

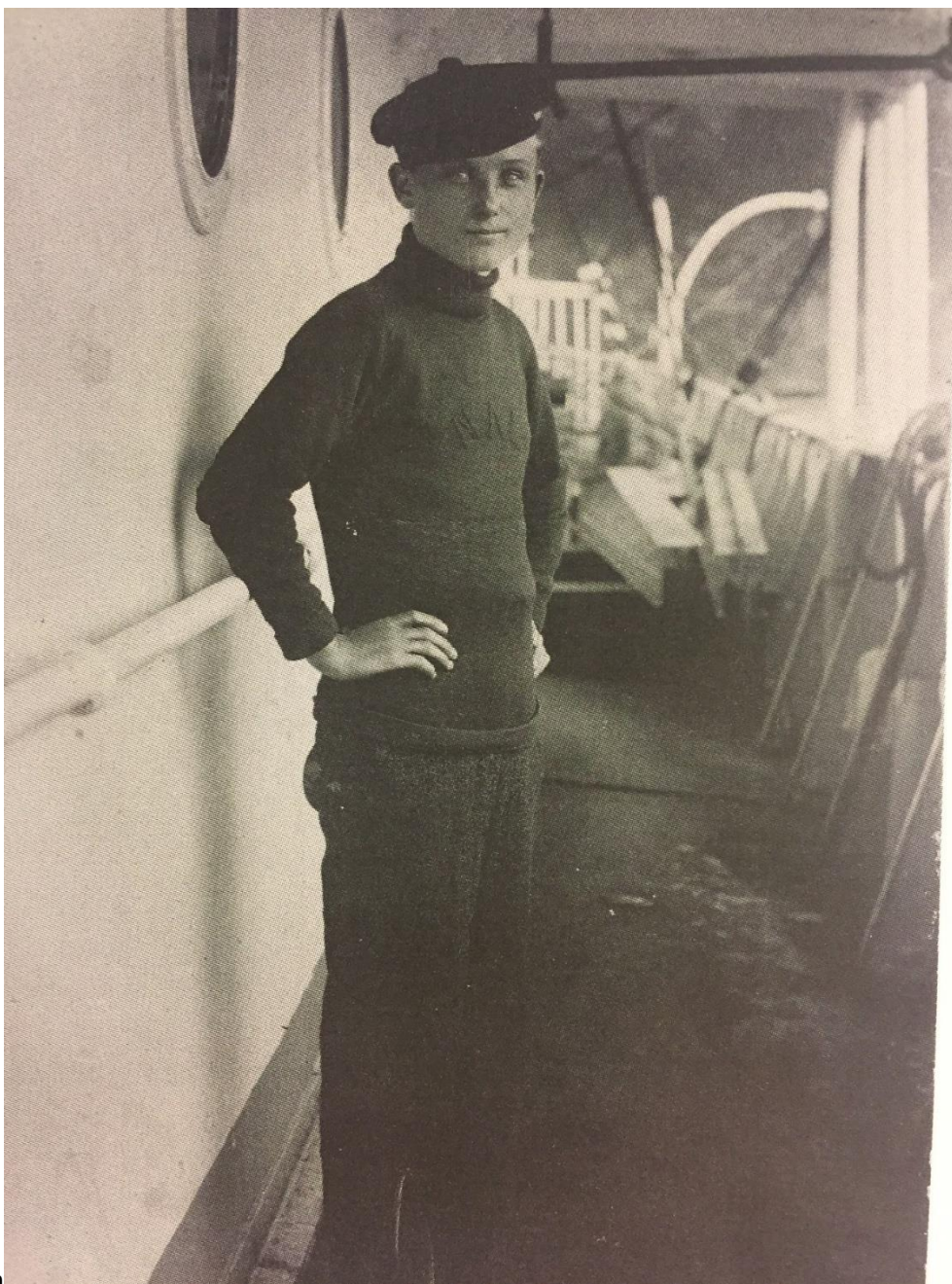


SJØFOLK I KRIG

Med hyre på skip havnet de midt
i en krig de ikke var forberedt på

Innholdsfortegnelse

KUNNSKAPSLØFTET	4
Kompetansemål etter ungdomstrinnet.....	4
Kompetansemål etter videregående skole	4
Til læreren	5
Om det narrative	5
Intervju	8
Kilder til gruppeoppgaver.....	10
1. Skiptforlis og sjøforklaringer	11
Definisjon sjøforklaring	11
2. Brevet fra kongen	23
3. How I miss you.....	24
Jenny Kristiansen (f. 1938)	24
-datter av krigsseiler Ivar Kristiansen	24
4. Hvem er helter?.....	28
Etiketten U-9, tidenes mest groteske markedsføring?	28
5. Krigsseilerregisteret.....	30
Flåtetilhørighet.....	30
6. Krigspoesi	33
8. Arthur Ernst Berg.....	39
Arthur Ernst Bergs rekonstruerte livshistorie	39
Arthur Ernst Bergs livslinje	42



9. Richard Roth
43

Utdrag fra dekkdagboken	44
10. Tap av stavangerskip gjennom to kriger	46
Viktige begreper	49
Lenker	51

KUNNSKAPSLØFTET

Menneska er prega av den kulturen dei veks opp, og dette påverkar haldningar og kunnskaper og handlingar. Som menneske inngår vi i ein historisk samanheng, og ei lang rekkje historiske hendingar har påverka utviklinga av samfunnet. I samfunnsfaget skal elevane lære om det kulturelle mangfaldet i verda i fortid og samtid, og lære seg å reflektere omkring det tradisjonelle og det moderne. Såleis skal faget medverke til medviten identitetsdanning og trygg forankring i eige samfunn og ein eigen livssituasjon.

Læreplan i samfunnsfag, SAF1-03

Kompetansemål etter ungdomstrinnet

Finne døme på hendingar som har vore med på å forme dagens Noreg, og diskutere korleis samfunnet kunne ha vorte dersom desse hendingane hadde utvikla seg annleis. (Kompetansemål i historie e. 10. årssteget. Læreplan i samfunnsfag, Safi – 03). Lese og tolke og bruke papirbaserte og digitale kart, målestokk og karttegn.

(Kompetansemål i geografi e. 10. årssteget. Læreplan i samfunnsfag, Safi – 03)

Kompetansemål etter videregående skole

Identifisere ulike historiske forklaringer og diskutere hvordan slike forklaringer kan prege historiske fremstillinger.

Presentere en historisk person og diskutere hvordan samtidige samfunnsrammer påvirket denne personens handlinger. (Læreplan i historie- fellesfag studieforbereende. HiS1- 02)

Gjøre rede for de to verdenskrigene og drøfte virkningene disse fikk for Norden og det internasjonale samfunn. (Samfunn og mennesker i tid: VG3 studieforbereende. Læreplan i historie- fellesfag studieforbereende. HiS1- 02)

Til læreren

Om det narrative



Av Ingrid Lise Tjemsland, museumspedagog ved Avdeling for sjøfart og industri, Museum Stavanger.

Å bruke det narrative til å formidle kulturarven på er et velkjent grep i museumsverden, og det er heller ikke ukjent i fagene norsk og samfunnsfag. Men hva innebærer det *narrative*? Ved å vise til forarbeidet vi gjorde på den unge sjømannen Arthur Ernst Berg, vil jeg her drøfte «det narrative» i utstillingen Sjøfolk i krig. Fotoet viser Arthur Ernst Berg hos politiet i Hull, 26.januar 1917.

Etymologisk kommer *narrativ* fra det latinske ordet 'narrare'- fortellende som gjelder handlingsgangen i en fortelling. Ordet narrativ er i følge Etymologisk ordbok trolig avledet av 'gnarus'; "som kjenner, vet", som også har gitt lånordet ignorere. (Coprona, 2013 s. 631). Jan Bjarne Bøe oversetter narrativitet med "at noe lar seg fortelle" der fortellingen holdes sammen av et gjenkjennelig mønster av hendelser" (Bøe 1999 s. 17).



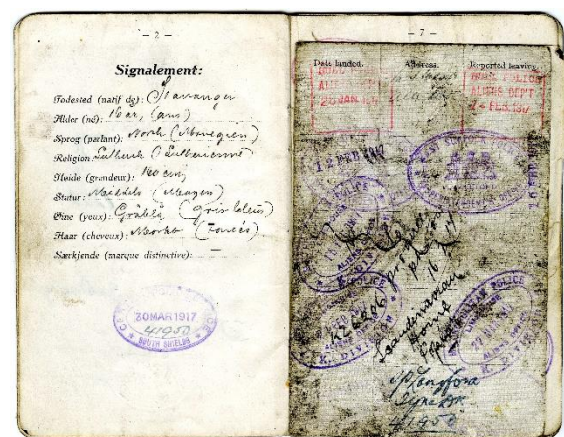
En forståelse av narrativitet kan vi også gå til teologien for å finne. Svend Bjerg (Bjerg, 2008 s. 3-4) bruker begrepet narrativ teologi:

Narrativ teologi beskjeftiger sig med fortælling som kristendommens privilegerende sprogform. Fortælling står for sammenhæng, den skaber forløb fra begyndelse over midt til ende. For det andet skaber fortællingen rum. Ikke blot livsrum, men også rum for identitet, for tro og handling, for tid og historie, for fællesskabet mellom Gud og mennesket. "Fortellingen konstituerer altså tidsforståelsen, og det vi kan trekke ut av den narrative teologien, handler da om tidsforståelse og historieførståelse. Noe som også har overføringsverdi også om vi tar bort den religiøse dimensjonen.



I artikkelen "Ideologi, intriger, identitet: Kan Paul Ricoeurs hermeneutikk gje perspektiv til medieforskninga?" fra 1992, forklarer Bjørn Kvalsvik Nicolaysen (BKN) begrepet fortelling slik: "Ei forteljing er alltid ei framstilling av handlingar som aktørar utfører slik at det kjem

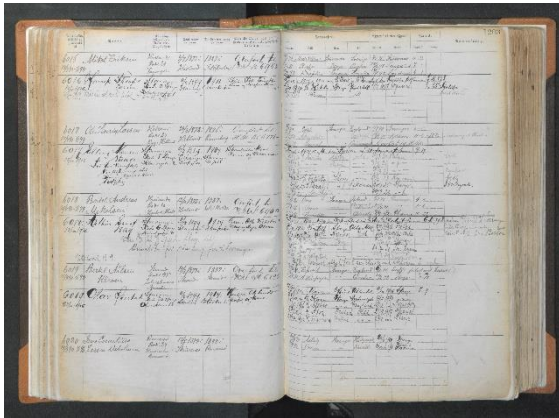
i stand hendingar innanfor særlege situasjonar og omstende" (1992, s. 26). Han viser her til Paul Ricoeur som mener at vi ved hjelp av fortellinger og fortellemønstre i kulturen tilegner oss "eit individuelt, historisk medvit" (ibid., s. 29). Skal vi kunne formidle vår kunnskap som fortellinger avhenger det av våre egen historiske erfaring, våre erfaringer med andre mennesker og vår oppsummering av eget liv. Med henvisning til trebindsverket "Tid og fortelling" (Time and Narrative, 1983-85), forklarer BKN Paul Ricoeurs *kunnskapsteoretiske tese*. Den kunnskapsteoretiske tese sier at det narrative er en grunnkategori for historisk forståelse. Fortellerformen er den måten vi fremstiller endring over tid på, og er styrende for hvordan vi oppfatter vår egen rolle i historien (ibid s. 29).



Det narrative grepet

Gjennom fortellingene formes målsettingene for handling, sier Bjørn Kvalsvik Nicolaysen. "Anten vi repeterer og referer grunnleggande soger om kulturutviklinga, eller vi vil forklare kva som hender i vårt daglegliv" (Nicolaysen 2005, s. 20). Han skriver om fortellingen sin rolle i kulturen, og hvordan fortellingen har blitt brukt som grunnlag for didaktisk arbeid med at "den didaktisk orienterte narratologien har gjenreist interessa ikkje berre for den kulturkommenterende rolla forteljande litteratur har, men også for den

rolla forteljninga har for å integrere den einskilde lesaren og skrivaren (språbrukaren) i sjølvframstillingane som blir frambydde i kulturen" (Nicolaysen, 2005 s. 23).



Også Hayden White og Paul Ricoeur var opptatt av forholdet mellom det fiktive og det historiske i fortellinger. I følge Ricoeur er den narrative identiteten til en person, en gruppe eller et samfunn *møtepunktet mellom fiksjon og historie*. (Nicolaysen, 2005, s. 23).

I følge Hayden White (2003), konstruerer vi fortellinger retrospektivt. White sammenligner enkeltmenneskets konstruksjon av sin eget livsfortelling med måten historikere fremstiller historien. Fortellingen har litterære kvaliteter og all fremstilling enten den er historisk eller personlig, har elementer av litterær fiksjon: "den syntagmatiske spredningen av hendelser over en tidsbestemt serie fremlagt som prosadiskurs" (White sitert i Mæland Wee, 2005 s.13). Og vi må nødvendigvis skape mening retrospektivt, vi lever våre liv som suksessive perioder.

