

ARNE HARTMARK

En norsk sjømanns opplevelser under Japans aggresjon på Kina-kysten 1937-38.

Den norske Krigsforsikring for Skib ble dannet i 1935 og kunne følgelig for tre år siden feire 50 års jubileum. Begivenheten skulle markeres med en jubileumsbok, og *post festum* fikk dr. philos Atle Thowsen ved Bergens Sjøfartsmuseum oppdraget med å forfatte et slikt verk. For kort tid siden kunne Thowsen presentere første bind av jubileumsboken som er blitt et ruvende historisk verk på 440 sider.

Nå er det ikke undertegneds oppgave å anmelde jubileumsboken. Jeg har imidlertid funnet grunn til å granske jubileumsboken av personlige årsaker fordi den registrerer begivenheter som jeg selv har vært delaktig i.

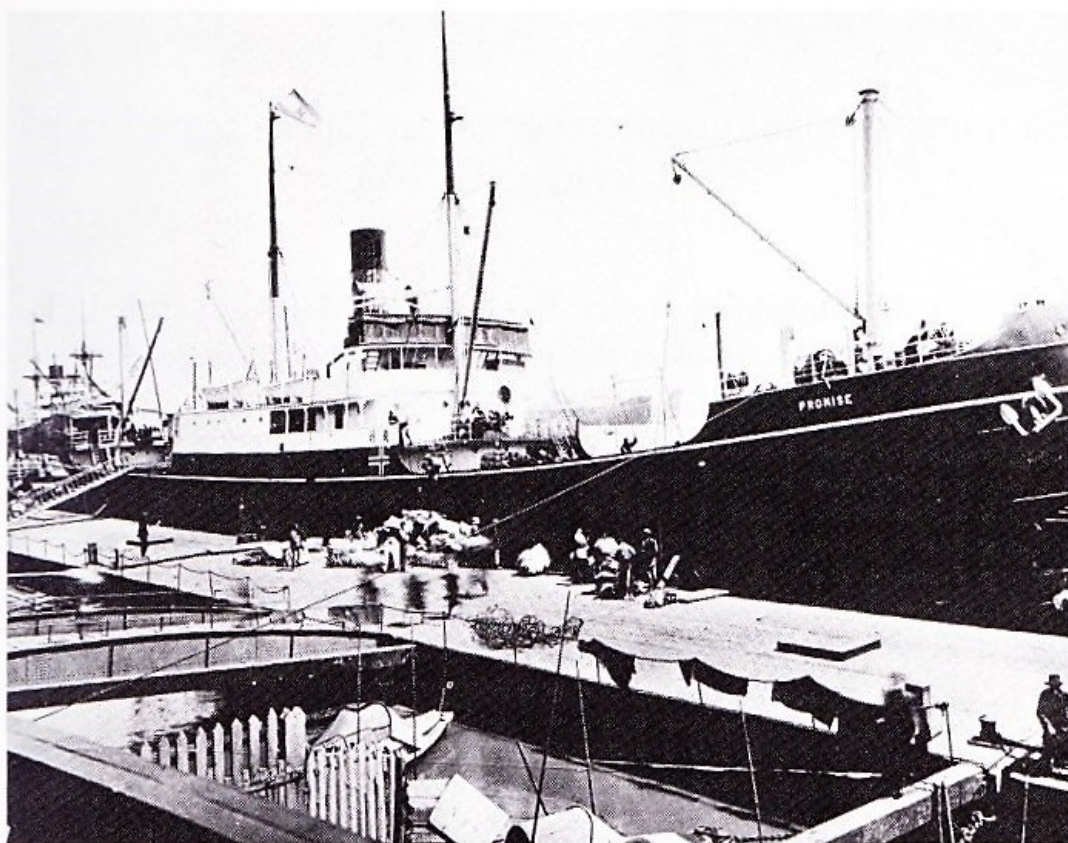
Den norske Krigsforsikring for Skib ble dannet på grunnlag av erfaringer fra første verdenskrig, og fikk sin ilddåp ved Etiopia-konflikten i 1935-36. Den store styrkeprøven kom straks etterpå, nemlig den spanske borgerkrigen 1936-39. En rekke norske skip ble da involvert, ofte under meget dramatiske omstendigheter hvilket til fulle understreket berettigelsen av Krigsforsikringens eksistens.

