillesand ble satt i brann av tyske ubåtmannskaper i september 1915.

Dette sammenfaller med sluttfasen av tyskernes første innskrenkede ubåtkampanje, som ble avsluttet på høsten 1915. Grunnen til at denne kampanjen ble avsluttet, var det voldsomme oppstyret som oppstod ved ubåtenes senkning av passasjerskip, blant annet *Lusitania* våren 1915, der 1198 passasjerer og mannskaper druknet. Senkningen av *Lusitania* og passasjerskipet *Arabic* førte til en internasjonal storm mot den tyske ubåtkrigføringen, først og fremst fra USA. Frykten for at USA skulle erklære Tyskland krig, førte til at tyskerne fra 9. september 1915 besluttet at angrepene skulle begrenses til britiske skip, mens nøytrale skip skulle behandles etter prisereglene. Dette førte til at de tyske ubåtene ikke utgjorde noen trussel for nøytrale skip i Nordsjøen høsten og vinteren 1915, noe som gjenspeiler seg i at ingen skip fra Aust-Agder ble senket i perioden. I mars–april 1916 satte tyske ubåter inn en ny offensiv mot farvannene rundt de britiske øyer, men måtte enda en gang skrinlegge kampanjen da senkningen av en passasjerdamper brakte USA til randen av krig. Ingen Aust-Agder-skip ble senket i denne kampanjen.

Den tyske ubåtkrigen ble imidlertid gjenopptatt for alvor høsten 1916, med store konsekvenser for Aust-Agder-flåten. Hele åtte skip fra Aust-Agder ble senket under den tredje ubåtkampanjen. Etter at Lloyd Georg avslo et tysk fremstøt for å oppta fredsforhandlinger i desember 1916, og



Senkningene av passasjerskipene *Lusitania* og *Arabic* i 1915, der mange sivile amerikanere druknet, førte til stor forbitrelse i USA, og Tyskland fryktet at USA skulle gå inn i krigen på ententenes side. Dette førte til at Tyskland begrenset ubåtangrepene på sivile, og at det først og fremst var skip som fraktet last til og fra England som ble rammet. Dette førte igjen til en roligere periode for Aust-Agder-flåten. Foto: Library of Congress.



Torpedering. Fotografert fra en tysk undervannsbåt. Foto: Norsk Maritimt Museum.

erklærte at ententen aktet å fortsette kampen til deres motstandere hadde lidd et totalt nederlag, så ikke de tyske lederne noen grunn til å legge bånd på ubåtene lenger, og ubåtkrigen mot Storbritannia ble intensivert.²⁰ Tyskland iverksatte sin totale ubåtkrig i februar 1917, og denne kampanjen skulle komme til å vare krigen ut. 22 Aust-Agderskip ble senket som følge av ubåtenes herjinger i denne fasen av verdenskrigen.

Ut fra dette bør det være klart at ubåttrusselen mot Aust-Agders handelsflåte ikke var konstant. Den fulgte Tysklands erklærte kampanjer, og mellom kampanjene fulgte rolige faser der ubåtene ikke utgjorde noen trussel. Samtidig er det tydelig at den farligste perioden for Aust-Agder-flåten med tanke på ubåttrusslene var fra høsten 1916 til høsten 1918. I denne perioden finner vi hele 27 av de 33 tapene som distriktet led som følge av ubåter under første verdenskrig. Det er et tydelig sammenfall mellom distriktets tap og de fasene i ubåtkrigen som er skissert av den amerikanske historikeren Clay Blair.²¹

Flere skip ble senket i Nordishavet, og mange beretninger om sjøfolks lidelser ble gjengitt i norske aviser. Med Tidens Tegn i spissen ble det åpnet et kraftig pressefelt-tog mot Tyskland. Flere aviser krevde at

regjeringen skulle stenge de norske farvannene for tyske ubåter, siden det var sannsynlig at de tyske ubåtene som opererte i Nordishavet var kommet gjennom norsk sjøterritorium. Svenskene hadde allerede i 1915 forbudt undervannsbåter adgang til svensk sjøterritorium.