Det fragmentariske blir til en fortelling

I følge Sødning Jensen (1986, s. 179-180) integrerer fortidsfortellingen et resultat av begivenheter innenfor en og samme handlingsenhet, og omkring en menneskelig interesse.⁵⁴ Bøe (Bøe, 1999, s. 17) sier at fortidsfortellingen har en historisk dimensjon og en tidsdimensjon, en ordnet rekke av hendelser med en begynnelse, og en slutt. Fortellingen utspiller seg i et tydelig rom og dreier seg om virkelige hendelser i fortiden. Det vil i imidlertid alltid være uklart hva som er virkelig og hva som er oppdiktet, sier Bøe (ibid). Fortellingen det vises til i undervisningsopplegget, er preget av at vi har med fragmenterte kilder å gjøre. Basert på viten vi har om tiden dokumentene ble til i, har vi konstruert en sammenhengende fortelling som blir presentert til elevene. De tomrommene som er mellom "det vi vet" og det som er ukjent, kan minne om en punktroman eller punktnarrativ. De ulike tekstene/arkivaliene markerer enkeltvis punkter, men der leseren / fortolkeren som må trekke linjene mellom punktene for å fylle ut den helhetlige fortellingen. Det vil derfor være viktig å legge vekt på at vi ikke vet alt, når vi forteller historien om Arthur Ernst Berg til elevene. Derfor kan undervisningsopplegget også tematisere hvordan både skolen og museet forholder seg til kildebruk.

"Imidlertid", sier Bøe, "kan både begynnelsen og slutten ligge utenfor selve den faktiske formidlingen, for eksempel ved at fortelleren indirekte forventer at tilhøreren selv vet begynnelsen og slutten, eller at fortelleren legger begynnelsen og slutten til en annen fortelling (som er blitt fortalt, eller skal bli fortalt)".

Intervju¹

Introduksjonsspørsmål

Spørsmål som kan fremkalle spontane, rike beskrivelser hvor intervjupersonene selv presenterer det de opplever som hoveddimensjonene som undersøkes.

Kan du fortelle meg om....?

Husker du et tilfelle hvor du....?

Hva skjedde i episoden du nevnte?

Kan du beskrive så detaljert som mulig et situasjon som innebar læring for deg?

Oppfølgingsspørsmål

Intervjupersonens svar kan utdypes ved at intervjueren inntar en interessert, vedholdende og kritisk holdning. Det kan gjøres ved å stille spørsmål ved det som nettopp er blitt sagt. Et lite blikk, eller bare en pause kan også vise intervjupersonene at han eller hun bare skal fortsette med sin fortelling. Intervjueren kan gjenta de viktige ordene i et svar, og på denne måten invitere til fordypning. Intervjuerne kan lære seg å legge merke til "røde lys" i svaret- uvanlige ord, sterk intonasjon- som kan signalisere et helt emnekompleks som er viktig for intervjupersonen. Hovedsaken her er intervjuerens evne til å lytte etter hva som er viktig for intervjupersonen, og samtidig har forskningsspørsmålet klart for seg.

Inngående spørsmål

Kan du si noe mer om det? Kan du gi en mer detaljert beskrivelse av hva som skjedde? Har du flere eksempler på dette? Intervjueren forfølger her svarene, utforsker deres innhold, men uten å si hvilke dimensjoner som skal tas hensyn til.

Spesifiserende spørsmål

Intervjueren kan også følge opp med mer operasjonaliserende spørsmål, for eksempel: Hva tenkte du da? Hva var det du gjorde da du følte angsten stige opp i deg? Hvordan reagerte kroppen din? I et intervju med mange generelle uttalelser kan intervjueren forsøke på få mer presise beskrivelser gjennom å spørre: "Er dette noe du har opplevd selv?"

¹ Kvale, S. og Brinkmann, S. (2009) *Det kvalitative forskningsintervjuet*. Gyldendal akademisk. 2. utgave. S. 147-151.

Indirekte spørsmål

Her kan intervjueren bruke projektive spørsmål, som "Hvordan tror du andre opplever...". Svaret kan da henvise til direkte til de andres holdning, men det kan også være et indirekte uttrykk for intervjubjektets egen holdning, som han eller hun ikke redegjør for med sine egne ord. Forsiktig oppfølgingsspørsmål vil her være nødvendig for å tolke svaret.

Strukturerende spørsmål

Intervjueren er ansvarlig for intervjuets retning, og bør angi når et emne er ferdigbehandlet. Intervjueren kan direkte og høflig avbryte lange svar som er irrelevante for emnet som undersøkes, for eksempel ved å si: "Jeg vil gjerne få ta opp et nytt emne: ..."

Fortolkende spørsmål

Fortolkningen kan rett og slett bety å omformulere et svar, for eksempel: "Du mener altså at ...?" eller forsøke å klargjøre: "Er det riktig å si at du føler at...?", Kan uttrykket.... dekke det du nå har sagt?". Intervjueren kan også gi mer direkte fortolkninger av hva intervjubjektet har sagt: " Er det riktig at ...?"

Forskjellige spørsmålsformuleringer

Kan du forklare det for meg? Hva skjedde?

Hva gjorde du? Hvordan husker du det? Hvordan opplevde du det?

Hva føler du i forhold til det nå? Hvordan reagerte du følelsesmessig på det som skjedde?

Hva synes du om det? Hvordan oppfatter du dette problemet?

Hva mener du om det som skjedde? Hvordan bedømmer du det I dag?

Kilder til gruppeoppgaver

1. Skipsforlis og sjøforklaringer
2. Brevet fra kongen
3. How I miss You
4. Hvem er helt
5. Flåtetilhørighet og Krigsseilerregisteret
6. Nortraship
7. Krigspoesi
8. Arthur Ernst Berg
9. Richard Rott
10. Tap av Stavangerskip
11. Ordforklaringer



1. Skipsforlis og sjøforklaringer



Definisjon sjøforklaring

En sjøforklaring er et rettslig avhør av skipsfører og mannskap i etterkant av skipshavari eller -ulykke som har inntruffet i forbindelse med skipets drift. Formålet er å skaffe så vidt mulig fullstendige

opplysninger om de faktiske omstendigheter ved og årsakene til hendelsen, særlig om forhold som er av betydning for bedømmelsen av skipets sjødyktighet eller for vurderingen av reglene om sjødyktighet, og om forhold som kan tenkes å begrunne straffansvar eller erstatningsansvar for reder, skipsfører, mannskap eller andre. Noen avgjørelse om mulig ansvar blir ikke truffet under sjøforklaringen. Men protokollen fra sjøforklaringen vil være et viktig bevis i en eventuell senere rettstvist om ansvaret.

Sjøforklaringen skal normalt holdes snarest mulig etter havariet eller ulykken, på det sted skipet ligger på havaritiden, eller, hvis havariet inntreffer underveis, i den første havn skipet kommer til etter havariet. Sjøforklaring holdes i Norge for vedkommende tingrett, som settes med to sjøkyndige rettsvitner, i Danmark, Finland og Sverige for den domstol som er kompetent etter vedkommende lands lovgivning, og i utlandet for vedkommende norske konsulrett.

D/S «Langfond» (M.K.N.F.) av Stavanger²

Reg. ton, br.: 1097, last: kul og stykgods, ødelagt 28de april paa reise fra Liverpool til Island. Omkommet: ingen.

Sjøforklaring

Avholdt for Det kgl. Norske konsulat i Liverpool den 2de mai 1917 i anledning av av ovennævnte skib er blit sænket av tysk undervandsbaat den 28de april 1917 ca 120 mil N.V av Irland paa reise fra Liverpool til Island.

Retten administrertes av konsul Johan Vogt med bisidderne d'herrer Anton Haag, skipperborger av Tønsberg og Tom Danielsen Syrdahl, fører av s/s «Mirjam»

Ti fremstod da skibets fører, kaptein Chr. Johnsen, der fremla en av ham undertegnet skriftlig beretning over tildragelsen, der lyder:

Journaludrag for d/s «Langfond»

D/s «Langfond» paa reise fra Liverpool til Island med en ladning kul, tomtønder, stykgods samt 45 sækker post.

Torsdag morgen den 26de april kl. 5.45 avgik d/s «Langfond» fra Liverpool med lods om bord. Alt var i sjøklar stand, med livbaatene utsvinget i daviderne. Kl. 8 passertes Far fyrskip hvor lodsens kvittertes, hvorefter styrtes de av det Britiske admiralitet opgivne kurser, indtil lørdag formiddag kl. 10,40. Efter bestikket paa 58⁰ 49' N.Br. og 10⁰ 53' V. Lg., da en torpedo passerte baugen fra bagbord side. Der blæste en sterk kuling av V. N.V med høi sjø. Maskinen blev øieblikkelig

² SJØFORKLARINGER OVER NORSKE SKIBES KRIGSFORLIS BIND 2 1. STE HALVAAR 1917 UTGIT VED SJØFARTSKONTORET Side 463

stoppet, og alle mand beordret op paa baatdækket klar til at gaa i baatene. Man kunde ikke se noget til u-baaten før ca. 15 minutter efter, da der observertes 2 periskoper av en u-baat ca. et par kabellængder fra skipet på bagbord side. Kapteinen beordret da allemand i baatene. Ordren blev utført. Umiddelbart efter observertes fra bagbords livbaat en annen torpedo, der blev sendt mot skipet, som ogsaa passerte forenom baugen.

Livbaatene blev rodd undav veiret. Ca ½ time efter saaes undervandsbaaten over vandflaten paa skipets styrbords side. En tid efter aapnet den ild mot «Langfond». Flere skud saaes at træffe. Blant andet saaes skorstenen falde over bord, et andet maa ha truffet storkjelen, da en masse damp stod tilveirs, og nok et forskibet, da en kulrøk saaes sprængetilveirs der. Skroget av «Langfond» syntes for mandskapet at bli lavere og lavere paa vandet og efter at undervandsbaaten hadde skutt ca. 34 skudd, var «Langfond» forsvundet for vore øine. Begge livbaater satte seil og kursen sat for nærmeste land. Kl.2.15. observertes en transportdamper konvojert av en torpedodestroyer ca 1' agterut. Kl.2.30 blev begge livbaatmandskaper optat av denne. Idet destroyeren blev bordet, fik 2den maskinist Nils Nilsen, sin venstre skulder av led. Ombord paa destroyeren blev man behandlet paa den elskværdigste maate. Kl.0,30 mandag morgen blev vi landsat i Birkenhead og mottat av en utsending fra det norske konsulat i Liverpool. Blev derefter fordelt paa forskjellige hoteller og 2den maskinisten Nils Nilsen blev bragt paa hospital.

Undertegnet (sign.) Chr Johnsen

Fører

Kapteinen henholdt sig til ovenstaande beretning og forklarte videre at det var styrmandens vakt. Skibet var malt med nationale striper, navn og Norge paa begge skibsider. Alt i orden saavel om bord paa «Langfond» som i livbaatene. Livbaatene vel utstyrt man hadde man hadde ingen redningsflaate om bord. Alle ædrue. Det var umulig at kommunisere med u-baaten. Kapteinen saa intet flag, merke eller nummer paa undervandsbaaten. Føreren ansaa sig og sit mandskap at ha været utsat for særlig brutal behandling. Først ved torpedering uten varsel, dernæst torpedering, mens man laaret baatene og for det tredje, da u-baaten gik fra baatene, der var i største fare i det svære hav, uten at bry sig det minsdte om folkenes skjæbne. Begge livbaater blev sat idrift, da man blev optat av den engelske orlogsmand. Følgende dokumenter blev av kapteinen indlevert til konsulatet: 1)

maalebrev, 2) nationalitetsbevis, 3) folkeliste, mens derimot farts-certifikatet gik tapt.

Oplæst og vedtat, hvorefter kapteinen avtraadte.

Som 1ste vidne fremstod Dagfin Tobiasen, 1ste styrmand paa d/s «Langfond», født Solum pr. Kristiania den 13de juni 1894, der meddelte at det var på hans vakt. Vidnet var paa broen paa bagbords side, da han pludselig saa en torpedo komme mot skibet. Torpedoen gik foran «Langfond» ca 1 skibslængde. Man hadde ikke utkiksmænd. Brukte ellers i kystfarvand en mand åaa bakken for at se efter miner men ansaa sig nu at være noksaa vel klar. Vidnet stoppet øieblikkelig maskinen, da han saa torpedoen. Fik alle mænd paa dæk og varskoet selv maskinisten. Alle mænd kom paa baatdækket færdig til at gaa i baatene. Holdt utkik efter en u-baat, men saa ingen. Efter 20 minutter saa man 2 periskoper, der kom i en liten vinkel mot skibet ca 2 kabellængder fra. Alle gik da i baatene og just som man laarret baatene avfyrtes atter en torpedo imot «Langfond», men heller ikke denne traf. Saa senere u-baaten, der hverken hadde noget flag, merke eller nummer. Alt gik for seg i god orden saavel ombord paa «Langfond» som i livbaatene. Livbaatene vel utstyrt. Alle mænd hadde livbelter paa sig. Ekstra klar var baatene. Alle ædrue. Vidnet fik næsten intet bjerget, især da man mistet en del da man kom om bord paa destroyeren. Det var temmelig høi sjø, da man blev bjerget av den engelske orlogsmænd. Vidnet mente at den blev særlig godt manøvrert. Da den var «Convoy» til et troppeskip var det forbundet med stort ansvar at bjerger «Langfond»s mandskap. Man blev udmerket godt behandlet om bord paa destroyeren. Uttalte sig som føreren angaaende den livsfare og den brutale behandling man hadde været utsat for fra tyskernes side.