En annen styrkeprøve var konflikten mellom Japan og Kina i årene 1937 og 1938, og det er her mine personlige opplevelser kommer inn i bildet. Jeg var nemlig i dette tidsrommet 2. styrmann om bord i en liten norsk båt med kinesisk underordnet besetning i kinesisk fart, og vi var til dels i ildlinjen for japanernes hensynsløse aggresjon i kinesiske havner på østkysten.

Norske skip blir oppbrakt

I jubileumsboken beskrives denne epoken i kapittel VI. Her registreres det bl.a. at flere norske skip ble oppbrakt av japanske jagere og beordret inn til den japanske marinehavnen i Pescadores Islands utenfor Formosa. Min båt var blant disse, og dens navn og oppbringelsen er registrert i jubileumsboken, men uten nærmere beskrivelse av omstendighetene ved oppbringelsen.

Båtens navn var PROMISE og den tilhørte A/S D/S Produce, disponert av Jacob Odland S.S., Haugesund. Den var en kullfyrt steamer, bygget i 1926 og



D/S PROMISE, bygget 1920, 1291 brt. ved kai i Hong Kong mot slutten av mellomkrigstiden. Fartøyet, som var eiet av Jacob Odland SS i Haugesund, gikk for det meste på Østen og skipsnavnet er gjengitt på skutesiden på kinesisk: «Mei Shi» som betyr «vakker tid». På grunn av krigen mellom Japan og Kina er skipets nasjonalitet angitt med et norsk flagg på skutesiden. (Bergens Sjøfartsmuseum)

D/S PROMISE, 1291 grt, in Hong Kong at the end of the inter war period. The ship was built in 1920 and owned by Jacob Odland SS in Haugesund. Because of the Sino-Japanese war, the Norwegian flag is painted on the side of the ship to signalize that the ship is owned by a non-belligerent nation.

var nokså beskjedent utstyrt hva komfort angår. Vi gikk i interessant fart og likte oss godt inntil japanerne ble litt for aggressive og nærgående. Jeg var selv bare 23 år den gangen og mottakelig for sterke inntrykk. Selv nå ca. 50 år senere erindrer jeg i detalj hva som foregikk i april 1938 da vi ble oppbrakt av et japansk marinefartøy under til dels dramatiske omstendigheter.

D/S PROMISE var tidsbefraktet av en kinesisk trelasthandler i Shanghai, og vi var vesentlig engasjert med frakt av trelastlogger fra Pagoda Anchorage til Shanghai og Tientsin. Pagoda Anchorage var eksporthavn for Fooshow, som hadde en for grunn havn selv for småfartøyer som PROMISE. Et ganske stort antall *China coasters* var engasjert i slik fart. Japan hadde på dette tidspunkt blokkert de store havnene på kysten samt en del havner oppover

i floden, men av en eller annen grunn var Foochow med Pagoda Anchorage fremdeles under de kinesiske myndigheters kontroll. På reise fra Shanghai til Pagoda Anchorage ble vi imidlertid stoppet i rom sjø av en japansk jager som satte bevæpnede marinesoldater om bord under kommando av en marine-løytnant. Årsaken var en påstand om at vi hadde kontrabandelast i rommene, og marineløytnanten beordret kapteinen til å gå til Pescadores Islands der lasterommene ville bli undersøkt. Først ble imidlertid kapteinen beordret til å ankre opp, hvilket ble gjort. Derpå ble soldater stasjonert over hele skipet.

Delikat situasjon

Denne spesielle turen var vi lastet med stykkgoods i henhold til avskipermanifest, og vi hadde ingen grunn til å mistenke avskiper, eventuelt de kinesiske befraktere, for å ha lastet annet enn lovlig last om bord. Vi var relativt ubekymret for hva en undersøkelse av lasterommene skulle bringe for dagen.

Vi hadde imidlertid andre forhold enn lasten å bekymre oss over. En meget delikat affære var nemlig at den kinesiske befrakteren, trelasthandleren i Shanghai, var med på turen. Han ble livende redd da bevæpnede japanske marinesoldater entret skipet. Han søkte derfor tilflukt hos mannskapet som så godt det lot seg gjøre kamuflerte den eldre, distingverte forretningsmannen med loslitte coolie-klær. I denne forkledningen gikk han og valset rundt på dekk rett for nesen på marinesoldatene i en hel måned. Hans virkelige identitet ble merkelig nok ikke avslørt av japanerne, til tross for at hans distingverte utseende så avgjort ikke harmonerte med coolie-klærne.

