

Sjømenn på rømmen

*En studie av norske sjøfolk som forlot sine skip
1862–1913*

Steffen Sætereie



Masteroppgave i historie
Institutt for arkeologi, arkivering og historie (IAKH)

UNIVERSITETET I OSLO

Våren 2014

Sjømenn på rømmen

*En studie av norske sjøfolk som forlot sine skip
1862–1913*

Steffen Sætereie



Masteroppgave i historie
Institutt for arkeologi, arkivering og historie (IAKH)

UNIVERSITETET I OSLO

Våren 2014

© Steffen Sætereie

2014

Sjømenn på rømmen: En studie av norske sjøfolk som forlot sine skip 1862–1913

Steffen Sætereie

<http://www.duo.uio.no>

Trykk: Reprosentralen, Universitetet i Oslo

A Briton's Lament

I am a sailor free, and ashore I like to be,
Sometimes on pleasure bent;
And when I've got the coin I like a bit of rout,
And sometimes stay ashore the mate's consent without
I belong to the steamer *Minia* of cable fame renowned,
And for being ashore without leave in the police court I was found.
And there I saw a shipmate, McInnis is his name.
He being charged with an offence, just the very same.
In the prisoner's dock there we stood up
To answer to our charge;
And the magistrate said he to me
How long were you at large?
My chum said two days, I said three;
When I heard it whispered in the court
For which in jail you'll be.
The mate in the witness box was called,
To charge us with our crime (!)
And then he told the magistrate to give us quite a time.
The magistrate he then turned round
And asked what we'd to say
Why sentence it should not be passed
On us in the usual way?
Now, thirteen years I've been to sea,
And been in many a gale,
I felt it worse when I heard him say:
'Five days in the County Jail!'
And here we are in durance vile,
Awaiting for the day
Our freedom we will get,
And go away to sea.¹

¹ "A Briton's Lament" er et dikt skrevet av sjømannen Joseph Brierlly mens han satt fengslet i 1893, dømt for å ha vært fraværende fra skipet *Minia* i Halifax, Kanada, uten samtykke. Gjengitt i: Fingard, 1982, 148.

Forord

Denne oppgaven står som et resultat av en lang prosess med gjentatte ned- og oppturer, fra ren skjær fortvilelse og nedstemt hoderysting til hallelujastemming og full jubel med tilhørende jovial nevehytting.

Det er mange som fortjener en stor takk for at jeg til slutt ble ferdig. Først og fremst min veileder Even Lange for sine konstruktive og inspirerende tilbakemeldinger. Lewis R. Fischer, som bidro med selve kildematerialet og nyttige innspill i begynnelsen av studiet, fortjener også ekstra honnør, og ikke minst den utrolig tålmodige Eyvind W. Axelsen for uvurderlig databehandlingshjelp.

Jeg setter stor pris på hjelp fra folk jeg har vært i kontakt med enten ansikt til ansikt eller via verdensveven i forbindelse med oppgaveskrivingen. Følgende fortjener minst en kald halvliter valgfritt drikke hver: Espen Ekberg, Fredrik Larsen Lund, David C. Mauk, Judith Fingard, Catharina B. Dyvik, Roger Kvarsvik, Odd S. Lovoll, Jari Ojala, Eivind Merok, Lisa Benson og Per Gisle Galåen ved Norsk Maritimt Museum, Anne Marie Stomperud og Espen Søybe ved Statistisk sentralbyrå, Yngve Nedrebø ved Arkivverket og Jon Michelet.

Jeg vil i tillegg benytte anledningen til å takke min far, tidligere sjømann Arild Sætereie, ikke kun fordi han traff min mor, men også for tips og innspill til oppgaven. Randi Stenshemmet fortjener en takk og en klem, mest for det uopphørlige maset om oppgaveskrivingens framdrift – slik bare en mor som bryr seg kan mase – men også for hjerterom, 'Mos pizza' og hjelp til barnepass innimellom slagene.

Til slutt vil jeg hylle verdens vakreste trio: Cecilie, Trym og Astrid, for tålmodighet, støtte, hurlumhei, kjærlighet og action i hverdagen. Cecilie fortjener en ekstra takksigelse for psykologhjelp da frustrasjonen stod på som verst, og korrekturlesning.

Blaker, mai 2014, Steffen Sætereie

Innholdsfortegnelse

Forord	7
Innholdsfortegnelse	9
Kapittel 1.....	11
Innledning.....	11
Tema	11
Forskningsstatus	12
Den gamle skolen.....	13
Den nye skolen.....	15
Problemstillinger	17
Kilder	20
Avgrensninger	22
Metode.....	24
Hypoteser	25
Oppgavens struktur	26
Kapittel 2.....	27
Rømningsvesenet.....	27
Bakgrunn	27
De norske sjømennene	28
Den norske handelsflåten og overgangen fra damp til seil.....	31
Norske og internasjonale hyreforhold	32
Innpiskerne: "Crimps" og "runners"	35
Rømning som skjult emigrasjon.....	37
Rømning og sjømannens karakter.....	38
Andre rømningsårsaker	40
Oppsummering.....	41
Kapittel 3.....	42
En komparativ analyse av rømningsvesenet: Den britiske og den kanadiske flåten	42
Den britiske flåten.....	42
Nordmenn i den britiske flåten versus nordmenn i den kanadiske flåten	47
Demografiske karakteristikker.....	49
Påmønstringer	53
Tidligere hyre	55
Avmønstringsgrunner	57
Mannskapssammensetninger	58
Norske versus amerikanske og britiske rømlinger i den britiske flåten	60
Aldersdistribusjon.....	60
Sjømennenes stillinger	62
Rømningsutsatte havner	64
Liverpool versus New York.....	66
Oppsummering.....	66
Kapittel 4.....	71
En komparativ analyse av rømningsvesenet: Den norske flåten.....	71

Bakgrunn	71
Den norske flåten	72
De hjemvendte sjømennene.....	74
Sjømannskontraktene.....	75
Skjult emigrasjon	76
1873-1879 og 1880-1884	79
Rømningsvesenet og emigrasjonsbølger.....	79
Skipsfartskonjunkturer	83
Den norske flåte kvaliteten.....	84
Oppsummering	86
Kapittel 5	89
Konklusjon	89
Hovedresultater	89
Mine hypoteser	96
Oppsummering.....	97
Vedlegg	98
Appendiks A.....	98
Appendiks B.....	107
Appendiks C.....	109
Litteratur og kilder	110
Bibliografi	110
Primærkilder	113
Internettlinker.....	114

Kapittel 1

Innledning

Tema

I løpet av en 60-årsperiode, fra midten av 1800-tallet til første verdenskrig, rømte titusenvis av norske sjømenn fra sine skip i utenlandske havner. Etter hvert ble det så vanlig å rømme at det blant sjøfolket ble kalt "å gå i land".² Johan Nicolay Tønnessen skriver følgende i *Den norske sjøfarts historie 2,3* fra 1951:

Man regnet med rømningen som en så fast faktor at man i tidens diskusjon taler om "rømningsvesenet" (ikke uvesenet), som om det var en institusjon.³

Rømningsvesenet ble naturlig nok sett på som et betydelig problem blant norske redere og offentlige myndigheter. Rømningen var ulovlig, og det var veldig vanskelig å iverksette tiltak for å få gjort noe med problemet. Det var for kostbart og tidkrevende for både redere og skipperer å følge opp og straffe rømlingene, i mange tilfeller var det en tilnærmet umulig oppgave. Det var også kostbart og tidkrevende å erstatte arbeidskraften som ble borte i fremmede havner. Myndighetene var mest bekymret over at en stor del av landets arbeidskraft rett og slett forsvant.

I 1885 ble det fra norsk hold forsøkt nedsatt en internasjonal kommisjon for å finne frem til tiltak mot rømningsvesenet, men Utenriksdepartementet ville ikke ta opp saken, ifølge Yngve Nedrebø.⁴ Han skriver at det var en klar interessekonflikt mellom på den ene siden de små landene som ble tappet for sjømenn, blant annet Norge, og på den andre siden stormaktene som var i manko på sjømenn – England og USA.

Det ble lagt frem offisielle tall fra et utvalg svensk-norske konsulatdistrikter over registrerte rømninger fra norske skip i perioden 1880–1884 i forbindelse med initiativet i 1885. I konsulatdistriktene New York, Washington, Quebec og London ble det registrert 12 777

² Semmingsen, 1950, 282.

³ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 148.

⁴ Nedrebø, "En kræftsskade på vor sjømansstand og en ulykke for landet".

rømninger fra norske skip i denne femårsperioden.⁵ Dette er et høyt tall når vi vet at den gjennomsnittlige sysselsettingen på i den norske flåten var cirka 50 000. På grunn av utfordringer knyttet til det statistiske materialet, hersker det en viss usikkerhet over hvor mange som faktisk rømte, men uansett må resultatene ha vært foruroligende for både redere og myndigheter.

Sjømannsmisjonen så også et behov for å undersøke rømningsvesenet nærmere. I 1903 satte misjonsledelsen sjømannsprest og senere stortingsmann Ole Gustav Barmann (1853–1938) på saken for å innhente materiale og utarbeide statistikker med den hensikt å kartlegge rømningsvesenets omfang og dets årsaker. Barmann hadde lang erfaring i sjømannsmisjonens tjeneste og var blant annet utstasjonert flere år både i Pensacola i USA og i London.⁶ Ved hjelp av innrulleringssjefenes annotasjons- og hovedruller samt tall fra diverse konsulatdistrikter, utarbeidet Barmann en rekke statistiske oversikter. Disse oversiktene resulterte i det upubliserte manuskriptet *Rømning og dens årsager*.⁷

Forskningsstatus

Rømning er et tema ved norsk skipsfartshistorie som er forholdsvis beskjedent utforsket. Forskingen som har blitt utført om rømningsvesenet kan deles inn i to epoker. Den første epoken inkluderte blant annet Jacob S. Worm-Müller, Johan Nicolay Tønnessen, Ingrid Semmingsen, Knut Gjerset og Theodore C. Blegen. Disse historikerne vil jeg referere til som "den gamle skolen". Deres arbeid stammer fra perioden cirka 1930 til 1960. Den andre epoken, som kan sies å begynne med Helge W. Nordviks artikkel fra 1981 om norske sjøfolk og rømninger fra den kanadiske flåten, innbefatter blant annet Lewis R. Fischer, Jari Ojala, Jaako Pehkonen, Catharina B. Dyvik og David C. Mauk. Disse vil jeg referere til som "den nye skolen".⁸

⁵ *ibid.*

⁶ I 1904 ble han belønnet med St. Olavs orden for sitt arbeid for norske sjømenn.

⁷ Materialet til Ole Gustav Barmann ligger i arkivet til Den norske Sjømannsmisjonen som befinner seg i Statsarkivet i Bergen. Det er fra begynnelsen av 1900-tallet og omfatter over 500 sider der de fleste av sidene er statistiske oversikter. Jeg har fått digitalisert en stor del av dette materialet som inneholder blant manuskriptet *Rømning og dens årsager* på over 70 sider samt en rekke av hans hånd- og maskinskrevne notater – samt enkelte pamfletter og lignende fra Den norske sjømannsmisjonen. Videre i oppgaven vil jeg henvise til disse kildene som "Barmanns materiale".

⁸ Flere av disse er fortsatt virksomme.

Den gamle skolen

Johan Nicolay Tønnessen skrev et avsnitt om rømningsvesenet i *Den norske sjøfarts historie* 2,3 titulert "Rømning 1850–1914 fra norske skip i fremmede havner". Her henviser han til statistikker fra serien *Norges offisielle statistikk* (NOS) i sin behandling av rømningene.⁹

Statistikkene bygger på to oppgaver over antall rømte sjøfolk. Den ene tar for seg konsulatenes innberetninger og den andre bruker innrulleringssjefenes ruller som kilde. Tønnessen peker på noen svakheter med begge oppgavene. Konsulatenes tall kan være misvisende da den også registrerer utlendinger som rømte fra norske skip, ikke kun nordmenn. Tallene skiller med andre ord ikke mellom nasjonalitet. Den samme sjømannen kan også ha rømt flere ganger i forskjellige konsulatdistrikter, derfor kan tallene bli for høye. En annen svakhet ved statistikkene, ifølge konsulene selv, er at skipperne av både tidshensyn og økonomiske grunner, unnlot å rapportere om rømninger. Innrulleringssjefenes oppgaver derimot, oppgir kun norske rømlinger, men disse tallene er ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) altfor lave "da de som regel bare er noenlunde fullstendige for Kristianias og Drammens distrikter, dvs. byene f.o.m. Fredrikshald t.o.m. Larvik."¹⁰ På grunn av dette forhøyer SSB antall rømninger med 50% og "mener dermed å få det tilnærmet riktige antallet".¹¹

Disse statistikkene har vært fundamentet for det meste av forskningen som har blitt gjort på det norske rømningsvesenet. Sammen med Johan Nicolay Tønnessen, har samtidige historikere Jacob S. Worm-Müller, Theodore C. Blegen og Ingrid Semmingsen, lagt grunnlaget for det meste av det som har blitt skrevet om denne delen av norsk sjøfartshistorie. Det er helt tydelig en sterk konsensus mellom disse forskerne, oppsummert slik av Semmingsen:

Det er helt klart — hva både professor Worm-Müller, professor Blegen og lektor Tønnessen peker på — at den vesentlige årsaken til rømningene i Amerika var de høye hyrene ombord på amerikanske skip.¹²

Deres analyser av rømningsvesenet har på mange måter satt standarden for senere historikere, og helt frem til i dag blir disse flittig sitert i diverse populærhistoriske bøker, akademiske

⁹ "Serien Norges offisielle statistikk (NOS) ble startet i 1860. Inntil 1876, da Statistisk sentralbyrå ble opprettet, ble statistiske publikasjoner utgitt av Departementet for det Indre og andre offentlige institusjoner." - <https://www.ssb.no/a/histstat/fortegnelse.pdf> Lesedato 03.12.2013.

¹⁰ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 149.

¹¹ *ibid.*

¹² Semmingsen, 1950, 280.

artikler og masteroppgaver.¹³ Den amerikanske historikeren David C. Mauk er en av få som har etterlyst en mer kritisk tilnærming til studiet av emigrasjon og rømning, og han kritiserer historikere for å følge Semmingsens resonnementer

(...) without further examination of the accuracy of applying general trends to specific communities, more probing criticism of traditional source materials, or an attempt to understand this form of Norwegian as one instance of the larger phenomenon of global maritime migration.¹⁴

Den mest vanlige forklaringen på rømningsvesenet dreier seg som nevnt om økonomiske forhold, da spesielt hyren. Norske sjøfolk fikk lavere hyre på norske skip enn i den britiske eller amerikanske flåten, hevdet det.¹⁵ Dette mener de fleste er hovedårsaken til at nordmenn forlot sine skip, for å ta hyre på andre bedre betalte skip. Theodore C. Blegen skriver følgende i boken *Norwegian Migration to America – The American Transition*:

A Norwegian sailor in New York, accustomed to a wage running from six to nine dollars a month, found it difficult not to be drawn by an American offer of fifteen dollars a month, particularly when he knew that sometimes after a desertion, he might be re-engaged on a Norwegian vessel at the American rate and normally would escape Norwegian penalties for desertion.¹⁶

Det å rømme var ulovlig, og det kunne straffes med bøter og til med fengsel, men det ble veldig sjeldent gjort noe med. Lovene var rett og slett for vanskelige og kostbare å håndheve, ifølge Blegen.¹⁷

Det må dog understrekes at selv om Tønnessen var ganske bastant i forhold til at rømningen "uten tvil" har vært "bestemt av de økonomiske og sosiale forhold i hjemlandet og i utlandet", så poengterte han også at "man vanskelig kunne peke på en enkelt hovedårsak", men at man kan finne "et kompleks av mange samvirkende omstendigheter".¹⁸ Han lister blant annet opp personlige egenskaper hos rømlingen som kunne være utslagsgivende for rømningsavgjørelsen samt en eventuell misnøye med forholdene om bord, i forhold til kosten,

¹³ For eksempel i Gotaas og Kvarsvik, 2010; Dyvik, "Hiding Migrants: A study of seamen deserting from Norwegian merchant vessels between 1860 and 1914".

¹⁴ Mauk, 1997, 46.

¹⁵ Blegen, 1940, 359.

¹⁶ *ibid.*

¹⁷ *ibid.*

¹⁸ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 148.

arbeidstiden, folkene i ruffen og/eller skipperen.¹⁹ Den påståtte dårlige norske skipskvaliteten og de dårlige forholdene om bord blir nevnt flere steder i sekundærlitteraturen som en årsak til rømningene. Semmingsen refererer blant annet til at norske sjøfolk mot slutten av 1800-tallet "agiterte sterkere en noensinne før mot "flytende" likkister, "slaveholker" og norsk "hovenhet" samt ikke å forglemme mot den lave norske lønning".²⁰

Den nye skolen

Professor Lewis R. Fischer ved Memorial University of Newfoundland er en meget sentral historiker i den nyere tids sjøfartsforskning. Han har vært en av nøkkelpersonene i Atlantic Canada Shipping Project²¹ og har publisert en rekke artikler blant annet om rømningsvesenet. Professor Helge W. Nordvik er en annen viktig bidragsyter innen nyere maritim historie, som både økonom og historiker forfattet han blant annet flere artikler sammen med Fischer. Andre sentrale forskere når det gjelder rømningsvesenet befinner seg i Finland. Jari Ojala og Jaako Pehkonen har studert samt publisert flere artikler om finske sjøfolk og rømning. I tillegg har David C. Mauk skrevet utførlig om rømningene i sin bok fra 1997: *The Colony that Rose from the Sea: Norwegian Maritime Migration and Community in Brooklyn, 1850-1910*.

I nyere tid har det, foruten de betydningsfulle bidragene til Helge Nordvik, vært begrenset med forskning på rømningsvesenet fra norske akademikere. Catharina B. Dyvik har skrevet en masteroppgave om emnet ved London School of Economics, der hun knytter rømningsvesenet opp mot norsk emigrasjon. Rømningsfenomenet har blitt nevnt i den populærhistoriske boken *Ørkenen Sur* av Thor Gotaas og Roger Kvarsvik, og både Yngve Nedrebø ved Statsarkivet og Espen Søbye ved Statistisk sentralbyrå, har skrevet summariske artikler om emnet.²²

I sin artikkel "A dereliction of duty: The problem of desertion on nineteenth century sailing vessels" i *Working Men Who Got Wet* fra 1980, viser Fischer til sammenhengen mellom hvor sjømennene rømte fra sine skip og lønnsnivået i den aktuelle havnen, og at sjømenn rømte

¹⁹ *ibid.*

²⁰ Semmingsen, 1950, 282.

