

IFS Info 4/04

Tor Jørgen Melien

US Navy i norske farvann
under første verdenskrig

Innhold

Om forfatteren	4
Innledning	5
US Navy i norske nærområder 1917–19	5
Konvoiering og kampen mot tyske ubåter	7
De skandinaviske konvoier – den norske navlestrengen	8
Slagskip fra US Navy i norske farvann	10
Amerikansk deltakelse i mineleggingen av Nordsjøen	13
Ishavet: Sjøtransportene til Russland	15
Avslutning	16
Arkiver:	17
Litteratur:	17
Noter:	18
English summary: US Navy in Norwegian waters 1917–19	20

Om forfatteren

Tor Jørgen Melien er kommandørkaptein fra Sjøforsvaret og cand. philol. med hovedfag i historie fra Universitet i Oslo. Forfatteren har publisert i en rekke fagtidsskrifter og bøker med vekt på militære operasjoner og samtidshistorie. Melien tjenestegjør ved NATOs strategiske militære hovedkvarter, SHAPE, i Belgia.

US Navy i norske farvann under første verdenskrig

Innledning¹

Storbritannia hadde i hundreåret fra 1805 til 1914 det ubestridte sjøherredømmet i verden. "Britannia rule the waves" synger britene fortsatt entusiastisk i Royal Albert Hall. Under første verdenskrig forsøkte tyskerne uten hell å bestride den britiske marines maktstilling i hjemmefarvannene. Royal Navy forble imidlertid den dominerende sjømakten i europeiske farvann helt frem til Koreakrigen (1950–53), da USA for alvor involverte seg sjømilitært også i europeiske farvann. Britene gikk den andre veien. Oppløsningen av imperiet og den svekkede økonomien etter andre verdenskrig reduserte gradvis deres marine.

Det var imidlertid ikke noe helt nytt at US Navy begynte å seile i norske nærområder etter utbruddet av Koreakrigen. Den amerikanske marine opererte i disse farvannene – riktignok i begrenset omfang – både under og etter andre verdenskrig.² Det hele begynte så smått i 1917, men skulle ikke vare lenge. Jeg skal i denne artikkelen redegjøre for bakgrunnen for at US Navy opererte i norske farvann på slutten av første verdenskrig, og kort presentere det amerikanske operasjonsmønster. Hensikten er å gi en oversikt over de amerikanske flåteoperasjoner og hvilken betydning de hadde for Storbritannia og

Norge på basis av en første gjennomgang av kildematerialet, samt tilgjengelig sjøkrigshistorisk litteratur.

US Navy i norske nærområder 1917–19

Den amerikanske sjømakthistorikeren Alfred Thayer Mahan (1840–1914) forfektet tesen om marinestyrkenes konsentrasjon. En konsentrasjon av slagskipene på rett sted til rett tid var forutsetningen for at det avgjørende slag kunne utkjempes.³ Men fikk den store slagskipsflåten som US Navy disponerte under første verdenskrig en slik anledning? I Stillehavet ble det ingen krig med den største flåtemakten der, Japan. I Europa holdt den tyske hovedflåten seg i havn etter Jyllandslaget og de to etterfølgende operasjoner i 1916.⁴ Spørsmålet var hva tyskerne ville gjøre da USA kom med i krigen i april 1917.

Tre år etter krigsutbruddet ønsket sterke politiske krefter i USA fortsatt å holde landet utenfor krigen selv om president Woodrow Wilson var pro-britisk og forsøkte å tøye nøytralitetens grenser til ytterpunktet i sin støtte til britenes sak. Det var Tysklands uinnskrenkede ubåtkrig fra 1. februar 1917, tyske sabotasjer i USA og det såkalte Zimmermann-telegrammet som til sammen var utløsende for USAs krigserklæring mot keiserriket Tyskland i april.⁵ En arbeidsdeling med Royal Navy ble avtalt etter at USA kom med i krigen.

US Navy skulle ta seg av den amerikanske østkysten ned til Mexicogulfen og Colombia, samt sikre vestlige interesser i Kina, slik at Royal Navy kunne prioritere europeiske farvann.⁶ Den sjømilitære kraftanstrengelse det siste krigsåret var i hovedsak knyttet til anti-ubåtkrigføring. US Navy bidro med eskortering av allierte konvoier og legging av minefelt i kampen mot de tyske ubåter.

En annen hovedoppgave for US Navy var eskortering av egne troppekonvoier til Europa. For å sikre konvoiene over Atlanteren ble tre slagskip deployert til Irland i tilfelle tyske overflateskip skulle forsøke seg.⁷ I mai 1918 hadde overføringen av amerikanske soldater til Europa nådd 247.000. Minst like mange ble transportert månedlig frem til oktober.⁸ I midten av juli stod de første sju amerikanske divisjoner kampklare og med ytterligere 13 divisjoner under oppøving nær fronten. Disse styrkene var avgjørende da den tyske motoffensiven på vestfronten under ledelse av general Erich Lundendorff begynte i april 1918 før alle amerikanske tropper hadde ankommet.⁹ De amerikanske konvoiene hadde Brest som viktigste innskipningshavn. Dette var et område hvor det ikke på langt nær var så stor tysk ubåttaktivitet som i Den engelske kanal og Nordsjøen. Følgelig var det annen amerikansk marineinnsats enn trosskipskonvoier og forsyningskonvoier som skulle manifestere seg i norske farvann.

En annen viktig oppgave for US Navy var å støtte den generelle patruljevirksheten og konvoieringene som ble drevet av Royal Navy. Denne virksomheten bidro dessuten til forsvaret av atlanterhavskonvoiene før og etter ankomst til europeiske havner. USA avga et større antall destroyere som ble underlagt kommandoen

i Queenstown på den irske sørkysten.¹⁰ Den 4. mai 1917 ankom de seks første destroyere til Queenstown,¹¹ og i juli var denne styrken på hele 35 destroyere.¹² På slutten av krigen hadde US Navy 76 destroyere fordelt på Queenstown, Brest og Gibraltar.¹³ Videre hadde US Naval Air Service mer enn 400 fly i Europa ved krigsslutt.¹⁴ Heller ikke disse aktivitetene berørte norske nærområder direkte, og vil ikke bli redegjort for her.

Øverste sjef for US Navy i Europa under den første verdenskrig var viseadmiral William S. Sims. Han ble utnevnt våren 1917. Sims hadde vært en drivende kraft i moderniseringen av marinen før krigen, gjennom effektiviseringen av skipsartilleriet (optimalisering av skytemetoder og materiell). Som US Navys representant og senere eldste amerikanske sjøoffiser i Europa argumenterte han først mot innføringen av konvoier.¹⁵ Hans første rapporter fra møtet med europeiske myndigheter var alarmerende. Sims anbefalte overføringer av destroyere som kunne ta opp kampen mot ubåtene.¹⁶ Men han var som de fleste andre på den tiden usikker på hvilke tiltak som ville gi best effekt. Han sympatiserte forholdsvis tidlig med forkjemperne for innføring av konvoiering på engelsk side.¹⁷ I en rapport fra 29. juni 1917 til Secretary of the Navy (Operations) var konklusjonen klar: «It ... seems out of question that the only course for us to pursue is to revert to the ancient practice of convoy».¹⁸

Fra da av argumenterte Sims for konvoiering. Under den viktige marinekonferansen i Whitehall i september 1917 (The Inter-Allied Naval Conference) forsvarte han innføringen av konvoiering. Det er blitt hevdet at han var den eneste høyere sjømilitære sjef som gikk så klart inn for det på daværende tidspunkt.¹⁹ Sims

klarte etter hvert å påskynde en mer positiv holdning til konvoiering hjemme i USA, noe som til slutt resulterte i at konvoiering ble et akseptert og anvendt virkemiddel det siste krigsåret.²⁰ Han var imidlertid gjennomgående skeptisk til viktigheten og anvendeligheten av sjøminefelt.²¹ Sims mente det i praksis ville være umulig å sperre de tyske utløpene med miner,²² og at storstilt minelegging innebar at man kastet vrak på konvoieringen som han kjempet for.²³ Han hadde registrert de vanskeligheter britene hadde med å etablere effektive minefelt på Helgolandkysten. Videre fastslo han at minefelt måtte vedlikeholdes og bevoktes. Til bevokning trengtes destroyere som var opptatt med andre og mer prioriterte oppdrag som eskortering av slagskip og handelsskip.