For øvrig i overensstemmelse med kapteinen og dennes beretning.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet avtraadte.

Som 2det vidne fremstod letmatros Josef Nilsen, født Farsund 29de oktober 1900.

Vidnet var til rors da første torpedo observertes av styrmanden. Han saa selv stripen efter torpedoen. Uttalte sig utførlig som forangaaende vidne. Vidnet fik saagodtsom intet bjerget. Alt i orden ombord. Livbaatene i bedste ordcen og vel utstyrt. Alle ædrue.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet avtraadte.

Som 3dje vidne fremson George Lewie Knudsen Skarre, født Kragerø 5te oktober 1888.

Vidnet var 1ste maskinist om bord paa d/s «Langfond» og var tilkøis. Da han blev purret fandt han at maskinen var stoppet. Den blev ikke senere benyttet. Vidnet gik op paa brodækket efter ordre og senere i baaten (styrbords baat). Vidnet saa intet flag, merke eller nummer paa u-baaten, men mente at det selvfølgelig var en tysker efter den brutale maate hvorpaa de var blit behandlet.

Uttalte sig forøvrig som forangaaende vidner og kapteinens beretning.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet avtraadte.

Som 4de vidne fremstod Mathias Løvaas, født Ambu pr. Tønsberg den 9de juli 1899.

Vidnet var matros om bord paa «Langfond» og var tilkøis. Blev purret ut straks man hadde set første torpedo. Fik ordre til at gaa paa brodækket. Gik senere i styrbords livbaat. Alt i orden ombord. Livbaatene i fuld orden og vel utstyrt. Alle ædrue.

Vidnet fik intet bjerget. «Langfond» hadde de nationale striper, navn og Norge paa begge skibssider.

For øvrig overensstemmende med foregaaende vidner og kapteinens beretning.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet avtraadte.

Samtlige vidner fremsod saa og kapteinens beretning oplæstes for dem. Vidnerne erklærte at de inten har at bemerke ved sammes innhold.

Bisidderne finder intet at bemerke.

Vidnerne, hvorav ingen hadde paahørt hinandens forklaringer og som paa forhaand var forholdt edens betydning, blev derfter edfæstet.

Undertegnet: Johan Vogt,

Konsul.

Anthon Haag

Tom Danielsen Syrdhal

Skipperborger av Tønsberg.

Fører av s/s «Mirjam»

M/S skonnert «West» (M. P. F. T.) av Tvedestrand³

Reg. ton br. 378, last kul, ødelagt 12te februar 1917 paa reise fra Hull til Treport. Omkommet: Ingen.

Aar 1917 den 16de februar avholdtes efter berammelse sjøforklaring paa generalkonsulatet i London i anledning av, av motorskonnert «West» blev skutt isenk den 12te s.m.

Forretningen administrertes av generalkonsul W. Echell, og som bisiddere fungerte fhv. skibsfører Einar Lassen og kaptein O.G. Evensen, senest fører av d/s Gæa» av Kristiania.

Kaptein Nils Pettersen av Skibsøen pr. Arendal fremstod og forklarte, at han var fører av motorskonnert «West» av Tvedestrand, bygget av staal i Tønsberg i 1916, drægtig 281 tons netto. Dep. erindrer ikke brutto-tonnagen eller kjendingssignalet. Skibet var antagelig klassificert i Norsk Veritas. Værdi og assurance ubekjendt.

Fartøiet, hvis reder var Johannes Henschien, Tvedestrand, og som hadde en besætning av 9 mand foruten føreren, var paa reise fra Hull til Treport med 550 tons kul (værdi og assurance ubekjent), da det den 12te februar blev stanset og sænket av en tysk uundervandsbaat, antagelig nogen faa kvartmil fra Dudgeon fyrskib.

Da fartøiets journal er gaat tapt, indleverte dep. en skriftlig fremstilling av følgende indhold.

«M/S «West» paa reise fra Hull til Treport med kul

Søndag den 11 februar 1917 avgik fra reden kl. 10 fm. med lods ombord holdt styrende du farvandet efter lodsens anvisning intil kl. 1. 15 eftm. Da samme gik fra borde ved Bull Fyrskib. Reisen fortsattes indtil mandag den 12/2 kl. 6,30 formd., da man observerede en u-baad ca 3 kvartmil om S.bord, samtidig blev vagten tilkøis øieblikkelig utpurret, umiddelbart kom et skarpt skud klos i baugen. Maskinen stoppedes. Samtidig gik alle mand til livbaaden, som paa ca. 3 m. var i vandet, samtidig kom no. 2 skud, som vandede ca 25 fod fra skibet. No. 3 skud gik ret over skibet: alle mand var da i livbaaden og roede bort fra skibet og hen til u-baaden. Kl. 7 $\frac{3}{4}$ preiede ubaaden og forlangte skibets papirer og føreren ombord, om som blev udført. U-baadens sjef forlangte at skibet skulde sænkes. Sente 3 mand med 3 bomber ombord i livbaaten og tog den paa slæb op til skibet og roede ombord og plaserede bomberne midtskibs paa udsiden av skibet og saa

³ SJØFORKLARINGER OVER NORSKE SKIBES KRIGSFORLIS BIND 2 1ste HALVAAR 1917 Utgit ved SJØFARTSKONTORET Side 147

roede hurtigst mulig tilbake til u-baaden, hvor 3 mand gik ombord og føreren kom tilbake i livbaaden uden skibets papierer. Bomberne exploderede tilsyneladende uden virkning, et engelsk krigsskib kom i sigte og u-baaden affyrede 6 skud mod skibet. Da begynte den at krænge over til B.B. og ca. 20 minutter senere sank skibet kl. ca 9 fm., man satte seil paa livbaaten og styrede for land. Man regnede da at være 3' av Dudgeon. Lit senere blev optaget av en engelsk kryser kl. 10,45 fm. og landsat i Lowestoft kl. 4,30 eftermiddag samme dag.

Det bemerkes, at skibets inventar samt dagbok og mandskapets tøj gik tapt.

(u.) Nils Pettersen

Fører.»

Dep. henholder sig til det i beretningen anførte og tilføier, at det ved leiligheten var pent veir med en smule østlig dønning og litt disig over land.

Oplæst og vedtat, hvorefter dep. fratraadte.

Vidnerne fremstod, og edens betydning blev foreholdt dem, hvorefter de fratraadte undtagen.

1ste vidne, styrmand Lars Jørgensen, 51 aar, av Lillesand, som forklarte, at han ved leiligheten hadde vakt paa dækket. Kl. 2,30 em. Den 1te februarpeiltes Spurn 4' av i nord-nordvest, og den vanlige kursen til S.O til S., og kl. 5 mandag morgen 12 februar sattes kursen S.S.O., hvilken kurs holdtes til kl. 6,30, morgen, da defik se en u-baat paa insiden av dem. Den syntes først at gaa motsat kurs, men saaes senere at stævne ned paa dem, hvorfor alle mand purrede. U-baaden hadde intet signal oppe. Efter kapteinens ordre heiste man signalet H, i det man først trodde, at det var en engelsk submarin. Saa kom der en skarpt skud ret for baugen, og maskinen blev straks stoppet. Alle mand bev beordret til livbaaten, som var i vandet paa 3 minutter. Der kom et nyt skud, projektilet faldt ned 15 à 16 fot fra skibssiden. Man var da i livbaaten. Idet man var ifærd med at ro bort ifra skibet (paa den motsatte side av der, hvor u-baaten var), kom der et tredje skud ret over skibet og omtrentlig ret over baaten. Man rodde nu hen til u-baaten, og kapteinen gik ombord med papirerne. Chefen sa, at skibet skulde sækkes, og tyskerne sendte tre mand ombord med bomber. U-baaten tok livbaaten paa slæp hen til skibet. Vidnet gik ombord i «West» med tyskerne. Tyskerne gik agterut for at se, hvad de kunde ta med sig, men u-baaten signaliserte til dem, at der var et engelsk krigsskib

isigte, og de skyndte sig nu fraborde hurtigst mulig, og vidnet fik saavidt tid til at faa med sig baatkompasset, som var blit glemt. Journalen fik man ikke med sig, praktisk talt ingen klær heller. Man rodde til u-baaten med tyskerne, og kapteinen, som hadde været ombord i u-baaten, blev tat ombord i livbaaten igjen. Snart efter eksploderte bomberne uten synlig virking, hvorfor u-baaten skjød 6 skud mot «West» i vandlinjen. Omtrent 20 minutter derefter sank skibet. U-baaten var da dukket under. En engelsk krydser kom nu og kastet en bombe ned i vandet efter u-baaten. Da der var en smule vind satte man seil og seilte indover. Senere kom krydseren efter dem og tok dem op kl. 9,30 fm.

Oplæst og vedtat, hvorefter vidnet fratraadte.

Som 2det vidne fremstod matros Ole Olsen Husland, 19 aar, av Fævig, som forklarte sig i fuld overensstemmelse med foregaaende vidne. Vidnet tilføier, at livbaaten blev paaseilet av et andet krigsskib, som komtilstede, for at den ikke skulde ligge og drive.

Vidnet fratraadte.

Som 3dje vidne fremstod letmatros Arthur Ernst Berg, 17 aar, av Stavanger, som forklarte sig i overensstemmelse med de foregaaende vidner.

Samtlige vidner fremstod, og kapteinens beretning oplæstes for dem. De erklærte paa forespørsel at de intet hadde at bemerkeved sammes indhold.

Bisidderne finder intet atanmerke.

Vidnerne, som ikke hadde paahørt hinandens forklaringer, blev derefter edfæstet.

Forretningen avsluttet.

(u.) Waldemar Echell

(u.) E. Lassen

(u.) O.G.

Evensen

D/S «Laatefos» (M.J.S.B.) av Kristiania⁴

Reg-ton br.: 1458, last træmasse og papir, ødelagt 21de juni paa reise fra Øst-Norge, via Haugesund til Manchester. Omkommet: ingen.

Aar 1917 den 28de juni holdtes sjøret for Kristiania i byrettens lokale i Justisbygningen under ledelse av assessor Lie med de opnævnte sjøretsmedlemmer skibsreder schetelig og skibsfører Rasmussen.

Hvorda blev foretat sak nr.197 b 1917: Sjøforklaring for D/S «Laatefos» i anledning av at skibet er torpedert.

Skibsinspektøren tilsttsede.

SIDE 658

Rapport

Vedrørende D/S «Laatefos»s reise fra Drammen og Sandesund via Haugesund til Manchester med en ladning bestaaende av 1200 ton vaatmasse, 503 ton tørmasse, 498 ton papir.

D/s «latefos», drægtig 1458 brutto ton, hjemmehørende i Kristiania, kjendingssignal M.J.S.B., avgik fra Sandesund den 15de juni med fuld last av træmasse og papir bestemt til Manchester via Haugesund. Baaten var ved avgangen i enhver henseende fuldt sjødygtig, samt fuldt bemandet og i enhver henseende utstyrt med nødvending redningsmatriel.

«Laatefos» ankom Haugesund den 17de juni og forlot Haugesund den 19de kl. 4.15 morgen, hvorfra den avgik til Holmengraa, hvor den hadde faat ordre til at møte den konvoy, den skulde eskortere den til Lerwick.

Ankom til Holmengraa omtrent kl. 8.30 eftermiddag og mottok ved ankomst dertil instruksjoner fra en norsk torpedobaat at avvente med avgangen indtil den følgende dag, hvorfor skibet blev opankret ved Holmengraa indtil den 20de omtrent kl. 4 eftermiddag, da der lettedes og avgik umiddelbart etterpaa og intok sin plads i konvoen.