I løpet av den korte perioden fra 26. september til 4. oktober 1916 ble elleve norske handelsskip senket av tyske ubåter utenfor norskekysten. Omtrent samtidig senket tyskerne ti norske handelsskip som deltok i den fransk-britiske kulltransporten. Disse hendelsene var brutale. For første gang i krigen gikk mange skip og mannskaper tapt, og som følge av dette vedtok den norske regjeringen 13. oktober 1916 en resolusjon der det ble lagt ned forbud mot at ubåter fra krigførende land fikk adgang til å oppholde seg i norsk territorium.²²

Den uinnskrenkede ubåtkrigen

Mot slutten av september 1916 intensiverte tyske ubåter sin jakt på norske handelsfartøyer som gikk mellom Norge og Arkhangelsk. I det hele tatt risikerte alle norske handelsskip langs norskekysten å bli stanset og senket.²³ Etter at den uinnskrenkede ubåtkrigen ble innført fra Tysklands side og nøytrale handelsskip ble regnet som legitime mål, økte senkningen av norske handelsskip betraktelig. I løpet av andre halvdel av 1916 ble nærmere 150 norske handelsfartøyer senket av tyske ubåter. Seks av disse var fra Aust-Agder.

Selv om den uinnskrenkede ubåtkrigen ble intensivert, viser et sammen- drag av sjøforklaringene at de tyske ubåtmannskapene sparte sjøfolk- enes liv så sant det var mulig. Senkningene foregikk stort sett etter samme mønster. Ubåten ga seg til kjenne med signal eller varselsskudd. Skipet ble stanset, og det ble satt ut en livbåt som ble rodd over til ubåten. Her ble gjerne kapteinen og et par offiserer tatt om bord, mens det øvrige mannskapet måtte ro tilbake med et tysk bordingmannskap som inispiserte skipet. Tyskerne forsynte seg med det de måtte trenge som krigsbytte; proviant, klær og skipsinstrumenter. Deretter tente sprengningsgjengen luntene på medbrakte brannbomber og tok seg tilbake til ubåten, mens det norske mannskapet fikk gå i livbåtene. Dersom ubåten hadde dårlig tid, eller skipet ikke sank fort nok, ble det gjerne sendt en torpedo mot det synkende skipet.²⁴

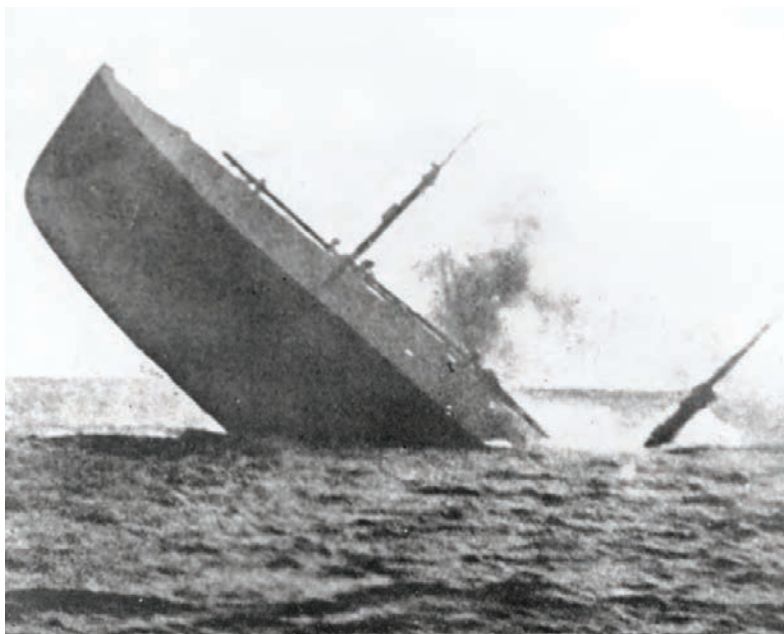
Det som finnes av redegjørelser for senkninger av norske handels- fartøyer, er stort sett hentet fra sjøforklaringene som ble avholdt en tid etter forlisene. Disse sjøforklaringene baserer seg på de overlevendes beskrivelser av hendelsene og er dermed kilde til senkningene slik de ble opplevd av mannskapet som selv var om bord på handelsskipene, vel å merke i tilfellene der det var overlevende som kunne fortelle om dette. I andre tilfeller fant de tyske ubåtkapteinene situasjonen for risikabel og tiden for knapp, slik at fartøyer ble senket uten forvarsel, med de fatale konsekvensene det fikk for mannskapene om bord på skipene.