Under første verdenskrig var US Navy under operativ kommando av Royal Navy i Europa. Derimot var de amerikanske atlantehavskonvoiene under amerikansk operativ kommando under hele seilasen, også i europeisk område. I parentes bemerket kan det nevnes at britene beordret admiral Sims som operativ sjef for Queenstown-kommandoen en uke i juni 1917 og at han således hadde kommando over fartøyer både fra Royal Navy og US Navy.²⁴ Det var en stor ære, både for ham personlig og for den amerikanske marine. For en kort stund markerte dette at US Navy var blitt en stormaktsmarine.

Konvoiering og kampen mot tyske ubåter

Det var antiubåtkrigføringen som brakte US Navy til europeiske farvann. Den amerikanske deltakelsen i mineleggingen utenfor norskekysten er blitt behandlet av flere norske historikere, mens eskorteringen av handelsskip til og fra Norge knapt nok er nevnt.²⁵

Ubåttrusselen ble undervurdert fra britisk side før krigsutbruddet, og det skulle ta lang tid – helt frem til slutten av 1916 – før det ble gjort alvor av tankene om å iverksette konvoiering av handelsskip. Suksessen med konvoiering av troppetransporter, som var blitt iverksatt allerede ved krigsutbruddet i 1914, ble ikke overført til den sivile skipsfart.

Ved krigsutbruddet i 1914 var konvoiering uprøvd i moderne kriger, og det var stor uenighet om dette var noe å satse på. Det ble hevdet at en skulle la handelsskipene seile uavhengig av hverandre, og på den måten oppnå større spredning av fartøyene på havet. For ubåtene ville det dermed ikke bli så enkelt å finne fartøy å angripe. Det ble også hevdet at konvoiering ville føre til kaos på sjøen fordi sentralisert styring var svært vanskelig. Nøytrale handelsflåter ville få konkurransefortrinn i forhold til det trege konvoisystemet. Samlingen av mål i konvoier ville dessuten være farlig. Redusert fart for de raskere fartøyene, kollisjonsfare og redusert transportkapasitet ville trolig slå negativt ut.

Den motsatte strategien var altså å samle fartøy i konvoier, og det var denne metoden som skulle redde handelsskipene mer enn noe annet.²⁶ Ved å samle fartøyer i konvoier ble handelsskipene vanskelige å finne på det store hav. Dermed ble ubåtene målfattige. Til tross for dette tok det tid før konvoieringen ble tatt i alminnelig bruk. Oppfatningen om at konvoiering var en defensiv strategi, mens jakt på ubåter var offensiv og dermed å foretrekke, dominerte tenkningen i den britiske flåteledelsen.²⁷

I første del av krigen var britene ikke villige til å prioritere eskorte. Flåten måtte holdes samlet for å kunne stanse et konsentrert tysk angrep, og ikke spres for eskorteoppdrag. Da eskorteringen begynte

for alvor, var som regel ikke eskorten særlig imponerende. Ofte dreiede det seg om noe få bevæpnede hvalbåter, men konvoiene ble en suksess likevel.

Før konvoieringen startet, manglet de allierte etterretninger om ubåtenes posisjoner. Ubåtene fant sine mål fordi handelsfartøyene var spredd over store områder, og skorsteinsrøyken avslørte deres posisjon på omlag 11 nautiske mils avstand.²⁸ Etter at konvoieringen begynte, var det ubåtene som manglet etterretning om hvor konvoiene var. Ubåtene måtte lete etter noen få konvoier på en enorm havoverflate.²⁹ Det var vanskeligere å finne noen få konvoier, enn mange skip spredd utover på det åpne havet. Når først en konvoi var funnet, var forsvarerne – destroyerne – så konsentrert at ubåtenes sjanse for suksess gikk drastisk ned. Ved slutten av krigen skulle flyet også vise seg særlig vellykket i kampen mot ubåtene.³⁰ Selv om få ubåter ble senket av fly, var de meget viktige for krigføringen det siste krigsåret. Flyene reduserte ubåtenes manøvreringsmuligheter. De ble tvunget til å dykke, og under vann gikk hastigheten ned til en tredjedel. Begrenset dykkesid og fart hos neddykkede ubåter gjorde at angrepskombinasjonen fly-fartøy ble en suksess.

Det var stor diskusjon i den britiske flåteledelsen om man hadde fartøyer i et tilstrekkelig antall til å avse for konvoiering.³¹ Det viste seg at britene og amerikanerne hadde den fartøytype som skulle til, nemlig destroyerne. Fartøyene var opprinnelig konstruert for å forsvare slagskipene mot torpedobåter.³² Fra å forsvare slagskip ble de kastet inn som ryggraden i den sjømilitære bekjempelse av ubåtene. Konvoiering var et virkemiddel Royal Navy var fortrolig med gjennom flere kriger gjennom hundrevis av år. De

første krigsårene ble konvoiering kun brukt ved troppetransporter og ved at destroyere sikret slagskipene. En alminnelig konvoiering av alle typer skip på havet ble først igangsatt våren 1917. Det interessante sett med norske øyne, er at det var konvoiene mellom Norge og de britiske øyer som først ble etablert for å beskytte handelsskipene på permanent basis. Det var et første tiltak for konvoiering på bred, alminnelig basis. Første konvoi mellom Gibraltar og de britiske øyer avseilte eksempelvis den 10. mai 1917.³³

Konvoiene mellom Norge og de britiske øyer ble kalt de skandinaviske konvoier. Før vi går over til å se på de skandinaviske konvoiene, er det grunn til å minne om at det ble satt i gang en begrenset konvoiering mellom England og Nederland allerede i juni 1916, og kulltransportene til Frankrike begynte å seile i konvoi 10. februar 1917. Hoveddelen av de nøytrale skip på denne ruten var norsk. Fra norsk side ble det påpekt at man ikke mottok de allierte meldinger om trusler og seilingsruter. Videre tok Norges Rederforbund opp behovet for å få avlastning som følge av de store tapene av norske skip høsten 1916. I november truet norske sjøfolk med at de ikke ville seile på grunn av manglende beskyttelse.³⁴ De norske initiativene bidro til at konvoiering ble stadig mer aktuelt som virkemiddel.

De skandinaviske konvoier – den norske navlestrengen

Konvoieringen mellom Norge og de britiske øyer ble iverksatt våren 1917. Før konvoieringen kom i gang på permanent basis, var det gjort forsøk av mer begrenset karakter. Den 24. februar 1917 seilte den første konvoien fra Lerwick til Bergen. Dette midlertidige tiltaket fortsatte i mars,

men var begrenset til eskortering av få skip i den lyse delen av døgnet. Disse begrensede tiltak kunne ikke bedre situasjonen totalt sett.