⁴ SJØFORKLARINGER OVER NORSKE SKIBES KRIGSFORLIS BIND 2 1.STE HALVAAR 1917 UTGIT VED SJØFARTSKONTORET Side 657

Kl. 6 eftermiddag samme dag peiltes Utvær i misvisende N. t. O. og Holmengraa S. O. t. S., hvorpaa styrtes V. $\frac{1}{4}$ S. for Lerwick. Alt gik vel og intet at bemerke indtil kl. 7,10 from. Den 21de, da skibet rammedes omtrent midtskibs av en torpedo (formodentlig i agterkant av nr. 2 luke paa b.b. side) . 1st estyrmand var paa broen i det øieblik baaten blev rammet, likeledes rormand Ivar svensson, der begge saa torpedoen komme like før den traf skibet, men for sent til at styre unda den. 1ste styrmanden sprang øieblikkelig til roret, da han fik se torpedoen i den hensigt at styre unda torpedoen, men da han naade roret fandt eksplosionen sted med den magt at halvparten av broen saavel som bagbord livbaat blev slaat bort. 1ste styrmandens log øieblikkelig stop i maskintelegrafene og beordret alle mand paa dæk til at sætte livbaaten paa vandet. Kapteinen, som øieblikkelig efter eksplosionen fandt sted, kom op paa broen observerte at skibet fremdeles hadde fart, gjentok ordren til at stoppe maskinen, hvorefter han øieblikkelig gik ned paa brodækket og ordret saa mange som mulig at gaa i s.b. livbaat og assisterte selv med at laare den. Da skibet fremdeles hadde adskillig fart og livbaaten var til luvart side, ordnet kapteinen 2den styrmanden, som hadde kommandoen i baaten, at la gaa fanglinen, da han var rød for at baaten skulde skjære sig under. 2den styrmanden fulgte kapteinens instruktioner og baaten drev agterover klar av skibet, mens de øvrige av det ombordværende mandskap blev ordret at faa prammen paa vandet. 5 mand gik i den og kapteinen ordret dem til at komme klar og ro til livbaaten og saa komme tilbake og opta de gjenværende officerer samt kapteinen. Kapteinen og styrmanden spurte mandskapet om nogen av dette fremdeles var under dæk, men blev det fortalt at alle mand var oppe. Likeledes praet styrmanden selv ned i mandskapslugaren agter og mødte der en av de sidste, der var kommet op, og fik av ham den melding at alle mand var kommet op,

Da skipet hadde svær slagside til b.b. hvilket stadig tiltok og skibet sank med baugen, ordret kapteinen, da prammen ikke kom tilbake, begge maskinister og 1ste styrmanden og en fyrbøter at hoppe til sjøs og svømme til livbaaten.

Da kapteinen saa at intet mere var at gjøre hoppet han selv overbord og efterat han saavelsom de før omtalte officerer hadde været i vandet ca. 5 minutter blev de optat i livbaaten. Kapteinen var den sidste der blev tat om bord.

Livbaaten og prammen rodde defter bort til en armeret britisk trawler, der tilhørte konvøen. Mandskapet blev tat om bord og behandlet med enhver mulig forekommenhet. Da der var kommet om bord i trawleren ordret kapteinen 2den-styrmanden

til at tælle mandskapet og se at alle mand var tilstede, men blev da bemærket at donkeymanden ikke var ombord i trawleren. Kapteinen underrettet øieblikkelig kapteinen på trawleren som styrte saa nær som mulig til «Laatefos» og med et gevær avfyrte nogen skug mot ventilen til donkeymandens lugar, hvorefter donkeymanden kort efterpaa kom op, hoppet overbord og blev optat av en baat fra trawleren.

«Laatefos» sank 8,33 form., veiret var godt, vinden N. O., let bris, der tiltok til kuling i løpet av dagen.

Trawleren fortsatte til Lerwick, hvortil man ankom kl. 4 efterm. Ved ankomst til Lerwick blev mandskapet overgitt til den norske viekonsuls varetægt, der behandlet dem med al mulig forekommenhet og skaffet dem losji og klær.

Livbaaten, der blev tat vare paa slæp av trawleren, mistedes under slæpningen eftersom veiret tiltok, prammen blev tat om bord i trawleren og landsat i Lerwick.

Baatmanøvre blev avholdt den 18de juni i Haugesund saavelsom den 20de juni ved Holmengraa umiddelbart før avgangen derfra.

W. Horn	Hj.N. Holm	H. Hoem
Fører	1ste maskinist.	2den maskinist.

K. Ivar Svensson	E.M. Hanssen.
Letmatros.	1ste styrmand.

Trygve larsen

Letmatros

Fremstod Wolfgang Horn, 40 aar gammel, var fører av «Laatefos», bosat i Horten, henholdt sig til den fremlagte beretning, hvis indhold er riktig. Komparenten oplyste at skibet blev sænket antagelig ca 64 kvartmil øst for Lerwick, det vi si langt indenfor den tyske spærrezone.

Oplæst og vedtat.

Fremstod som 1ste vidne Einar Marinius Hansen, 33 aar gammel, var 1ste styrmand paa «Laatefos», blev forberedt til vidnesbyrds avlæg og henholdt sig til den fremlagte rapport, hvis indhold er riktig. Som i rapporten anført blev vidnet opmerksom paa torpedoen, da den gik gjennom vandet. Han saa ikke nogen U-baat eller periskopet av nogen saadan.

Oplæst og vedtat.

Fremstod som 2det vidne Karl Ivar Svennsson, 18 aar gammel, var letmatros paa «Laatefos», Ørebro i Sverige, blev foreredit til vidnesbyrd avlæg og forklarte at han stod til rors, da ulykken fandt sted. Han fik se torpedoen komme gjennom vandet paa b.b. side av skibet. Et øieblik derefter blev skibet rammet av den.

Oplæst og vedtat.

Fremstod som 3dje vidne Hjalmar Nilsen Holm, 31 aar gammel, var 1ste maskinist paa «Latefos», Sanner i Jarlsberg, blev forberedt til vidnesbyrds avlæg og forklarte, at han var tilkøis, da han blev vækket av en sterk eksplosion. Han skyndte sig derpaa at faa lidt paa sig og løp saa ned i maskinrommet og stanset her øieblikkelig maskinen.

Oplæst og vedtat.

Fremstod som 4de vidne Haakon Petter Hoem, 28 aar gammel, var 2den maskinist paa «Laatefos», Nyborg i Næsby, blev forberedt til vidnesbyrds avlæg og forklarte, at han gjorde tjeneste i maskinrummet, da eksplosionen fandt sted. Paa grund av eksplosionen bestemte han sig straks til at ville stoppe maskinen, men da han forsøkte at faa fat i rattet for at utføre sin hensigt, fik han en vandstrøm over hodet, og han blev da saa forfærdet, an han skynde sig op paa dækket, Vidnet tilføier, at idet han vilde stoppe maskinen, hørte han at det gik i maskintelegrafen, men da han snudde sig for at se hvad ordren lød paa, kunde han paa grund av det mørke som intraadte efter eksplosionen ikke se dette.

Oplæst og vedtat.

Vidnerne edfæstedes.

Sjøforklaringen sluttet.

Retten hævet

Herman Lie.

H.F Schetelig.

Ragnv. Rasmussen.



2. Brevet fra kongen

I utstillingen vil elevene få se et brev, ført i pennen av kong Haakon VII selv. Nedenfor er innholdet:

Nov. 7.1944

Mange har hatt det håb, at vi skulle kunne feire denne julen i Norge.

Når så kanskje allikevel ikke vil skje, så la oss, mer enn nogensinde tidligere, sende våre tanker og juleønsker over dem, som er hjemme.

Måtte dere søke og finne trøst i julens budskap om fred på jorden og måtte dere komme igjennom også denne vinteren uten altfor store savn, lidelser og påkjenning på legeme og sjel.

Til alle norske som er ute, sender jeg en hjertelig takk for loyalt og trofast arbeide i disse for oss så lange år, - for alt hvad der er utrettet for Norges sak.

Mine beste ønsker for julen og det nye år.

Haakon R



3. How I miss you



Jenny Kristiansen (f. 1938)

-datter av krigsseiler Ivar Kristiansen

Utdrag fra Kristine Storli Henningsen sin bok «Om vi heftes underveis. Krigsseilerne og deres familier». Utgitt på Cappelen Damm. 2014. (s. 124- 131)

En tredjedel av sjømennene i Nortraship var gift. Konsekvensene av å bli enke eller farløs i

et okkupert Norge, betydde som regel en hard tilværelses med trange kår. Tiltak ble gjort

både i Norge og utenlands for å hjelpe sjømannsfamiliene under okkupasjonen. Likevel ble det rapportert at «sjøfolkenes familie» er i mange tilfeller dårligere stilt enn

Jennys mormor var død. Moren stelte for bestefaren og den yngste onkelen. En dag kom postmannen med brev på dørens. Det var bestefaren som tok i mot brevet. Jenny la merke til at postmannen hadde en dråpe under nesen. Moren var på den andre siden av huset-

Bildet er helt tydelig. Mor stod og vasket tøy i hagen. Bak henne var det en stor, grønn dør.

Jenny husker lyden av vannet når morens hender streifer vannet når hun bøyer seg. Så er bestefaren der. Han er gammel fyrvokter og seilskuteskipper, stor og høyreist, med hvitt hår og bart. Moren retter seg i ryggen og ser på ham. Hun ser på brevet i hånden. Før han får åpnet munnen faller hun forover, med det våte tøyet i hånden. Bestefaren tar tak i henne og holder henne oppe. Jenny står stiv og stille og stirrer på bestefaren som holder rundt moren.

Det verste er at jeg aldri rakk å bli kjent med pappa. Jeg tror vi fikk åtte-ni måneder sammen før han reiste ut., i januar 1940. Jeg husker ingenting, men jeg vet han husker meg. Jeg er blitt fortalt at jeg fikk en bamse og en sykkel, en gang han kom fra sjøen. Og en jakke og en kyse som han hadde «hakket» (er en form for hekling) Som sjøfolk fleste, var han veldig flink med hendene sine.

Selv om Jenny fikk vite at faren var død, gikk hun ofte og drømte om at han skulle komme hjem. Hun fantaserte om at han var blitt tatt til fange. En gang var det i Russland. En annen gang i Japan En dag ville ha stå i døren deres hjemme på Skjeggstø i Arendal. Han hadde på seg svart frakk og var veldig tynn. Moren og Jenny så forundret på ham. Faren sa «Kjenner dere meg ikke igjen, jenter?»

Farne døde i oktober 1941, fem måneder etter budskapet, kom farens dødsannonse på trykk. Da forstod Jenny at det ikke var håp lenger.

de forsorgsunderstøttede». Kontakten mellom dem som seilte ut og familien hjemme, begrenset seg til noen korte Røde- kors brev (maks 25 ord)

Jeg skulle gjerne hatt et minne om ham Bare et bittelite et. Jeg husker for eksempel lukten av bestefar. Han luktet av tobakk og noe annet jeg ikke kan beskrive. Det sitter i nesen. Dessverre kan jeg ikke si det samme om min far.

Mor ble grå i håret, nærmest over natten. Jenny spurte henne aldri om faren. Han var en av de heldige som overlevde. Jenny ville så gjerne spørre ham hva som skjedde den dagen «Johan P. Pedersen» ble torpedert. Men hun kviet seg. Alle sa at han lukket seg som et skjell da han fikk spørsmål om krigen. I alle år kom han ned til Jenny og moren og måtte snø for dem. Uten et ord. En gang hørte Jenney ham si til morgen: «Takk Marie, for at du ikke spør»-

Det tok mange år før mor og jeg fikk vite hva som hadde skjedd med pappa. Mange år før vi fikk vite at det siste måltidet hans var stormsuppe.

Skipet Ivar var på fraktet olje og bensin. Den 20. mai 1941, omtrent 100 nautiske mil syd for Grønland, traff en torpedo siden på skipet. Alle mann om bord tok på seg overlevelsesdraktene og gikk over i livbåtene. Olje og bensin fløt rundt dem. Livbåten Ivar gikk om bord i , kantret. Han ble dekket av olje. Så kom det en grusom storm, og de måtte kappe linene. Etter hvert kom det et nederlandsk skip som var lastet med sand. Det kjørte rundt og lette etter overlevende. Jennys far var en av dem som hadde sunket i havet.

Jenny sluttet å fantasere om at faren overlevde torpederingen og satt på en øde øy og ventet på å bli hentet. Hun sluttet å sitte med venninnene sine på kaia, dingle med beina og snakke om at pappaene deres snart skulle komme hjem med dukker fra fremmede land. Hun visste nå at han aldri kom tilbake. Hunn visste at det var moren det var synd på

np, som hadde blitt enke og måtte forsørge dem begge. Jenny kjente et tomrom inni seg, men det var det ingen som ville høre på. For hun var bare et barn. Jenny hadde aldri kjent sin far, Jenny visste ingenting.

Jeg hadde en følelse av å ikke rekke opp til disken. De behandlet som om jeg ikke hadde rett til å være lei meg. Som om jeg ikke hadde rett til å være lei meg. Som om jeg ikke hadde hatt noen far som jeg kunne sørge over. Men det var jo akkurat det som var den store sorgen. At jeg ikke hadde noen far å huske.