²¹ "The Atlantic Canada Shipping Project was a major research project undertaken by the Maritime History Group over a six year period from 1976–1982. Its objectives were to study, document and explain the rise and fall of Atlantic Canadian shipping in the nineteenth and twentieth centuries, through the use of the official documents of the British Registrar General of Shipping and Seamen."

<http://www.mun.ca/mha/holdings/acsp.php> Lesedato 26.09.2013.

²² Dyvik, "Hiding Migrants: A study of seamen deserting from Norwegian merchant vessels between 1860 and 1914"; Gotaas og Kvarsvik, 2010; Nedrebø, "En kræftsskade på vor sjømansstand og en ulykke for landet"; Søbye, "Matrosene rømmer".

oftest i havner hvor lønningene var høyest. Det er en viss debatt mellom Fischer og finnene Ojala og Pehkonen i forhold til denne teorien. Mens Fischer vektlegger de økonomiske årsakene til rømningene, ser ikke Ojala og Pehkonen den samme sterke forbindelsen.²³ Fischer er mer på linje med de tradisjonelle forklaringene vi finner blant "den gamle skolen" enn det de finske forskerne er, selv om begge er enige i at det økonomiske aspektet spilte en viktig rolle. Forskjellen går heller på hvor stor rolle den faktisk spilte.

Internasjonalt har debatten i nyere tid særlig gått på i hvilken grad rømningen primært var økonomisk motivert, men tilfanget av analyser er noe begrenset. Det er ikke skrevet så mye om rømning i et internasjonalt perspektiv: "[...] aside from Fischer's work, there has been little attempt to provide a quantitative analysis of the causes of desertation," skriver Jari Ojala og Jaakko Pehkonen i en artikkel i *International Journal of Maritime History* som omhandler finske sjøfolks rømninger.²⁴ Ojala og Pehkonen peker, som de fleste av sine kolleger, på økonomiske forhold som en forklaring på rømningene, men de hevder også at lave lønninger ikke kan være den eneste årsaken:

Yet desertions continued during the late nineteenth century when wages were rising in Finland even more rapidly than in many other countries, implying that low wages was not the only reason for desertion.²⁵

De finske forskernes konklusjon var at hyren spilte en viktig rolle, men at mange andre faktorer bidro til at sjøfolk rømte. "[...] there were significant exceptions to the general rule, with seamen deserting for many reasons in a range of spatial, temporal and business settings."²⁶

Det ferskeste bidraget i litteraturen om rømningsvesenet per dags dato, står nevnte Ojala og Pehkonen, samt Jari Eloranta for. I artikkelen "Desertions in nineteenth-century shipping: modelling quit behaviour" fra 2013, analyserer de finske og svenske rømninger basert på tall fra lokale hyrekontorer i henholdsvis Finland og Sverige samt statistikker trukket ut fra

²³ Fischer skrev følgende til meg i en e-post til datert 15. november 2010: "If you read my 1980 essay along with Ojala and Pehkonen, you will see that there is something of a debate. I stress the economic reasons for desertion while Ojala and Pehkonen do not see the same level of connection. One of the things you will find in your analysis, though, is that there are a number of ports that are particularly prone to desertion, and in general terms these are ports in high-wage parts of the world. These desertion ports are also concentrated in parts of the world that in the late nineteenth century were the recipients of large numbers of migrants."

²⁴ Ojala og Pehkonen, "Not Only for Money: An Analysis of Seamen's Desertion in Nineteenth-Century Finland", 27–28.

²⁵ *ibid.* s. 28.

²⁶ *Ibid.* s. 31.

databasen til Atlantic Canada Shipping Project som inneholder tall og opplysninger fra både den kanadiske flåten og et 1%-utvalg fra den britiske flåten fra begynnelsen av 1860-årene til første verdenskrig. Analysen er kvantitativ og setter rømninger opp mot det større spørsmålet "of quit behaviour and labour turnover".²⁷ De mener deres tidligere teorier blir bekreftet med denne analysen, og at deres funn i forhold til det nordiske maritime arbeidsmarkedet, mest sannsynlig er gjeldende for 1800-tallets arbeidsmarked i Europa:

Our results confirm one of the basic cornerstones of modern labour economics: labour turnover responds to incentives, non-monetary as well as monetary ones.²⁸

David C. Mauk poengterer at etter hvert som norske skip lå oftere i amerikanske havner, kom sjøfolkene i kontakt med andre sjømenn og kunne dermed i større grad sammenligne både lønn og arbeidsforhold ombord på skipene.²⁹ Mauk trekker frem denne faktoren som den antatt viktigste grunnen til at rømningene økte utover 1870- og 1880-tallet.

Forskjellen mellom den gamle skolen og den nye skolen, baserer seg hovedsakelig på den nevnte debatten om hyreforholdene. Synene på årsakene til rømningsvesenet var mer entydige blant den gamle skolen. Den nye skolen har også opparbeidet seg ny kunnskap angående sjømennenes lønnsbetingelser som har utfordret noen myter den gamle skolen tok for gitt. Ved hjelp av Wedervang-arkivene har Fischer og Nordvik sådd tvil om hvorvidt det fantes et felles arbeidsmarked blant sjøfolk fra midtre delen av 1800-tallet fram mot utbruddet av første verdenskrig.³⁰ Dette skal jeg komme nærmere inn på i det neste kapitlet når jeg skal redegjøre for hyreperspektivet som årsaksforklaring på rømningene. Med unntak fra disse forskjellene jeg nå har skissert, kan det hevdes at teoriene har holdt seg forholdsvis stabile.

Problemstillinger

Vi skal behandle to grunnleggende spørsmål i denne oppgaven. For det første: Hva drev rømningsvesenet fra norske og utenlandske skip? Og for det andre: Rømte norske sjømenn mer enn andre sjøfolk?

I litteraturen om rømningsvesenet – spesielt fra et norsk perspektiv – er det enkelte

²⁷ Ojala, Pehkohen og Eloranta, "Desertions in nineteenth-century shipping: modelling quit behaviour", 122.

²⁸ ibid. s. 137.

²⁹ Mauk, 1997, 52.

³⁰ Doktor Ingvar B. Wedervangs arkiv er en av verdens største samlinger med historiske lønns- og prisdata. Arkivet ble opprettet på begynnelsen av 1930-tallet ved Økonomisk institutt på UiO, og det ligger i dag hos Norges Handelshøyskole i Bergen.

årsaksforklaringer som går igjen. Det er mulig å snakke om tre hovedtyper av forklaringer på hvorfor norske sjøfolk rømte fra sine skip.

1) *Hyre- og arbeidsforhold om bord på norske skip.* De lavere norske hyrene sammenlignet med andre nasjoner blir fremhevet som hovedårsaken til rømningene, men også de dårlige forholdene om bord på de norske skipene: matkvalitet, soveforhold, arbeidstider, tøff behandling fra overordnede og lignende samt skipenes annenrangs tilstand, var også medvirkende faktorer, hevdes det i litteraturen.

2) *Forhold ved den norske sjømannen og runnervesenet.* Norske sjømenn var spesielt ettertraktet og derfor ekstra utsatt for innpiskerne i havnene, såkalte "crimps" og "runnere", som hadde som oppgave å bemanne skip for "boardingmastere" med mer eller mindre tvilsomme virkemidler.

3) *Rømning som skjult emigrasjon.* Det blir hevdet flere steder i litteraturen at mange nordmenn tok seg hyre rett og slett for å få fri reise til det amerikanske kontinentet.³¹

De eksisterende forklaringene trekker ofte frem disse særnorske elementene i sine analyser.³² I tillegg gir deler av litteraturen et inntrykk av at rømningen var et større problem for den norske flåten enn hos konkurrerende flåter. Helge W. Nordvik skriver for eksempel:

From the Norwegian literature on shipping history we get the impression that desertion, though not peculiar to the Norwegian merchant navy, was a much bigger problem for Norwegian owners than for their competitors.³³

Hensikten med denne oppgaven er altså å drøfte de eksisterende forklaringene på rømningsvesenet for å få en mer robust forståelse av i hvilken grad og hvorfor de norske sjøfolkene rømte. Jeg vil se på rømningene i et komparativt perspektiv. Denne metoden vil gjøre det mulig å betrakte de norske rømningene spesielt og samtidig kaste nytt lys over rømningsvesenet mer allment. I oppgaven vil jeg forholde meg til tre hovedproblemstillinger.

1) Var det en forskjell i rømningsmønsteret mellom nordmennene i den britiske flåten og nordmennene i den kanadiske flåten?

³¹ Semmingsen, 1950, 280.

³² Spesielt de to første punktene fremhever særnorske trekk i forhold til rømning, skjult emigrasjon-vinklingen kan selvsagt også gjelde andre lands sjømenn.

³³ Nordvik, "Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine 1863–1914: A Preliminary Survey", 83.

Det har tidligere blitt forsket på norske sjømenn i den kanadiske flåten.³⁴ Disse forskningsresultatene vil jeg bruke til å sammenligne de norske sjøfolkene på den kanadiske flåten med sine landsmenn i britiske flåten. Jeg skal benytte den samme databasen som er brukt i de nevnte studiene, noe som gir et solid sammenligningsgrunnlag og mulighet for detaljerte komparative undersøkelser. Resultatene av disse sammenligningene vil gi oss et bilde av hvordan de norske rømningene artet seg i andre lands flåter, noe som vil gi en grobunn for videre analyser av rømningsvesenet.

2) Var det en forskjell i rømningsmønsteret mellom nordmenn og andre nasjonaliteters sjømenn i den britiske flåten?

Her vil jeg undersøke rømningsfrekvensen for nordmenn og sammenligne den med andre nasjoners rømlinger i den britiske flåten. Denne tilnærmingen vil blant annet belyse i hvilken grad rømning var et spesielt fenomen for nordmenn. Dessuten vil jeg analysere andre aspekter ved de norske sjømennene som seilte under britisk flagg, både de som fullførte sine kontrakter og de som rømte. Skilte nordmenn seg ut på en eller annen måte i forhold til sjømenn fra andre nasjonaliteter når det kom til hvem som rømte? Det skal jeg finne ut ved å sammenligne blant annet alder, hvilken stilling de hadde på skipene, hvor de rømte og lignende.

3) Var det en forskjell i rømningsmønsteret mellom sjømenn i den norske og britiske flåten?

Jeg vil sette rømningsvesenet i en internasjonal kontekst for å finne ut hvorvidt de norske sjømennenes adferd i andre lands flåter skilte seg ut fra adferden i den norske flåten. Hvis det viser seg at nordmennene rømte i like stor grad fra den britiske flåten som fra den norske, kan dette tolkes dithen at enkelte særnorske årsaksforklaringer til rømningsvesenet rimeligvis bør evalueres på nytt. Det har tidligere ikke blitt forsket spesielt på nordmenn som seilte under britisk flagg i perioden fra 1862 til 1913. Denne delen av den norske sjøfartshistorien har vært underkommunisert, og fortjener å komme mer frem i lyset.

Resultatene vi får ved å stille disse spørsmålene, vil forhåpentligvis gi en grundigere forståelse for adferden til norske sjømenn i både norsk og utenlandsk tjeneste – spesielt når det gjelder rømningsvesenet. Informasjonen vi får ut av kildene, vil også gi et klarere inntrykk

³⁴ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913"; Nordvik, "Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine 1863–1914: A Preliminary Survey".

av hvem disse sjøfolkene var, noe som igjen vil bidra til å gi et bredere bilde av denne delen av vår sjøfartshistorie.

Kilder

Mine viktigste primærkilder er materiale samlet i en database med søkefunksjon, utarbeidet i forbindelse med forskningsprosjektet til det nevnte Atlantic Canada Shipping Project i regi av Memorial University of Newfoundland i Kanada.³⁵ Databasen inneholder blant annet et datasett bestående av et 1%-utvalg av mannskapslistene fra britiske skip i perioden 1862–1913. Dette datasettet omfatter opplysninger fra 85 693 sjømannskontrakter. Informasjonen som kan trekkes ut av mannskapslistene består blant annet av alder, stilling på skipet, nasjonalitet, i hvilke havner de mønstret på og av skipene og så videre. Dessuten kan man finne ut på hvilken måte mannskapsmedlemmet forlot skipet: enten man fullførte kontrakten, ble dimittert av diverse årsaker – eller om man deserterte. Desertørene vil da fungere som mitt primære datasett.

Materialet til Ole Gustav Barmann, vil fungere som en sekundærkilde. Han samlet inn, kartla og utarbeidet "en rekke statistiske oversikter (langt over 500 sider), vesentlig bygd på innrulleringssjefenes annotasjons- og hovedruller."³⁶ Som nevnt skrev Barmann et manuskript titulert *Rømningen og dens årsager*. I forbindelse med dette manuskriptet gjorde han også notater som blant annet inneholder en rekke uttalelser angående rømningene fra datidens britiske og amerikanske konsuler som jeg skal se nærmere på.

I tillegg skal jeg bruke statistikker utarbeidet av Statistisk sentralbyrå som gjelder rømninger fra norske skip – de samme tallene Johan Nicolay Tønnessen hadde som utgangspunkt i sine analyser – samt statistikker som omhandler blant annet handelsflåtens størrelse, norske skipsforlis og oversjøisk utvandring til USA.³⁷

Når det gjelder tallene på rømningene fra den norske flåten – som kommer frem av konsulenes og innrulleringssjefens statistikker – poengterer Tønnessen at disse ga et "høyst upålitelig uttrykk for det absolutte antall rømte sjøfolk" men de lot "(...) seg dog bruke til å gi

³⁵ For videre lesning om arbeidet til Atlantic Canada Shipping Project, se: Burton, "Counting Seafarers: The Published Records of the Registry of Merchant Seamen, 1849–1913".

³⁶ Nedrebø, "En kræftsskade på vor sjømannsstand og en ulykke for landet".

³⁷ Statistisk sentralbyrå, "Handelsflåtens størrelse. 1800–1999."; "Skipsforlis. 1851–1998."; "Rømte sjøfolk. 1866–1906."; "Inn- og utvandring, oversjøisk utvandring og utvandring til USA. 1821–1948."

et bilde av bølgebevegelsen i rømningen".³⁸ Noen av utfordringene ved materialet er blant annet at konsulenes tall ikke skiller mellom utlendinger og nordmenn i den norske flåten, dessuten kan den samme sjømannen ha rømt flere ganger i løpet av et år i forskjellige konsulatdistrikter og dette ble da nedtegnet som en ny rømning. Dette kan sees på som en statistisk svakhet, men i en analytisk sammenheng trenger det ikke være en reell svakhet. En rømning må betraktes som en rømning selv om den er utført igjen av samme personen. Problemet er tross alt like stort for skipperen som fikk problemer med å bemanne sitt skip. I forhold til det å tallfeste eksakt hvor mange nordmenn som rømte, for eksempel, blir situasjonen annerledes. Konsulene rapporterte også at mange av skipperne unnlot å melde fra om rømninger.

Innrulleringssjefens statistikker forholder seg kun til norske sjømenn i den norske flåten, og tallene omfatter – i motsetning til konsulenes tall – antall rømlinger, ikke rømninger. Skipperne om bord på norske skip hadde med seg lister over mønstret mannskap hvor avvik ble notert, for eksempel sykdom eller rømninger. Opplysningene fra disse listene ble senere ført over i protokollene til innrulleringssjefene.³⁹ Tønnessen poengterer at tallene er altfor lave da ikke alle oppgavene er fullstendige. På grunn av dette forhøyer som nevnt SSB tallene med 50% i sin statistikk om "folkemengdens bevegelse" og mener at det gir et mer korrekt rømningsantall.⁴⁰ Senere i oppgaven, når vi skal se nærmere på norske sjøfolks rømninger fra den norske flåten, er det innrulleringssjefenes statistikker vi skal forholde oss til.⁴¹

Det statistiske kildematerialet jeg bruker fra Atlantic Canada Shipping Project er heller ikke perfekt.⁴² I likhet med konsulenes oppgaver telles antall rømninger, ikke rømlinger. Men selv om grunnlaget for 1%-utvalget ikke er fullkomment i et statistisk perspektiv, mener jeg det ikke er ødeleggende for denne oppgavens anliggende. Andre forskere har heller ikke betraktet svakhetene ved kildematerialet som avgjørende.⁴³ I likhet med Tønnessens betraktninger angående konsulenes og innrulleringssjefenes tall som ifølge ham ga et "upålitelige uttrykk

³⁸ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 148.

³⁹ Personlig korrespondanse per e-post, Yngve Nedrebø, 27.04.2014.

⁴⁰ *ibid.* s. 149.

⁴¹ Ifølge Yngve Nedrebø ved Arkivverket var antakelig innrulleringssjefenes meldinger mer presise enn konsulenes. Personlig korrespondanse per e-post, 27.04.2014.

⁴² I filinformasjonen som ligger i dataprogrammet til 1%-utvalget fra den britiske flåten heter det: "Unfortunately, the sampling method used was not truly random." Vi har ingen opplysninger om hvilke eller hvor store avvik som foreligger fra en fullt tilfredsstillende randomisering.

⁴³ Den blir for eksempel brukt som kilde i artikkelen "Desertions in nineteenth-century shipping: modelling quit behaviour" av Ojala, Pehkohen og Eloranta.

for det absolutte antall rømte sjøfolk", mener jeg at også tallene fra den kanadiske databasen gir et solid nok bilde til å kommentere bølgebevegelsene i rømningene fra den britiske flåten.

Avgrensninger

Datasettet fra Atlantic Canada Shipping Project inneholder informasjon om sjømenn i den britiske flåten i perioden fra 1862 til 1913. Det er i denne perioden rømningshyppigheten var høyest, og dermed mest aktuell. En avgrensning av epoken er viktig for å kunne få en god nok oversikt til å behandle deler av stoffet på en fornuftig måte. Ved å se nærmere på to kortere perioder som representerer ulike rammebetingelser når det for eksempel gjelder emigrasjonsbølger, kan rømningsvesenet diskuteres i lys av bakenforliggende, tidsspesifikke faktorer som kan ha påvirket rømningsavgjørelsene.