Av og til finnes det beretninger fra mannskaper som overlevde senk- ninger. Disse gir en mer personlig og subjektiv fremstilling enn sjøfor- klaringene. Et eksempel på dette er Paul Woxholts skildring av senk- ningen av Grimstadbåten *Thelma*:

[...] ved 5-tiden, langfredags morgen, kom det store smellet. Hele forskipet ble mer eller mindre sprengt. Lukene som var skalket og sikret med tykke bomber, blåste rett til værs sammen med kullasten i forrommene. Mannskapet, som bodde forut under bakken, kom kravlende ut av ruinene av innredningen. Det var et kaos av fjøler og plankebiter. Båten fikk raskt babord slagside, og vi som var på

styrbord livbåt fikk vanskeligheter med å skli den ned skutesiden. Barbord livbåt lå allerede nesten i vannet da den ble låret og folk jumpet om bord. Ved hver livbåt lå det en liten øks til å hugge over surringer med. Fanglinene var så lange at de var fastgjort helt forut, i akterkanten av bakken. Det var en som skrek «Nå synker vi». «Nei, bare ta det med ro, ropte styrmannen. Han var i ferd med å stenge en nødventil for damptilførselen til maskinen. Den lå i forkant av skorsteinen og krevde sikkert ti tørn, samtidig som den gikk tregt. Det ble søkt etter flere folk forut, men ingen ble funnet. Så var vi da i båtene. Vi så gamle Thelma legge seg helt over på siden og forsvinne i dypet. De siste minuttene var hektiske. Styrbord livbåt var nær ved å bli dratt under skipsbunnen av dragsuget, båtshaken var surret og fanglinen var fast om bord. Da kom den lille øksa «Handy Bill» godt med. På et øyeblikk var vi hugget løs og gikk klar. Så så vi bare hav og himmel og barbord livbåt, som duvet på den andre siden av dragsuget etter Thelma. Vi holdt manntall. En ung lettmatros fra Arendal var borte.²⁵

Fra februar 1917 begynte Tyskland sin uinnskrenkede ubåtkrig. Dette ga innledningsvis gode resultater for tyskerne i kraft av at de senket mye tonnasje, men førte også til at USA 6. april 1917 gikk inn i krigen på ententenes side. Vi kan regne med at hele 16, sannsynligvis flere, av Aust-Agder-flåten skip ble senket av tyske ubåter. Krigen ble dessuten ytterligere brutalisert ved at tyskerne begynte å senke flere nøytrale



Torpedering. Fotografert fra en tysk undervannsbåt. Foto: Norsk Maritimt Museum.

handelsskip uten varsel, blant annet *Gran* og *Orion* fra Arendal, *Mountain Laurel* fra Tvedestrand og risorbåten *Garm*. I 1917, det året under verdenskrigen da den norske handelsflåten hadde størst tap, ble 423 norske handelsskip senket, i stor grad som følge av angrep fra tyske ubåter.

Den blinde fienden – minekrigen

Under første verdenskrig ble et stort antall miner lagt ut av alle krigens deltagere. Den 2. november 1914 kom en ny britisk kunngjøring som skulle få stor betydning for den norske handelsflåten. Den britiske admiralstaben erklærte Nordsjøen for sperret. Innenfor dette området ville alle skip bli utsatt for alvorlig fare i form av miner og krigsskip. Alle skip som fra 5. november 1914 passerte en linje fra det nordligste punkt på Hebridene over Færøyene til Island, gjorde det på eget ansvar. Skip fra alle land som ønsket å gå til og fra Norge, Østersjøen, Danmark og Holland, og som skulle passere den britiske kanalen på østsiden og i stredet ved Dover, ble oppfordret til å la seg geleide gjennom en passasje langs kysten av England til Farne Islands hvor en sikker rute ville bli anvist til Lindesnes fyr. Fra dette punktet skulle de gå nord eller sør langs norskekysten. Avvik fra dette seilingsmønsteret kunne få skjebnesvangre følger. Men det var først senere, i 1917, at Storbritannia og USA for alvor tok i bruk minene som våpen i Nordsjøen som et mottrekk mot den tyske ubåttrosseler.