Moren måtte ha to jobber for å hverdagen til å gå opp. Moren mistet to for tidlig fødte tvillingjenter rett før krigen. I 1940 mistet hun broren Georg i krigsforlis. I 1941 døde hennes store kjærlighet. I 1943 ble svogeren hennes skutt av tyskerne i Trandumsskogen. Og da Jenny fylte ni år i 1947, døde bestefaren.

Moren hadde nok. Jenny spurte ikke etter bilder av faren, selv om hun gjerne skulle ha sett dem. Hun visste at han var veldig kjekk, at han var idrettsmann, var en stor svømmer. Hun vet så mye hun ikke kan snakke om. Pappaen til en venninne, som også hadde vært krigsseiler, stakk en sjokolade til Jenny. Da ble hun så glade at hun begynte å gråte. Hadde jeg visst du skulle bli så glad, Jenny, så skulle jeg gjerne ha gitt det sjokolade oftere, sa han.

Jenny var ikke så opptatt av sjokoladen. Hun trengte å bli sett. Leif Vetlesen var en av dem som gjorde en innsats for å krigsseilerbarna. Han hadde selv seilt under krigen, og etterpå var han organisasjonsmann og forfatter. Leif visste hvordan krigens hendelser kunne påvirke en hel familie. Også barna.

Vi barna ble på mange måter glemt. Men Leif så oss og hørte oss. Det føltes godt endelig få lov til å fortelle om det vi tenkte og følte. Vi ble tatt på alvor. Jeg hadde så behov for det, at Leif nærmest adopterte meg.

Stadig satt morgen ved kjøkkenbordet og skrev. Jenny lurte av og til på hvem hun skrev brev til. Rikstrygdeverket, sa morgen. Jenny

visste ikke hva det betydde, og hun turte ikke spørre. Det var noe tungt og langsomt over moren når hun satt og skrev, som om pennen veide mer enn den gjorde. Men moren ville ikke hør snakk om at det var synd på henne. Det sa hun stadig vekk: - Ingen skal si stakkars om oss, Jenny. Noen medlidenhet ville hun ikke ha. Hun var sterk og rakrygget og Jenny måtte være det samme.

Jennys mor døde i 1991. Kanskje kunne hun endelig finne noen bilder eller brev etter faren. Jenny lette, og fant noe helt annet. Brevene moren hadde skrevet til Rikstrygdeverket.

-Jeg var så opprørt at jeg skalv på hendene da jeg leste dem. Her har mamma måttet skrive inn til Rikstrygdeverket, og nærmest tryglet om å få utbetalt sine egne penger. Hadde min far visst dette....

Krigsenkene fikk utbetalt en engangserstatning etter sine krigsforliste menn, fra Nortraships Sjømannsfond. Men enkene fikk ikke disponere pengene fritt. Det ble satt inn på sperret konto, som bare kunne disponeres i samråd med Rikstrygdeverket. Pengene ble først frigjort i 1956.

Jenny fant brev etter brev: «Jeg vil søke om å kunne få trekke kr. 571, 43 til kjøp av klær da jeg i den tid krigen har vært ikke hatt mulighet til å anskaffe noget. Med aktelse....», Jeg søker herved om å få uttatt kr. 2250 av Rikstrygdeverkets bankbok. Til bekostning av innlagt vann og kjøb av kakkelovn. Ærbødigst...»

Det er skammelig. Mamma, som var verdens mest sparsommelige og moralske menneske. Fikk hun ikke disponere pengene sine selv? Det var ikke grenser for hva hun måtte søke Rikstrygdeverket om – mat, klær, brensel, de meste elementære ting.

Lørdag 22. juni 1995 sier Leif Vetlesen til Fedrelandsvennen: «Jeg tror ikke det noe som har opprørt meg mer i mitt arbeide med krigsseilernes sak, enn det som er avdekket i denne saken. Det gjorde meg oppriktig vondt

å lese brevene fra krigsenken til Rikstrygdeverket. Jeg tok meg personlig nær av det.» I samme avis sa førstekonsulent i Rikstrygdeverket, Per Augestad, at de forjeves hadde lett etter dokumentene som gav hjemmel til å umyndiggjøre krigsseilerenkene på denne måten. Han understreket at det var begrenset hvor mye ressurser de kunne bruke på å lete etter disse dokumentene i dag, når de kun hadde historisk interesse. Han bekrefter imidlertid at han hadde sett tilsvarende enkeltsaker i Rikstrygdeverkets arkiver.

Jenny skrev til Rikstrygdeverket og krevde unnskyldning. Den har hun fremdeles ikke fått. Hun lurte også på hvor mye penger morgen fikk i erstatning fra Nortraship – fondet. Kr. 15.000 til hun til svar. De forklarte den

beskjedne summen med at faren hadde sluttet å seile i 1941. Jenny ble så opprørt at hun nesten besvimte. Han sluttet ikke å seile, sa han. Han ble torpedert . Han ga sitt liv for landet sitt.

Jenny satt på dødsleiet til morgen. Rett før moren døde, fikk hun et intenst og våkent blikk. Høyt og tydelig sa hun : Ivar.

Så pustet hun ikke lenger.

Jeg er helt sikker på at det var far hun så. Hun traff aldri noen annen mann. Hun elsket min far til sin dødsdag. Jeg håper det er en himmel, så hun traff ham igjen. Så jeg også kan møte ham igjen. Det er sårt, den dag i dag, å ikke ha et eneste minne om ham



4. Hvem er helter?



Etiketten U-9, tidenes mest groteske markedsføring?

U-9 var en tysk ubåt som tjenestegjorde under hele første verdenskrig. Den har spesielt blitt husket for sin senking av tre britiske kryssere, 22. september 1914. Dette var tidlig i krigen og den britiske marine var uforberedt på den slagkraft og trussel som tyske ubåter kunne representere.

Under kommando av kaptein Otto Weddingen ble de tre krysserne oppdaget i Nordsjøen i nærheten av Dogger Bank. Den tyske ubåten fyrte av en torpedo som rammet det første skipet midtskips og det sank i løpet av 25 minutter. De to andre britiske krysserne trodde at skipet hadde gått på en mine og gikk til assistanse for å redde mannskapet. Dette ga U-9 mulighet til å fyre av torpedoer mot de to gjenværende krysserne. Begge ble truffet og sank i løpet av kort tid. Til sammen omkom 1459 personer fra de tre krysserne. U-9 returnerte til sin base og dets kaptein og mannskap ble mottatt som helter. Kaptein Weddingen ble tildelt Jernkorset av 1. klasse for denne bragden. I tillegg fikk han pryde en egen hermetikkboksetikett med sitt portrett. (Erik Rønning Bergsagel, forskning.no)



5. Krigsseilerregisteret

Flåtetilhørighet

krigsseilerregisteret.no

Krigsseilerregisterets kategorisering av "flåtetilhørighet"

De 6 kategoriene av flåtetilhørighet for krigsseilere i Krigsseilerregisteret

Flåtetilhørigheter er Krigsseilerregisterets måte å kategorisere de ulike sjøfolks type tjeneste under andre verdenskrig. Dette må ikke ses på som en offisiell definisjon, men en praktisk måte å systematisere informasjon på.

1. Norsk handelsflåte i nøytral fart 1939-1940: fra 3. september 1939-8. april 1940.
2. Uteflåten (Nortraship) 1940-1945: fra 9. april 1940 til 8. mai 1945. I tillegg så fortsatte noen å seile på skip i Østen (Asia) fra 9. mai 1945 til 2. september 1945 (2. verdenskrigs offisielle slutt).

Flåtetilhørighet 1940-1945

Norske og utenlandske sjøfolk som seilte for Nortraship i den norske uteflåten 1940-1945.

"Det tyske overfallet på Norge 9. april 1940 snudde opp ned på det vesentligste fundamentet i norsk utenrikspolitikk. Nøytralitetspolitikken sto ikke lenger på dagsordenen. Nye overordnede politiske mål måtte formuleres - mål som også skipsfartspolitikken måtte tilpasses. Norges skjebne ble knyttet til vestmaktenes og

Norsk marine 1940-1945: var fra 9. april 1940 til 8. mai 1945.

Hjemmeflåten 1940-1945: var fra 9. april 1940 til 8. mai 1945.

Utenlandsk alliert marine 1939-1945: fra 3. september 1939 til 8. mai 1945. I tillegg så fortsatte noen å seile på skip i Østen (Asia) fra 9. mai 1945 til 2. september 1945 (2. verdenskrigs offisielle slutt). Gjelder Alliert tjeneste. For eksempel vil tjeneste i amerikansk marine kun omfattes etter de ble en del av krigen 7. desember 1941.

Utenlandsk handelsflåte 1939-1945: fra 3. september 1939 til 8. mai 1945. I tillegg så fortsatte noen å seile på skip i Østen (Asia) fra 9. mai 1945 til 2. september 1945 (2. verdenskrigs offisielle slutt). Inn her hører også norske sjøfolk som var i Panama-flåte.

Hentet fra boken: Handelsflåten i krig 1939-1945. Av Tore L. Nilsen og Atle Thowsen, Bergen 1990: 43, 45, 54, 164-166, 179, 181.

regjeringens fremste mål ble å gjøre motstand mot okkupanten, først i Norge og siden fra London. I kampen for et fritt Norge måtte alle ressurser og krefter mobiliseres og utnytted. Den norske handelsflåten var den viktigste ressursen som regjeringen rådet over. [...]

Ved invasjonen var den norske handelsflåten spredt over hele verden. Kort tid etter invasjonen hadde tyskerne tatt den fysiske kontrollen over rundt 15% av den norske handelstonnasjen. Dette var både skip som befant seg i norsk farvann og skip i tyske og tyskkontrollerte havner. Denne tonnasjen kom til å utgjøre den såkalte hjemmeflåten, mens de resterende 85% dannet uteflåten. [...]

[A]dministrasjonen av flåten [ble] sommeren 1940 delt på London og New York. [...] Tanken om en oppsplitting av ledelsen viste seg altså realisabel og funksjonell, og i tillegg økonomisk gunstig.

[... 25. april 1940 åpnet The Norwegian Shipping and Trade Mission, med telegramadresse Nortraship,] sine kontorer. Det forberedende arbeidet hadde pågått siden 17. april. Til kontorlokaler hadde man leiet en fullt møblert etasje på rundt 500 kvm., med opsjon på ytterligere to etasjer, i Leadenhall Street 144 i City. [...]

Ved opprettelsen administrerte Nortraship en flåte på over 1000 skip på tilsammen over 4 mill. brt. Av den samlede norske uteflåten gikk omlag 430 skip på bortimot 1,9 mill. brt. tapt fra april 1940 til mai 1945. Rundt 25 000 personer bemannet Nortraship-flåten i april 1940. [...]

Invasjonen [av Norge] kom [...] til å bety en forverring av situasjonen for de norske sjøfolkene. Kongens og regjeringens standpunkt om å kjempe på de alliertes side, førte til at norske skip ble fritt vilt for aksemaktenes angrep på alle hav. I tillegg kom den ekstra belastningen at sjøfolkene nå ble avskåret fra hjemlandet.

Det har vært anslått at det var ca. 25.000 nordmenn ombord på uteflåten i april 1940. I tillegg kom flere tusen mann på britiske, amerikanske og panamaregistrerte skip. [...]

Anslagsvis 30% av de norske sjøfolkene var gift, men de fleste hadde familie, slektninger og venner boende i Norge. En del sjøfolk etablerte familier og kontakter ute i løpet av

krigen. For de fleste norske sjøfolk ble likevel skipet det eneste hjemmet i de årene krigen varte. De eneste sosiale institusjoner de kunne ty til i land, var sjømannskirkene. Disse gjorde et utmerket arbeid for sjøfolkene, men kunne naturlig nok ikke dekke alle behov for sosial hjelp.

Skulle de norske sjøfolkene klare sine oppgaver gjennom en lang krig, måtte det sørges for at de fikk all den støtte og hjelp de trengte. Det var mange problemer som reiste seg for de norske myndighetene. De måtte sørge for at sjøfolkenes familier i Norge fikk mulighet til å brødfø seg. Det måtte bygges opp et sosialt apparat som kunne dekke sjøfolkenes behov for pleie og adspredelse i land, og myndighetene måtte stagge misnøye som oppsto som følge av arbeidsforhold, lønnsvilkår m.m. I mye av dette arbeidet kom sjømannsforeningene til å spille en viktig rolle. [...]

Uteflåtens bidrag til de alliertes krigførsel var av uvurderlig betydning. De norske skipene gjorde en innsats på de fleste frontavsnitt under krigen. Allerede i krigens første år ble norske skip i stort antall omdirigert fra fart i nøytrale farvann til fartsområder som var av vital betydning for krigførselen. De fleste ble satt inn i Atlanterhavsflåten.

I en artikkel i det britiske tidsskrift "Motorship" i januar 1941 het det at den norske uteflåtens innsats på det tidspunktet var mer verd enn en million soldater. Dette utsagnet ble senere sitert både av parlamentssekretæren i det britiske skipsfartsdepartementet, Philip Noel Baker, og av lederen av den amerikanske skipsfartsadministrasjonen, admiral Land.