En lignende tidsmessig avgrensning er ikke hensiktsmessig når nordmenn i den britiske flåten skal sammenlignes med nordmenn i den kanadiske flåten. Det eksisterende sammenligningsgrunnlaget i den kanadiske flåten – og presentasjonsformen for statistikkene fra denne flåten – gjør det mer formålstjenlig å ta for seg hele perioden. Også når nordmenn og andre nasjoners sjømenn i den britiske flåten skal sammenlignes, vil jeg ta utgangspunkt i perioden som helhet.

Det er altså først når jeg skal sammenligne norske sjøfolk i den norske flåten med norske sjøfolk i den britiske flåten jeg finner det hensiktsmessig med en tidsavgrensning. Det er to tidbolker jeg har valgt å se nærmere på: 1) 1873 til 1879 og 2) 1880 til 1884.

Tidbolk 1: 1873–1879

Et børskrakk i USA høsten 1873 innledet en nedgangsperiode som varte til 1879. Dette påvirket utvandringen fra alle europeiske land til USA, også den norske emigrasjonen som avtok.⁴⁴ På begynnelsen av 1880-tallet, da "Sambandsstatene kom inn i en ny rivende høykonjunktur", som Ingrid Semmingsen formulerte det, tok den andre store utvandringensbølgen til.⁴⁵ Tønnessen setter den norske rømningen i sammenheng med den generelle emigrasjonen fra Norge. Han viser til at i perioder hvor utvandringen er lav, er rømningen høy og motsatt.⁴⁶ I perioden 1873–1879 er altså emigrasjonen lav i motsetning til min andre utvalgte tidbolk 1880–1884, hvor emigrasjonen er høy. Denne vinklingen er

⁴⁴ Semmingsen, 1950, 82-83.

⁴⁵ *ibid.* s. 181.

⁴⁶ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 150.

interessant fordi det gir en anledning til å kommentere noen teorier om rømningsvesenet som blant annet har med emigrasjonsbølgene til USA å gjøre.

Tidbolk 2: 1880–1884

I perioden fra 1880 til 1884 var det en lavkonjunktur i norsk skipsfart. Lavkonjunkturen startet i 1880 da den norske skipsfarten gikk inn i en krise etter en forholdsvis lang periode med sterk og hurtig vekst.⁴⁷ Norge mistet betydelig markedsandeler fra 1880-tallet og utover til første verdenskrig.⁴⁸ Grunnen til at krisen oppstod, hadde med transformasjonsproblemer i skipsfarten å gjøre. Norske redere var trege med å forholde seg til overgangen fra seil- til dampskip. Norge var et av de siste landene hvor dampskiptonnasjen passerte seilskiptonnasjen. Det skjedde ikke før i 1907.⁴⁹

I denne overgangsperioden fant norske redere det hensiktsmessig økonomisk å kjøpe brukte seilskuter fra blant annet England i stedet for å investere i omleggingen til dampskip. Det innebar blant annet at den norske flåten lå på toppen av den lite flatterende internasjonale forlisstatistikken.⁵⁰ Denne strategien – og resultatet av den, kan underbygge påstandene om at rømningsavgjørelsen ble tatt på grunn av kvaliteten på skipene og forholdene om bord, noe blant annet Tønnessen nevner som en av flere mulige rømningsårsaker.⁵¹

Med disse to periodene som bakteppe, skal jeg altså analysere rømningene fra norske og britiske skip, og vurdere mine funn opp mot de rådende rømningsteoriene.

Når jeg skal sammenligne den generelle rømningshyppigheten fra den norske flåten med den britiske og kanadiske flåten, må jeg ta utgangspunkt i en snevrere periode enn når jeg sammenligner rømningshyppigheten mellom den kanadiske og britiske flåten. På grunn av manglende tall fra konsulatene og innrulleringssjefene skal jeg forholde meg til perioden 1871–1906.⁵²

⁴⁷ Dyvik, "Hiding Migrants: A study of seamen deserting from Norwegian merchant vessels between 1860 and 1914", 22.

⁴⁸ Hodne og Grytten, 2000, 267.

⁴⁹ *ibid.*

⁵⁰ Petersen, 1955, 44.

⁵¹ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 148.

⁵² Oppsettet til ACSP-databasen gjør det mulig å sjekke rømningstallene for både den britiske og kanadiske flåten i den samme perioden.

Nasjonalitet og flåtetilhørighet

Det vil også være hensiktsmessig med noen avgrensninger i forhold til hvilke nasjoner jeg skal sammenligne de norske sjøfolkene med. I utgangspunktet kommer jeg til å sammenligne dem med engelskmenn, da disse sjømennene utgjorde majoriteten av besetningene i den britiske flåten. Ifølge enkelte teorier om rømning hadde disse sjømennene bedre lønn og mer gunstig forhold om bord på skipene enn sine norske kolleger, og da vil det være nærliggende å tro at disse ikke rømte i like stor grad som sine norske kolleger.⁵³ Av samme grunn vil jeg i tillegg undersøke rømningsmønsteret til amerikanske sjøfolk som vi vet fra Lewis R. Fischers og Helge W. Nordviks forskning, lå helt i rømningstoppen i den kanadiske flåten.⁵⁴

Metode

Tilnærmingen vil være å se nærmere på rømningsmønstrene og om det er mulig å trekke noen konklusjoner – eller finne noen sammenhenger – som kan belyse hva årsaken(e) til rømningene kan ha vært. En annen viktig del av oppgavens formål, vil være å belyse hvem disse sjømennene var samt prøve å forklare de ulike aktørenes – det vil si rømlingenes – motiver. For å undersøke om nordmenn rømte mer, like mye, eventuelt mindre enn andre nasjoners sjømenn, vil jeg sammenligne rømningstallene fra de norske, britiske og kanadiske flåtene. Oppgavens metode vil være en blanding av kvantitativ og kvalitativ analyse.

Man kan skille mellom to former av årsaksforklaringer. De som trekker frem forhold utenfor det fenomenet en studerer som forklaring på at det skjer forandringer og de forklaringene som legger vekt på indre forhold, motsetningene i fenomenet selv.⁵⁵ En annen type forklaringer er motivforklaringer. Disse angår mening, hensikt eller formål. Med motivforklaringer menes en tilnærming der poenget er å forstå hva som lå bak en handling.

Det kan ofte være problematisk å forsøke å forklare en stor gruppe menneskers adferd og valg, og det kan være vanskelig å komme frem til entydige og klare konklusjoner. Mange forskjellige faktorer vil spille inn i de ulike menneskenes valg. Dette gjelder i aller høyeste grad når man skal analysere rømningsvesenet. Denne usikkerheten ved å si noe sikkert om fenomenet kan belyses ved følgende sitat fra en sjømann som kommenterte hvorfor han hadde rømt engang på slutten av 1800-tallet:

⁵³ Blegen, 1969, 335.

⁵⁴ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 150.

⁵⁵ Kjeldstadli, 2000, 248.

I would like to say that it was the liquor, but the whiskey was terrible. It wasn't the women either, those... The crimps didn't get me. I guess it must have been...well, you know, damned if I can remember.⁵⁶

Det vil åpenbart være vanskelig å komme fram til sikre konklusjoner på individnivå som forklarer hvorfor rømningsavgjørelsen ble tatt, ettersom det var så mange faktorer som kunne spille inn for hver enkelt sjømann. En statistisk analyse vil forhåpentligvis gi meg anledningen til å kommentere rømningsvesenet på gruppenivå. En mer generell innfallsvinkel til problemstillingen vil bidra til å klarlegge noen av rømningsmønstrene i forhold til tid og rom samt egenskaper ved sjømennene, noe som igjen kan gi en bedre forståelse av fenomenet som helhet.

Hypoteser

I sine analyser av norske sjømenn i den kanadiske flåten, har Helge W. Nordvik og Lewis R. Fischer presentert materiale som gir opphav til interessante hypoteser.⁵⁷ Jeg skal komme tilbake til deres forskningsresultater på en mer detaljert måte når jeg skal sammenligne de norske sjøfolkene i den kanadiske og britiske flåten i kapittel 3, men det kan være grunn til å nevne de viktigste funnene allerede nå. Fischer og Nordvik fant blant annet ut at nærmere 6% av mannskapet i den kanadiske flåten var fra Norge.⁵⁸ Rømninger var ikke et ukjent fenomen i den kanadiske flåten, tvert i mot. Hele 22.6% av mannskapene som seilte for skip registrert i de fire største kanadiske flåtene mellom 1862 og 1913, rømte.⁵⁹ Og norske sjømenn lå på rømningstoppen med en rømningsprosent på hele 38.6%.

I artikkelen "The Sea as Highway: Maritime Service as a Means of International Migration, 1863–1913" fra 1989, ser Fischer nærmere på St. John-registrerte skip – den største av de kanadiske flåtene. Her viser han at de skandinaviske og amerikanske sjøfolkene lå likt på rømningstoppen, men det kommer også klart frem at rømningsvesenet var av internasjonal karakter.⁶⁰ I forhold til dette reiser jeg to spørsmål: Hvorfor fortsetter nordmennene å rømme fra et annet lands flåte og ikke bare fra norske skip? Og hvorfor rømte blant annet amerikanerne i like stor grad som nordmennene fra den kanadiske flåten?

⁵⁶ Sitatet er fra B. Ogden, *Reminiscences*, 1899, her gjengitt etter: Fischer, 1980, 68.

⁵⁷ Nordvik, "Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine 1863–1914: A Preliminary Survey"; Fischer og Nordvik, *A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913*.

⁵⁸ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 140.

⁵⁹ *ibid.* s. 153.

⁶⁰ Fischer, "The Sea as Highway: Maritime Service as a Means of International Migration, 1863–1913", 301.

På bakgrunn av studiene av norske sjømenn i den kanadiske flåten, vil jeg anta at nordmennene rømte i mer eller mindre like stor skala fra den britiske flåten som fra den kanadiske flåten.⁶¹ De norske sjøfolkenes avgjørelse om å rømme, ser ut til å bli tatt uavhengig av hvilket flagg skipene seilte under. Min hypotese er dermed at rømningsavgjørelsen ikke nødvendigvis er så sterkt knyttet opp mot flåtens nasjonalitet, noe det gis inntrykk av i den norske litteraturen som forklarer rømningene med hva man kan kalle særnorske forklaringer.

Det er også grunner til å reise spørsmålet om ikke kombinasjonen unge menn og eventyrlyst satt opp mot strenge hyrekontrakter har vært undervurdert som årsaksforklaring i de tidligere akademiske analysene av rømningsvesenet – og dermed at hyre teorien er noe overvurdert.

Oppgavens struktur

Oppgaven har fire kapitler i tillegg til dette introduksjonskapitlet. I forhold til oppgavens problemstillinger, vil kapittel tre og fire fungere som hovedkapitler. I kapittel tre skal jeg hovedsakelig sammenligne rømningsmønstrene mellom nordmennene i den britiske flåten og den kanadiske flåten samt mellom de norske sjømennene og et utvalg nasjoners sjømenn i den britiske flåten. I kapittel fire skal jeg se nærmere på den norske flåten i lys av de to utvalgte, innsnevrede tidsperioder og undersøke hvorvidt bakenforliggende omstendigheter som for eksempel emigrasjonsbølger og skipskonjunkturer påvirket rømningshyppigheten. I tillegg skal jeg finne ut hvordan rømningshyppigheten fra den norske flåten stilte seg sammenlignet med rømningshyppigheten fra de kanadiske og britiske flåtene. Kapittel to er et bakgrunnskapittel hvor jeg går nærmere inn på selve rømningsvesenet. Formålet med dette kapitlet er å gi leseren et klarere bilde av rømningsvesenet og forhåpentligvis en dypere innsikt i fenomenet, både når det gjelder den historiske konteksten og hva som er skrevet om det tidligere. I det siste kapitlet vil jeg sammenfatte funnene i de foregående kapitlene i en konklusjon.

⁶¹ Det er ikke usannsynlig at noen av de norske sjøfolkene som seilte under både kanadisk og britisk flagg rømte fra begge flåtene.

Kapittel 2

Rømningsvesenet

Bakgrunn

Da Storbritannia opphevet navigasjonsakten i 1849, fikk norske skip fri tilgang til det internasjonale fraktmarkedet. Den unge nasjonen Norge bygde i løpet av noen tiår opp det som skulle bli en av verdens største seilskuteflåter. Norske sjøfolk inngikk i en internasjonal arbeidsstokk som omfattet flere hundre tusen sjømenn fra alle verdens hjørner. Da den norske handelsflåten nådde toppen av sin storhetstid rundt 1880-tallet, var den tredje størst i verden.⁶² På slutten av 1800-tallet var skipsfarten den største eksportnæringen i Norge.⁶³

Norske sjømenn utmerket seg ikke kun som over gjennomsnittet dyktige sjøfolk, de var også – ifølge litteraturen – blant de sjøfolkene som var "flinkest" til å rømme. Foruten alle rømningene fra den norske flåten, lå den norske rømningsraten fra den kanadiske flåten 70% over gjennomsnittet.⁶⁴

Rømning fra skip var ikke et ukjent fenomen forut for denne oppgavens avgrensede tidsrom. Catharina B. Dyvik har for eksempel vist at en nordmann, Mons Hansson, rømte fra et nederlandsk skip i Italia allerede i 1790.⁶⁵ Fra 1803 trådte det i kraft straffer for rømninger, og ble man tatt kunne man få opptil 50 piskeslag eller tre måneder i fengsel for kontraktsbruddet.⁶⁶ Fra og med midten av 1800-tallet ble straffene for å rømme mildere, og man kunne slippe unna straff så lenge man returnerte frivillig til den norske flåten. Dette var en avgjørelse tatt med sikte på ikke å støte bort sårt tiltrengt arbeidskraft. Det kan hevdes at dette var en taktikk som til en viss grad fungerte, da mange av rømningene på et eller annet tidspunkt returnerte. Ifølge innrulleringssjefenes oppgaver vendte flere tusen av de rømte norske sjømennene tilbake til den norske flåten.⁶⁷ Rømninger foregikk overalt fra alle slags

⁶² Tenold, 2008, 60.

⁶³ Hodne og Grytten, 2000, 267.

⁶⁴ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 151.

⁶⁵ Dyvik, "Hiding Migrants: A study of seamen deserting from Norwegian merchant vessels between 1860 and 1914", 6.

⁶⁶ *ibid.*

⁶⁷ Tønnesen, "Mannskapsforhold", 149.

skip, men det ble først et reelt problem fra midten av 1800-tallet da rømningsvesenet vokste i takt med det hurtig ekspanderende fraktmarkedet.

Rent juridisk var rømningen ulovlig fordi den brøt med bestemmelsen i sjøfartsloven § 29 om 2 års hyretermin – en toårsbinding til skipet som hadde en lang tradisjon i norsk skipsfart.⁶⁸ Denne kontrakten, som må sies å være temmelig streng, er overraskende oversett som en medvirkende årsak til rømningene i litteraturen om rømningsvesenet. Johan Nicolay Tønnessen nevner imidlertid denne årsaksforklaringen i et par sammenhenger. Først når han siterer den svensk-norske konsulen i London som oppgir kontrakten som en av tre "hjemlige grunner som medvirker til rømningen".⁶⁹ Foruten hyreterminen "som avler en følelse av tvang og misnøye", oppgir han mangel på reglement for kosthold samt spørsmålet om "helligdagsarbeide" som andre såkalte hjemlige grunner. Tønnessen refererer også til en debatt om rømningene i Odelstinget i 1857 der Johan Sverdrup taler for en opphevelse av den lange hyreterminen som han ser på som et unødvendig strengt bånd på sjømannen.⁷⁰

De norske sjømennene

Takket være Atlantic Canada Shipping Project (ACSP) og mannskapslistene som er samlet sammen i forbindelse med prosjektet, kan man finne ut mer om norske sjømenn enn man visste tidligere. Det finnes ikke like mye detaljert informasjon om disse arbeiderne i andre kilder som kan trekkes ut på en like effektiv måte. Opplysningene man kan få ut av denne databasen er derfor helt sentrale. Ved hjelp av denne databasen, har Lewis R. Fischer og Helge W. Nordvik skrevet om norske sjømenn i den kanadiske flåten som bygger videre på Nordviks artikkel fra 1981: "Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine 1863–1914: A Preliminary Survey". I "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913" fra 1984 gir Fischer og Nordvik et godt bilde på hvem de norske sjøfolkene var samt hvordan de opptrådte i et annet lands flåte. Deres funn danner et grunnlag for videre komparative analyser i forhold til nordmenn som seilte under britisk flagg.

Fischer og Nordvik viser at rett under seks prosent av mannskapene i den kanadiske handelsflåten bestod av nordmenn mellom 1863 og 1913. De anslår at rundt 27 000 nordmenn

⁶⁸ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 152.

⁶⁹ *ibid.*

⁷⁰ *ibid.* s. 163.

seilte i den kanadiske flåten i 50-årsperioden artikkelen omhandler.⁷¹ Kanadas handelsflåte var helt avhengig av utenlandske sjøfolk for å dekke bemanningen – da kun hver sjuende sjømann i flåten var kanadier.⁷² Nordmenn spilte med andre ord en betydningsfull rolle for opprettholdelsen av denne flåtens virke.

De norske sjømennene var forholdsvis jevnt over representert i alle de store kanadiske flåtene, men det var flest av dem i den største: Saint John-flåten.⁷³ De var representert gjennom hele 50-årsperioden, men det var noen tidsmessige variasjoner. Det var en jevn nedgang fra 1880-tallet til 1913, da den norske deltakelsen "(...) slowed to a trickle".⁷⁴ Toppen av norsk deltakelse om bord på den kanadiske flåten, var ifølge Fischer og Nordvik, i perioden 1870–1879. I denne perioden arbeidet en tredjedel av det samlede antall nordmenn i hele tidsrommet i den kanadiske flåten. Til sammenligning bemannet en fjerdedel av nordmennene de kanadiske skutene på 1880-tallet. Nedgangen i antall nordmenn som tok til i denne perioden, henger sammen med at den kanadiske flåtens størrelse skrumpet inn og dermed trengte mindre arbeidskraft. Men relativt sett var den norske tilstedeværelsen viktigere på 80- og 90-tallet.⁷⁵

Nesten en tredjedel av sjøfolkene var under 30 år gamle. Den mest typiske alderskohorten var mellom 20 og 24 år: 40% av nordmennene var i denne aldersgruppen. Dette er sammenfallende med det man vet om aldersstrukturen til de norske sjømennene generelt på 1800-tallet. Nordmennenes gjennomsnittsalder skilte seg heller ikke spesielt ut sammenlignet med andre nasjoners sjøfolk. Med hensyn til hvilken stilling de hadde på skipene, var hele 81.1% av de norske sjøfolkene "able-bodied seamen", det vil si fullbefarne matroser, og ytterligere 8% var "ordinary seamen", eller lettmatroser. Når det gjelder offiserstillingene varierte disse sterkt mellom flåtene, ifølge Fischer og Nordvik. I Halifax og Yarmouth-flåtene var det omtrent ingen norske offiserer, mens cirka 9% av offiserene i Windsor-flåten var fra Norge.⁷⁶

⁷¹ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 143.