En sjømilitær konferanse på Orknøyene i månedsskiftet mars-april utløste iverksettelsen av de skandinaviske konvoier på permanent basis.³⁵ Den uinnskrenkede ubåtkrigen traff Nordsjøen alt i mars 1917, og Norge mistet den måneden hele 27 skip i disse farvannene. Nordmennene klaget over at de ikke så britiske krigsskip unntatt ved havnene. De svære tapene på trafikken til Norge bidro avgjørende til at det ble besluttet at nye løsninger skulle utprøves så snart som mulig. Det faktum at hvert fjerde handelsfartøy hadde gått tapt, førte til at sjefen for Royal Navy, admiral Jellicoe, beordret konvoiering som en prøveordning. Ordningen skulle snart bli permanent. Fra 10. til 15. april senket U 30 ni norske skip. Disse uhyggelige tap bekreftet at det var iverksatt nødvendige tiltak.³⁶

De nordiske land – spesielt Norge – hadde relativt lav selvforsyningsgrad og var derfor avhengig av de skandinaviske konvoiene for å overleve. Britenes beslutning om å eskortere de skandinaviske konvoier kan forstås både ut fra egeninteresse og en fornemmelse av plikt til å hjelpe nøytrale land. Det er flere forklaringer på hvorfor de skandinaviske konvoiene var så viktige for Ententen. For det første var det viktig å opprettholde blokaden av Tyskland for å forhindre at landet fikk handels- og forsyningsfordeler. For det andre var de nøytrale landenes handelsflåter av stor betydning for Ententens handel, samt at de norske og svenske skipstapene var så store at de ga grunn til bekymring. I denne situasjonen var det nødvendig å kunne gi noe tilbake til de nøytrale. Dernest var det en viss

uro for at Sverige og Norge ville slutte å seile på Storbritannia. For det fjerde hadde Storbritannia behov for ressurser fra Skandinavia, særlig malm, tømmer, nitrater og landbruksprodukter.³⁷ Gjennom konvoieringen ble Norge støttet. Dette var viktig for begge parter fordi Norge var den nøytrale stat som bidro mest til Ententens handel og hadde de største tapene. Den norske handelsflåten fortsatte å seile etter at den uinnskrenkede ubåtkrigen ble iverksatt 1. februar 1917, mens andre nøytrale skipsfartsnasjoner vaklet. Holdningen til Norge på britisk hold ble derfor mer positiv enn tidligere i krigen da britene ikke hadde full tillit til at den norske handelsflåten ville tjene deres interesser fullt ut.³⁸ De vitale kulleveransene som britene hadde avtalt med Norge i februar 1917, ble bestemt effektivt.³⁹

Lerwick var normalt utgangspunktet for konvoiene det første halvåret. Den britiske eskorten var de første månedene som regel begrenset til to destroyere og fire til seks væpnede trålere som fulgte konvoien til og fra den norske sjøgrensen.⁴⁰ Den 22. april 1917 ankom den første programmerte konvoien fra Lerwick til norskekysten. Den bestod av seks handelsskip og hadde to jagere som eskorte. Dette er opptil en uke tidligere enn det som har vært hevdet i eldre historiske fremstillinger. Deretter ankom og avgikk konvoiene med tre til fem dagers mellomrom frem til krigens slutt. Utvær, Gåsvær, Sognefjorden, Marsteinen og Holmengrå var posisjonene hvor konvoiene kom inn og hvor eskorten tok med seg en ny samling handelsskip tilbake til Lerwick og Edinburgh-området. Tapsprosenten viste hvor vellykket den begrensede eskorteinnsatsen var. I løpet av mai 1917 seilte 25 konvoier med i alt 1871 skip. Bare fem båter gikk tapt, noe som

tilsvarer et tap på 0,3 prosent.⁴¹ De skandinaviske konvoiene omfattet i alt 7653 skip det siste krigsåret, og 55 skip gikk tapt, det vil si en tapsrate på 0,72 prosent.⁴²

Den 10. desember 1917 besluttet britene å seile fra Methil i Firth of Forth i stedet for Lerwick. Årsaken var at konvoiene da fikk kortere seilas og lettere tilgang på eskorte fra mer nærliggende marinebaser og operasjonsområder.⁴³ Konvoiene var styrt av britene, selv om flertallet av fartøyene ofte var norske og svenske.⁴⁴ Det måtte et utstrakt samarbeid til for å få samlet konvoiene i riktig posisjon og til riktig tid ved kysten, noe som var en viktig årsak til at det ble utviklet et samarbeid mellom Norge og Storbritannia. På norsk side fantes et begrenset konvoisystem innenfor territorialgrensen som brakte handelsskipene til og fra møteplassene for Nordsjøkonvoiene.⁴⁵

Eskorten var i utgangspunktet tilpasset forsvaret mot ubåter, men var utilfredsstillende i forhold til å kunne takle et større overflateangrep. Dersom tyske kryssere dukket opp overraskende, ville de ha lokal overlegenhet, noe som kunne få katastrofalt resultat for konvoien. Den 16.–18. oktober 1917 angrep således krysserne *Brummer* og *Bremen* konvoien mellom Norge og de britiske øyer. Bare tre handelsskip av en konvoi på 12 unngikk å bli slukt av havet. De britiske destroyerne *HMS Mary Rose* og *HMS Strongbow* ble senket. *Mary Rose* ofret seg i forsøket på å forsvare konvoien.

Den 12. desember slo tyskerne til igjen. Utenfor norskekysten angrep tre tyske destroyere en skandinavisk konvoi. Hele konvoien, som omfattet seks handelsskip og fire trålere, samt eskortedestroyeren *HMS Partridge*, ble senket i løpet av 45 minutter. Som i oktober, viste tyskerne seg

som utmerkede artillerister. Den andre britiske eskortedestroyeren, *HMS Pellow*, ble hardt skadet, men som ved et undergreide den å ta seg inn til norskekysten ved Selbjørnfjorden (Slotterøya). Der ble den hjulpet til rette av torpedobåten *Hvas*, med løytnant Hans Solheim som sjef. Samvirket mellom de britiske flåteenhetene under denne episoden var så kritikkverdig at hele tre britiske admiraler i ettertid ble etterforsket.⁴⁶

Etter de to alvorlige overflateangrepene ble den britiske sikringen av de skandinaviske konvoiene lagt om. Oppunder jul i 1917 begynte de store konvoiene å seile med særdeles sterk eskorte som følge av trusselen fra tyske overflatefartøyer. Den 20. desember kom østgående konvoi på 30 handelsskip til Fedje med en eskorte på ti kryssere, åtte jagere og 11 hvalbåter. Eskorten tok med seg 37 handelsskip tilbake.⁴⁷ Den kolossale styrkingen av eskorten understreker hvorfor britene fikk behov for støtte fra US Navy. Selv den dominerende sjømakten Storbritannia hadde ikke tilstrekkelige ressurser for denne virksomheten.

Slagskip fra US Navy i norske farvann

I juli 1917 ble det fra britisk side anmodet om å få overført fire amerikanske slagskip til den britiske hovedflåten – Grand Fleet – som var deployert til Scapa Flow under krigen. Bakgrunnen var personellmangelen i Royal Navy som gjorde at ikke alle fartøyer kunne være fullt bemannet. En amerikansk beslutning ble tatt først i begynnelsen av november. Grunnen til at Sims' anbefaling ikke ble effektivert med en gang, var uviljen mot å bryte Mahans tese om å holde slagskipene konsentrert i en kampflåte. Det avgjørende argument var å overføre slagskip til Europa for å påvirke den allierte strategi og ikke minst bruke

delers av eller hele flåten slik at Kongressen fant grunn til å fortsette oppbyggingen av marinen.⁴⁸ Den amerikanske marinesjefen, admiral William Shepherd Benson, fremførte langsiktige argumenter for å holde slagskipene samlet og bygge flere. Han fryktet for hva som ville skje om USA skulle få imperiemaktene Storbritannia og Frankrike som motstandere etter krigen.⁴⁹