Britenes uttalelser kom i 1941 og må sees i sammenheng med Storbritannias store forsyningsproblemer på den tid, før USA kom med i krigen. Størsteparten av de varer som ble fraktet på norske skip under krigen gikk over Nord-Atlanteren til England. Når vi holder britiske skip utenfor, utgjorde den norske tonnasjen 26 % av den samlede tonnasje som

anløp Storbritannia i 1940, og hele 43 % i 1941. Deretter sank den norske andelen relativt sett som følge av det store antall amerikanske skip som ble satt inn i denne farten.

Det er blitt anslått at norske skip brakte vel 6,5 % av alle tørre laster og bortimot 19 % av den oljen som kom til Storbritannia i krigsårene. Norske skip brakte foruten forsyninger av mat, store kvanta krigsnødvendig materiell til britene. Uten den norske handelsflåten innsats, ville det ha vært svært vanskelig for de allierte å opprettholde den intense bombingene av tyske og tyskkontrollerte områder. Denne bombingene la igjen grunnlaget for invasjonen i Normandie i 1944 hvor norske skip også spilte en viktig rolle.

Den norske handelsflåten seilte inn betydelige beløp under krigen. Fra flåten ble rekvisisjonert 22. april 1940 til den tyske kapitulasjonen 8. mai 1945, hadde Nortraship en bruttoinntekt som tilsvarte mer enn 110 millioner pund. I tillegg innkasserte Nortraship vel 70 millioner pund i erstatning for tapte skip.

Inntektene fra skipsfarten satte nordmennene i stand til å dekke Londonregjeringens driftsutgifter, forsyningskjøp og gjeldsavdrag i krigsårene. Den norske regjering kom dermed i en unik situasjon i forhold til de andre eksilregjeringene i London.

Inntektene fra skipsfarten var imidlertid større enn det som gikk med til å dekke de løpende utgifter. Dermed kunne Nortraship og den norske regjering i London bygge opp en

anseelig beholdning av pund og dollar i løpet av krigsårene".

Hentet fra boken: Slaget om Atlanterhavet 1939-1945 og de norske krigsseilerne. Skrevet av Marc Milner og Frode Lindgjerdet, Skallestad 2015: 276.

"Blant norske sjøfolk som var skikket for militærtjeneste, fant mange etter hvert veien inn i bl.a. jagerskvadronene, marinen og brigaden i Skottland. Noen ble også rekruttert inn i amerikanernes 99th Battalion (Separate) som var tiltenkt en nøkkelrolle dersom det skulle bli aktuelt å frigjøre Norge med makt. I tillegg til konvoifarten og den egentlige kampen om Atlanterhavet, deltok norske handelsfartøy under invasjonene av Nord-Afrika, Sicilia, det italienske fastlandet og Normandie. En del seilte også på Stillehavet under krigen der, og 300 norske sjøfolk havnet i japanske fangeleirer under umenneskelige forhold".

Hentet fra boken: Krigsseilere i japansk fangenskap. Skrevet av Aage A. Wilhelmsen, Oslo 2012: 8.

"Det var i alt omkring 900 nordmenn i 97 japanske leirer på Andamanøyene, Filippinene og Java, i Japan, Kina, Korea, Malaysia, Mandsjuria, Mongolia, Thailand og på Sumatra. Dette var ikke bare sjømenn. Det var også misjonærer, forretningsfolk, kvinner og barn. Noen var rene krigsfanger, andre var internert eller satt i husarrest. De ble først satt fri da Japan kapitulerte. Hva de norske fangene i disse leirene opplevde er lite kjent".



6. Krigspoesi

Vigil

Av Giuseppe Ungaretti

A whole night long
crouched close
to one of our men
butchered
with his clenched
mouth
grinning at the full moon
with the congestion
of his hands
thrust right
into my silence
I've written
letters filled with love

I have never been
so
coupled to life

DULCE ET DECORUM EST (norsk)

Wilfred Owen

Krumbøyd som gamle tiggere under sekken, hostende som hekser svor vi oss gjennom gjørma i hast, til vi kunne vende ryggen til flammene og skrekken og ta til å traske fram mot dekning og mot rast. Menn marsjerte i søvne. Mange mistet støvlene i ståket men hinket blodskodd fram. Alle blindet, alle halte, drukne av utmattelse; døve selv for bråket fra trette granater som like bak dem dalte. Gass! Gass! Fort nå – famling febrilt for å få hjelmen på og masken fomlet fram men noen hylte og skrek, snublet, de hadde ilt og stampet som menn i brann eller gruveslam ... Sløret, gjennom tåket glass og tykt, grønt lys, som under grønt hav, så jeg ham drukne. I alle mine drømmer, alltid møtt med samme gys, vil han kaste seg dyvåt mot meg, kveles, drukne. Hvis du i noen ekle drømmer også trasker bak muldyrkjerra der vi slengte ham, ser øynene vrenge seg som fandens masker, fjeset forvridt sykt av synd og skam; hvis du hørte, for hvert et skump på ny blodet gurgle opp fra frådesprengte lunger, svinsk som kreften, beskt som spy, uhelbredelige sår på uskyldige tunger, – Så, min venn, vil du ikke fullt så manifest servere barna, du vil sette spor i, den gamle løgner: Dulce et decorum est pro patria mori.

DULCE ET DECORUM EST (engelsk)

Wilfred Owen

Bent double, like old beggars under sacks,
Knock-kneed, coughing like hags, we cursed through sludge,
Till on the haunting flares(2) we turned our backs
And towards our distant rest(3) began to trudge.
Men marched asleep. Many had lost their boots
But limped on, blood-shod. All went lame; all blind;
Drunk with fatigue; deaf even to the hoots(4)
Of tired, outstripped(5) Five-Nines(6) that dropped behind.
Gas!(7) Gas! Quick, boys! – An ecstasy of fumbling,
Fitting the clumsy helmets(8) just in time;
But someone still was yelling out and stumbling,
And flound'ring like a man in fire or lime(9) . . .
Dim, through the misty panes(10) and thick green light,
As under a green sea, I saw him drowning.
In all my dreams, before my helpless sight,
He plunges at me, guttering,(11) choking, drowning.
If in some smothering dreams you too could pace

Behind the wagon that we flung him in,
And watch the white eyes writhing in his face,
His hanging face, like a devil's sick of sin;
If you could hear, at every jolt, the blood
Come gargling from the froth-corrupted lungs,
Obscene as cancer, bitter as the cud(12)
Of vile, incurable sores on innocent tongues,
My friend, you would not tell with such high zest(13)
To children ardent(14) for some desperate glory,
The old Lie; Dulce et Decorum est
Pro patria mori.(15)

Kvardagsheltar

Jacob Sande

Dei bar ikkje snorer på blank uniform
der dei trassa seg fram gjennom eldhav i storm.

Det var menn av det vanlege slitarstand
frå byer og grender i Noregs land.

Men lell la dei ut mot ein domedag
medan døds klokka skolv i kvart stempelslag.

Frå djupet kom varsel om dødsforlis
og dei kom 'kje or klea på vekevis.

Dei stod avgrunnen nær mang ei redselsnatt
og såg vener i naud utan hjelp bli att.

Men neste gong er det dei det gjeld,
skuta bles opp i ein gjøys av eld.

Ender og då kjem ein livbåt inn,
fåmælte menn sine byltar finn.

Stridsmenn frå havet med ukjende namn,
snart legg dei ut att får næraste hamn.

Men ei skoddeblind natt på ei eisamd vakt
tar ein barneljos draum over myrket makt.

Fram stig vågen der heime med steinmura stø
der eit naust speglar gavlen i taregrodd sjø.

Der ligg gata og huset med messingprydd dør
medan heggen i hagen strør blomar som før.

Til dess draumen går under i klagande lengt:
Det var mitt, dette landet, og no er det stengt!

Då vert dødsstilla sprengd av ei dirrande røyst,
som eit sus over havet med svalande trøyst:

~ Kan du høyre vi ropar frå djupet i natt?
Vi gjekk ned, vi gjekk ned for å vinne det att.

Du skal sigle til døden, du veit det må til,
med deg sjølv og ditt liv må det gå som det vil.

SANG TIL DEN NORSKE HÆR I SKOTTLAND

Nordahl Grieg

Det var *hjem* vi sjøfolk skulle,
hver gang vi dro ut på reis,
det vil våre kjære huske,
om vi heftes underveis.
Når vi kommer inn fra havet
har vi gaver med til dem.
Denne gangen skal vi bringe
frihet hjem!

De som sloss i fjell og fjorder
for den jord de hadde kjær,
seilte med sin drøm om hjemferd
til vår frie norske hær.
Og nå drar vi mot et Norge
som er fritt for tyranni.
Om så reisen gikk rundt jorden –
hjem skal vi!

Vi er vant til høye himler,
stjerner sees fra et dekk.
Med en storm skal vi slå følge
for å sope pesten vekk.
Våre barn skal være frie,
som vi selv er frie menn.
Luften over Norge skal bli
ren igjen!

Flagget vårt

Av tidligere krigsseiler Søren Brandsnes

Vi gjemte deg bort i en kiste
da en fiende inntok vårt land
Vi ville så nødig deg miste
og strøk deg med varsom hand

Men ute var du å finne
du vaiet fra skipets mast
Vi så deg i dystre konvoier
underveis med sin farlige last

Vi så deg i fremmede havner
og kikket på deg fra dekk
Om fienden angrep som ravner
du vaiet trassig fra hekk

Det hendte du tapte duellen
en bombe kom hylende ned
og landsmenn gikk ned i smellen
De gav sitt liv for vår fred

Du var som et banner i kampen
i lange og mørke år,
men atter kom lyset i lampen
og fram sto en fredelig vår

Så nå vaier du fritt over landet
og vår kjærlighet, den har du fått
Måtte fremtidens slekter få sanne
du er Norge i rødt, hvitt og blått.

My Boy Jack, by Rudyard Kipling (Lenke)

"Have you news of my boy Jack?"

Not this tide.

"When d'you think that he'll come back?"

Not with this wind blowing, and this tide.

"Has any one else had word of him?"

Not this tide.

For what is sunk will hardly swim,

Not with this wind blowing, and this tide.

"Oh, dear, what comfort can I find?"

None this tide,

Nor any tide,

Except he did not shame his kind —

Not even with that wind blowing, and that tide.

Then hold your head up all the more,

This tide,

And every tide;

Because he was the son you bore,

And gave to that wind blowing and that tide!



8. Arthur Ernst Berg

Arthur Ernst Bergs rekonstruerte livshistorie

Anne Tove Austbø og Anna Helgøe, Stavanger maritime museum

Ved å bruke opplysningene fra passet til Arthur Ernst Berg som utgangspunkt for å grave videre i hans historie, kunne vi fortelle bruddstykker av livet hans. Stempler i passet ble satt sammen med opplysninger i mønstringsruller som kan leses på digitalarkivet.no, sjøforklaringer over skipsforlis under første verdenskrig, folketellinger, dødsannonser, kirkebøker og annen informasjon. Han ble en representant for de mange unge sjøfolkene fra Norge som gjennomlevde første verdenskrig.



Passet til Arthur E. Berg, jungman. Signalementet viser at Arthur var en 16-åring på 160 cm, med gråblå øyne og mørkt hår.



Passet til Arthur E. Berg, jungman. Innførselen fra det norske konsulatet viser at han 22. mars 1917 fikk fri hjemreise etter å ha vært med da M/S «West» ble torpedert.



Arthur Berg Jungman. I mai 1917 ble han på ny innvilget fri hjemreise.

Arthur Ernst Berg ble født i Stavanger i 1899, foreldrene forsvant tidlig ut av livet hans, og i 1915 hadde han som 16-åring fått hyre som byssegutt og steward. Han arbeidet seg opp til lettmatros/jungman om bord i flere norske skip som fraktet varer over Nordsjøen til Storbritannia.

Underveis opplevde han trolig to torpederinger, kanskje flere. Vi vet at han var om bord i M/S «West» fra Tvedestrand da skipet ble senket 12. februar 1917, og vi finner ham som vitne i den offisielle skipsforklaringen som ble avholdt i London noen dager etterpå. Videre forteller en innførsel i passet 22. mars 1917 fra det norske konsulatet i London at han var «shipped today on board the Norwegian steamer Langfond of Stavanger 22». Dette tolker vi til at han fikk fri hjemreise fra England etter å ha vært med på torpederingen av M/S «West», og deretter vitnet i høringen i London. Stemplet fra Langfond samme dag viser at han var påmønstret. Dermed var Arthur heldig, og slapp å gå lenge og vente på hjemreise etter en torpedering. I norske aviser fra denne tiden kan vi lese om mange tilfeller hvor norske sjøfolk måtte vente i ukevis i britiske byer på å få komme videre.

Stemplene viser imidlertid at han trolig ikke dro hjem, men ble med videre. 30. mars 1917 melder han seg hos politiet i South Shields nær Newcastle. 2. april har han stempel som påmønstret på Langfond, og 18. april går han i land i Liverpool.