⁷² *ibid.* s. 140.

⁷³ Saint John-flåten hadde hjemstavn i byen St. John i New Brunswick i Kanada og må ikke forveksles med byen St. John's som ligger i den kanadiske provinsen Newfoundland og Labrador.

⁷⁴ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 144.

⁷⁵ *ibid.*

⁷⁶ Fischer, "A Dereliction of Duty: The Problem of Desertion on Nineteenth-Century Sailing Vessels", 63.

Et annet betydningsfullt forhold som må tas med i betraktningen, er hvor sjømennene mønstret på skipene. Veldig få kanadiske skip la til havn i Norge, så de norske sjøfolkene må ha gått om bord i utenlandske havner.⁷⁷ Nordvik og Fischer viser at majoriteten av nordmennene tok hyre på kanadiske skip i New York og Liverpool. Av de ti viktigste anløpshavnene, lå halvparten på den amerikanske østkysten, fire på de britiske øyene og en i Fastlands-Europa. Østkysten av Nord-Amerika og Europa kombinert, stod for 92% av all rekruttering av nordmenn til den kanadiske flåten.⁷⁸

Omtrent halvparten av de norske sjøfolkene i den kanadiske flåten, oppga skip tilhørende den britiske (23.2%) eller kanadiske (22.9%) flåten som sin forrige arbeidsgiver. En av fem kom fra et norsk skip. Cirka 11.8% av de norske sjøfolkene kom fra et amerikansk skip og kun 1.9% oppga at denne reisen var deres første erfaring som sjømenn.

Flere steder i litteraturen slås det fast at norske sjøfolk utmerket seg som spesielt dyktige i sitt fag og de var ettertraktet arbeidskraft i enhver havn rundt omkring i verden. Det var mange utenlandske sjømenn i den amerikanske handelsflåten og nordmenn var godt representert, ifølge Knut Gjerset i boken *Norwegian Sailors in American Waters*.⁷⁹ For å forsøke å forklare det store antallet utlendinger i den amerikanske handelsflåten, for å finne ut om det var noen nasjoners sjømenn som ble foretrukket og for å undersøke om det var noen lønnsforskjeller i forhold til sjøfolkenes kvalifikasjoner, sendte Bureau of Navigation – som var en del av Det amerikanske Finansdepartementet – spørreskjemaer til en rekke forhyringssjefer.

Et overveldende antall av forhyringssjefene fremhevet at skandinaviske sjøfolk ble foretrukket, spesielt nordmenn. Svaret til forhyringssjefen i San Fransisco oppsummerer det gjengse synet på norske sjøfolk på en god måte: "As a general thing Norwegians and Scandinavians are preferable, because they are of a hardy race, of a submissive temperament and less liable to insubordination."⁸⁰ Skandinaver ble altså ikke bare ansett for å være dyktige, men de hadde også høy status fordi de var lydige og lite opprørske. Ingen av forhyringssjefene oppga at det var lønnsforskjeller basert på sjømennenes nasjonalitet.

⁷⁷ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 147.

⁷⁸ *ibid.* s. 149.

⁷⁹ Gjerset, 1933, 83.

⁸⁰ *ibid.*

Den norske handelsflåten og overgangen fra damp til seil

Forholdene om bord på norske skip var, ifølge Tønnessen, dårligere i forhold til de britiske og amerikanske skipene. Kost, lugar- og arbeidsforhold var elendige hevdes det i litteraturen. For lange vakter, dårlig mat og boforhold og røff behandling fra de overordnede var typiske klager, forteller Tønnessen i *Den norske sjøfarts historie* 2,3.⁸¹ En sjømann i samtiden var enig i dette. I en diskusjon om rømningsvesenet i *Morgenbladet* i 1875 skrev han at "[...] skandinaviske rederier har lavere hyrer, dårligere kost og overdreven arbeidstid [...]" sammenlignet med utenlandske flåter.⁸²

Nettopp overgangen fra damp til seil settes ofte i sammenheng med de norske skipenes underlegne kvalitet sammenlignet med de andre nasjonenes flåter. Mot slutten av 1800-tallet var norske redere tilbakeholdne i forhold til å oppgradere og modernisere sine flåter, skriver Kaare Petersen i *The Saga of Norwegian Shipping*, noe som fikk utslag i en lite flatterende ledelse på listen over antall forliste skip: "[...] the world losses for the period from 1891 to 1894 were 3.96 per cent, while Norway's amounted to 6.34 percent".⁸³

Mens andre lands flåter gikk fra seil- til dampskip, fra treskuter til båter lagd av stål, forholdt norske redere seg i begynnelsen stort sett passive til denne utviklingen. I de fleste tilfeller kjøpte norske redere gamle, utdaterte skip fra sine engelske konkurrenter i stedet.⁸⁴ Sjømannsprest L. R. Hirsch pekte på de mange sjøudyktige skipene som en årsak til rømningen. Han mente det var en større forbrytelse å sende "de flytende likkister" til sjøs, enn det var å rømme fra disse.⁸⁵

Ifølge Espen Søybe som har skrevet en artikkel om skipsforlis i siste halvdel av 1800-tallet, fikk den første direktøren i Statistisk sentralbyrå – Anders Nicolai Kiær – spørsmål fra Departement for det Indre om "hvorledes Norges handlesflaade i henseende til skipsforlis staaar sammenlignet med andre nationers".⁸⁶ I sitt svar henviste Kiær til sitt verk *Statistique internationale: Navigation maritime (1876–92)* som han hadde fått i oppdrag å utarbeide fra den statistiske kongressen i Haag. Kiærs tall viser at den norske flåten gikk fra å ha en forlisprosent under gjennomsnittet mellom 1873–1879 til å ha en forlisprosent langt over

⁸¹ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 162.

⁸² *ibid.* s. 163-164.

⁸³ Petersen, 1955, 44.

⁸⁴ *ibid.*

⁸⁵ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 164.

⁸⁶ Søybe, "Tallenes fortellinger: Skipsforlis 1851–1998. 1894 – annus horribilis".

gjennomsnittet på begynnelsen av 1890-årene. Han konkluderte med at norske seil- og dampskip etter hvert hadde en langt større tilbøyelighet til å forlise enn andre lands skip. Også Kiær setter den dystre statistikken i samband med norske rederes oppkjøp av eldre seilskuter fra utlandet, men han poengterer også at den økte konkurransen på verdenshavene ført til at norske skip oftere seilte i tøffere farvann og i mer stormutsatte årstider enn tidligere.⁸⁷

I enkelte av Ole Gustav Barmanns notater om rømningsvesenet fra begynnelsen av 1900-tallet, får man et innblikk i diverse konsulers betraktninger vedrørende rømningene.

Philadelphias konsul som virket engang på 1880-tallet, kommenterte også forskjellen mellom damp- til seilskip opp mot rømningsvesenet, men i et annet perspektiv. Han splittet rømningene i to avdelinger: de som rømte fra dampskip og de som rømte fra seilskip. Rømningen fra dampskip var, ifølge konsulen, avtagende og grunnen til dette skal ha vært at hyreforskjellen på skipene som kom fra Storbritannia og havnen i Philadelphia ikke var så store som på seilskipene. Dessuten var "advance-noten", det vil si forskuddslønnen, mye lavere enn på seilskipene, "kun en halv maanedes hyre".⁸⁸

Norske og internasjonale hyreforhold

Den mest vanlige forklaringen på rømningsvesenet er de store hyreforskjellene mellom verdens havner og nasjonenes flåter, og at sjøfolkene stort sett baserte sin rømningsavgjørelse på økonomiske forhold. Fischer og Nordvik legger i artikkelen "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913" frem en tabell som viser gjennomsnittslønnen i tre utvalgte havner (New York, Saint Johan og Liverpool) samt verdenssnittet. I periodene 1870–1879 og 1880–1889 var hyrenivået dobbelt så høyt i New York som i Liverpool. Hyrenivået i Kanadas største havn, Saint John, lå ikke langt bak New York, men betraktelig høyere enn Liverpool som i disse to periodene lå noe under verdensgjennomsnittet.⁸⁹

New York var den havnen hvor flest nordmenn i den kanadiske flåten rømte, med Saint John på en tredjeplass. Liverpool var ikke blant de ti mest rømningsutsatte havnene. 63.1% av de norske rømlingene fra den kanadiske flåten stakk av i Nord-Amerika, mens 31.1% rømte i

⁸⁷ *ibid.*

⁸⁸ Barmanns materiale.

⁸⁹ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 153.

Europa.⁹⁰ Med dette i mente konkluderer Fischer og Nordvik med at det er mest sannsynlig at rømningsavgjørelsen var økonomisk motivert.⁹¹ Fischer understreker likevel i "A Dereliction of Duty: The Problem of Desertion on Nineteenth-Century Sailing Vessels" at det finnes vanskeligheter i forbindelse med det å kun knytte rømningsvesenet til høyere hyrer. Han underbygger denne påstanden ved å vise til at mange av rømningene foregikk i havner med hyrer som lå godt under gjennomsnittet i verden og at det var tidvis få rømninger i for eksempel Rio de Janeiro hvor hyrene stort sett lå over gjennomsnittet.⁹²

På midten av 1800-tallet påpekte både konsulen i New York og den norsk-svenske chargé d'affaires i Washington DC, Georg Christian Sibbern, at årsaken til rømningene lå i de høye hyrene i Amerika, hevder Jacob S. Worm-Müller.⁹³ Norske matroser kunne få to til tre ganger så høy hyre på amerikanske skip sammenlignet med norske, skriver Worm-Müller og sier seg enig med konsulen i New York som uttalte at den høye lønnen var "en saa stor fristelse for alle europæiske søfolk, at der vistnok neppe er haab om at nogen bedre tingenes tilstand snart vil indtræde".⁹⁴

Tønnessen viser til årsberetningen fra amerikanske The Commissioner of Navigation⁹⁵ fra 1899 der hyrer og bemanning i fem ledende sjøfartsland sammenlignes.⁹⁶ I rapporten kom det fram at den norske flåten hadde lavest hyre. Den gjennomsnittlige hyren for mannskapet var over dobbelt så høy i den amerikanske flåten som hadde det høyeste hyrenivået. Det kom også fram at ingen av de andre nasjonene hadde en større forskjell i hyre mellom skipperen og mannskapets hyre enn det som var tilfelle i den norske flåten. Årsberetningen slo fast at den enestestående veksten i den norske handelsflåten kom blant annet av denne lave hyren, i tillegg til Norges liberale sjøfartslovgivning og de mindre besetningene skipene kunne opprettholde på grunn av de norske sjømennenes overlegne dyktighet.

Disse konklusjonene har blitt tatt for gitt i den norske sjøfartshistorien, inntil i 1987 da Fischer og Nordvik utfordret disse slutningene i en artikkel i *The Scandinavian Economic*

⁹⁰ *ibid.* s. 152.

⁹¹ *ibid.* s. 154.

⁹² Fischer, "A Dereliction of Duty: The Problem of Desertion on Nineteenth-Century Sailing Vessels", 65.

⁹³ Worm-Müller, 1935, 580.

⁹⁴ *ibid.* s. 581.

⁹⁵ Fischer og Nordvik refererer til den samme "commissioner", men under benevnelsen Commissioner of Shipping som virker å være det korrekte navnet. Commissioner of Shipping var en del av det amerikanske Department of Commerce (Handelsdepartementet).

⁹⁶ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 154–155.

History Review titulert "From Namsos to Halden: Myths and Realities on the History of Norwegian Seamen's Wages, 1850–1914". I denne artikkelen tar Fischer og Nordvik et oppgjør med fem antakelser, eller "myter" som det står i tittelen, som er gjennomgående i litteraturen. De mener at enkelte generaliseringer går igjen ukritisk, uten tilstrekkelig kildebelegg. Den antakelsen som er mest relevant for min oppgave, er den som dreier seg om de store hyreforskjellene mellom den norske og de andres nasjonenes flåter i perioden fra midten av 1800-tallet til første verdenskrig.

Årsberetningen til det nevnte Commissioner of Shipping som sammenligner amerikanske og utenlandske hyreforhold, blir av Fischer og Nordvik avfeiet som "blatant propaganda" fra amerikanske myndigheter. Myndighetene hadde til hensikt å gjøre noe med bemanningsproblemer og "unrealistically high wage levels" for å bli mer konkurransedyktige i en flåte som var i ferd med å stagnere.⁹⁷ Måten skip og hyrenivåene ble sammenlignet på i rapporten blir kraftig kritisert i artikkelen. Heldigvis, understreker Fischer og Nordvik, finnes det bedre kilder å bruke når det gjelder å undersøke hvorvidt sjøfolk på norske skip ble underbetalt sammenlignet med sjøfolk i utenlandske flåter.

Kort fortalt fant Fischer og Nordvik ut, ved hjelp av data hentet fra databasen til ACSP, at Norge hadde lavere lønnskostnader enn sine konkurrenter, men at forskjellene ikke var så dramatiske som antatt i litteraturen. Det kom blant annet av at en stor andel av mannskapene, spesielt fra 1870-årene, ble påmønstret i utenlandske havner og dermed fikk en bedre hyre enn de ville gjort hvis de ble påmønstret i Norge. Bemanningslistene fra ACSP-databasen viser at fullbefarne, norske matroser tjente mellom 83.2% og 86.% av gjennomsnittet i den britiske og kanadiske flåten i et utvalg havner på 1860-tallet, og at dette gapet stadig minsket fra 1870- til og med 1880-årene, inntil det knapt var en forskjell i det siste tiåret av attenhundretallet.⁹⁸ Disse funnene står i kontrast til tallene Tønnessen og senere historikere har støttet seg på i sine studier av rømningsvesenet.

I tillegg til dette konkluderer Fischer og Nordvik i sine undersøkelser av både bemanningslistene fra ACSP-databasen og Wedervang-arkivene, at materialet gir en sterk indikasjon på et nokså ustabil lønnsnivå mellom yrkene på skipene og at det ikke eksisterte et

⁹⁷ Fischer og Nordvik, "From Namsos to Halden: Myths and Realities in the History of Norwegian Seamen's Wages, 1850–1914", 59–60.

⁹⁸ *ibid.* s. 62–63.

nasjonalt arbeidsmarked for sjøfolk før første verdenskrig.⁹⁹ Noe som også står i kontrast til tidligere oppfatninger av sjømennenes arbeidsforhold.

Innpiskerne: "Crimps" og "runners"

Når skipene la til havn rundt omkring i verden skortet det ikke på steder hvor sjøfolkene kunne bruke sin opptjente hyre. Såkalte "runners" hadde som oppgave å lokke sjømennene til sine arbeidsgiveres etablissementer hvor underholdning og fristelser i diverse former ventet. Målet var å få sjømennene til å bruke så mye av sine penger som mulig og helst havne i gjeld til etablissementet, som ofte var både en kro og et "boarding-house" hvor sjøfolkene kunne overnatte, kjøpe mat og godt drikke, og til og med klær. I de fleste tilfeller fungerte disse pensjonatsjefene som vervingsagenter – også kalt "crimps". De tok godt betalt for å skaffe arbeidskraft til skipperne som manglet mannskap til sine skip – ofte på grunn av rømninger, og de skaffet sjømenn som trengte arbeid, hyre på skip.

Alle var ikke imponert over arbeidsmetodene til disse folkene. Den 19. februar 1881 kunne man i avisen *San Francisco News Letter* lese følgende beskrivelse av en boarding-master: "[...] a more dishonorable, dishonest crowd of blood-suckers than the "boarding-masters" of San Francisco it would be hard to find".¹⁰⁰

En viktig del av jobben til runnerne var å overtale sjømennene til å rømme fra sine skip og ta hyre på skip som boardinghusmasteren jobbet for. Innpiskerne og boardinghusmasteren tok selvsagt betalt for jobben, som oftest ved å sikre seg sjømannens "advance note", det vil si: forskuddslønnen. Denne åpenbart tvilsomme geskjeften var både en del av årsaken til bemanningsproblemene skipperne kunne møte, og samtidig – ironisk nok, kan man si – løsningen på dem. Dette var en illegal beskjeftigelse, men utgjorde likefullt et levedyktig, fungerende marked som kapteinene var avhengige av for å skaffe arbeidskraft i fremmede havner på en effektiv måte. Det var ikke et alternativ å la båten ligge uvirksom på grunn av manglende arbeidskraft, derfor måtte eventuelle rømlinger erstattes med nye sjømenn. Dermed må man anta at skipperne så på vervingsagentene og boardinghusmasterne som et nødvendig onde, alt tatt i betraktning.

⁹⁹ *ibid.* s. 63.