Den 25. november 1917 seilte Battleship Division 9 fra USA bestående av *USS New York* (BB 34), *USS Delaware* (BB 28), *USS Wyoming* (BB 32) og *USS Florida* (BB 30). Styrken nådde de britiske øyer den 7. desember etter en forrykende storm i Atlanteren.⁵⁰ Styrkesjef var kontreadmiral Hugh Rodman med *USS New York* som flaggskip. Divisjonen ble underlagt Grand Fleet som 6th Battle Squadron. Den fikk eskortering som hovedoppgave. Både strømforholdene i Pentland-stredet, tåken og de stadig skiftende værforholdene i Nordsjøen var nytt for amerikanerne som hadde sine erfaringer fra Karibien og den amerikanske østkysten. Slagskipene, som ikke var USAs mest moderne, var kulldrevne. Britene ønsket dette fordi landet hadde tilstrekkelig kull av høy kvalitet, men måtte importere olje fra USA. Og oljesituasjonen var meget prekær på grunn av de mange senkningene i Atlanteren. Sammen med Royal Navy gjennomførte 6th Battle Squadron taktiske øvelser i desember og januar. Særlig skarpskytingen viste seg nødvendig for å få fartøyene opp på britisk ferdighetsnivå.⁵¹

Admiral Beatty som var sjefen for Grand Fleet, skrev til sin hustru at "I am sending old Rodman out on an operation of his own which pleases him and gives him an idea that they are really taking part in the war. I trust they will come to no harm". Den 6. februar 1918 seilte således 6th Battle Squadron som eskorte til Stavanger støttet

av åtte britiske destroyere. Mens styrken ventet på returkonvoien, styrte *USS Wyoming* og *USS Delaware* unna henholdsvis ett og to rapporterte torpedoskudd. Det er uklart om det var ubåter i området. Det finnes til nå ingen bekreftelse på dette i tyske arkiver.⁵²

Den 11. februar sluttet *USS Texas* (BB 35) seg til styrken. Ved å ha dette fartøyet i tillegg, ville Rodman nå forsikre seg om at han hadde fire operative fartøyer til enhver tid. Det femte fartøyet kunne således vedlikeholdes.⁵³

Ny norgeskonvoi ble gjennomført 8.–12. mars 1918 med 6th Battle Squadron støttet av fem lette kryssere og 12 destroyere fra Royal Navy. Tykk tåke gjorde samlingen av returkonvoien vanskelig, og slagskipene kom for en tid bort fra hverandre i tåken. Igjen rapporterte *USS Florida* og *USS Delaware* om periskop.⁵⁴

Om kvelden den 24. april seilte Grand Fleet ut fra Rosyth fordi en tysk flåtestyrke hadde blitt peilet sørvest for norskekysten.⁵⁵ Den britiske hovedstyrken var imponerende. Ikke mindre enn 31 slagskip, 30 kryssere og 85 destroyere. US Navy inngikk i styrken med 6th Battle Squadron bestående av fire slagskip. *USS Delaware* forsterket dessuten britenes 2nd Battlecruiser Squadron. Grand Fleet tok øyeblikkelig opp jakten på den tyske styrken som forsøkte å angripe de skandinaviske konvoiene.

Det som britene ikke visste, var at hele den tyske høysjøflåten hadde seilt fra Tyskland 22. april under ledelse av admiral Reinhardt Scheer. Tyskerne opererte med utsendelsesforbud, men dette ble brutt da slagkrysseren *Moltke* fikk maskinproblemer og måtte taues tilbake til Tyskland. Dermed røpet den tyske hovedstyrken seg. Tyskerne manglet tilstrekkelige etterretninger om de skandinaviske

konvoiene, og den tyske hovedflåten ankom det aktuelle området på et tidspunkt mellom konvoipasseringene. Hadde styrken vært der 24 timer før eller etter, ville resultatet blitt et annet.⁵⁶ Scheer hadde basert seg på tilfeldige etterretninger fra egne ubåtkapteinere og skipssjefer i stedet for å utnytte den informasjon som kunne skaffes fra tyske konsulater eller tyskere i Bergen. På den andre siden hadde Scheer forstått helt korrekt at Grand Fleet var svekket på grunn av avgivelser av fartøyer til konvoiering.

Scheer håpet på lokal sjøkontroll ved å slå til mot en begrenset del av den britiske flåten, den som beskyttet de skandinaviske konvoiene. På denne måten kunne en del av Grand Fleet slås med overlegen styrke, og dermed kunne den britiske hovedflåte slås stykkevis og delt. Rekkevidden til de tyske destroyere ga dem begrenset mulighet til å operere flere dager i strekk utenfor norskekysten før de måtte tilbake til basene. Den tyske hovedflåten var i sjøen for siste gang under krigen med ikke mindre enn den tyske slagskrysseravdeling, tre slagskipsskvadroner, tre lette krysserskvadroner og fire destroyerflotiljer.⁵⁷ Tyskerne måtte returnere med uforrettet sak, og britene greide ikke å foreta en avskjæring i tide. Dette var den største og siste operasjonen siden 1916. Under innseiling til hjemmehavnen ble *Moltke* torpedert og skadet av britenes ubåt E 42. US Navy fikk således ikke oppleve noe avgjørende slag mellom de to hovedflåter. Den største flåtekonstraksjonen som verden noen gang hadde sett, kanskje inntil slagene i Stillehavet i 1944, seilte således til havn igjen uten å løse skudd mot hverandre.

Den 17. april 1918 seilte den amerikanske slagskipsstyrke på sitt siste eskorteoppdrag til Norge. *USS Texas*

rapporterte å ha sett et periskop. Konvoien ble splittet under en kraftig storm, men kom likevel trygt til havn.⁵⁸

Den 18. mai deltok *USS New York* i paraden for det britiske kongehus. Den 30. juni avgikk den amerikanske slagskipskvadronen fra Scapa Flow med seks britiske destroyere for å eskorte mineleggere i Nordsjøen (se nedenfor). *USS Delaware* oppdaget en ubåt på 500 yards, og seks skudd med en tre tommers kanon ble avfyrt. Styrken returnerte til Scapa Flow, og en ny seilas for å støtte mineleggingen i Nordsjøen ble utført av 6th Battle Squadron i tiden fra 30. juni til 2. juli med støtte av britiske destroyere.

Den 6.–8. juli seilte skvadronen fra Scapa Flow til Rosyth, og 22. juli ble styrken inspisert av kong Georg V. Representasjon og ”flagwaving” var sentrale oppgaver for den nye stormakten og oppdragene var mange. Flaggskipet *USS New York* hadde under operasjonene i Europa besøk av kong George V, prinsen av Wales, kronprins Hirohito av Japan, kong Albert I av Belgia, admiral Sir D. Beatty, viseadmiral Sims, Franklin D. Roosevelt⁵⁹ og en underhuskomité. Da *USS Delaware* seilte fra USA, var House Naval Affairs Committee med som passasjerer. De amerikanske slagskipene var tilstede under overgivelsen av den tyske flåte i Firth of Forth den 21. november 1918. *USS Delaware* returnerte til USA den 30. juli, og *USS Arkansas* (BB 33) avløste henne. Rett før *USS Delaware* ankom Rosyth 28. juli, ble en ubåt oppdaget av fartøyet. Slagskipet skjøt 35 artillerigranater og måtte tørne for et observert torpedoskudd.

Hva sier dette oss om US Navys slagskipsflåte i norske farvann på slutten av første verdenskrig? Denne betydelige slagskipsstyrken var større enn den tyskerne noen gang hadde under andre

verdenskrig, og større enn den USA kom til å bidra med under andre verdenskrig i det samme området. Den amerikanske styrke var ikke balansert. Den manglet destroyere og måtte derfor støttes av britiske destroyere når den var på tokt. Årsaken var at slagskipene var bygget for store sjøslag, mens hovedinnsatsen under operasjonene i Nordsjøen var kampen mot ubåtene. På den andre siden støttet flåten en hardt presset Grand Fleet i tilfelle overflateangrep. Selv stormakter har begrensede ressurser, og samarbeidet viser at bidrag kan være nyttige selv om det ikke er stort.