Kort tid før dette, den 1. februar 1917, hadde den tyske krigsmakten innført «uinnskrenket ubåtkrig». Nå fikk ikke nøytrale norske skip varsel før skipene ble angrepet av ubåter og torpedoer, og tapene av både menneskeliv og skip økte dramatisk. Var kanskje dette grunnen til at han foretrakk å bli i England? Eller var det ikke så mye som trakk ham hjemme i Stavanger? Eller valgte han å følge med skipet han var om bord i? Vi har ikke funnet bekræftelse på at han var med under torpederingen av Langfond 28. april 1917, men det er ikke usannsynlig.

Vi følger ham videre med hyre på minst ett annet skip før krigen var over. Han fikk deretter tillatelse til å returnere til Norge som passasjer som «Repatriated Seaman» på S.S Låtefoss 15. mai 1917. Ca. en drøy måned senere torpederes også dette skipet.

Passet til Arthur utløp i oktober 1917, så deretter må vi ty til andre kilder for å følge ham videre. Mønstringsrullene for sjøfolk viser at Arthur fortsatte som sjømann etter krigen, fram til han i 1922 rømte fra skipet D/S «Porsanger» mens det var innom Boston i USA. Vi har en teori om at han noen år senere arbeidet på en gård i Wisconsin, men det er ikke helt bekreftet. Så vet vi ikke mer om livet til Arthur Ernst Berg.

Gjennom media har vi kommet i kontakt med familiemedlemmer, men vi er ikke kommet lengre i arbeidet med å spore opp flere opplysninger. Vi tar gjerne imot henvendelser som kan utdype denne historien.

Arthur Ernst Bergs livslinje

- 09.12.1899: Født og bosatt i Stengaten.
- 14.01.1900: Døpt i Domkirken.
- 1910: Bor hos fosterfar og morfar, tolloppsinsmann Ljovet Olsen i Brønnegata 11.
- 09.10. 1916: Får utstedt pass til England i Stavanger, som gjelder til 9. oktober 1917.
- 20.01.1917: Arthur Ernst Berg går i land i Hull og får stempel i passet.
- 11.02. 1917: Arthur er lettmatros om bord på M/S «West» som går fra Hull med destinasjon Treport i Normandie, Frankrike.
- 12.02. 1917: M/S «West» blir stanset av en tysk ubåt og blir skutt i senk.
- 15.02. 1917: Passtempel fra East Suffolk Police.
- 16.02. 1917: Sjøforklaring for M/S West avholdt i London. Arthur Ernst Berg er vitne.
- 21.02. 1917: Passtempel fra Metropolitan Police. K. Division og fra sjømannshjemmet Scandinavian Home Poplar.
- 22.03. 1917: Innførsel i passet fra det norske konsulatet i London: «Shipped today on board the Norwegian steamer Langfond of Stavanger».
- 22.03. 1917: Passtempel om påmønstring om bord i Langfond.
- 30.03. 1917: Passtempel fra politiet i South Shields.
- 02.04.1917: Påmønstring på D/S Langfond.
- 28.04. 1917: Langfond forliser.
- 30.04.1917: Arthur Ernst Berg går i land i Liverpool.
- 14.04 1917: Mønstrer på et ukjent skip i Liverpool.
- 15.05 1917: Stempel fra D/S Laatefos med innførsel i passet fra den norske konsulatet: Permission parted to embarcas passenger (Repatriated Seaman), returning to the home in Norway.
- 21.06. 1917: D/S Laatefos torpederes uten varsel mens skipet var på reise Drammen – Manchester.
- 18.01.1922: Anmeldt for rømning fra skipet D/S «Porsanger» mens det var i Boston i U



9. Richard Roth



Richard Roth sin livslinje

Richard Roth sine påmønstringer

D/S Brask⁵

Utdrag fra dekkdagboken

Lørdag 11. januar 1941 avgikk fra Gourock Bay. 11/1 kl. 0130 befandt skibet seg i ballast bestemt til DURBAN.

Onsdag 15/1 fortsatte i konvoi intill kl. 2000 da konvoien ble oppløst og vi forandret kurs i overensstemmelse med ordre mottatt fra det ledende skib. Kl. 2015 samme dag ble skibet torpederet.- 2. styrmann var vakthavende og kapteinen var på broen. Noen minutter tidligere fikk man se en ubåt, og alle mann ble purret og det ble gitt ordre om å være klar med kanonen, men der ble ikke anledning til å bruke den. Torpedoen traff på babord side, antagelig ved Nr. 2 luken. Hele forskibet ble revet opp og skibet sank i løpet av 3 minutter. Ingen av livbåtene ble nedfiredt. De ble imidlertid delvis løsnet, men der ble ikke tid til å sette dem på vannet. Alle mann hoppet overbord, og noen bjerget seg på flytende vrakgods, samt på en av flåtene. Styrbord livbåt ble senere funnet med 9 mann på hvelvet. Det lyktes oss å få rette opp båten og samle opp de overlevende 20 mann. En liten flekk, som vi først antok var en av redningsflåtene, såes i horisonten, og livbåten ble manøreret mot denne for å finne ut om der var noen folk ilive på den. Raketter ble oppsendt. Det viste seg imidlertid å være ett forlatt skib, nemlig Grekeren "NEMEA", som også var blitt torpederet, men lå og fløt, Den var lastet med kull. Det var nu omtr. midnatt 15 januar. Vi gikk ombord, men da vi var bange for at skibet kanskje ble angrepet igjen, gikk vi tilbake i livbåten, og gjorde fast i skibets logline.

Torsdag 16/1 ved dagslys bordet vi skibet på nytt og alle mann gikk ombord og fant tørre klær og mat. Telegrafisten ble sendt bort i

⁵ Skipet til Richard Roth

radiostasjonen og fikk den istand. I mellemtiden kom en av livbåtene, tilhørende det forlatte skib, langs siden med omtr. 18 mann av mannskapet. Noen av dem gikk ombord, deriblant 1ste styrmann og to telegrafister. Disse sendte da ut ett SOS signal som ble oppfanget av Valentia radio. Det norske mannskap besluttet å fortsette med skibet. De stakk fyr under kjelene, fikk dampen opp, og heiste livbåtene, både den norske og den greske. Grekerne vilde imidlertid ikke gå ned i masinrummet.

I ett avholdt skibsråd insisterte grekerne på forsøke å nå Azorerne, mens de norske vilde fortsette mot Irland. Styrte mot Azorene i en times tid, men på grunn av motvind ble man enig om, ved 2 - 3 tiden om ettermiddagen den 16de, å fortsette mot Irland. Ved 6-7 tiden om kvellen samme dag, ble maskinen stoppet , og vi gikk i livbåtene igjen av frykt for å bli angrepet i nattens løp. Båtene ble fortøiet til vraket i ett langt tau. Ved 5 tiden om morgenen 17/1 fikk vi se raketter i horisonten og vi svarte med raketter og bluss.

Fredag 17. januar: Vind og sjø øket, og før det ble dagslys gikk vi ombord på Grekeren igjen hvorfra det ble oppsendt to store raketter. Disse ble sett av to britiske destroyere, som kom på praiehold. Etter forskjellige spørsmål ble de skibbrudne forespurt om de ønsket å forlate skibet. Hertil ble det svaret at hvis destroyeren ville eskortere skibet ville de bli ombord og ta skibet i havn. Hertil svarte de på destroyeren at dette ikke lot seg gjøre på grunn av utilstrekkelig med brendselolje. Vi ble da pånytt spurt om vi ønsket å forlate skibet, og etter samråd ble vi enige om å forlate vraket, og gå ombord i destroyeren. Kl. 9.00 den 17. januar ble de 20 norske tatt ombord på H.M.S. "HIGHLANDER" og Grekerne kom ombord på samme skib.

Mandag 20. januar: Ble landsatt i Londonderry ved omtr. ti tiden om formiddagen og ble vist til det Norske konsulatet, som ordnet med innlosjering.

Tirsdag 21. januar: Fortsatte til Glasgow, og ankom dit 22/1 om formiddagen. Alle skibspapirer, dagbøker, samt mannskapets privat eiendele gikk tapt da skibet gikk ned.

Mannskapet besto av 32 mann. Herav ble 20 mann reddet, og 12 mann inklusiv kapteinen, savnes.

10. Tap av stavangerskip gjennom to kriger

1914-1918

Loss of Ships from Stavanger 1914-1918

Dato	Navn	Bruttotonn	Last	Forlisårsak	Sted	Omkomme
10.08 1915	S/S Morna	1.512	Hvete	Granatild	Atlanterhavet	
23.03 1916	D/S Kannik	2.372	Stykkgoods	Torpedert	Le Havre	
25.04 1916	S/S Carmanian	1.840	Hvete	Granatild	Atlanterhavet	2
02.08 1916	D/S John Wilson	798	Stykkgoods	Torpedert	Nordsjøen	
12/08 1916	S/S Rufus	202	Props	Stukket i brann	Nordsjøen	
01.10 1916	D/S Mallin	468	Stålplater	Bombet	Engelske kanal	
21.10 1916	D/S Grønhaug	667	Stykkgoods	Granatild	Nordsjøen	
24.10 1916	D/S Sola	3.261	Stykkgoods	Granatild	Atlanterhavet	
15.01.1917	D/S Otto	402	Bek	Bombet	Atlanterhavet	
31.01 1917	D/S Hekla	680	Ballast	Bombet	Nordsjøen	
16.03 1917	D/S Expedit	523	Props	Stukket i brann	Engelske kanal	
22.03 1917	D/S Egenæs	399	Sild	Granatild	Nordsjøen	5
31.03 1917	D/S Feistein	2.991	Hvete	Mine / torpedo	Nordsjøen	
13.04 1917	D/S Bokn	336	Olje	Torpedert	Nordsjøen	
22.04 1917	S/S Valerie	2.139	Ballast	Granatild	Biskayabukta	
28.04 1917	D/S Langfond	1.097	Kull/Stykkgoods	Torpedert	Atlanterhavet	
12.06 1917	S/S Sylvia	148	Kull	Bombet	Nordsjøen	
08.09 1917	D/S Aladdin	753	Kull	Torpedert	Nordsjøen	1
17.10 1917	D/S Habil	636	Tremasse	Granatild	Nordsjøen	
17.10 1917	D/S Sørhaug	1.007	Stykkgoods	Granatild	Nordsjøen	1
22.11 1917	D/S Krosfond	1.737	Kull	Mine / torpedo	Engelske kanal	15

18.09 1918	D/S Ledaal	2.257	Ballast	Bombet	Atlanterhavet	1
------------	------------	-------	---------	--------	---------------	---

1939 – 1945

Stavangerships and lives lost during the Second World War

Dato	Navn	Flåte	Brutto tonn	Forlisårsak	Sted	Omkomne mannskap	Omkomne passasjerer
13.10. 1939	M/S Gressholm (lasteskip, nøytral fart før okkupasjonen av Norge)	Utenriksfart	619	Torpedert, eller gikk på mine, lagt ut av tysk ubåt U15	Nordsjøen, Østkysten av England	3	
10.04. 1940	D/S Saphir (lasteskip)	Utenriks/kystfart	4.306	Torpedert av britisk destroyer i kampen om Narvik	Narvik havn		
21.05. 1940	D/S Jadarland (kystruteskip/passasjerskip)	Hjemmeflåte	938	Gikk på mine	Sletta, i rute Stavanger-Bergen	11	13
26.06. 1940	M/T Krossfonn (tankskip i Nortrashipflåten)	Uteflåte	9.323	Kapret av tysk skip 1940, senket ved Brest 1944	Kapret i Atlanterhavet, senket i Engelske kanal		
01.11. 1940	D/S Hundvaag (lasteskip i Nortrashipflåten)	Uteflåte	690	Gikk på mine	Engelske kanal, lastet med kull	1	
05.02. 1941	D/S Ryfylke (Hurtigruteskip/passasjerskip)	Hjemmeflåte	1.151	Senket av britisk ubåt HMS «Sea Lion»	Ved Stadt, i rute Bergen - Kirkenes		
01.04. 1941	M/T Hidlefjord (tankskip i Nortrashipflåten)	Uteflåte	7.639	Bombeangrep fra tyske fly	I konvoi i Atlanterhavet, lastet med bensin	29	
25.04. 1941	D/S Favorit (lasteskip i Nortrashipflåten)	Uteflåte	2.86	Bombeangrep fra tyske fly	Atlanterhavet, nær Hebridene	1	
16.06. 1941	M/T President Herrenschmidt (lasteskip i Nortrashipflåten)	Uteflåte	9.103	Beslaglagt av franske myndigheter i 1940, senket i 1942	Beslaglagt i Algerie, senket i Marseille		
14. 10. 1941	M/T Barfonn (tankskip i Nortraship)	Uteflåte	9.739	Torpedert av tysk ubåt U432	I konvoi i Atlanterhavet	14	