Sjøfolk fra Aust-Agder i verdenskrigen

Når man ser på hvilke nye trusler krigen brakte med først og fremst i form av nye våpen som ubåter og miner, kommer det klart frem at risikoen sjøfolkene ble utsatt for som følge av krigen ble mangedoblet. Hvis vi ser på de totale tapene av mannskap på skip fra Aust-Agder under første verdenskrig, finner vi at det døde 155 sjøfolk i perioden som følge av krigsforlis eller av ukjente årsaker. Mange i den siste gruppen kan antagelig føres under kategorien krigsforlis.

Hvis vi så tar stikkprøver blant de 155 døde sjøfolkene, finner vi at flere av dem ikke var hjemmehørende i distriktet, men kom fra andre deler av landet. Et interessant faktum er at sjøforklaringene også viser at en del av sjøfolkene som seilte på skip fra Aust-Agder var utlendinger. Vi finner for eksempel tyskere, grekere, spanjoler, baltere, russere, japanere, amerikanere og søreuropeere blant de forliste mannskapene. Dette forteller oss at Aust-Agder-flåten og rederiene rekrutterte mannskaper fra store deler av verden, og var svært internasjonale også på den tiden. Det er også sannsynlig at austegder seilte på utenlandske skip. Sjøfolk fra Aust-Agder seilte dessuten på skip registrert andre steder i Norge.

Sjøfolkene fra Aust-Agder som mistet livet

Ser vi spesifikt på sjøfolk fra Aust-Agder, enten i tjeneste på skip fra regionen, fra andre deler av landet eller i internasjonal tjeneste, kan man regne med minst 90 omkomne gjennom hele verdenskrigen. For dem som satt igjen på land, fikk det å miste familieforsørgeren alvorlige konsekvenser. Barn mistet sin far og kvinner mistet ektefelle og forsørger. Den første sjømannen fra Aust-Agder som omkom under første verdenskrig var lempen Arnold Karlsen fra Langsæ ved Arendal. Han var 27 år gammel og ugift. Karlsen var sønn av en svensk steinarbeider og nummer to i rekken av fem søsken.²⁶

Noen familier ble hardere rammet og mistet flere familiemedlemmer. Da barken *Urania* uten varsel ble senket av en tysk ubåt i Nordsjøen mars 1917, omkom kaptein Nils Hertsberg Jensen fra Natvig i Øyestad kommune. Han hadde tidligere samme måned mistet sønnen Sigurd da dampskipet *Edvard Grieg* uten varsel ble senket av en tysk ubåt samme sted. Mange av de små kystsamfunnene i Aust-Agder ble hardt rammet. Etterlatte fikk noe støtte gjennom forsikringsordninger og kunne søke støtte i blant annet lokalt opprettede fond.

Av de 90 identifiserte sjøfolkene fra Aust-Agder som døde under verdenskrigen, vil vi her se nærmere på de som hørte hjemme i Arendal, som også var det stedet som hadde flest falne. Hele 54 av de omkomne var hjemmehørende i nåværende Arendal kommune.

Vi har kunnskap om stillingene til 45 av de omkomne fra Arendal. Av disse var 20 dekksoffiserer, hvorav 11 kapteiner, 9 styrmenn og 1 førstestemaskinist. Vi finner 17 matroser og dekksgutter, 4 som arbeidet i maskinrommet, og 4 som jobbet i byssa. At såpass mange var offiserer, kan ha sammenheng med den godt utbygde sjøfartsutdanningen i Arendal. Hvorfor såpass mange som 11 arendalskapteiner døde, vet vi ikke, men det er nærliggende å tenke på den gamle æreskodeksen som sier at kapteinen skal være sistemann til å forlate skuta. På den andre siden vet vi ikke hvor mange kapteiner som overlevde, så er vanskelig å vurdere hva dette betyr. Ut fra antall dødsfall pr. år er det tydelig at 1917 representerte et klimaks. Det året omkom 29 sjøfolk fra Arendal på havet, noe som stemmer godt med det vi ellers vet om krigens gang og de økte tapstallene som fulgte av intensiveringen av den uinnskrenkede ubåtkrigen. I 1917 omkom 730 sjøfolk på norske skip.²⁷ De øvrige tapene er fordelt slik: fire i 1914, åtte i 1915, fem i 1916 og åtte i 1918. En arendalssjømann ble også registrert krigsforlist i 1919. Sannsynligvis omkom han i minesprengning. Vi kjenner til fem andre ble drept av miner, men sannsynligvis var det flere, siden 27 er registrert med «forsvunnet på havet» som dødsårsak. Av de døde er 15 registrert omkommet ved ubåtsenkninger, hvorav 13 var om bord på skip som ble senket

uten forvarsel som følge av Tysklands uinnskrenkede ubåtkrig.