«Mann over bord»

Etter en lynundersøkelse av skipet ble kapteinen beordret til å lette ankeret og sette kurs for Pescadores Islands. Det var sørgående tidevannsstrøm, og kapteinen måtte snu båten ca. 180 grader for å komme på kurs da ankeret var lettet. Ved denne svingemanøver krenget fartøyet over til babord, og plutselig hørte vi et plask i sjøen på babord side, etterfulgt av et redselsskrik fra en person som åpenbart var falt i sjøen. Det var på dette tidspunkt blitt belgmørkt, og vi kunne ikke observere noe fra broen. Førstestyrmannen (overstyrmannen) og jeg løp derfor akterut på poopen og kom tidsnok til å se en mann i japansk marineuniform i sjøen. Vi grep tak i hver vår rednings-

bøye og kastet disse i sjøen i nærheten av mannen. En stund etterpå opphørte skrikene. Vi antok at mannen enten var druknet eller ført vekk med strømmen. Vi fikk imidlertid babord livbåt på vannet i rekordfart, og jeg ble bedt av kapteinen om å ta kommandoen i livbåten. Med meg fikk jeg seks av de mest pålitelige menn fra dekksmannskapet.

Sjanseløs og dramatisk ro-søking

Første tiden rodde vi relativt lettvtint med strømmen i den retningen vi mente å ha muligheter til å finne mannen. Slik holdt vi det gående i et par timer uten resultat, og da de seks utrente roerne var nesten utslitte, slet vi oss tilbake til skipssiden igjen og rapporterte at ytterligere leting var nyttesløs. Den japanske løytnanten som nå var blitt nokså brysk overfor vårt kinesiske mannskap og beskyldte våre folk for å ha kastet den savnede over bord, ville ikke høre tale om å gi opp letingen. Han beordret oss ut på nytt søk.

Vi måtte følgelig dra ut på nytt igjen. På dette tidspunkt hadde imidlertid tidevannsstrømmen øket i foruroligende grad, og vi drev lenger og lenger vekk fra skipet, mens de seks roerne ble mer og mer utslitte. Inntil da hadde jeg selv sittet akterut og betjent styrepinnen, men da jeg så hvordan det hele tilsynelatende bar galt av sted, ba jeg den eldste matrosen om å overta styringen, mens jeg tok hånd om to av årene.

Kinesiske sjøfolk på norske båter er kjent for å være meget flinke når det gjelder det rutinemessige sjømannsarbeide om bord, og våre sjøfolk var ingen unntagelser. De hadde imidlertid aldri lært seg til å ro, og det viste seg at de var helt elendige roere. Med friske krefter klarte jeg atskillig mer med to årer enn hver av de kinesiske matrosene klarte med hver sin åre, og etter en stund merket vi at vi nærmet oss skipet, men da begynte også mine krefter å ebbe ut, og vi drev vekk fra skipet igjen. Jeg visste imidlertid at tidevannsstrømmen ville snu igjen etter noen timer, så det gjaldt å holde ut.

Heldigvis drev vi innover mot kysten og mot grunnere farvann der vi kunne ankre opp. Ved hjelp av livbåtreggen ble vi liggende til ankers til vi merket at strømmen var i ferd med å snu. Vi halte da dreggen inn og kom oss med møyne og besvær opp langs skutensiden. Denne gang fikk vi overbevist den japanske løytnanten om at videre leting ikke bare var nyttesløs, men direkte hasardiøs. Dermed ga den japanske løytnanten tillatelse til å heise livbåten om bord igjen.