Amerikansk deltakelse i mineleggingen av Nordsjøen

Et omfattende arbeid var iverksatt fra britenes side for å avsperre havområder slik at tyske ubåter ikke kunne oppnå det de ville. Mineleggingen i den engelske kanal og på kysten av Helgoland viste seg å være av en viss betydning. Den sistnevnte mineleggingen ga imidlertid minst resultater selv om den skapte store problemer for de tyske ubåtene.⁶⁰ En mer omfattende plan ble utviklet, nemlig leggingen av en særdeles stor minebarriere mellom Orknøyene og Norge. Ved å sperre dette området skulle det bli mulig å forhindre ubåtene i å nå Atlanteren. Nyutviklede amerikanske hornminer som virket både mot fartøyer og ubåter ble tatt i bruk på slutten av krigen og gjorde det teknisk mulig å legge et stort felt i Nordsjøen i 1918. Minene skulle kunne gi god effekt, ikke minst fordi de også kunne legges på ulik dybde.

Etter lang diskusjon ble det besluttet å legge minefeltet mellom Orknøyene og Norge. Særlig amerikanske eksperter argumenterte for omfattende minelegging

til sjøs. Bureau of Ordnance i Washington hadde fremmet ideen allerede like etter at USA kom med i krigen.⁶¹ En av forkjemperne for minesperringen av Nordsjøen var visemarineminister Franklin D. Roosevelt.⁶² ”No efforts should be spared to begin laying”, skrev Sims 30. oktober 1917, etter at beslutningen om iverksettelse var tatt.⁶³ Den østre og vestre delen av minefeltet skulle britene legge, mens den midtre var US Navys ansvar. Minelinjene skulle legges suksessivt og ha et fareområde fra overflaten og ned til 200 fot.⁶⁴ Feltet skulle overvåkes av enheter fra Royal Navy. Da hele feltet var lagt, bestod det av om lag 70.000 miner. US Navy la 56.611 miner av typen US Mk 6,⁶⁵ mens de øvrige ble lagt av Royal Navy.

Kontreadmiral Clinton-Baker, Royal Navy, var øverste sjef for mineoperasjonen i Nordsjøen.⁶⁶ De første minene ble lagt av britene 3. mars 1918.⁶⁷ Etter en mineulykke hvor en sloop gikk ned, ble arbeidet stanset for en periode. En måned senere, nærmere bestemt 20. april, ble det likevel gitt ordre om å legge hele feltet.⁶⁸ På det tidspunktet var det lagt en minelinje fra Orknøyene til på høyde med Færøyene.

Den 22. september 1917 anmodet britene om mer hjelp fra USA. Som følge av dette ble det blant annet satt i bestilling 100.000 miner, og forholdene ble lagt til rette for å rekvirere de fartøyene som måtte til for å legge dem.⁶⁹ Mineleggeren *USS Baltimore* (CM-1)⁷⁰ ankom Clyde 8. mars og ble beordret til å bidra med å legge miner mellom Irland og Skottland (North Channel). Mellom 13. april og 2. mai 1918 la fartøyet om lag 900 miner.

Hovedutfordringen skulle bli å få lagt feltet i Nordsjøen. Vi går nå over til å se på noe av den amerikanske virksomheten der.

Som eldste amerikanske offiser for mineleggingen i Europa ble kontreadmiral

Joseph Strauss utnevnt. Han heiste kommandoen på tenderen *Black Hawk* (Id. No. 2140).⁷¹ Kommandørkaptein Reginald Belknap ble beordret som operativ styrkesjef for Mine Squadron 1. Skvadronen var den operative avdelingen som utførte den amerikanske mineleggingen i Nordsjøen.

I april 1918 heiste Belknap kommandoen på sitt flaggskip *USS San Francisco* (CM-2) som styrkesjef for Mine Squadron 1. I skvadronen inngikk de tidlige linjeskipene *USS Canandaigua*, *USS Canonicus*, *USS Housatonic*, *USS Quinnebaug* og *USS Roanoke*. Tidlig i mai var skvadronen samlet ved Newport, og den 12. mai seilte styrken til de britiske øyer. Styrken ble mottatt av en eskorte fra Royal Navy og anløp deretter Inverness. I slutten av mai la britene den vestre minelinjen fra Norge (Bømlo). Mine Squadron 1 videreførte arbeidet ved å påbegynne sitt midtre felt fra øst mot vest i juni 1918.

Mine Squadron 1 ble dessuten forsterket flere ganger. Den 2. juni sluttet *USS Baltimore* (CM-1)⁷² seg til skvadronen ved Inverness, og fartøyet deltok frem til avgangen hjemover fra Scapa Flow den 28. september. Mineleggeren *USS Aroostook* (CM-3) ankom Skottland den 12. juni fullastet med miner i følge med *USS Shawmut* (CM-4), mineleggeren (mineplanter) *USS Saranac* (Id. No. 1702), og *USS Black Hawk*. Fartøyene kom frem etter planen på tross av problemer med drivstoffanlegget på de to førstnevnte fartøyer. Styrken nådde Cromarty Firth 28. juni og begynte å legge miner som del av Mine Squadron 1 den 16. juli. *USS Laprising* (AM-1) ankom i november. Som eksempel på virksomheten utført av et fartøy kan vi nevne *USS Aroostook*, som la 2510 miner og seilte 4.066 miles under

arbeidet i Nordsjøen.

Ved utgangen av juli var hoveddelen av en sammenhengende minelinje lagt på tvers av Nordsjøen. Denne ble så komplettert med nye minelinjer frem til utgangen av oktober. Alt om sommeren ble det fra enkelte hold uttrykt faglige reservasjoner mot mineleggingen. Avfyringsmekanismene på de amerikanske minene var ikke gode nok, slik at det ved flere anledninger skjedde tilfeldige avfyringer. I tillegg var det betenkeligheter med yteevnen til feltet.⁷³ Den dype norskerennen var en utfordring, men også avstanden fra de britiske basene til norskekysten ble sett på som en utfordring. Å overvåke den delen av feltet som lå nærmest norskekysten ble sett på som meget vanskelig uten baser i Norge.

Et sentralt problem var hvordan feltet skulle videreføres fra norsk territorialgrense inn til land. I norsk territorialfarvann kunne både tyske og britiske handelsskip seile i henhold til sjøkrigsretten. Men leden kunne også bli brukt av tyske ubåter i strid med nasjonale norske regler og begrensninger nedfelt i folkeretten. Til tross for alliert minelegging til Utsira ved Stavanger var det således fortsatt mulig å transittere tyske ubåter i norsk territorialfarvann. Det ble derfor diskutert om de allierte skulle minelegge dette området også, men de besluttet å legge press på Norge i stedet.⁷⁴ I en note til Norge ble det hevdet at det var "en overflod av" bevis for at tyske ubåter brøt norske bestemmelser og at Norge måtte minelegge straks.