¹⁰⁰ The Virtual Museum of the City of San Francisco, s.v. "Boarding masters". 27.10.2010. www.sfmuseum.org/hist11/sailors.html

Norske sjømenn hadde som tidligere nevnt et godt rykte og var ettertraktet arbeidskraft. På grunn av dette ble de naturlige mål for innpiskerne, ifølge Ingrid Semmingsen.¹⁰¹ Theodore C. Blegen bekrefter dette synet: "The Norwegian seamen were looked upon as very skillful, men who knew the sea and the business of sailing, and there seems to have been a special effort to draw them away from the vessels of their native country."¹⁰² Jacob S. Worm-Müller påpeker at: "Man maatte desuten huske paa at vore sjøfolk stod i ry for dygtighet og at de av den grund var mer eftersøkte."¹⁰³ Worm-Müller referer også til konsulen i Quebec som uttalte at de norske sjømennene som var påmønstret i Norge "var mer uerfarne i rømningsvæsenets mysterier og derfor lettere at la sig lokke end andre".¹⁰⁴ Konsulen tilføyde at nordmennene ofte var "bedre forsynt med klær og andre effekter", noe som gjorde dem til "et mer værdifuldt rov for crimperne".¹⁰⁵

Noen innpiskere tydde til mer ekstreme metoder enn andre for å overtale sjømennene til å rømme. Den kanadiske historikeren Judith Fingard har skrevet ekstensivt om crimps og runnervesenet på den kanadiske østkysten.¹⁰⁶ Hun forteller om en beryktet crimp – "the biggest rogue in Quebec", James Ward, som blant annet var kjent for å fjerne sjømenn fra sine skip under trusselen om våpenbruk.¹⁰⁷

I boken *Den norske Sjømandsmissions festkrift* med undertittelen "*Foreningen til evangeliets forkyndelse for skandinaviske sjømænd i fremmede havner*" (i 50 aar 1864–1914) fra 1914, beskriver forfatterne hvordan runnerne opererte på følgende måte:

Det ynkeligste syn man kan tænke sig er, naar et skib kommer fra lang reise.. Gutterne ombord vet: Nu blir det moro efter den lange ensformige reise, og runnerne vet: Nu blir det "plenty of money". Endnu mens skuten er langt nede i floden, kommer disse sjømændenes "hjælpere" ombord, og det yrer av dem som myrer i en myretue. De sætter sig i ruffen, ja til og med paa køikanten om gutterne sover; saa trakterer de av flasken, og før skuten kommer til Antwerpen, er den ene efter den anden av sjømændene deres med hud og haar.¹⁰⁸

¹⁰¹ Semmingsen, 1950, 283.

¹⁰² Blegen, 1940, 335.

¹⁰³ Worm-Müller, 1935, 580.

¹⁰⁴ *ibid.* s. 582–583.

¹⁰⁵ *ibid.* s. 583.

¹⁰⁶ Fingard, "Those crimps of hell and goblins damned: the image and reality of Quebec's sailortown bosses".

¹⁰⁷ Dictionary of Canadian Biography, s.v. "crimps". 14.10.2013.

http://www.biographi.ca/en/bio/ward_james_12E.html

¹⁰⁸ *Festskrift utgit av foreningens hovedstyre: Foreningen til evangeliets forkyndelse for skandinaviske sjømænd i fremmede havner i 50 aar, 1864 - 1914*, 105.

Man kan sikkert stille spørsmålstegn med dette kritiske portrettet av runnervesenet hvis man tar bakgrunnen til misjonens gudfryktige avholdsmenn i betraktning, og det er rimelig å spørre hvorvidt mennene fra sjømannsmisjonen undervurderte sjømennene og deres evner til å ta egne valg. Men det hersker liten tvil om at runnerne og boardinghusmasterne tenkte mer på egen økonomisk vinning enn på sjøfolkets beste – og at de spilte en viktig rolle i selve rømningsvesenet.

Rømning som skjult emigrasjon

Fischer og Nordvik skriver i den tidligere omtalte artikkelen "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", at norske sjømenn ofte hadde en betingelse i sin kontrakt om å mønstre av i første anløpshavn i Amerika når de tok hyre på kanadiske skip i Europa – og at dette var en teknikk for å emigrere.¹⁰⁹ Mange andre sjømenn derimot, var ikke så nøye på om alt var på stell når det gjaldt kontrakten – og rømte.

I *Veien mot Vest* skriver Ingrid Semmingsen om generalkonsulen i Montreal som klaget over rømningen fra norske skip i Kanada. Han fremholdt at mange nordmenn tok seg hyre for å få fri reise til Amerika "i den bestemte hensikt å rømme i den første amerikanske havn de anløp".¹¹⁰ Generalkonsulen setter rømningene som årlig økte i omfang fra midten av juli og utover i sammenheng med mangelen på arbeidskraft til høstarbeidet i Vesten. Han mente også at de store jernbaneanleggene i det indre av landet trakk folk til seg. Semmingsen fremhever det samme: "Det var nok en del – kanskje ikke var så rent få – som skaffet seg gratis overreise til Amerika på den måten."¹¹¹

Theodore C. Blegen bemerker i *Norwegian Migration To America – The American Transition* at norske sjøfolk på ingen måte var immune mot amerikafeberen som herjet, spesielt fra slutten av den amerikanske borgerkrigen i 1865 og i periodevis fremover mot utbruddet av første verdenskrig. På bakgrunn av økningen i den generelle migrasjonen og utvidelsen av handelen i USA, ble norske sjømenn blant annet trukket til De store sjøer – the Great Lakes – i tillegg til den amerikanske handelsflåten. Blegen skriver: "If the export of iron from Norway to America was a result of emigration, so also was the export of sailors."¹¹²

¹⁰⁹ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 149.

¹¹⁰ Semmingsen, 1950, 280.

¹¹¹ *ibid.*

¹¹² Blegen, 1969, 333.

På "the Great Lakes" i Nord-Amerika kunne norske sjøfolk bli tilbudt bedre lønn enn i den norske flåten, stødige arbeid og muligheter til å stige i gradene og bli kaptein, det var heller ingen umulighet å bli eier av en egen båt.¹¹³ Blegen refererer til den norske kapteinen Lars O. Helland som uttalte i avisen *New York Statesmen* i 1825 at han tok seg hyre på De store sjøer fordi han ville ha en yrke hvor han kunne nyte hjemmelivet mer enn han kunne i den norske flåten hvor han på grunn av kontrakten var bundet til skipet i to år. Helland var en del av den legale immigrasjonen av norske sjømenn til Amerika, poengterer Blegen, men han fastslår at "(...) it is certain that thousands joined the American sailing service without benefit of legality".¹¹⁴ Vi må derfor kunne gå ut i fra at mange norske sjømenn som seilte på "the Great Lakes" var en del av denne skjulte emigrasjonen rømningene forårsaket.

Catharina B. Dyvik peker på at avgjørelsen om å rømme kan knyttes opp mot klassiske, økonomiske migrasjonsteorier som relaterer til push- og pullfaktorer, og at de økonomiske variablene "wage rates" og "relative employment opportunities", er sentrale i rømningsavgjørelsen.¹¹⁵ Hun antar på bakgrunn av sine undersøkelser at de fleste av rømningene ikke nødvendigvis tok beslutningene om å rømme med en "initial intention to migrate", men at avgjørelsen derimot kom som et resultat av en langvarig prosess med flere steg, der hvert steg inkluderte et nytt sett med variabler som påvirket det endelige valget.¹¹⁶ Dyviks studie av den skjulte emigrasjonen, konkluderer med at rømningene bør inkluderes i emigrasjonsstatistikkene. Hennes estimater viser at den skjulte emigrasjonen gjennom rømningen vil øke de offisielle emigrasjonsstatistikkene med 6% i perioden 1860–1914.¹¹⁷

Rømning og sjømannens karakter

Rømningsvesenet ble diskutert i aviser, blant politikere, skipsredere og organisasjoner tilknyttet sjøfarten. I 1902 tok Den norske Sjømandsmission opp problemet på sin generalforsamling i Tønsberg.¹¹⁸ Sjømannsmisjonen utga et pamflett titulert *Rømning – en Synd, en Skam!*. I det firesiders heftet rettet de en harmdirrende, moralsk pekefinger mot sjømenn som hadde rømt eller gikk med tanker om å gjøre det, for rømningen var en synd både mot medmennesker og Gud.

¹¹³ *ibid.*

¹¹⁴ *ibid.* s. 334.

¹¹⁵ Dyvik, "Hiding Migrants: A study of seamen deserting from Norwegian merchant vessels between 1860 and 1914", 29.

¹¹⁶ *ibid.*

¹¹⁷ *ibid.*

¹¹⁸ Nedrebø, "En kræftskade på vor sjømandsstand og en ulykke for landet".

Rømlingen er en Løgner. Han lover sit Rederi og sin Kaptein at staa ombord i f.Eks. 2 Aar. Men han lyver, idet han rømmer fra Skibet inden de 2 Aar er omme. Og Herren siger: "I skal ikke lyve, og ingen af eder skal handle falskelig mod sin Næste (3. Mos. 19, 11)(...)." ¹¹⁹

Sjømannsmisjonen satte rømningsproblematikken opp mot sjømannens personlige karakter. En moralsk, rettroende sjømann, ville aldri vurdere å rømme fra sin kaptein og sitt skip, mente misjonen. ¹²⁰ Man kunne ikke bekjempe rømningsvesenet ved å forsvare og verne redernes interesser, strengere straffer eller tiltak i forhold til hyrespørsmålet var ikke vegen å gå.

"Skaden bunder dybere end i rent materielle grunde", poengterte Ole Gustav Barmann i sitt manuskript *Rømning og dens årsager*, "uvæsenet bunder i sjöfolks moralske skavanker". ¹²¹ Sjømannsmisjonen så på seg selv som runnernes og crimpsenes konkurrenter som kjempet om sjømennenes sjelsliv i havner over hele verden. Kampen måtte bekjempes på et sjelelig plan, best illustrert ved følgende, personlige budskap fra Sjømannsmisjonen til de norske sjømennene i pamfletten "Rømning – en Synd, en Skam!":

Kjære Sømand, at rømme er noget andet og mere og sørgeligere end "at gaa iland" og "spille Kapteinen et Puds". At rømme er Synd og Skam og bringer Ulykke og Forbandelse. Glem ikke dette! ¹²²

Det var ikke bare Sjømannsmisjonen som satte rømningsvesenet i et moralsk perspektiv. I Barmanns materiale finnes det mange eksempler hvor diverse konsuler verden over uttaler seg med lignende forklaringer på rømningene. ¹²³ Den norske konsulen i Hamburg setter "sømandens egen karakter" som hovedgrunn til rømningene som forekom. ¹²⁴

I et upublisert manuskript titulert "Diverse Optegnelser og Breve Vedrørende Slegten og Far's og Mine Oplevelser Til Sjø's" skrevet av R.E. Johansen engang på slutten av 1800-tallet, er det et kort kapittel viet rømningsvesenet kalt "Rømning fra Norske Skibe". Her skisserer den tidligere sjømannen fire årsaker til at norske sjømenn rømte fra sine skip. Den første årsaken han nevnte var "(...) guttens aandelige belastning. De fleste tillefeller av rømning foretas av

¹¹⁹ Barmanns materiale: "Den norske Sjømandsmission: Rømning – en Synd, en Skam!", 1-2.

¹²⁰ *Festskrift utgit av foreningens hovedstyre: Foreningen til evangeliets forkyndelse for skandinaviske sjømænd i fremmede havner i 50 aar, 1864 - 1914*, 106.

¹²¹ Barmanns materiale.

¹²² Barmanns materiale: "Den norske Sjømandsmission: Rømning – en Synd, en Skam!", 3.

¹²³ Barmanns materiale: "Til foran föies en del udtalelser af britiske og de forenede rigers consuler angaaende rømningen og dens aarsager".

¹²⁴ *ibid.*

gutter som mangler denne, som er kommet fra hjem som ikke har tatt denne side av oppdragelse så nøie".¹²⁵

Ifølge disse tidsvitnene var rømningene like mye et resultat av sjømennenes personlige egenskaper, eiendommeligheter og svakheter som utenforliggende forhold som forskjeller i hyrepriser og forholdene om bord.

Andre rømningsårsaker

Lewis R. Fischer mener det var mulig at mannskapsmedlemmer rømte fordi de var i gjeld til skipet, en tolkning som ifølge Fischer er et tema som går igjen i migrasjonslitteraturen.¹²⁶

Fischer antyder at det kan ha vært tilfellet da det var flere rømlinger med gjeld enn uten, men han finner også at kun i underkant av 10% av alle rømlingene hadde gjeld til skipet.

Problemer i forhold til datamaterialet, hvordan pengene ble brukt på sjøen og hvorvidt skipperne faktisk noterte ned gjeld, gjør at Fischer mener det er tvilsomt om hypotesen kan bli testet på en tilfredsstillende måte.

I sine notater fra begynnelsen av 1900-tallet, gjengir Ole Gustav Barmann ideene til den britiske konsulen i New York som hadde en ganske så original og interessant teori til hva som kunne ha vært årsaken til mange av rømningene. Eller som konsulen kanskje ville sagt: De såkalte rømningene. Han spekulerte på om ikke mange av "rømningene" var planlagt mellom kapteinen og sjømannen. Det vil si når både kapteinen og sjømannen kunne tjene på det, når en rømning var "gjensidig fordelagtig". Ifølge konsulen kunne en sjømann som havnet i nød innen seks måneder etter avmønstringen, og som havnet i "Consulens hender", måtte bli underholdt og "hjemsendt på skibets regning".¹²⁷ Såfremt sjømannen avmønstret før hyrekontrakten utløp ved gjensidig overenskomst, vel å merke. Med andre ord: Hvis kapteinen hadde problemer med noen av sine menn som kanskje var misfornøyde med sin situasjon, og ville erstatte dem, kunne en rømning være til fordel for begge parter.¹²⁸

¹²⁵ Johansen, "Diverse Optegnelser og Breve Vedrørende Slegten og Far's og Mine Oplevelser Til Sjø".

¹²⁶ Fischer, "A Dereliction of Duty: The Problem of Desertion on Nineteenth-Century Sailing Vessels", 65.

¹²⁷ Barmanns materiale.

¹²⁸ Jeg har ikke lest om teorien til denne britiske konsulen noen andre steder i sekundærlitteraturen. Dessverre oppdaget jeg den såpass seint i mitt arbeide at jeg ikke har hatt tid til å gå forklaringen nærmere i sømmene. Jeg mener det er et såpass interessant funn, at det fortjener å bli fulgt opp av andre som vil forske på rømningsvesenet.

Oppsummering

Rømningsvesenet var et konstant problem fra midten av 1800-tallet til første verdenskrig, spesielt for skipperne og redere som tapte både tid og penger på fenomenet. Enkelte nasjonale myndigheter opplevde også rømningene som problematiske, som for eksempel de norske myndighetene som mistet verdifull arbeidskraft. Det skortet ikke på forslag til løsninger på problemet, og noen tiltak ble gjennomført for å forsøke å komme rømningsvesenet til livs, men tiltakene hadde liten eller ingen effekt. Når rømningene minsket betraktelig i omfang etter første verdenskrig, var det mer et resultat av utviklingen innen skipsfarten enn på bakgrunn av spesielle initiativ rettet mot rømningsvesenet fra redere, skipperne, Sjømannsmisjonen eller nasjonale myndigheter.

Norske sjømenn var ansett som særdeles dyktige og var ettertraktet arbeidskraft. De var også "flinke" til å rømme, noe tallene fra både den norske og kanadiske flåten viser. De rådende forklaringene på rømningsvesenet legger først og fremst vekt på hyreforskjellene som hovedårsaken til rømningene, men tar også for seg særnorske begrunnelser som den dårligere tilstanden til den norske flåten og de dårligere forholdene på skipene sammenlignet med andre nasjoner. Dessuten var som nevnt norske sjømenn ettertraktet, og da spesielt utsatt for innpiskere som også kunne spille en avgjørende rolle i rømningsavgjørelsene til de unge sjøfolkene. I samtiden satte Sjømannsmisjonen – samt en del konsuler – rømningsvesenet i sammenheng med sjømennenes moralske karakter, eller mangel på sådan.

Et annet forhold som går igjen i litteraturen er rømningene sett i lys av emigrasjonen til Amerika, da som skjult emigrasjon – dette forholdet skal vi komme tilbake til i kapittel 4, men først skal vi se nærmere på rømningsmønstrene i den britiske flåten. Deretter skal vi se om det var noen forskjeller mellom norske sjømenn i henholdsvis den britiske og kanadiske flåten, og vi skal også sammenligne norske sjømenn med andre nasjonaliteters sjømenn i den britiske flåten.

Kapittel 3

En komparativ analyse av rømningsvesenet: Den britiske og den kanadiske flåten

I dette kapitlet skal vi se nærmere på to sentrale problemstillinger i denne oppgaven. Var det en forskjell i rømningsmønsteret mellom nordmenn i den britiske flåten og nordmenn i den kanadiske flåten? Og var det en forskjell mellom norske sjøfolk og andre nasjoners sjømenn om bord i den britiske flåten når det gjelder rømningshyppigheten og rømningsmønsteret?

For å besvare disse spørsmålene vil jeg bruke data fra Atlantic Canada Shipping Project-databasen som inneholder det tidligere omtalte 1%-utvalget fra den britiske handelsflåten.¹²⁹ Innledningsvis vil jeg gi et overblikk for perioden som helhet ved å undersøke hvordan sammensetningen av sjøfolk i den britiske flåten var, hvor mange rømte fra den, hvilke land var best representert når det gjaldt rømninger, var det tidsmessige variasjoner, hvor rømte de og så videre. Disse opplysningene skal jeg blant annet sammenligne med statistikker som finnes om de samme forholdene i den kanadiske flåten.

Ved å sammenligne norske sjømenn i den britiske og kanadiske flåten, og norske sjømenn med andre nasjoners sjømenn i den britiske flåten, følger jeg metoden Lewis R. Fischer og Helge W. Nordvik bruker i artikkelen "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", hvor norske sjømenn blir sammenlignet med sjømenn fra andre nasjonaliteter i den kanadiske flåten. Hensikten med å bruke denne metoden er å finne ut om det finnes noen forskjeller eller likheter i rømningsmønsteret mellom flåtene – og mellom sjømennene om bord på skipene – som kan belyse rømningsvesenet.¹³⁰

Den britiske flåten

Ifølge Johan Nicolay Tønnessen var den engelske handelsflåten, verdens klart største flåte i gjennom perioden 1862 til 1913, helt avhengig av utenlandsk arbeidskraft for å bemanne sine

¹²⁹ Titulert "Sample Crew Lists" i databasen.