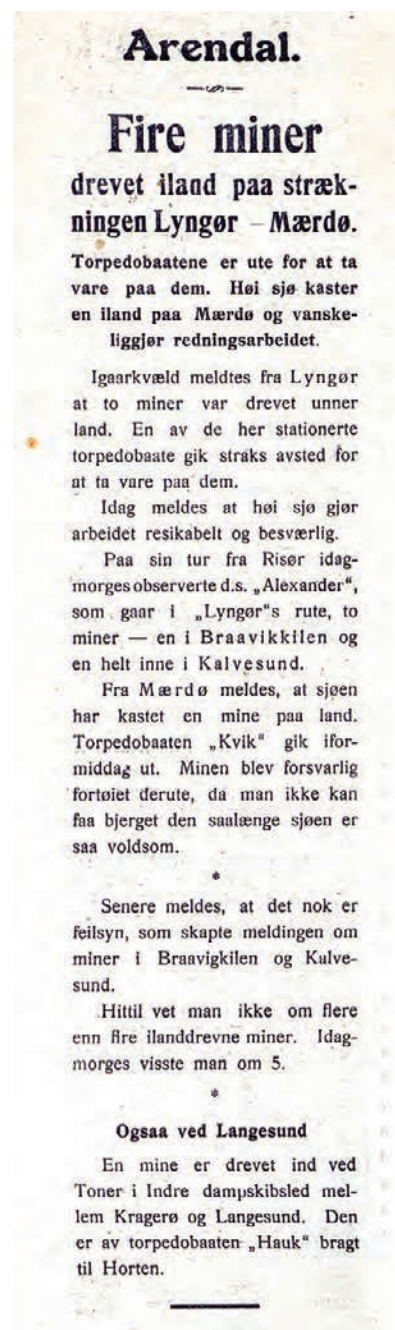
Den yngste omkomne sjømannen fra Aust-Agder under første verdenskrig var den 15 år gamle John Karlsen, som gikk ned med seilskuta *Craigsla* våren 1915. Den eldste var 66 år gammel da han døde. Vi kan ut fra en beregning konkludere med at mange av sjøfolkene var over 25 år gamle, og sannsynligvis hadde mange av dem forsørgeransvar.

Hvilke belastninger ble sjøfolkene utsatt for under første verdenskrig?

Dersom vi prøver å forestille oss sjøfolkenes opplevelse av det som er sagt om minetrussel, ubåtkrig og tapene av skip og mannskaper, er det ikke vanskelig å innse at påkjennningene for distriktets sjøfolk økte betydelig under første verdenskrig. Nå var ikke sjømannsyrket et lett yrke før krigen heller. Ofte var man ute lengre perioder, i mange tilfeller år av gangen, og forholdene om bord var kummerlige. Men selv om lønns- og arbeidsforhold bedret seg, representerte krigen svært store belastninger både fysisk og psykisk.

I Aust-Agder Rederiforenings protokoll for krigstiden står det lite om verdenskrigen og sjøfolkene. Dette skyldes kanskje distansen mellom reder og sjømann. Det kan synes som om rederne sjelden kom i kontakt med mannskapene om bord, og at deres liv utspilte seg i to vidt forskjellige verdener. Men da Rederiforbundets fond av 1918 ble opprettet, ble det de lokale rederforeningenes oppgave å ta imot søknader og sende anbefalinger til forbundet sentralt. I protokollene utover på 1920-tallet er det limt inn anbefalingslister som gir et inntrykk av hvilke vanskelige forhold en del av distriktets krigsseilere møtte i mellomkrigstidens nedgangstider.