Den norske regjeringen valgte til slutt å beordre minelegging av farvannet ved Karmøy, selv om dette førte landet inn i en folkerettslig udefinert stilling som *de facto* "nøytral alliert".⁷⁵ Det ble vist til at andre nasjoners ubåter var blitt observert i

området, og dette måtte det settes inn tiltak mot. På spørsmål fra norske myndigheter innrømmet britene at de hadde hatt en undervannsbåt innenfor territorialgrensen. Tyskland ga ikke noe svar på samme spørsmål.⁷⁶ Den 29. september ble det norske minefeltet kunngjort ved å vise til den britiske innrømmelsen om krenkning av norsk farvann. Den 7. oktober ble feltet lagt av norske mineleggere med *Laugen* som flaggskip. Den norske marinen styrket sitt nærvær i området. Ved krigens slutt opererte Vestlandsavdelingen ut fra Haugesund med fem mineleggere, fire bevoktningsfartøy og noen torpedobåter. Panserskipene *Harald Haarfagre* og *Tordenskjold* opererte ut fra Haugesund og Kristiansand for å gi den norske aktiviteten på sørvestlandet nødvendig tyngde. For skipstrafikken ble det etablert en åpning i minefeltet i indre led. Den ble bevoktet av enheter fra Marinen, deriblant en mindre flyavdeling bestående av noen få moderne jagerfly av typen Sopwith Baby utrustet med synkeminer.⁷⁷

Mineleggingen i Nordsjøen i 1918 er ett av flere eksempler på at USAs industrielle potensial kunne omsettes i politisk og militær makt, og at Storbritannia som verdensmakt var i ferd med å overanstrenge seg. Men etter krigen trakk USA seg tilbake i isolasjon selv om USAs økonomiske og kulturelle tyngde var befestet. Det har i ettertid blitt hevdet at store deler av minefeltet var ubrukelig – under opptakingen i 1919 var mindre enn 40 prosent av feltet i orden.⁷⁸ Her er det viktig å legge til at om krigen hadde fortsatt, ville USA i kraft av sin økonomiske og ressursmessige styrke kunnet komplettere feltet, og da ville sannsynligvis flere tyske ubåter blitt senket. Det er konkludert med at omkring seks tyske ubåter ble senket på grunn av

feltet. U-156 var en av dem.⁷⁹ Hvor stor andel av de forsvunne tyske ubåter som ble senket av dette feltet, er umulig å vite sikkert. Man vet rett og slett ikke hvorfor enkelte ubåter aldri kom tilbake til havn. Man vet heller ikke i hvilken grad feltet hemmet tyske operasjoner. I ettertid kan det spørres om kraftinnsatsen var verdt resultatet.⁸⁰

I 1919 utførte en større minefartøysstyrke fra US Navy ryddingen av miner i Nordsjøen. Disse fartøyene var sjøsatt det siste krigsåret og overtok således etter de fartøyene som seilte hjem etter krigsavslutningen. Dette understreker de store ressursene USA kunne spille på.

Ishavet: Sjøtransportene til Russland

Under krise- og krigsforhold blir handelsskip ofte sett i sammenheng med militære transportbehov. Derfor deltok også amerikanske handelsskip på de omfattende transportene til Nordvest-Russland. Allierte fartøyer fraktet faktisk mer materiell til Russland over Ishavet under første verdenskrig enn under andre.⁸¹ Arkhangelsk var mottakshavn under hele krigen, men i 1916 var utbyggingen på Kolahalvøya kommet så langt at det også ble losset i Murmansk. Manglende infrastruktur og begrenset jernbanekapasitet førte til at varer og materiell hopet seg opp i havnene.⁸² Det var derfor viktig å holde slike områder for å sikre de forsyningene som hadde nådd frem. På denne bakgrunn begynte britiske og franske tropper å ankomme Murmansk allerede i april 1917, altså en god stund før den russiske revolusjon.⁸³ Det var lenge usikkert hvem som ville vinne borgerkrigen som utviklet seg etter oktoberrevolusjonen. Tyske styrker landsatt i Finland utgjorde en potensiell trussel. Allierte flyktninger og hæravdelinger i Russland (særlig

tsjekkiske)⁸⁴ måtte forsynes, samt sikres et rettetområde.

USA støttet også den britisk-ledede operasjonen. Den militære støtten var begrenset, men likevel av betydning. For det første ankom den amerikanske krysseren *USS Olympia* (C-6) Murmansk allerede 24. mai 1918 med den nyutnevnte britiske landmilitære sjef.⁸⁵ For det andre ble tre amerikanske bataljoner sendt etter at franske, italienske og britiske landstyrker hadde ankommet.⁸⁶ I tillegg ble den amerikanske krysseren *USS Chester* (CL-1) brukt som troppetransportskip til området i 1918. I oktober 1919 ble så operasjonen avsluttet ved at de allierte trakk seg ut fra Murmansk.⁸⁷ De allierte hadde dermed evakuert området før den russiske borgerkrigen sluttet.

Avslutning

Som vi har sett, hadde US Navys tilstedeværelse i norske og tilstøtende farvann en episodisk karakter de siste par årene av første verdenskrig. Amerikanske myndigheter førte etter krigen en isolasjonistisk utenrikspolitikk som ikke ble brutt før det japanske angrepet på Pearl Harbor i 1941. Dette fikk naturligvis også konsekvenser for US Navys operasjonsmønster i nordlige farvann. Først i juli 1941 – altså før USA hadde erklært Tyskland krig – var den amerikanske marinen tilbake i nord. Det skjedde da Task Force 19 (TF 19), bestående av slagskipene *USS New York* og *USS Arkansas* (BB-33), støttet av to kryssere, 13 destroyere og åtte støttefartøyer, med 1. Marineinfanteribrigade ombord ankom Reykjavik 7. juli 1941 etter å ha seilt fra Argentina. Det amerikanske marineinfanteriet erstattet de britiske styrkene på Island for å avlaste britene. Dette var første amerikanske

utenlandsoperasjonen under andre verdenskrig.

USAs inntreden i krigen 7. desember 1941 resulterte i amerikansk prioritering av Stillehavet. Som følge av Madagaskaroperasjonen våren 1942 ble den britiske Home Fleet (arvtaker etter Grand Fleet) avlastet da enheter fra US Navy ble stilt under britisk kommando. Flaggskipet, det nye slagskipet *USS Washington* (BB-56) med de tunge krysserne *USS Wichita* og *USS Tuscaloosa* og Destroyer Squadron 8 opererte i norske nærområder blant annet som støtte for ishavskonvoiene.⁸⁸ Den amerikanske støtten til britene i de norske nærområder sommeren 1942 var begrenset, og var det i årene som fulgte. Forskjellen fra første verdenskrig var imidlertid at det amerikanske nærværet også skulle komme til å fortsette etter krigen og frem til i dag.

I sum kan vi registrere følgende om den amerikanske marinens virksomhet under første verdenskrig. US Navy var med unntak av troppekonvoiene over Atlanteren under operativ ledelse av Royal Navy, og i norske nærområder opererte den som støtte for Royal Navy. Den amerikanske marine var først og fremst en lånemakt som deltok i konvoiering og minelegging. Fem slagskip var underlagt Grand Fleet i kampen mot tyske overflatefartøyer. Konsentrasjon av slagskip på rett sted til rett tid var i tradisjonell sjøkrigstenkning en forutsetning for å kunne utkjempe det avgjørende slag. Den store amerikanske slagskipsflåten under første verdenskrig fikk aldri denne anledningen. I praksis var den i hovedsak engasjert i å eskortere konvoier til og fra Norge. De amerikanske mineleggerne tok del i minesperringen av Nordsjøen i 1918 og 1919.

For Norge var de skandinaviske konvoier

selve livslinjen for å få forsyninger til landet, og US Navy bidro vesentlig til å forsvare den. Verken den britiske eller amerikanske eskortertjenesten knyttet til de skandinaviske konvoier har vært ofret særlig oppmerksomhet fra norske historikere, til tross for den store betydning den hadde for Norge. Derimot er minebarrieren behandlet mer utførlig.⁸⁹ Under første verdenskrig ble USA den dominerende makt i verden – politisk, økonomisk og militært. Europas stormakter var blitt svekket. Neste gang USA ble dratt inn en verdenskrig, var ressurspotensialet blitt enda større. Men krigen i Stillehavet og Europa på samme tid viste seg å bli en enda større utfordring. Selv stormakten USA hadde ikke militære ressurser til å være alle steder med tyngde – og absolutt ikke i de norske nærområder i betydelig grad.