¹³⁰ Denne tilnæringsmåten til å studere rømningsvesenet er inspirert av følgende setninger av Fischer og Nordvik i ovennevnte artikkel: "But there is yet another way of studying Norwegian seamen, and that is the method we have pursued here. By attempting to study them in an international comparative context we can also learn much about them."

skip.¹³¹ Tallene fra databasen underbygger denne påstanden. Den britiske flåten hadde i aller høyeste grad en internasjonal arbeidsstokk. 1%-utvalget fra den britiske flåten viser at 66 nasjonaliteter var representert gjennom hele perioden.¹³² Tabell 3.1 viser de ti best representerte nasjonene av totalt 85 693 sjømenn i utvalget.¹³³

Tabell 3.1: Nasjoner representert i den britiske flåten 1862–1913¹³⁴

Nasjoner	Antall	Prosent
Storbritannia	54 930	64
Irland	8073	9,4
USA	2844	3,3
Sverige	2766	3,2
Tyskland	2212	2,6
Norge	1832	2,1
Kanada	1165	1,4
Danmark	923	1
India	830	1
Finland	723	0,8

Som forventet var det flest britiske og irske sjømenn på flåten: 73.4% til sammen. Norge var den sjette best representerte nasjonen, etter amerikanere, svensker og tyskere. Ifølge Tønnesen var antallet utlendinger i britisk skipsfart stadig stigende gjennom hele perioden fra 9% i 1860 til 17% i 1893.¹³⁵ Tønnessens tidligere omtalte referanse til en konsul som påstod at skandinavene "hadde den største anseelse hos britiske redere", bekreftes også, ettersom nordmenn, svensker og dansker utgjorde 6,3% av arbeidsstokken i flåten, kun slått av irer og briter.¹³⁶

For å få et bilde av hvordan de norske sjøfolkene deltok under britisk flagg artet seg tidsmessig, har jeg i likhet med en oversikt Fischer og Nordvik presenterte om nordmenn i den kanadiske flåten, satt opp en tilsvarende tabell som viser det norske mannskapsantallet i

¹³¹ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 152.

¹³² 3% av kontraktene har ikke oppført "birth country".

¹³³ Resten av tabellene i dette kapittelet er basert på 1%-utvalget fra den britiske handelsflåten i ACSP-databasen, med unntak av tabell 3.14.

¹³⁴ Tallene utgjør 1% av det reelle antallet rømninger.

¹³⁵ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 152. Tønnessen oppgir dessverre ingen referanse eller forteller hvor tallene kommer fra, men uansett kan vi slå fast at utenlandsk arbeidskraft var essensielt for den britiske flåten, helt i tråd med rådende oppfatninger.

¹³⁶ *ibid.*

den britiske flåten fordelt på tiår.¹³⁷ Tabellen er regnet ut fra de norske sjøfolkenes deltakelse i flåten satt i forhold til årstall og er kun ment som en overflatisk oversikt.¹³⁸

Tabell 3.2: Fordeling av norske sjømenn i den britiske flåten 1862–1913¹³⁹

Tiår	Antall norske sjømenn	Prosent
1862–69	124	6,8
1870–79	329	17,9
1880–89	520	28,4
1890–99	476	25,9
1900–13	382	20,9
Uregistrert årstall:	1	0,1
Totalt	1832	100

På begynnelsen av den gjeldende perioden var norske sjømenn bedre representert i den kanadiske flåten enn den britiske. 21,7% av nordmennene i den kanadiske flåten seilte i 1860-årene, mens 6,8% gjorde det samme i den britiske flåten. Nordmenns deltakelse under kanadisk flagg var på topp i 1870-årene, mens de var på topp i den påfølgende tiåret i den britiske flåten. På begynnelsen av 1900-tallet og frem til første verdenskrig var de norske sjøfolkenes deltakelse sterkt dalende i den kanadiske flåten, mens de fortsatt hadde et betydelig tilstedeværelse i den britiske flåten. Fischer og Nordvik forklarer norske sjøfolks tilbakegang i den kanadiske flåten med to faktorer: Den kanadiske flåten sank i størrelse etter 1880-tallet samtidig som den norske handelsflåten igjen begynte å vokse igjen på begynnelsen av 1900-tallet etter flere år med tilbakegang, noe som førte til nye jobbmuligheter under hjemlig flagg.¹⁴⁰ Ut i fra disse tallene fra den britiske flåten og Fischers og Nordviks teori, kan det antas at mange av nordmennene fra den kanadiske flåten antakeligvis også havnet i den britiske i tillegg til den norske flåten.

Av 85 693 sjømenn i den britiske flåten, rømte 5100 mellom 1863 og 1914, noe som gir en rømningsprosent på tett oppunder 6%. Sammenlignet med den kanadiske flåten – hvor hele 22,6% av sjømennene rømte, må dette sies å være en overraskende lav andel rømnings, men

¹³⁷ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 144.

¹³⁸ Den britiske flåtestørrelsen er ikke tatt med i beregningen og kan derfor maskere hvor viktig deltakelsen var – relativt sett – i enkelte av periodene.

¹³⁹ Denne og alle andre tabeller i dette kapitlet viser antall fra 1%-utvalget. For å få de reelle tallene må man gange antallet i tabellen med 100.

¹⁴⁰ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 144.

likevel et betydelig antall.¹⁴¹ Når vi undersøker rømningshyppigheten til hver av nasjonene, åpenbarer det seg flere overraskende tall.

Tabell 3.3: Rømningshyppigheten fra den britiske flåten 1862–1913

Nasjoner	Antall rømninger	Prosent
USA	636	22,4
Kanada	206	17,7
Finland	80	11,1
Norge	198	10,8
Tyskland	224	10,1
Sweden	278	10
Danmark	82	8,9
Irland	510	6,3
Storbritannia	2130	3,9
India	20	2,4

For det første er britene forbløffende lojale sammenlignet med sine utenlandske kolleger. Som tabellen viser brøt kun 2130 av 54 930 britiske sjømenn sine kontrakter i denne perioden, noe som utgjør 3.9%. I motsatte ende av tabellen finner man amerikanske og kanadiske sjøfolk hvor cirka hver femte sjømann rømte – henholdsvis 22,4% og 17,7%, etterfulgt av finner, nordmenn, tysker og svensker som befinner seg om lag på samme nivå, rundt 10%.

Basert på disse tallene, kan man begynne å sette spørsmålstegn ved noen av de rådende norske teoriene om rømningsvesenet. For det første kan man med bakgrunn i denne informasjonen samt det vi allerede vet fra Fischers og Nordviks studier av den kanadiske flåten, slå fast at rømningsvesenet var et fenomen som favnet internasjonalt. Det var utvilsomt ikke et særskilt problem for norske skippere og redere. Når det gjelder de 66 nasjonalitetene som var representert på den britiske flåten, var det rømlinger fra 47 av disse nasjonene. Dessuten var ikke nordmennene noen utpregede "rømningsverstinger" som skilte seg ut på den britiske flåten. Mye kan derimot tyde på at amerikanske sjøfolk var det, ettersom de lå på toppen av rømningsstatistikkene i både den kanadiske og britiske flåten.¹⁴²

Hvilke havner var mest utsatt for rømninger fra den britiske flåten i perioden som helhet?

¹⁴¹ ibid. s. 151

¹⁴² Jeg har ikke funnet noen rømningsstatistikker fra den amerikanske flåten, men det hadde vært interessant å se hvordan rømningshyppigheten til de amerikanske sjømennene var i deres egen flåte, for å se om de i likhet med britene, rømte mindre fra sin egen flåte.

Tabell 3.4: Rømningsutsatte havner, den britiske flåten 1862–1913

Havner	Antall rømninger	Prosent
Philadelphia	455	8,9
Montreal	450	8,8
New York City	349	6,8
San Fransisco	319	6,3
Baltimore	254	5
Liverpool	252	4,9
New Orleans	146	2,9
Boston	145	2,8
Cardiff	128	2,5
Sydney	122	2,4

Halvparten av de mest rømningsutsatte havnene befinner seg – som forventet – på østkysten av Nord-Amerika, noe som er på linje med resultatene fra tidligere forskning.¹⁴³ Det som er noe uventet, i forhold til inntrykket man får fra litteraturen, er at ikke flere rømte i New York.¹⁴⁴

Det som likevel er mest overraskende er at rømningsmønsteret var så geografisk spredt sammenlignet med den kanadiske flåten. De 5100 rømningene fra britiske skip foregikk i hele 262 forskjellige havner, og ingen havner skiller seg spesielt ut som særskilt rømningsutsatte. Tallene fra den britiske flåten viser – til forskjell fra tallene fra den kanadiske St. John-flåten – at rømningene samlet sett var vesentlig mindre og ikke så geografisk konsentrerte. Dette blir tydeligere når vi ser på de ti mest rømningsutsatte havnene fra begge flåtene: Mens 41,7% av sjømennene fra St. John-flåten rømte på østkysten av Nord-Amerika, gjorde 32,3% av rømningene fra den britiske flåten det samme.¹⁴⁵

Fischer og Nordvik skriver: "The spatial concentration of desertions in North America suggests an alternative explanation: that desertion was caused by economic factors."¹⁴⁶ På bakgrunn av dette sitatet, kan muligens funnene fra den britiske flåten – som tross alt viser en mindre "spatial concentration of desertions" – svekke noen av årsaksforklaringene som setter rømningene i forbindelse med økonomiske faktorer som for eksempel hyrenivåene.

¹⁴³ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 154–155; Nordvik, "Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine 1863-1914. A Preliminary Survey", 84; Fischer, "The Sea as Highway: Maritime Service as a Means of International Migration, 1863–1913", 299.

¹⁴⁴ Det er mulig dette vil forandre seg hvis man tilspisser tidsperioden ytterligere ettersom rømningene til New York skal ha vært økende gjennom perioden ifølge Blegen, 1969, 336.

¹⁴⁵ Tallene fra St. John-flåten er regnet ut fra tabellen på side 299 i Fischer: "The Sea as Highway: Maritime Service as a Means of International Migration, 1863–1913".

¹⁴⁶ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 153.

Til tross for at det er en viss differanse i konsentrasjonen av rømninger, er avviket ikke større enn at den antakelig kan forklares ved flåtenes forskjellige seilingsmønstre. Den britiske flåten var mye større og mer verdensomspennende enn den kanadiske som hadde et betydelig nærvær på nettopp østkysten av Nord-Amerika – der de fleste rømningene forekom. Dessuten fant en betydelig andel av rømningene fra den britiske flåten de facto sted i havner på østkysten av Amerika – der hyrenivåene var høye. Det man kan stille spørsmålsteget ved, er hvorfor en havn som Liverpool er såpass utsatt for rømninger fra den britiske flåten, en havn som ifølge Fischer og Nordvik hadde et hyrenivå som lå klart under verdensgjennomsnittet.

Nordmenn i den britiske flåten versus nordmenn i den kanadiske flåten

Som nevnt toppet nordmennene rømningsstatistikkene i den kanadiske flåten: 38.6% av de norske sjøfolkene deserterte, noe som var langt over gjennomsnittet sammenlignet med sjømenn fra andre nasjoner.¹⁴⁷ Hva kunne grunnen til denne store forskjellen mellom norske sjøfolks og de andre nasjoners sjøfolks rømningsadferd være?

Lewis R. Fischer og Helge W. Nordvik har forsøkt å forklare de norske sjøfolkenes høye rømningstall på ulike måter. De mener at det for eksempel kunne dreie seg om språkutfordringer, disiplinproblemer overfor strenge skipperer, dårlig mat eller at de valgte å rømme tilbake til omgivelser der de var i flertall, men konkluderer med at ingen av disse forklaringene virker plausible. Det var heller ingen betydningsfulle lønnsforskjeller mellom nordmennene og de andre innad i den kanadiske flåten som kan forklare rømningene.¹⁴⁸

Fischer og Nordvik mener årsakene til rømningene kan finnes når man belyser i hvilke havner rømningene fant sted.¹⁴⁹ De viser at rømningene hovedsakelig fant sted på østkysten av Amerika, i havner hvor hyrenivåene var høyere enn gjennomsnittet. Over halvparten av nordmennene som rømte fra den kanadiske flåten, gjorde det i New York, Quebec, Saint John, Baltimore og Philadelphia. Kun en havn fra Europa kommer inn blant de topp ti mest rømningsutsatte havnene: Cardiff.

Den mest rømningsutsatte havnen, New York, hadde et dobbelt så høyt hyrenivå som Liverpool, ifølge Fischer og Nordvik.¹⁵⁰ På grunnlag av dette rømningsmønsteret, mener de at økonomiske hensyn veide sterkest i sjøfolkenes vurderinger. Enten sjøfolkene fortsatte å seile

¹⁴⁷ *ibid.* s. 151.

¹⁴⁸ *ibid.*

¹⁴⁹ *ibid.* s. 153.

¹⁵⁰ *ibid.* s. 154.

– som de aller fleste gjorde – eller gikk i land for å få seg arbeid der, som også et betydelig antall gjorde. Denne konsentrasjonen av rømninger i bestemte havner underminerer en tradisjonell årsaksforklaring: den som forklarer rømningsfenomenet som et resultat av dårlige forhold om bord på skipene. For som Fischer og Nordvik framhever, ville man ikke da kunne forvente at rømningsforekomstene var mer spredt?

Hvor rømte så nordmennene fra den britiske flåten?

Tabell 3.5: Rømningsutsatte havner, nordmenn i den britiske flåten 1862–1913

Havner	Antall rømninger	Prosent
New York City	26	13,1
San Francisco	25	12,6
Sydney	10	5
Buenos Aires	7	3,5
Philadelphia	7	3,5
Adelaide	6	3
Baltimore	6	3
Cardiff	6	3
New Orleans	5	2,5
Newcastle (Australia)	5	2,5
Newport News	5	2,5

Tabell 3.5 viser at flest nordmenn rømte fra britiske skip i New York – akkurat som fra den kanadiske flåten. Men andelen er vesentlig lavere: 13,1% fra den britiske flåten versus 21,4% fra den kanadiske flåten. Rømningsmønsteret viser også i dette tilfellet en større spredning enn i den kanadiske flåten. De 198 norske rømlingene i den britiske flåten rømte i 59 forskjellige havner rundt omkring i verden. Der nærmere halvparten (44.5%) av de norske sjøfolkene i den kanadiske flåten rømte i havner på østkysten av Amerika, gjorde cirka hver femte nordmann (19.6%) i den britiske flåten det samme.¹⁵¹ Til tross for en temmelig stor forskjell i rømningsmønsteret når det gjelder selve konsentrasjonen av rømningene, er likevel seks av de ti mest rømningsutsatte havnene i den kanadiske og britiske flåten, identiske: New York, Baltimore, Philadelphia, Cardiff, New Orleans og Buenos Aires.¹⁵²

Det finnes dessverre ikke en fullstendig oversikt over hvilke verdenshavner som var såkalte "high wage harbours". Fischer påpeker i artikkelen "A Dereliction of Duty: The Problem of

¹⁵¹ Det er for øvrig interessant å se at nærmere 20% av nordmennene i den britiske flåten rømte i Australia. At australske havner ikke er like godt representerte i rømningsstatistikken fra den kanadiske flåten, har åpenbart med hvor flåtene seilte å gjøre. Den britiske flåten – som verdens største flåte – hadde en mer omfangsrik tilstedeværelse omkring i verden enn den kanadiske.

¹⁵² Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 152.

Desertion on Nineteenth-Century Sailing Vessels" at hyrene i de mest rømningsutsatte havnene i Nord-Amerika og Australia samt Rio de Janeiro i Sør-Amerika, lå godt over gjennomsnittet, mens havner i Storbritannia som oftest lå under snittet.¹⁵³ Jeg har ikke klart å finne ut hvor for eksempel Buenos Aires, som var en rømningsutsatt havn både fra den kanadiske og britiske flåten, befant seg på den skalaen, men man kan likevel konkludere med at rømningene i all hovedsak fant sted i havner hvor hyrene var høye.

Det er ikke enkelt å komme fram til noen avgjørende konklusjoner basert på disse tallene. Teoriene som forklarer rømningene med utgangspunkt i hyreforskjeller får ikke nødvendigvis noen god støtte, til det er rømningene for lite konsentrerte i havner kjent for høye hyrer. Og ser man på rømningene totalt sett fra den britiske flåten, skiller det kun 1,9% mellom New York og Liverpool, to havner som ifølge Fischer og Nordvik hadde en betydelig forskjell i hyrenivå. På en annen side kan man ikke påstå at de nevnte teoriene blir svekket heller. Mange av de mest rømningsutsatte havnene i både den kanadiske og britiske flåten er som nevnt sammenfallende.¹⁵⁴ Forskjellen mellom New York og Liverpool som rømningsutsatte havner skal for øvrig undersøkes nærmere senere i kapitlet.

Demografiske karakteristikk

Hvem var de norske sjømennene om bord på den britiske flåten og skilte de seg noe ut fra nordmennene som seilte under kanadisk flagg?¹⁵⁵ Vi skal så langt det lar seg gjøre sammenligne karakteristikk mellom nordmenn i den britiske og kanadiske flåten for å se om det var noen forskjeller mellom sjømennene i de to flåtene som kan belyse ulikhetene i rømningsmønstrene.¹⁵⁶

¹⁵³ Fischer: "A Dereliction of Duty: The Problem of Desertion on Nineteenth-Century Sailing Vessels", 65.

¹⁵⁴ For ytterligere å komplisere et allerede komplekst problem, kan det spekuleres omkring følgende scenario: Kunne en sjømann ha tatt valget om å rømme i en havn for å ta seg hyre på et skip som skal videre til en annen havn med en enda høyere hyre? En slags taktisk "mellomstasjonsrømning"? Hvis teorien er sannsynlig, gjør den analysen desto vanskeligere. For å undersøke en slik hypotese må man i så fall gå grundigere inn i materialet og være mer oppmerksom på selve skipsrutene satt opp mot rømningsmønstrene.

¹⁵⁵ Flere av de norske sjøfolkene seilte både under kanadisk og britisk flagg. Hvor mange det var snakk om er mulig å finne ut, men det begrensede tids- og plassaspektet har ført til at dette ikke har blitt prioritert i denne oppgaven.

¹⁵⁶ En utfordring er at artiklene til Fischer og/eller Nordvik som omhandler nordmenn i den kanadiske flåten enten baserer seg på Saint John-flåten – den største av den kanadiske flåten – eller på et statistisk utvalg fra den flåten som helhet – som er bygd på tall fra de fire største kanadiske flåtene: Saint John, Windsor, Yarmouth og Halifax. Det sistnevnte utvalget omfatter 183 647 sjømenn i Kanadas fire hovedflåter, mens det førstnevnte utvalget omfatter 54 153 sjømenn i Saint John-flåten. Jeg kommer til å presisere hvilke av disse statistikkene jeg gjør mine sammenligninger med.