Den første listen fra 1925 omhandler 138 søknader for Arendal og omegn. Av fysiske helseplager oppgir ni søkere at de har tuberkulose. Flere av dem som står oppført med merknaden «torpedert» eller «krigsforlist» er i tillegg markert som arbeidsuføre eller har kommentaren «svakelig, vanskelig for at arbeide». De aller fleste har forsørgeransvar for barn. Paul Th. Gundersen som var født i 1844, og som altså var rundt 80 år, karakteriseres som torpedert og «alderdomssvag». Theodor Michalsen, født i 1870, hadde fått et ben knust under en redningsaksjon. En hadde skade i en arm, to var blinde, flere hadde amputasjoner som følge av koldbrann. Listen over skader er lang. Carl L. Johansen, født i 1868, var «arbeidsudyktig og svaglig», men hadde forsørgeransvar for to barn. I 1926 kom det en del nye søkere til, flere tuberkulose-tilfeller, men også en del krigsskadde, blant annet en som hadde ødelagt foten ved forlis og hadde måttet amputert den i 1926. En oppga å være



Det var ikke bare handelsskipene minene utgjorde en trussel for. Uvær førte til at ankrede miner slet seg og drev i land langs sørlandskysten og utgjorde en fare for lokalbefolkningen. Fra Agderposten 6. februar 1915. Foto: KUBEN/AAMA.

lam, en krigsforlist hadde utviklet epilepsi og var delvis blind. Johan Hansen, født 1880, «forbrendte alle sine fingre under senkingen av tvedestrandsseilskipet *Sjøfna*, «hvorefter fingre efterhvert er blitt amputert. Nu kun 2 fingre igjen.» Han fikk 100 kroner. I tillegg til denne typen direkte eller indirekte fysiske krigsskader, er det også anført «nærvesyg» på flere av søknadene. For 1926 ble det gitt kroner 16 500 fra Rederiforbundet til Agdersiden skibsreder- og kredsforening som skulle fordeles blant distriktets trengende krigsofre. Dette var mindre en tidligere.²⁸

Dette unike kildematerialet fra mellomkrigstiden forteller oss om vanskene krigsseilerne møtte i de økonomiske nedgangstidene som fulgte. For dem sluttet ikke verdenskrigen i 1918. Mange hadde måttet betale en svært høy pris, og ofte var dette noe de måtte slite med livet ut.

Det å seile under konstant påkjenning og frykt for gå på miner eller å bli senket av torpedoer hadde omfattende senvirkninger. Når skipene ble senket, måtte overlevende ofte sitte lenge i livbåtene, noen ganger i uvær og med lite vann og mat, av og til i flere døgn. Da for eksempel barken *Silas* av Grimstad 8. mars 1917 ble senket av en tysk ubåt i Atlanteren, skjedde det etter at mannskapet hadde gått i livbåtene. Den ene livbåten med seks mann om bord nådde til slutt Irland. De hadde da seilt i fire døgn i dårlig vær i en lekk livbåt med svært lite vann og proviant. Mannskapet på seilskipet *Remostrant* av Tvedestrand måtte også sitte flere døgn i livbåtene i opprørt sjø, ved ett tilfelle kantret livbåten i de høye bølgene, men de klarte å få den på rett kjøll igjen. Etter flere døgn klarte mannskapet å ta seg inn til kysten av Irland. De hadde da vært nødt til å slakte skipshunden og drikke blodet og spise kjøttet for å stagge den verste sulten og tørsten.²⁹

Det er forsket lite på nervepåkjenningene som sjøfolkene ble påført under første verdenskrig og de psykiske senskader dette medførte. Søknadene om økonomisk støtte viser at enkelte av distriktets krigsseilere slet med å finne seg til rette etter krigen. Noen drev inn i alkoholisme, andre kom på kant med loven. Først lenge etter andre verdenskrig ble dette for alvor tatt tak i denne typen problemer, og først på 1970-tallet ble det konkludert med at mange krigsseilere slet med psykiske plager som lignet det man kunne observere hos tidligere konsentrasjonsleirfanger. «Krigsseilersyndromet» ble et begrep.³⁰