Arkiver:

Library of Congress, Washington DC
National Library Scotland, Edinburgh
Riksarkivet, Oslo
US Navy Operation Archives Branch,
Naval Historical Center, Washington DC

Litteratur:

Berg, Roald, *Norge på egen hånd, 1905–1920*. Norsk utenrikspolitikk historie, bd. 2, Oslo 1995.
Black, Jeremy, *War in the Modern World Since 1815*, New York 2003.
Breemer, J.S. “Defeating the submarine: choosing ASW Strategies – part I: The First World War”, *Naval Forces IV*, 1988.
Churchill Winston S., *The World Crisis 1911-1914*, London 1923.
Churchill Winston S., *The World Crisis. The Aftermath*, London 1929.
Egeland, J.O., *Kongeveien*, Oslo 1973.
Gardier, Robert (red), *The Eclipse of the Big Guns, The Warships 1906-45*, London 1992.
Halpern, Paul G., *A Naval History of World War I*, London 2003 (nyopptrykk fra 1994).
Hobson, Rolf og Tom Kristiansen, *Total krig, nøytralitet og politisk splittelse*, Norsk forsvarshistorie 1905–1940 bd. 3, Bergen 2001.
Holtmark, Sven G., ”Fra periferi til krigsteater”, *Forsvarsstudier* nr. 4/2003.
Keilhau W., *Norge og verdenskrigen*, Oslo 1927.
Liddel Hart, Basil, *History of the First World War*, London 1972, nyopptrykk 1982.
Mahan, Alfred T., *Mahan on Naval Warfare*, New York 1999.
Marder Arthur J., *From the Dreadnought to Scapa Flow*, Vol IV, London 1969.
Massie, Robert K., *Castle of Steel*,

London 2004.

- Melien, Tor Jørgen, "Vakt og vern. Marinen og kystartilleriet 1914–1918", *Forsvarsstudier* nr. 1/1995.
- Melien, Tor Jørgen, "US Navy i norske farvann 1939–1949", *Forsvarsstudier* nr. 4/2002.
- Mitchell, Donald W, *A History of Russian and Soviet Sea Power*, London 1974.
- Newboly, Henry, *Naval Operations*, Vol. IV, London, New York, Toronto 1931.
- Pater, Alan F., *United States Battleship*, Beverly Hills, California 1968.
- Riste, Olav, *The Neutral Ally. Norway's Relations with Belligerents Powers*, Oslo 1965.
- Schreiner, Johan, *Norsk skipsfart under krig og høykonjunktur 1914–1920*, Oslo 1963.
- Sims, William S., *The Victory at Sea*, Toronto 1921 (nyopptrykket i 1984).
- Wignall, M.B., *The Convoy system: Retrospect and Prospect Part*, Royal Naval Scientific Service, January 1983.
- Wilson, John, *The defense of Sea Trade 1890–1990*, London 1990.

Noter:

- ¹ Takk til Tom Kristiansen for å ha gjennomgått tidligere utkast til denne studien. Videre ønsker jeg å takke John Hattendorf for innsiktsfull informasjon.
- ² Se Melien 2002.
- ³ Mahan 1999, s. 60ff, og nyopptrykk av *Naval Strategy* (1911), s. 31–53.
- ⁴ Massie 2004, s. 682.
- ⁵ Spencer Tucker, "The United States Military", i Black 2003, s. 24.
- ⁶ Newbolt 1931, s. 34.
- ⁷ *Nevada* (BB-36), *Oklahoma* (BB-37) og *Utah* (BB-31) ble deployert til Bantry Bay i august 1918 som Battleship Division 6. Divisjonen skulle bidra til å sikre Atlanterhavskonvoiene mot overflateangrep.
- ⁸ Halpern 1996, s. 436.
- ⁹ Liddell Hart 1972, s. 373.
- ¹⁰ Newbolt 1931, s. 55f.
- ¹¹ Massie 2004, s. 734.
- ¹² Library of Congress, Manuscript Division, William S. Sims, Box 22. Letter to Knox, July 9th 1917.
- ¹³ Massie 2004, s. 736.
- ¹⁴ Halpern 1994, s. 425.
- ¹⁵ Library of Congress, Manuscript Division, William S. Sims, Box 22. "Opposition to convoys", April 1917. Sims påtegning "most effective answer" og "guns everywhere at sea".
- ¹⁶ Sims skriv av 14. april, 19. april og 28. juni 1917 gjengitt i Sims, 1920, s. 332.
- ¹⁷ Sims 1920, s. 93.
- ¹⁸ Sims skriv av 29. juni 1917 gjengitt i Sims 1920, s. 332.
- ¹⁹ Newbolt 1931, s. 132f.
- ²⁰ Newbolt 1931, s. 56.
- ²¹ Sims 1920, s. 247ff.
- ²² Newbolt 1931, s. 33.
- ²³ Halpern 1994, s. 438.
- ²⁴ Newbolt 1931, s. 55f.
- ²⁵ Se avslutningen.
- ²⁶ The National Librerary of Scotland, Acc 5705, "The submarine and anti submarine war 1914–1918", av kommandør Cunninghame Graham. Undervisningsopplegg ved RAF college. Utarbeidet og brukt i 1930-årene. Erfaringssystematisering fra krigen var ikke gjennomført i 1920-

årene. Forglemmelsen ble søkt rettet på ved å ta i bruk personer som opplevet krigen i et forsøk på å fram primækkildene, s. 3.

²⁷ Breemer 1988, s. 40.

²⁸ Wignall 1983, s. 86f.

²⁹ Breemer 1988, s. 40.

³⁰ Marder 1969, s. 105f. Sims 1920, s. 275ff.

³¹ Marder 1969, s. 122.

³² Churchill 1923, s. 143.

³³ Massie 2004, s. 732.

³⁴ Halpern 1994, s. 351ff.

³⁵ Winston 1990, s. 57.

³⁶ Halpern 1994, s. 353.

³⁷ Marder 1969, s. 140.

³⁸ Schreiner 1963, s. 162ff.

³⁹ Kulleveransene til Norge ble midlertidig stanset i perioden desember 1916 til februar 1917 som et pressmiddel til å hindre norsk eksport til Tyskland på andre områder. Det ble derfor ekstra viktig å ta igjen etterslepet våren 1917 mens ubåtkrigen nådde det store høydepunktet.

⁴⁰ Keilhau 1927, s. 200–204.

⁴¹ Winston 1990, s. 58.

⁴² Halpern 1994, s. 379.

⁴³ Newbolt 1931, s. 184f.

⁴⁴ Tonnasjeavtalen mellom Storbritannia og Norge fra sommeren 1917 hadde i realiteten utspilt sin rolle før den ble iverksatt. Norske fartøyer behøvde ikke seile i sikre områder siden det viste seg å være det sikreste å seile i konvoi. Derfor var de fleste handelsskip i de skandinaviske konvoier norske, og ikke britiske.

⁴⁵ Melien 1995, s. 59ff.

⁴⁶ Wilson 1990, s. 82ff og 90f. Newbolt 1931, s. 152f. og s. 188f. Massie 2004, s. 747.

⁴⁷ Riksarkivet, Kommanderende Admiral og Admiralstaben 1361. Protokollen om "Konvoiering av Handelsskip".

⁴⁸ Massie 2004, s. 753f.

⁴⁹ Halpern 1994, s. 358.

⁵⁰ Pater 1968, s. 28, 52, 141, 169 og 225.