Når det gjelder alder viser det seg at det var flere yngre nordmenn som seilte under kanadisk enn britisk flagg. Nesten halvparten av sjøfolkene – 48,9% – var yngre enn 24 år i den kanadiske flåten.¹⁵⁷ I den britiske flåten var det tilsvarende tallet: 32%. Alderskohorten 25–29 var så godt som helt lik. Mens 23.5% av nordmennene var eldre enn 35 år i den britiske flåten, var kun 12,1% det samme i den kanadiske.

Tabell 3.6: Aldersdistribusjon, norske sjømenn i den britiske flåten 1862–1913

Aldersgrupper	Antall sjømenn	Prosent	Kumulativ prosent
15–19	56	3,1	3,1
20–24	530	28,9	32
25–29	482	26,3	58,3
30–34	334	18,2	76,5
35–39	198	10,8	87,3
40+	229	12,5	99,8
Ukjent	3	0,2	100
Totalt:	1832	100	

Fischer og Nordvik presenterer ikke gjennomsnittsalderen til de norske sjøfolkene i den kanadiske flåten generelt, men viser at snittalderen til de norske offiserene var 29.2 år.¹⁵⁸ Det er omtrent det samme som nordmenns generelle gjennomsnittsalder i den britiske flåten som var 29.6 år. Aldersforskjellen kan gi en pekepinn på hva slags stillinger de norske sjøfolkene hadde i flåtene. Antakelig var det flere nordmenn med høyere rang i den britiske enn den kanadiske flåten. Neste tabell viser hvilke stillinger de norske sjømennene besatte i den britiske flåten.

¹⁵⁷ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 145

¹⁵⁸ *ibid.*

Tabell 3.7: Norske sjømenns stillinger i den britiske flåten 1862–1913

Stillinger	Antall	Prosent
Fullbefaren matros	1310	71,5
Fyrbøter	130	7,1
Tømmermann	88	4,8
Kokk/stuert	87	4,7
Lettmatros	56	3,1
Styrmann	49	2,7
Kvartermester	33	1,8
Båtsmann	23	1,3
Skipper	2	0,1
Andre ¹⁵⁹	54	2,9
Total	1832	100

I likhet med i den kanadiske flåten, var det overveldende flertallet av nordmenn i den britiske flåten fullbefarne matroser: 81.8% i den kanadiske versus 71.5% i den britiske.¹⁶⁰ Det er likevel tre vesentlige forskjeller i mannskapssammensetningene mellom flåtene som er verdt å merke seg. For det første var det en mye større andel lettmatroser blant nordmennene i den kanadiske flåten: 8% ifølge Fischer og Nordvik, sammenlignet med 3,1% i den britiske.

For det andre var det betraktelig flere norske fyrbøtere i den britiske flåten, en yrkesgruppe som nesten ikke var representert blant nordmennene i den kanadiske flåten, noe som for så vidt har en naturlig forklaring. Den kanadiske flåten var treg i sin omstilling fra seil til damp, faktisk enda tregere enn den norske flåten, og hadde et betydelig mindre innslag av dampskip enn Storbritannia. Fra 1850 til 1910 økte prosentandelen damptonnasje i den britiske flåten totale tonnasje fra 3% til 91%, mens den norske gikk fra 0% til 59% og den kanadiske fra 2% til 34% over den samme perioden.¹⁶¹ Med dette i mente: Kan type skip forklare forskjellen i rømningshyppigheten mellom flåtene? Rømte sjømenn generelt og nordmenn spesielt oftere fra den kanadiske flåten på grunn av skipstypene?¹⁶²

¹⁵⁹ Andre inkluderer dekksgutter, seilmakere, enkelte offiserstillinger, diverse spredte stillinger på dampbåter og stillinger merket som "ukjente".

¹⁶⁰ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 145.

¹⁶¹ Fischer og Nordvik, "Maritime Transport and the Integration of the North Atlantic Economy, 1850–1914", 531.

¹⁶² Det er dessverre ikke mulig – på en enkel og effektiv måte – å differensiere mellom damp- og seilskip i datamaterialet, men det er i høy grad en av flere aktuelle tilnæringsmåter for å studere rømningsvesenet mer inngående.

Den tredje forskjellen det er verdt å merke seg er at 5,6% av de norske sjøfolkene som seilte under britisk flagg var offiserer versus i underkant av 2% på den kanadiske flåten.¹⁶³ Det var over dobbelt så mange av nordmennene som hadde ledende stillinger i den britiske flåten, noe som tyder på at norske sjøfolk hadde en høyere anseelse der. Disse forskjellene i yrkessammensetningene blant nordmennene i de britiske og kanadiske flåtene, forklarer noe av aldersdifferansen, ettersom spesielt lettmatrosene som oftest er blant de yngste på skipene, mens offiserer naturlig nok er blant de eldste. Men kan stillingene også forklare noe av årsakene til rømningene?

I den nyere forskningen av rømningsvesenet pekes det ofte på at de stillingene sjømennene hadde på skipet, påvirket tilbøyeligheten til å rømme.¹⁶⁴

Tabell 3.8: Norske rømlingers stillinger i den britiske flåten 1862–1913

Stilling	Antall	Prosent
Fullbefaren matros	167	84,5
Lettmatros	9	4,5
Fyrbøter	9	4,5
Kokk/stuert	3	1,5
Tømmermann	2	1
Båtsmann	1	0,5
Skipper	1	0,5
Styrmann	1	0,5
Andre ¹⁶⁵	5	2,5
Total	198	100

I likhet med det vi vet om nordmenn i den kanadiske flåten, rømte det klart flest fullbefarne matroser fra den britiske flåten.¹⁶⁶ Dette er en naturlig konsekvens av at det var et stort flertall av norske fullbefarne matroser om bord på britiske skip. Undersøker man det totale antallet fullbefarne matroser nærmere ser man at 12,7% av disse rømmer. Det er kun lettmatroser som har en større tilbøyelighet til å rømme: da 16,1% av disse brøt sine kontrakter. Fischer fant den samme tendensen i sin studie av rømlinger i den kanadiske St. John-flåten, der 27% av matrosene og 37% av lettmatrosene rømte.¹⁶⁷

¹⁶³ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 146.

¹⁶⁴ Fischer, "A Dereliction of Duty: The Problem of Desertion on Nineteenth-Century Sailing Vessels", 61.

¹⁶⁵ Andre inkluderer: "boy", "deck hand", "quartermaster" og ukjente stillinger.

¹⁶⁶ Fischer, "The Sea as Highway: Maritime Service as a Means of International Migration, 1863–1913", 300.

¹⁶⁷ *ibid.*

Statistikken fra den britiske flåten underbygger også tidligere funn fra den kanadiske flåten om at offiserer rømte i en atskillig mindre skala enn mannskapet ellers. Bare 2,9% av de norske offiserene rømte fra den britiske flåten. I den kanadiske St. John-flåten viser Fischer at 4.2% av alle offiserene – uavhengig av nasjonalitet – gjorde det samme.¹⁶⁸ Dette er temmelig sammenfallende tall, med andre ord.

Når vi ser nærmere på alderen til de norske rømlingene, bekreftes de rådende teoriene om at de yngre sjømennene rømte langt oftere enn sine eldre kolleger.

Tabell 3.9 - Aldersdistribusjon, rømte norske sjømenn i den britiske flåten 1862–1913

Aldersgrupper	Antall sjømenn	Prosent	Kumulativ prosent
15–19	8	4	4
20–24	94	47,5	51,5
25–29	49	24,7	76,2
30–34	20	10,1	86,3
35–39	10	5,1	91,4
40+	16	8,1	99,5
Ukjent	1	0,5	100
Totalt	198	100	

Sammenligner man disse tallene med den tilsvarende statistikken til Helge W. Nordvik fra den kanadiske Saint John-flåten, er det omtrent ingen forskjeller å spore.¹⁶⁹ Også i Saint John-flåten var over halvparten av de norske rømlingene under 24 år, ellers er aldersgruppene nokså likt fordelt. Ser man mer inngående på hver enkelt alderskohort blant norske sjømenn i den britiske flåten for å finne ut hvilken aldersgruppe som har størst tilbøyelighet til å rømme, viser det seg at kohorten 20–24 skiller seg mest ut da 17.7% av disse rømte. Alderskohorten 15–19 kommer på andreplass: 14.3% av de aller yngste sjømennene rømte. På tredje plass ligger 25–29-kohorten med en rømningsprosent på 10,2%. De tre andre kohortene som innbefatter de eldste sjømennene ligger alle mellom 5% og 7%.

Påmønstringer

Nordmenn som seilte i den kanadiske flåten måtte i de aller fleste tilfeller mønstre på skipene i utenlandske havner ettersom det var svært sjelden at kanadiske skip la veien innom Norge, eller Skandinavia for den saks skyld. Østkysten av Nord-Amerika og Europa stod for det meste av påmønstringene av nordmenn til den kanadiske flåten og var nokså likt fordelt mellom seg: Av de femten mest vanlige påmønstringshavnene lå sju i Europa og sju på

¹⁶⁸ *ibid.*

¹⁶⁹ Nordvik, "Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine 1863–1914. A Preliminary Survey", 84.

østkysten av Nord-Amerika. Det var mest vanlig for norske sjøfolk å mønstre på kanadiske skip i New York og Liverpool. Hvordan stilte dette seg for de norske sjøfolkene under britisk flagg?

Tabell 3.10: Hovedhavner for norske sjøfolks påmønstringer, den britiske flåten 1862–1913

Havner	Antall	Prosent
Liverpool	286	15,6
London	215	11,7
Cardiff	132	7,2
North Shields	115	6,3
Hamburg	67	3,7
Antwerpen	65	3,5
Middlesbrough	62	3,4
South Shields	61	3,3
Glasgow	56	3,1
Blythe	37	2
Hull	37	2
New York City	31	1,7
Barry Wales	30	1,6
Newcastle	30	1,6
Penarth	29	1,6

Norske sjøfolk mønstret hovedsakelig på britiske skip i Storbritannia, og hele fjorten av de femten viktigste påmønstringshavnene befant seg i Europa. 85,6% av påmønstringene totalt sett til den britiske flåten forekom i Europa og 7,6% i Nord-Amerika i motsetning til den kanadiske flåten hvor 46,7% av nordmennene mønstret på kanadiske skip i Europa og 45,7% i Nord-Amerika.¹⁷⁰ I likhet med tilfellet for den kanadiske flåten, var Liverpool og London veldig viktige påmønstringshavner for norske sjøfolk. Sju av de femten viktigste havnene er sammenfallende mellom flåtene. Kun en havn er representert som påmønstringshavn for nordmenn til britiske skip i Nord-Amerika på denne listen, og det var New York City.

Disse store forskjellene anskueliggjør et par forhold. Det ene er at Europa, og da spesielt de britiske øyer, fungerte som rekrutteringshavner for de norske sjømennene, spesielt de som senere rømte, til en videre ferd hovedsakelig mot Nord-Amerika, men også til Australia. Det andre er at flåtenes seilingsmønstre ganske åpenbart spilte en essensiell rolle i både hvor sjøfolkene mønstret på skip og hvor de mønstret av – eventuelt rømte.

¹⁷⁰ Se appendiks A, tabell 3.27.

De norske rømlingene fra den britiske flåten mønstret på sine skip i like stor skala i Europa som de norske sjømennene generelt.¹⁷¹ Det finnes en viss differanse når det gjelder Nord-Amerika – der færre rømlinger mønstret på, og Oseania – hvor flere rømlinger mønstret på i forhold til den generelle norske påmønstringen. Det er vanskelig å si noe konkret om denne forskjellen uten å gå seilingsrutene nærmere i sømmene, men vi kan slå fast at Europa var den desidert viktigste påmønstringsregionen for både sjømennene som fullførte kontraktene sine og de som rømte.

Tidligere hyre

Mannskapslistene til den kanadiske og britiske flåten viser hvilket skip sjømennene seilte på forut for den nye kontraktinngåelsen. Det mest vanlige for nordmenn som seilte under kanadisk flagg, var at de hadde forutgående erfaring fra en utenlandsk handelsflåte. Nærmere en fjerdedel av nordmennene seilte for den britiske flåten (23,2%) forut for deres beskjeftigelse i den kanadiske flåten, og nesten like mange hadde tidligere jobbet i den samme, altså den kanadiske flåten (22,9%).¹⁷² Cirka en av fem nordmenn kom fra et norsk skip (21%) og litt over en av ti var på et amerikansk skip (10,4%) før de tok hyre i den kanadiske flåten. Hvordan stilte dette seg for de norske sjøfolkene i den britiske flåten?

Tabell 3.11: Nordmenn i den britiske flåten, det forutgående skips nasjonalitet 1862–1913

Land	Antall	Prosent
Storbritannia	1058	57,7
Norge	111	6,1
USA	42	2,3
Kanada	28	1,5
Andre Europa	45	2,5
Andre utenlandske ¹⁷³	158	8,6
Første skip	12	0,7
Ukjent	378	20,6
Total	1832	100

Det må tas et par reservasjoner i forhold til disse tallene: Mens mannskapslistene fra den kanadiske flåten viser den tidligere sysselsettingen til over 90% av de norske sjøfolkene, viser i underkant av 80% det samme for den britiske flåten. Det er også en betydelig andel sjømenn – over 8% – som kun er notert som "foreign". Uavhengig av disse usikkerhetsmomentene, gir

¹⁷¹ Se appendiks A, tabell 3,28.

¹⁷² Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 147.

¹⁷³ 152 av disse er notert med "foreign".

tallene fra den britiske flåten uttrykk for en mye skjeivere fordeling i forhold til det forutgående ansettelsesforholdet enn tallene fra den kanadiske flåten.

De aller fleste nordmennene som seilte under britisk flagg hadde forutgående erfaring fra den samme flåten: nesten 60% av dem.¹⁷⁴ Og der 21% av nordmennene i den kanadiske flåten kom fra et norsk skip, gjorde kun 6,1% det samme i den britiske flåten. Hvis man tar i betraktning at rømningene fra den norske flåten var periodevis "meget omfattende" i England, ifølge Tønnessen, skulle man tro det var betraktelig flere norske sjømenn i den britiske flåten som kom fra norske skip.¹⁷⁵

Forskjellene var enda større i forhold til den kanadiske flåten: Mens 22,9% av de norske sjøfolkene hadde vært på kanadiske skip forut for sitt nye engasjement i den samme flåten, viser tallene fra den britiske flåten at kun 1,5% av nordmennene kom fra et kanadisk skip.¹⁷⁶ Det at såpass mange nordmenn i den kanadiske og britiske flåten hadde tidligere erfaring fra den samme flåten, kan til dels forklares ved at sjømennene ofte kunne fortsette sitt arbeide på det samme skipet etter fullendt kontrakt og den nye kontraktinngåelsen vil da bli talt som et nytt arbeidsforhold i statistikken.

Hva kan forklare de andre store forskjellene? En fornuftig forklaring finner man sannsynligvis når man undersøker flåtenes ulike seilingsmønstre. Kanadiske skip var representert i de fleste handelsrutene i verden, men var spesielt tallrike på østkysten av Nord-Amerika.¹⁷⁷ Den britiske flåten – som verdens ubestridt største flåte – var selvsagt også godt representert på østkysten av Nord-Amerika, men hadde et mer omfattende og mangfoldig seilingsmønster. Hvis en sjømann for det meste seilte mellom havner på østkysten av Nord-Amerika, ville han naturlig nok havne oftere på kanadiske skip enn en sjømann som også seilte til Sør-Amerika, Europa og Australia – der britiske skip var bedre representert. En annen forklaring – som vi straks skal komme tilbake til – handler om trivsel. Hvis en norsk sjømann trivdes bedre om bord på skip i den britiske flåten enn for eksempel den kanadiske, vil ikke dette naturlig nok føre til at han holdt seg til den britiske flåten?

¹⁷⁴ Dette tallet kan sies å være kunstig høyt ettersom en sjømann som velger å fortsette å jobbe på samme skip etter oppfylt kontrakt, regnes på nytt i statistikken.

¹⁷⁵ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 151.

¹⁷⁶ Det var også store forskjeller i forhold til nordmenns tidligere engasjement på amerikanske skip mellom den britiske og kanadiske flåten.

¹⁷⁷ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 147.

Hvis vi tar utgangspunkt i de norske sjømennene som rømte fra den britiske flåten – og ser hvilke nasjoners flåter de kom fra, så gir det oss noen interessante perspektiver til videre analyser.

Tabell 3.12: Norske rømlinger fra den britiske flåten, det forutgående skipets nasjonalitet 1862–1913

Land	Antall	Prosent
Storbritannia	82	41,4
Andre utenlandske ¹⁷⁸	25	12,6
Norge	22	11,1
Andre Europa	6	3
USA	4	2
Kanada	2	1
Ukjent	57	28,8
Total	198	100

Tabell 3.12 viser at de aller fleste nordmennene som rømte, tidligere hadde seilt i den britiske flåten, men rent forholdsmessig var nordmenn som kom fra flåter oppført som "foreign" generelt, og den norske flåten spesielt: overrepresenterte.¹⁷⁹ Nesten 20% av nordmennene som kom fra et norsk skip rømte fra britiske skip. En av flere mulige forklaringer på dette kan være at de norske rømlingene som mønstret på britiske skip, allerede hadde rømt fra den norske flåten, og var mer tilbøyelige til å gjøre det igjen. En annen forklaring kan være at de norske sjøfolkene ble lurt av innpiskerne til å tro at den britiske flåten var så mye bedre enn den norske, noe som kanskje ikke viste seg å være tilfellet.

Det at så mange norske sjømenn tydeligvis fortsatte med å seile under britisk flagg, gir en god indikasjon på at de norske sjøfolkene trivdes om bord på britiske skip. For å sjekke dette aspektet nærmere, skal vi se på avmønstringsgrunnene for nordmennene i britiske flåten og sammenligne disse med den kanadiske flåten.

Avmønstringsgrunner

I artikkelen "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913" ser Fischer og Nordvik nærmere på nordmenns avmønstringer fra den kanadiske flåten.¹⁸⁰ Som nevnt deserterte så mange som 38,6% av de norske sjømennene, men hvordan stilte det seg ellers? Hvor mange fullførte kontrakten sin på en tilfredsstillende måte? Hvor

¹⁷⁸ Alle disse er notert med "foreign".

¹⁷⁹ Se appendiks A, tabell 3.11.

¹⁸⁰ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 150.

mange ble avmønstret på grunn av sykdom? Hvor mange døde? Avmønstringsgrunnene kan si noe om den generelle trivselen om bord på henholdsvis den britiske og kanadiske flåten, og kan bidra til å belyse årsakene til rømningsavgjørelsene.