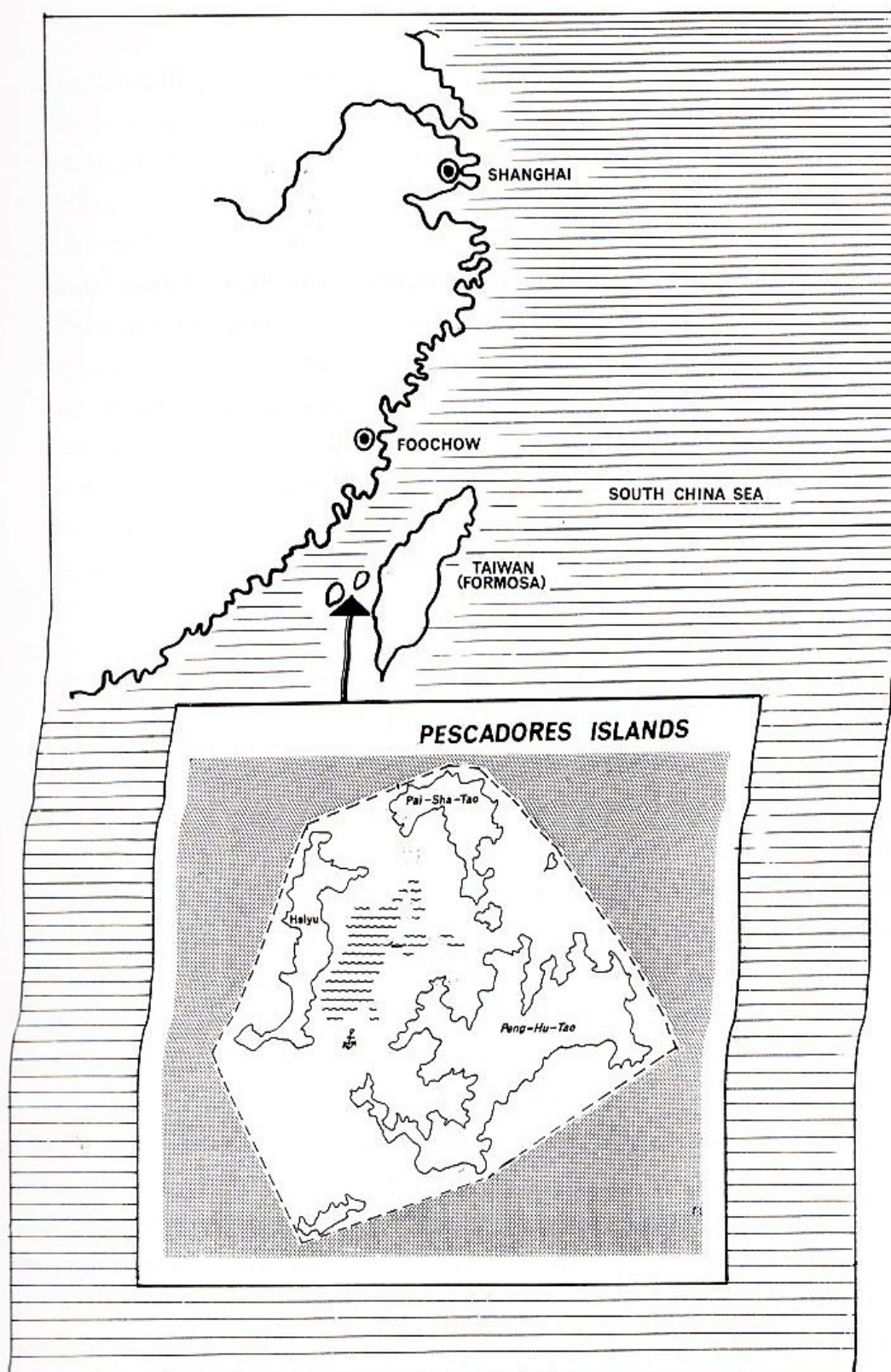
Illeluktende bevis

Under opphivingen av livbåten trådte jeg på en bløt, brun og illeluktende masse. Det viste seg å være menneskelige ekskrementer, og ved siden av ekskrementene fant vi en rull japansk toalettpapir. Dette var et fullgodt bevis for hva som hadde skjedd. Den savnede japaneren hadde sittet ved siden av livbåt-daviten og gjort sitt fornødne. Da vi så lettet anker og fikk slagside ved å svinge skipet på kurs, var den uheldige japaneren falt i sjøen fra båtdekket. Det var et fall på mer enn 10 meter, og med buksene nede ved ankene hadde han sannsynligvis ingen sjanser til å klare seg. Også den japanske løytnanten godtok denne teorien som bevis for hva som var foregått, og dermed la han også vekk noe av sitt morske og aggressive vesen. På resten av reisen var han høflig og korrekt overfor kapteinen. Oss andre dødelige hadde han ikke noen verbal forbindelse med. Uten videre besværligheter ankom vi marinehavnen på Pescadores Islands der kapteinen tok skipet til ankers på anvist plass.