Avslutning

De funnene som er presentert i denne artikkelen viser at den norske handelsflåten, herunder Aust-Agders handelsflåte, spilte en viktig rolle i den økonomiske krigføringen under første verdenskrig, i første rekke ved at den støttet forsyningslinjene til og fra Storbritannia. Jeg har i

denne artikkelen spesielt trukket frem kullfrakten mellom Storbritannia og Frankrike, som var svært viktig for jernbanens transport av soldater og forsyninger til og fra fronten. Kullet den norske handelsflåten fraktet mellom Storbritannia og Frankrike var også svært viktig for opprettholdelsen av krigsindustrien. Mange skip fra Aust-Agder deltok i denne frakten. Russland var frem til revolusjonen en viktig alliert i trippelententen og den norske handelsflåten inkludert Aust-Agders handelsflåte fraktet viktige forsyninger til og fra Arkangelsk, som under verdenskrigen ble en svært viktig krigshavn. I tillegg bidro den norske handelsflåten med frakt og forsyninger over Atlanterhavet etter USAs inntrøden i krigen. Storbritannia anså den norske handelsflåten som så viktig at de fikk i stand en tonnasjeavtale som i praksis stilte den norske handelsflåten under Storbritannias kontroll. Den norske handelsflåten var den tredje største i verden og den nest største på frakt til og fra Storbritannia. Aust-Agder-flåten utgjorde 317 526 tonn av den totale norske flåtens 2 451 311 tonn i 1914, eller rundt regnet ca. 12 prosent. I 1916 utgjorde Aust-Agder-flåten omtrent samme prosentandel, mens den i 1918 utgjorde under 4 prosent av den norske handelsflåten. Når vi i tillegg vet at Aust-Agder-flåten seilte på alle krigsskueplasser som ble trafikkert av norske skip, kan vi konkludere med at Aust-Agder-flåten, som del av den norske handelsflåten, bidro til ententenes seier.

49 skip fra Aust-Agder gikk tapt som følge av verdenskrigen, og minst 90 sjømenn fra distriktet mistet livet. I tillegg ble mange skadet. Omfanget av skadde sjøfolk er ukjent, men søknadene til Rederiforbundets fond indikerer at det dreier seg om et ganske stort antall. Skip og mannskaper ble utsatt for beskytning fra tyske overflatefartøyer, de ble angrepet av tyske ubåter og levde under en konstant minetrussel. Mange sjøfolk slet også med nerveskader som følge av krigshendelser og de psykiske påkjenningene forbundet med seilas i minelagt og ubåtbefengt farvann.

Det er et faktum at mange av distriktets sjøfolk mistet livet, spesielt i Nordsjøen og i Den engelske kanal. De fleste redere fra Aust-Agder spekulerte i verdenskrigen. Den utbredte oppfatningen om at de tjente gode penger på bekostning av sjøfolkene, kan også ses i lys av etterkrigstidens tilspissede klassekamp. Krigen fremtvang bedre vilkår for sjøfolkene både i form av regulert arbeidstid, lønnsvekst og forsikringsordninger. Men som artikkelen viser, synes ikke dette å stå i forhold til de nye trusler sjøfolkene ble utsatt for i løpet av verdenskrigen.

Det som er skrevet om Aust-Agders handelsflåte under første verdenskrig, har vært som en del av generell sjøfartshistorie og økonomisk historie mer enn som en del av krigshistorien, noe som også preger den generelle forskningen. Krigsseilerbegrepet har endret seg fra å være et sosialt stigma til å bli en hedersbetegnelse. Som fenomen har krigsseilerne også fått

økt oppmerksomhet med forfatteren Jon Michelets bestselgende bøker og opprettelsen av Norsk senter for krigsseilerhistorie ved Stiftelsen arkivet i Kristiansand, men dette har til nå først og fremst vært knyttet opp mot andre verdenskrig. At Norge var nøytrale under første verdenskrig betyr imidlertid ikke at sjøfolkenes skjebne var vesentlig annerledes. I respekt for de som ofret livet på sjøen bør denne historien anerkjennes som del av den norske krigshistorien i det tyvende århundre.

Kilder

Aviskilder, tidsskrifter og trykte tabeller

Agderposten:

1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919 og 1921

Vestlandske Tidene:

1914, 1915, 1916, 1917, 1918

Aust-Agder museum og arkiv (AAMA):

AMA/PA-1039, Aust-Agder Rederiforening A møteprotokoll, L0001, møteprotokoll 1906– 1929

Litteratur

Blair, C. (1996). *Hitlers u-boat war: The hunters 1939–1942*. New York: Random House.