					avet, lastet med bensin		
28. 11. 1941	M/S Vindafjord, (lokalruteskip/pass asjerskip)	Hjemmeflåt e	142	Flyangrep fra britisk fly	Skudefjor den, i rute Kvitsøy - Skudenesh avn	7	30
04.12. 1941	D/S Vestri (kystruteskip/passa sjerskip)	Hjemmeflåt e	499	Bombeangre p fra britisk fly	Tungenes, I rute Stavanger - Oslo	4	
21.02. 1942	M/T Kongsgaard (tankskip i Nortraship)	Uteflåte	9.467	Torpedert av tysk ubåt U564	I konvoi i Atlanterh avet, lastet med råolje	38	
09.03. 1942	M/T Charles Racine (tankskip i Nortrashipflåte)	Uteflåte	9.957	Torpedert av italiensk ubåt "Giuseppe Finzi"	Atlanterh avet, gikk i ballast		
23.02. 1943	M/T Glittre (tankskip i Nortrashipflåte)	Uteflåte	6.409	Torpedert av tysk ubåt U628	I konvoi i Atlanterh avet, gikk i ballast	3	
06.03. 1943	D/S Engøy	Hjemmeflåt e	126	Mine			
01.04. 1943	D/S Lysefjord (lasteskip)	Uteflåte	1.091	Torpedert av tysk ubåt U155	I Mexico- gulfen, lastet med tømmer. Asfalt og maskiner	4	
30.09. 1943	D/S Sanct Swithun (Hurtigruteskip/pas sasjerskip)	Hjemmefklå te	1.376	Bombeangre p fra britisk fly	Ved Stadt, i rute Bergen - Kirkenes	17	26
12.11. 1943	M/S Banco (Lasteskip)	Hjemmeflåt e	462	Pårent av tysk krigsskip	Berlevåg	4	
20.04. 1944	D/S Rogaland (Kystruteskip)	Hjemmeflåt e	902	Sank under eksplosjon sulykke i Bergen havn. Ble senere hevet og seiler som veteranfar tøy	Bergen, i rute Oslo- Bergen	2	5 arbeidere
Sept. 1944	D/S Kong Olaf (Kystruteskip, rekvirert av tyske marine)	Hjemmeflåt e	526	Senket av tysk kystbatter i ved en feil	Korsfjord en		
13.11. 1944	D/S Saude (Kystruteskip/passa sjerskip)	Hjemmeflåt e	325	Sank etter kollisjon med tysk ubåt U- 1052	Vatlestra umen, i rute Stavanger - Bergen		
24.01. 1945	D/S Tungenes	Hjemmeflåt e	560	Senket av tysk	Katland fyr,		

	(Kystruteskip/passasjerskip)			kystbatter i ved en feil	Lista, i rute Oslo - Stavanger		
21. 02. 1945	D/S Austri (kystruteskip/passasjerskip)	Hjemmeflåtte	491	Senket av britiske fly	Leirvik, Stord, i rute Stavanger - Bergen	9	9 passasjerer, ca. 17 kvinnelige russiske krigsfanger og 25-50 tyske soldater



Viktige begreper

Nøytral stat: Nøytralitet reguleres av internasjonal lovgivning og gjensidige avtaler. Stater som fører krig skal respektere land som ikke deltar i striden. Nøytrale stater forplikter seg til å behandle krigførende stater likt. Nøytrale land kan ikke frakte varer som favoriserer en av partene, eller som brukes til militære formål. Norge erklærte tidlig sin nøytralitet under første verdenskrig og var aldri direkte involvert i forsvarskrig av landet. Alle norske skip i internasjonal fart malte et stort norsk flagg på skipssiden for å vise at det var fra en nøytral nasjon.

Okkupert: Et land er okkupert når en fremmed makt har invadert det og tatt kontroll over landområdene, befolkningen og styresettet. Norge var under kontroll av den tyske okkupasjonsmakten under andre verdenskrig.

Total krig: Når krig omfatter hele samfunnet, både økonomisk krigføring, industriell krigføring og militær krigføring. Under første verdenskrig ble Norge involvert i den økonomiske krigen gjennom handels- og sjøfartsvirksomheten, men ikke i våpenkrigen. I andre verdenskrig ble Norge involvert i den totale krigen ved at den tyske okkupasjonsmakten tok alle samfunnets ressurser i bruk til krigføring.

Kontrabande: Last som regnes som ulovlig å frakte for nøytrale stater fordi det vil bidra til å styrke en av de krigførende statene. Under første verdenskrig ble norske skip senket av tyske ubåter for å frakte varer som kull, stål, olje, sild og hvete til Storbritannia.

Blokade: Avsperring av fiendens kyststrekninger eller viktige havområder for å hindre at skipstrafikk og forsyninger kommer fram.

Uinnskrenket ubåtkrig: I de første årene av første verdenskrig fulgte tyske krigsskip internasjonale lover og tok hensyn til sjøfolkens sikkerhet når nøytrale norske skip ble senket langt ute til havs. Sjøfolkene fikk gå i livbåtene eller ble flyttet over til andre skip. Fra

1. februar 1917 anerkjente ikke Tyskland lenger at nøytrale lands skip skulle beskyttes, av frykt for at de i realiteten ble styrt av britiske økonomiske interesser. Fra da av torpederte tyskerne nøytrale skip uten forvarsel. Dette førte til en dramatisk økning i antallet sjøfolk som døde.

Nortraship: Norske myndigheter i eksil i London opprettet i 1940 Nortraship, en forkortelse for The Norwegian Shipping and Trade Mission. Organisasjonen ble verdens største rederi og disponerte alle skipene i den norske handelsflåten som ikke var beslaglagt av den tyske okkupasjonsmakten. For å levere livsviktige varer og militært materiell ble mange av de norske skipene ble satt inn i konvoitjeneste mellom de allierte landene. Særlig var det i slaget om Atlanterhavet at konvoiene ble brukt. Konvoiene skulle holde forsyningslinjene åpne mellom USA, Storbritannia og Sovjetunionen. Kampene i havområdet mellom Storbritannia, Murmansk og Arkangelsk var særlig intense.

Kullfondet av 1917 og Nortraship-fondet – kamp om krigsprofitt: Både etter første og andre verdenskrig ble det kamp om pengene fra overskuddet som norske skip tjente inn på å frakte viktige varer til Storbritannia, og om sjømennenes rett til lønnen de hadde tjente inn. Bruken av pengene skapte i etterkant av begge krigene vonde følelser og sterk debatt. Sjøfolkene ønsket at pengene skulle utbetales til krigsseilerne som hadde ofret mye i sjøkrigene, mens myndigheten ønsket å styre bruken.

Etter første verdenskrig ble det imidlertid bestemt at deler av fondet skulle komme sjømennene til gode ved at Sjømennenes minnehall i Stavern ble bygd som nasjonalt minnesmerke for krigsseilerne. Det ble også opprettet et fond som sjøfolkene kunne søke om midler fra. Etter andre verdenskrig fikk krigsseilerne etter langvarig debatt i 1972 utbetalt et engangsbeløp for krigsdeltakelsen.

Dyrtid: Under første verdenskrig var etterspørselen større enn tilbudet. Dermed gikk prisene i været. Årsakene var blant annet at norske produsenter tjente på høye priser på skip, fiskehermetikk og kunstgjødsel. Økonomien var presset og det ble stor inflasjon i hele samfunnet. Prisene på mat og andre viktige varer gikk opp. For vanlige familier ble det dyrt å kjøpe inn til husholdningen.

Jobbetid: For handels- og sjøfartsnæringen ga første verdenskrig enorme fortjenestemuligheter. Alle forlisene førte til stort behov for varer og for transport til havs. Skip ble omsatt for høye summer. Særlig rederne tjente gode penger på salg av skip og på inntekter fra forsikring av last som gikk tapt. Rike stavangerfolk fikk råd til å bygge flotte villaer. Samtidig fikk mange vanlige familier det vanskelig økonomisk. Krigsøkonomien bidro dermed til å forsterke sosiale skillelinjer og gjøre store politiske motsetninger tydelige.

Rasjonering: Å fordele varer som det er mangel på i samfunnet på en rettferdig måte. Rasjonering er særlig vanlig i krig. Under første verdenskrig innførte norske myndigheter rasjonering på bl.a. drivstoff og matvarer. Under andre verdenskrig var det de tyske okkupasjonsmyndighetene som styrte rasjoneringen gjennom å utstede rasjoneringskort til alle familier.

(Tekstutdraget er hentet fra utstillingen)

Lenker

YouTube:

<http://www.britishlegion.org.uk/poppy-appeal-2017/#.WfHeB9tFtSk.link>

Poetry by heart:

<http://www.poetrybyheart.org.uk/first-world-war-poetry-showcase/>

Sunkne skip 2. verdenskrig:

Kilder brukt til oversikten:

Sjøforklaringer fra 2. verdenskrig – bind 1 og 2, utgitt av Norsk maritimt museum

Nettsidene til Krigsseilerregisteret/Sjøhistorie

Nettsidene til warsailors.com

Gressholm

<https://www.krigsseilerregisteret.no/no/skip/12021/>

<http://www.warsailors.com/singleships/gressholm.html>

D/S Saphir

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/25197/>

<http://www.warsailors.com/homefleet/shipssl.html#Sap>

D/S Jadarland

<http://www.warsailors.com/homefleet/shipsj.html#Ja>

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/15255/>

M/T Krossfonn

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/17025/>

<http://www.warsailors.com/singleships/krossfonn.html>

D/S Hundvaag

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/14293/>

<http://www.warsailors.com/singleships/hundvaag.html>

D/S Ryfylke

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/24573/>

<http://www.warsailors.com/homefleet/shipsr.html>

M/T Hidlefjord

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/13885/>

<http://www.warsailors.com/singleships/hidlefjord.html>

D/S Favorit

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/9517/>

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/9517/>

M/T Barfonn

<https://www.krigsseilerregisteret.no/no/skip/2739/>

<http://www.warsailors.com/singleships/barfonn.html>

M/S Vindafjord

<https://www.krigsseilerregisteret.no/no/skip/32223/>

<http://www.warsailors.com/homefleet/shipsv.html>

D/S Vestri

<https://www.krigsseilerregisteret.no/no/skip/31909/>

<http://www.warsailors.com/homefleet/shipsv.html#Ves>

M/T Kongsgaard

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/16719/>

<http://www.warsailors.com/singleships/kongsgaard.html>

M/T Charles Racine

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/5857/>

<http://www.warsailors.com/singleships/charlesracine.html>

M/T Glittre

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/11699/>

<http://www.warsailors.com/singleships/glittre.html>

D/S Engøy

D/S Lysefjord

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/18267/>

<http://www.warsailors.com/singleships/lysefjord.html>

D/S Sanct Svithun

http://minnehallen.no/skip_2/st-svithun

M/S Banco

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/2651/>

<http://www.warsailors.com/homefleet/shipsbl.html#Ba>

D/S Rogaland

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/24249/>

<http://www.warsailors.com/homefleetsingles/rogaland.html>

D/S Kong Olaf

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/16639/>

<http://www.warsailors.com/homefleet/shipsk.html#Ko>

D/S Saude

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/25269/>

<http://www.warsailors.com/homefleet/shipssl.html#Sap>

D/S Tungenes

<https://www.krigsseilerregisteret.no/no/skip/30798/>

<http://www.warsailors.com/homefleet/shipst2.html#Tu>

D/S Austri

<https://www.krigsseilerregisteret.no/no/skip/2297/>

<http://www.warsailors.com/homefleetsingles/austri.html>

Første verdenskrig ressurser

Om rheinhaussen:

<https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?17691>

<https://skipshistorie.net/Oslo/OSL302AFKlavness/Tekster/OSL30219120100000%20STIKLESTAD.htm>

<https://www.nrk.no/rogaland/statoil-fant-skipsvrak-fra-krigen-1.13709975>

Om u-båten som senket Rheinhausen- HMS Taku:

[https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Taku_\(N38\)](https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Taku_(N38))

<https://uboaat.net/allies/warships/ship/3489.html>

Kapteinen som senket Rheinhausen:

<https://uboaat.net/allies/commanders/2005.html>

<https://www.theguardian.com/world/ng-interactive/2014/jul/23/a-global-guide-to-the-first-world-war-interactive-documentary>

<http://www.bbc.com/news/uk-england-cornwall-38802076>

<http://www.bbc.co.uk/timelines/zp9x39q>

[Peter Jackson ny film om 1.verdenskrig:](#)

<https://www.youtube.com/watch?v=ePxpBdmykD4>

facebook-gruppe:

<https://www.facebook.com/Krigsseilerne/>

Kvinnelige sjøfolk i krig:

<http://prosjektsider.hsh.no/krigsseiler/files/2015/12/Kvinner-i-handelsfl%C3%A5ten-under-krigen.pdf>

<https://www.krigsseilerregisteret.no/no/artikkel/319834/>