Bind for øynene

Kapteinen fikk imidlertid en mer røff behandling enn oss andre mens vi lå til ankers ca. en måned ved Pescadores Islands. Han måtte nemlig i land til forhør praktisk talt hver eneste dag, og siden dette var en marinehavn med hemmelige installasjoner, ble han ført i land med bind for øynene. Det var en meget nedverdiggende måte å behandle en norsk skipsfører på, syntes vi andre. Vi andre ble ikke utsatt for slik nedverdiggende behandling, men vi ble nokså bryskt beordret under dekk hver gang de militære myndigheter gjennom-søkte skipet, og mat ble det så som så med ettersom stuertens forråd slapp opp.

Til slutt måtte de gi opp gjennom-søkningen da intet mistenkelig var å finne, og etter en måneds tid ble vi frigitt for å gå til Hong Kong der lasten for Pagoda Anchorage ble losset. Det fremgår av jubileumsboken til Atle Thowsen at Den norske Krigsforsikring for Skib samt Utenriksdepartementet hadde vært sterkt engasjert for å få skipet frigitt. D/S PROMISE var imidlertid forsikret i London, og det økonomiske oppgjøret ble ordnet der og var Den norske Krigsforsikring for Skib uvedkommende.



Kart over Sydkinahavet. (Tegning: Trond Knutli)

Map of the South China Sea.

Selvtekt og nødrett

D/S PROMISE var forøvrig utsatt for en dramatisk hendelse allerede i august 1937 på grunn av den japanske aggresjonen i kinesiske havner. Det skjedde i Shanghai som en tid var utsatt for japansk terrorbombing. På det tidspunktet var vi befraktet av det britisk-kinesiske selskapet China Import and Export Lumber Company, for å frakte tungt tømmer fra Pagoda Anchorage til Shanghai.

Lossearbeiderne ble vettskremte da bombingene var på sitt verste, og da bombene begynte å falle faretruende nær skipet, kom de seg på land som best de kunne. Etter en stund var vi alene med mannskapet om bord, og D/S PROMISE var det siste norske skip på havnen i Shanghai. Det nest siste var Wilh. Wilhelmsens M/S TAI SHAN som forlot havnen med 236 skandinaviske flyktninger om bord. Blant disse var sjømannsprest Johan Nilsen, som, etter oppfordring fra generalkonsulatet, hadde stengt Den Norske Sjømannsmisjons stasjon i Shanghai. Den ble aldri gjenåpnet og legendariske pastor Nilsen så aldri Shanghai igjen. M/S TAI SHAN gled imidlertid sakte forbi D/S PROMISE og vi gjenkjente pastor Nilsen som ropte over til oss med sin rungende røst: «Velkommen etter».

Ja, dette ønsket var lett nok å rope over til oss, men litt vanskeligere å realisere. Kapteinen bestemte at vi skulle stikke til sjøs jo før jo heller og komme oss til Hong Kong. Maskinsjefen rapporterte imidlertid at vi ikke hadde bunkers nok om bord til å nå Hong Kong. Kull var bestilt tidligere, og lekter med et par hundre tonn kull var kommet langs siden, men arbeiderne til å ta om bord bunkersen var rømt i land.

Vi hadde ikke noe valg. Vi måtte kaste jakka, og med dødsforakt gikk vi fem norske offiserene og de minst skremte av kinesermannskapet til verks med å få nok kull om bord. Etter noen timers hardt arbeid kunne maskinsjefen meddele kapteinen at vi hadde fått nok kull i baksene til å rekke Hong Kong, dit vi ankom noen dager senere etter en fredelig seilas.

Før vi forlot Shanghai kastet vi løs fortøyningene til lekteren med ca. 100 tonn kull om bord. Det siste vi så til den var at den drev herreløs med strømmen nedover floden. Vi fikk aldri rede på hva som skjedde med den. Heller ikke fikk vi rede på om det ble betalt noe til den rette eier for de ca. 100 tonn kull som vi hadde tatt fra lekteren. Det er trolig fremdeles et av Japan/Kina-krigens uløste mysterier fra siste halvdel av 1930 årene. Vi begikk nok selvtekt, men vi var i en nødssituasjon og hadde aldri senere dårlig samvittighet for det.