Bjørklund, J. (2004). *Mesan skjøt*. Grimstad: Grimstad Sjømannsforening.

Brochmann, D. (1928). *Med norske skib i verdenskrigen*. Oslo: Trykt som manuskript.

Dannevig, B. (1956). *Aust-Agder Rederiforening 1906–1956: Samt noen trekk av fylkets sjøfarts historie*. Arendal: Aust-Agder rederiforening.

Hasle, G. (2011). *Slaget om Nordsjøen: 31. mai–1. juni 1916*. Oslo: Vega forlag.

Hobson, R., & Kristiansen, T. (2011). *Norsk forsvarshistorie 1905–1940*. Oslo: Eide Forlag.

Keilhau, W. (1927). *Norge og verdenskrigen*. Oslo: H. Aschehoug & Co.

Nergaard & Solberg 2014

Melien, T. J. (2013). «Handelsflåten under første verdenskrig». I D. P. Nergaard & F. J. Solberg (Red.), 1914: *Den store krigen*. Oslo: Vega Forlag.

Olstad, F. (2006). *Vår skjebne i vår hånd: Norsk sjømandsforbunds historie* (Vol. 1). Oslo: Pax Forlag.

Schreiner, J. (1963). *Norsk skipsfart under krig og høykonjunktur 1914–1920*. Oslo: J.W. Cappelens Forlag.

Sjøfartskontoret. 1917a. *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis* (B.1, 1914, 1915, 1916). Kristiania: Sjøfartskontoret.

Sjøfartskontoret. 1917b. *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis* (B.2, 1ste halvår 1917). Kristiania: Sjøfartskontoret.

Sjøfartskontoret. 1917c. *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis* (B.3, 2det halvår 1917). Kristiania: Sjøfartskontoret.

Sjøfartskontoret. 1918a. *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis* (B.4, 1918). Kristiania: Sjøfartskontoret.

Sjøfartskontoret (1918b). *Sjøforklaringer over norske skibes krigsforlis* (B.5, Oversigtstabeller, 1914–1918). Kristiania: Sjøfartskontoret.

Sætra, G. (2008). *Aust-Agder og sjøfarten: Rederens rolle*. Aust-Agders Rederiforening.

Thoresen, Knut Flovik (2015): «*Sjømandens jammer og død*» – *Sjøkrigen, handelsflåten, skip og mannskaper fra Aust-Agder 1914–1918*. Masteroppgave i Historie, Universitetet i Agder.

Noter

- 1 Sjøfartskontoret 1917a: 7
- 2 Denne artikkelen bygger på forfatterens masteroppgave i historie ved Universitetet i Agder (2015)
- 3 Dannevig 1956: 42-45, fra sjøforklaringene og liste over sjømenn fra distriktet som falt, utarbeidet av artikkelforfatteren.
- 4 Sætra 2008: 9
- 5 Sætra 2008: 9
- 6 Schreiner 1963: 303–306 22 Sætra 2008: 92 23 Ibid 22: 88
- 7 Schreiner 1963: 304
- 8 Sætra 2008: 88
- 9 Fra sjøforklaringene.
- 10 Schreiner 1963: 71
- 11 Fra sjøforklaringene.
- 12 Bjørklund 2004: 59
- 13 Sjøfartskontoret 1918a
- 14 Melien 2013: 118
- 15 Thoresen (2015): 35-39
- 16 Sjøfartskontoret 1914, 1915, 1916, 1917 og 1918
- 17 Hobson & Kristiansen 2001: 142
- 18 Hasle 2011: 155
- 19 Nergaard & Solberg 2014: 46-87 og sammendrag etter opptelling fra Sjøforklaringene.
- 20 Schreiner 1963: 163
- 21 Keilhaug 1927: 208 og Blair (1996): 9-22
- 22 Ibid: 140-141
- 23 Melien 1995: 32 og 63
- 24 Brochmann 1928: 75
- 25 Bjørklund 2004: 61 og 62
- 26 Folketellingen 1918, Digitalarkivet
- 27 Melien 2013: 35
- 28 PA-1039 Aust-Agder Rederiforening A møteprotokoll. L001, møteprotokoll 1906-1929
- 29 Sjøfartskontoret 1918a: 208-209
- 30 Olstad 2006: 348-349