⁵¹ Massie 2004, s. 756f. Massie stiller seg tvilende til om de noen gang i 1918 greide å nå same nivå som Grand Fleet.

⁵² Massie 2004, s. 758.

⁵³ Massie 2004, s. 758.

⁵⁴ Massie 2004, s. 758f.

⁵⁵ Newbolt 1931, 230ff.

⁵⁶ Konvoien avgikk Slotterøy 22. april og Methil 24. april.

⁵⁷ Halpern 1994, s. 418 og Massie 2004, s. 748.

⁵⁸ Massie 2004, s. 759.

⁵⁹ USAs daværende visemarineminister, senere president.

⁶⁰ Newbolt 1931, s. 207 og 228.

⁶¹ Halpern 1994, s. 438.

⁶² Massie 2004, s. 760.

⁶³ Library of Congress, Manuscript Division, William S. Sims, Box 23. "Estimate of Merchant Shipping. Situation 30. Oct 1917".

⁶⁴ US Navy fikk lagt miner ned til 260 fot (79m) i feltet i Nordsjøen. Minen var av type US Mk 6. Denne minen var en forankret antennemine, med 11 meters antenner av kopper. Den hadde 136 kg TNT/TNX, se John Campell i Gardier 1992, s. 186.

⁶⁵ John Campell i Gardier 1992, s. 186. USA var nødt til å etablere en forsyningslinje som skulle frakte det store antallet tminer til Storbritannia.

⁶⁶ Slim 1920, s. 257.

⁶⁷ Massie 2004, s. 761.

⁶⁸ Newbolt 1931, s. 228ff.

⁶⁹ Newbolt 1931, s. 134.

⁷⁰ Naval Historical Center. Faktaark om *Baltimore* (CM-1), *San Francisco* (CM-2) og *Shawmut* (CM-4).

⁷¹ www.worldwar1.com/dbc/nsminebr.htm.

⁷² *Shawmut* og *Aroostook* var ombygde linjeskip. *San Francisco* og *Baltimore* var ombygde kryssere.

⁷³ Newbolt 1931, s. 342f.

⁷⁴ Newbolt 1931, s. 348ff.

⁷⁵ Hobson og Kristiansen 2001, s. 99.

⁷⁶ Melien 1995, s. 40f.

⁷⁷ Melien 2002, s. 60f.

⁷⁸ John Campell i Gardier 1992, s. 186.

⁷⁹ Massie 2004, s. 761 mener fire. Halpern 1994, s. 442f. mener 6–7 senket og 2–3 skadd.

⁸⁰ Halpern 1994, s. 442f.

⁸¹ Mitchell 1974, s. 310.

⁸² Holtsmark 2003, s. 18f.

⁸³ Hobson og Kristiansen 2001, s. 137.

⁸⁴ De tsjekkiske avdelingene mottok aldri forsyninger eller støtte fordi de var for langt unna hjemlandet.

⁸⁵ Krysseren *Olympia* var admiral Deweys

flaggskip ved slaget i Manila-bukten under den spansk-amerikanske krig.

⁸⁶ Newbolt 1931, s. 301ff.

⁸⁷ Churchill 1929, s. 237f.

⁸⁸ Melien 2003, s. 12ff.

⁸⁹ Berg 1995, Schreiner 1963, Riste 1965 og Hobson og Kristiansen 2001.

English summary:

US Navy in Norwegian waters 1917–19

This article sets out to give a broad survey of the US Navy's operations in Norwegian waters at the end of the First World War. In Norway, historians have covered the history of the First World War and Norway's neutral status. Yet there is much more to be told of this crucial period in Norway's history, and the role of the navies in that story.

Norway has been called 'the Neutral Ally' of the First World War. Her big merchant navy sailed for the Allies and her economic relations were closely linked to the west. However, Norway's direct military support from the west and naval operations in Norwegian waters have not been explored by Norwegian historians and is examined in this article.

The establishment of the mine barrage between South-western Norway and the Orkneys is a well known event in the history of the First World War. However, the safeguarding of Norway's sea lines of communication to the British Isles is not as well-known an event. Yet Norway was totally dependent on the convoys of 1917–18, which was defended mainly by Royal Navy.

The US Navy entered the war in the spring 1917 as 'Co Belligerent'. During the last year of the war, the US Navy took part in the allied war effort in Norwegian waters, and was under operational command of the Royal Navy. The US Navy made two main contributions. Firstly, it provided Mine Squadron One, which laid most of the main barrage in the North Sea. Secondly, the US Navy provided Battleship Division Nine, with four battleships (and one in reserve), designated as Sixth Battle Squadron, and formed part of the Grand

Fleet. The American battleships took part in the defence of the sea line of communications to and from Norway.

Finally, it is worth mentioning that US Navy operations in the region did not end with the war: it took part in the Allied efforts to secure Northwest Russia (Murmansk-Arkhangelsk area), and despatched mine vessels to sweep the mine barrage in the North Sea in 1919.

Tidligere utgitte publikasjoner

1991:

1. Div. forfattere: Perspektiver på Norges sikkerhet.
2. C. Archer Security Options for Denmark.
3. Div. forfattere: Perspektiver på Sveriges sikkerhet.
4. O. Riste De Gaulle, Alliances, and Minor Powers.
5. T. Huitfeldt, T. Ries, J.K. Skogan Sovjet i nord etter CFE.
6. R. Kristiansen Norsk forsvarsindustri ved en skillevei?
7. T. Ries Consequences of START for the Nordic Region.
8. N.A. Røhne Norwegian Attitudes Towards the Briand Plan.

1992:

1. O. Riste Postwar security: Universal or regional?
2. R. Tamnes Norges hemmelige tjenester under den kalde krigen. Et sammenlignende internasjonalt perspektiv.
3. L. Shevtsova August 1991. The attempted coup and its consequences.
4. T. Kristiansen Det fjerne og farlige Baltikum. Norge og det baltiske spørsmål 1918–1922.
5. O. Riste Eit 'minimumsforsvar' for Norge? FK90 og spørsmålet om alliert assistanse.
6. O. Wicken Kald krig i norsk forskning.
7. K. Hirsch Den norske klagesaken mot Tyrkia i 1982.

1993:

1. F. Liland Culture and Foreign Policy. An introduction to Approaches and Theory.
2. R. Tamnes Penetrasjon og polarisering. Nordområdene i et historisk perspektiv.
3. H. Sjørnsen Gamle problemer i ny klesdrakt? EFs utvidelsesproblemer i 1990-årene.
4. W. Wladyka Fortidens skygger i polsk politikk. Reformprosessens utfordringer etter valget.
5. K.E. Eriksen, H. Pharo Norway and the Early Cold War: Conditional Atlantic Cooperation.
6. E. Løchen Norges møte med Europa, 1950–1964.
7. M. Berdal United Nations Peacekeeping at a Crossroads. The Challenges of Management and Institutional Reform.

1994:

1. S.R. Rader Strengthening the Management of UN Peacekeeping Operations. An Agenda for Reform.
2. J.M. van Splunter Love at first sight. Co-operation between the Netherlands and

IFS Info 4/04

Tor Jørgen Melien

**US Navy i norske farvann
under første verdenskrig**



Institutt for forsvarsstudier
Norwegian Institute for Defence Studies

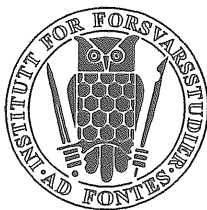
IFS Info 4/2004

Tor Jørgen Melien

**Institutt for forsvarsstudier
Norwegian Institute for Defence Studies**

**Oslo mil/Akershus
N-0015 OSLO
Norway**

**Tlf: +47 23 09 31 05
Fax: +47 23 09 33 79**



**Institutt for forsvarsstudier
Norwegian Institute for Defence Studies**