Tabell 3.13: Avmønstringsgrunner, nordmenn i den britiske flåten 1862–1913

Grunn	Antall	Prosent
Avmønstret etter endt sjøreise	1272	69,4
Avmønstret ved gjensidig samtykke	201	11
Andre tilfredsstillende grunner ¹⁸¹	30	1,6
Rømte	198	10,8
Mønstret ikke på skipet før avreise	86	4,7
Andre ikke tilfredsstillende grunner	14	0,8
Avmønstret pga. skade eller sykdom	16	0,9
Døde	15	0,8
Totalt	1832	100

Det var store forskjeller mellom avmønstringsgrunnene i flåtene. Mens 50,8% av nordmennene i den kanadiske flåten fullførte sine kontrakter, avmønstret ved gjensidig samtykke eller ved andre tilfredsstillende grunner, er det samme tallet 82% fra den britiske flåten.¹⁸² Denne betydelige forskjellen har mest trolig en sammenheng med både alderssammensetningen og med hva slags stillinger de norske sjøfolkene besatte. En gjennomgående teori om rømningsvesenet blir dermed ytterligere bekreftet med disse tallene: Desto eldre sjøfolkene var og desto høyere rang de hadde, desto mindre var sjansen for at de rømte. På bakgrunn av disse avmønstringsgrunnene er det ikke urimelig å hevde at den generelle trivselen om bord på den britiske flåten mest sannsynlig var bedre enn på den kanadiske flåten, ettersom det var så mange flere som fullførte kontraktene på en tilfredsstillende måte under britisk flagg.

Mannskapssammensetninger

Kan mannskapssammensetningene i forhold til nasjoner representert på flåtene ha spilt en rolle i sjømennenes rømningsavgjørelser? Fischer og Nordvik vurderte og avviste dette i forhold til de norske rømlingene i den kanadiske flåten, men det utelukker likevel ikke at en flåte med et mer sammensatt innslag av nasjonaliteter, hadde flere rømninger på grunn av dette. Som sjømannen R.E. Johansen poengterer i sitt manuskript fra slutten av 1800-tallet,

¹⁸¹ Andre tilfredsstillende grunner inkluderer: "vessel wrecked", "vessel sold or transferred" og "crew ordered discharged".

¹⁸² Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 150.

var tross alt det store flertallet av nordmennene trofaste mot sine norske skip.¹⁸³ På samme måte var britene stort sett trofaste mot sin flåte, noe en rømningsprosent på kun 3,9% viser. I sterk kontrast var britenes rømningshyppighet fra den kanadiske St. John-flåten på hele 19,3%.¹⁸⁴ Dette kan gi en indikasjon på at mannskapssammensetningene og flåtetilhørighet spilte en rolle.

Vi har sett at den britiske flåten var helt avhengig av utenlandsk arbeidskraft for å bemanne sine skip, men likevel var flertallet om bord på skipene fra de britiske øyer: 73,4%. Hvordan var sammensetningen av nasjonaliteter i den kanadiske flåten?

Tabell 3.14: De ti best representerte nasjonene i den kanadiske flåten 1862–1913¹⁸⁵

Nasjon	Antall sjømenn	Prosent
Storbritannia	46 776	25,5
Kanada	24 732	13,5
USA	19 295	10,5
Irland	17 580	9,6
Sverige	12 833	7
Tyskland	11 339	6,2
Norge	10 786	5,9
Finland	5558	3
Frankrike	3808	2
Danmark	3587	1,9
Totalt	183 647	

Tabell 3.14 viser at den kanadiske flåten var mye mindre ensartet enn den britiske. 79 forskjellige nasjoner var representert i den kanadiske flåten versus 66 i den britiske. Spredningen av nasjonaliteter var med andre ord mye større i den kanadiske flåten. Det mest overraskende er at det var langt flere briter enn kanadiere i flåten: Hver fjerde sjømann i den kanadiske flåten var født i Storbritannia mens kun en av sju sjømenn var fra Kanada.¹⁸⁶

¹⁸³ Johansen, "Diverse Optegnelser og Breve Vedrørende Slegten og Far's og Mine Oplevelser Til Sjø".

¹⁸⁴ Fischer, "The Sea as Highway: Maritime Service as a Means of International Migration, 1863–1913", 301.

¹⁸⁵ Kilde: "Sample Crew Lists" i ACSP-databasen: "Agreements and Accounts of Crew, Saint John, Windsor, Yarmouth og Halifax, Maritime History Group, St. John's: A Crew Agreements Database which is made up of 'Voyages', 'Masters', 'Crews' and 'Ports' files containing data on the voyages, masters, crews and ports visited by Atlantic Canadian vessels." (Samme kilde er blant annet brukt i Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913").

¹⁸⁶ Odd Lovoll kommenterer det sterke innslaget av britiske sjømenn i den kanadiske flåten i en e-post til meg datert 07.01.2014: "It is, however, not a great surprise to find a dominance of British sailors in the Canadian fleet. Canada was of course also known as British North America. Even following the Confederation in 1867 which formed the Dominion of Canada, Great Britain continued to dominate even as the Dominion, which really covered only about 10 percent of British North America, became the beginning of Canada as a transcontinental nation."

På grunn av dette får man ikke sammenlignet teorien om at sjømenn med nasjonal tilknytning til egen flåte – og som var i flertall – rømte i mindre grad. Men det kan argumenteres for at flåter med et mer uensartet mannskap i forhold til nasjonalitet var mer utsatt for rømninger. Denne teorien skal vi se nærmere på i neste kapittel når vi skal ta for oss den norske flåten.

Norske versus amerikanske og britiske rømlinger i den britiske flåten

På bakgrunn av det vi har funnet ut av rømningsmønstrene så langt i oppgaven, har jeg valgt å sammenligne de norske sjømennene i den britiske flåten med sine amerikanske og britiske kolleger. Som vi har sett rømte amerikanerne langt oftere fra den britiske flåten enn både nordmennene og spesielt britene – som til sammenligning rømte i en veldig liten skala. Finnes det noen forskjeller mellom disse sjømennene som kan være med på å forklare hvorfor det er så store forskjeller i rømningshyppigheten mellom disse nasjonenes sjømenn? Og kan resultatene av sammenligningene bidra til å kaste nytt lys på rømningsvesenet?

Jeg skal fokusere på tre variabler i mine sammenligninger: Sjømennenes alder, hvilke stillinger de hadde på skipene og hvor de rømte.¹⁸⁷ Fischer og Nordvik tok også utgangspunkt i disse variablene i sine komparative studier av rømningsvesenet i den kanadiske flåten. Sammenligningene innbefatter for øvrig både de som fullførte sine kontrakter og – åpenbart – de som brøt dem. For at resten av kapitlet ikke skal bli rotete og uoversiktlig som følge av et virvar av tabeller, skal jeg tidvis henviser til appendikset bakerst i oppgaven hvor disse er plassert.

Aldersdistribusjon

Når det gjelder aldersdistribusjonen blant nordmenn, briter og amerikanere som rømte fra den britiske flåten, er det ikke store forskjeller å spore.¹⁸⁸ Spesielt likheten i aldersdistribusjonen mellom amerikanerne og britene er påfallende: Kun 1,2% skiller mellom de to flåtene i statistikken som viser hvor mange av rømlingene som var yngre enn 24 år: henholdsvis 41,6% og 40,4%. De norske rømlingene var jevnt over yngre enn både de britiske og amerikanske rømlingene da 51,5% av nordmennene som rømte var under 24 år gamle. Disse tallene bekrefter tidligere teorier om at det var hovedsakelig yngre sjøfolk som rømte.

¹⁸⁷ Det kunne kanskje vært en fordel å ha flere variabler i forhold til mine problemstillinger, men det ville fort blitt et problem i forhold til plass i denne oppgaven. Et eksempel som særlig fortjener å bli studert mer utdypende er eventuelle lønnsforskjeller mellom nasjonene og stillingene innad i den britiske flåten, men den vinklingen involverer en tilnæringsmåte til databasebehandlingen som blir både for tidkrevende og omfattende.

¹⁸⁸ Se appendiks A, tabeller 3.9, 3.15 og 3.16.

Ved å se nærmere på hvilke alderskohorter som var mest tilbøyelig til å rømme, kan vi blant annet finne ut om det var de aller yngste guttene om bord som rømte eller ikke, samt hvordan rømningstilbøyeligheten artet seg desto eldre sjøfolkene var. Også når det gjelder hvilken alderskohort som har størst tilbøyelighet til å rømme, samsvarer resultatene fra de britiske og amerikanske sjøfolkene mest: de yngste, altså de under 19 år, hadde størst rømningstilbøyelighet. Disse tallene samsvarer ikke med de norske sjømennene, hvor de mellom 20–24 hadde en større tilbøyelighet til å rømme enn sine yngre landsmenn. Tendensen til både britene og amerikanerne viser også at det var mindre sjanse for at de rømte desto eldre de var, mens de eldste nordmennene, det vil si de over 40, rømte i en litt større grad enn sine norske kolleger som var i 30-årene.

Når vi ser på aldersfordelingen blant de norske, britiske og amerikanske sjømennene generelt sett, ser vi at den kumulative prosenten for sjømennene under 24 år jevner seg ut og er tilnærmet helt lik mellom de tre nasjonene.¹⁸⁹ Dette er for så vidt noe uventet ettersom det er nærliggende å tro at amerikanerne – som lå på rømningstoppen i den britiske flåten – ville hatt flere yngre sjømenn enn både nordmennene, og spesielt britene. Faktisk hadde amerikanerne – relativt sett – ikke flere yngre sjømenn enn britene eller nordmennene, de hadde marginalt flere eldre. 46% av de amerikanske sjøfolkene var eldre enn 30 år, mens 45,6% av de britiske og 41,6% norske sjøfolkene var det. 19% av de amerikanske sjøfolkene var eldre enn 40, mens det tilsvarende tallene for britene og nordmennene var 17,7% og 12,5%.

Gjennomsnittsalderen til alle sjøfolkene i den britiske flåten gjennom perioden 1862–1913 var 30,2 år. Både amerikanerne (30,8 år) og britene (30,3 år) lå over gjennomsnittet, mens nordmennene lå under (29,6 år). Som forventet var gjennomsnittsalderen til den britiske flåtens rømlinger, lavere: 28,2 år. De norske rømlingene var nesten to år yngre enn snittet: 26,5 år, mens både de amerikanske (29,1 år) og britiske (28,4 år) rømlingene lå over gjennomsnittsalderen. Kan det at de norske rømlingene var såpass mye yngre enn gjennomsnittet forklares ved at flere av de norske rømlingene var en del av den skjulte emigrasjonen? Teoriene om rømninger knyttet opp mot skjult emigrasjon skal vi komme tilbake til i neste kapittel.

¹⁸⁹ Se appendiks A: tabeller 3.6, 3.17 og 3.18.

Aldersdistribusjonen alene gir ikke noen klare svar på rømningens vesen, men den kan gi en pekepinn på hvorfor rømningsavgjørelsen blir tatt. Som nevnt blir det for eksempel hevdet i litteraturen at yngre sjøfolk var enklere "bytter" for innpiskerne, og vanligvis hadde de yngste sjøfolkene stillingene med lavest status og lavest lønn. Ifølge teoriene førte disse faktorene til at rømlingene som oftest var blant de yngste på skipene. Derfor er det noe besynderlig at det ikke er større forskjell i alderssammensetningen mellom britene og amerikanerne i den britiske flåten, ettersom sistnevnte rømmer i en betraktelig større skala. En annen måte å se på tallene: hvorfor rømte ikke nordmennene – som var yngst av de tre nasjonene – i et større omfang? Alderssammensetningen oppklarer med andre ord ikke forskjellene i rømningsmønstrene i dette tilfellet, dermed må vi se på andre variabler som kanskje kan forklare rømningsdifferansen.

Sjømennenes stillinger

Den neste variabelen det er naturlig å undersøke nærmere er hvilke stillinger sjømennene hadde om bord.¹⁹⁰ Hadde for eksempel amerikanerne færre offiserer og flere sjømenn lengre ned på rangstigen blant sine landsmenn enn nordmennene og britene, noe som kan bidra til å forklare at de rømte oftere? Datamaterialet viser ingen merkverdige overraskelser eller avvik når det kommer til stillingene i den britiske flåten, men deler av råstoffet er uheldigvis såpass mangelfullt at ingen sterke slutninger kan trekkes når det gjelder amerikanernes stillinger.¹⁹¹ Jeg har likevel valgt å kommentere noen av tallene, til tross for at disse er forholdsvis lite utsagnskraftige.

Ikke uventet var en stor andel av de britiske sjømennene i den britiske flåten offiserer, nesten en fjerdedel av britene (24,6%) hadde ledende stillinger om bord. Til sammenligning hadde 5,6% av nordmennene offiserstillinger. Ifølge de mer usikre tallene når det gjelder amerikanernes stillinger om bord i den britiske flåten, var det faktisk en større andel amerikanere som var offiserer enn tilfellet var for nordmennene: 7,6%.

¹⁹⁰ Se appendiks A: tabeller 3.7, 3.19 og 3.20 for stillingene til de norske, amerikanske og britiske sjøfolkene generelt og tabeller 3.8, 3.21 og 3.22 for stillingene til de norske, amerikanske og britiske rømlingene.

¹⁹¹ Dessverre er hele 44% av de amerikanske stillingene oppført som "unknown" i datamaterialet. Til sammenligning er kun 0,5% nordmennene og 2,4% av britene oppført med ukjente stillinger. Dette avviket har mest sannsynlig oppstått som et resultat av en feil i kodekonverteringen i datasettet, skriver Lewis R. Fischer i en e-post til meg, 05.02.2014. Jeg velger likevel å bruke de gjenstående tallene i mine sammenligninger til tross for at en så høy andel ukjente stillinger åpenbart svekker sammenligningsgrunnlaget til de amerikanske sjømennene kraftig.

Når vi sjekker hvordan rømningene fra offisersstanden artet seg, får vi følgende tall: 0,7% av britene, 5% av amerikanerne og 3,3% av nordmennene rømte. For å gi et bilde av hvordan dette så ut i forhold til rømningene generelt sett for de tre nasjonenes sjømenn, ser vi at 4,5% de britiske rømlingene var offiserer, mens tallene for amerikanerne og nordmennene var henholdsvis 1,7% og 1,5%. Med andre ord var det svært få britiske offiserer som rømte, men de utgjorde en større andel blant sine egne rømlinger enn tilfellet var for nordmennene – og kanskje amerikanerne.

Ser man på stillingene generelt, og trekker vekk offiserandelene, finner vi igjen flere likheter mellom amerikanerne og britene. I likhet med alderssammensetningene, skiller de norske sjøfolkene tilsynelatende seg litt ut også her. Der så mange som 71,5% av nordmennene var fullbefarne matroser i den britiske flåten, hadde kun 27,4% av britene og 29,4% av amerikanerne den samme stillingen.¹⁹²

De mest vanlige stillingene – foruten fullbefaren matros – blant amerikanerne og britene, var fyrbøter og kokk/stuert, mens det for nordmennene var fyrbøter og tømmermann. Andelen med stillingsbeskrivelsen lettmatros var forholdsvis lik mellom de tre nasjonene, mens antallet maskinister er i et klart overtall blant britene sammenlignet med amerikanerne og nordmennene.

Når vi undersøker hvilke av stillingene som var mest utsatt for rømninger, har alle tre nasjonene det til felles at lettmatrosene var mest tilbøyelig til å rømme, med de fullbefarne matrosene på en god andre plass. Disse to stillingene skiller seg klart ut som de med størst rømningstilbøyelighet, eneste avviket har de amerikanske sjømennene hvor fyrbøterne rømte i nesten like stor grad som de fullbefarne matrosene. De amerikanske rømlingene er også godt representert blant de som var kokker eller stuerter. Selv om kun 2,4% av britene hadde en ukjent stillingsbeskrivelse, var denne kohorten godt representert blant rømlingene: 18,7% av britene og – rimeligvis – hele 34,7% av amerikanerne, er ført opp med ukjente stillinger.

Problemet med de ukjente stillingene kaster dessverre skygger over hvor pålitelige eventuelle konklusjoner basert på disse forholdene kan bli. Slutninger vi derimot kan trekke ut fra disse statistikkene, er at britene hadde en betydelig andel offiserer i sin egen flåte, samt at offiserer rømte svært sjeldent sammenlignet med resten av mannskapet. I tillegg ser vi at lettmatroser

¹⁹² Antakeligvis gjemmer det seg mange fullbefarne matroser i ukjent-kohorten til amerikanerne, så dette tallet bør også tas med en klype salt.

var mest tilbøyelige til å rømme både fra den britiske og norske flåten, og ikke helt usannsynlig fra den amerikanske også. I totalsum er fullbefarne matroser klart overlegne når det gjelder rømningshyppigheten, noe som for så vidt er naturlig når man tar det faktum med i betraktning at det var klart flest fullbefarne matroser om bord i flåten. Alt dette er sammenfallende med hva tidligere forskning på rømningsvesenet har vist. Som med aldersdistribusjonen – der amerikanerne ikke skilte seg ut med en større andel yngre sjøfolk, er det imidlertid noe uventet at amerikanerne hadde såpass mange offiserer blant sine sjømenn, særlig når man tar amerikanernes høye rømningstall med i vurderingen.

Rømningsutsatte havner

Det neste vi skal undersøke er i hvilke havner sjømennene rømte.¹⁹³ Var det en forskjell i hvor de ulike nasjonenes sjømenn i den britiske flåten rømte eller var rømningshavnene sammenfallende – uavhengig av nasjonal tilhørighet? Hvis det var slik at sjømenn først og fremst var motivert av høyere hyrer, skulle man kunne anta at de norske, britiske og amerikanske sjøfolkene stort sett rømte i de samme havnene, eventuelt at jobbmuligheter i land førte til at rømningene var geografisk konsentrerte – og dermed ikke spesielt knyttet opp mot hvor sjøfolkene var fra. Det er derfor ganske uventet at det er denne variabelen: rømningsutsatte havner, hvor de største forskjellene mellom nasjonene kommer til uttrykk.

Først skal vi se på likhetene i rømningsmønstrene mellom de norske, britiske og amerikanske sjøfolkene. Av de ti mest rømningsutsatte havnene, har alle de tre nasjonenes sjømenn fire felles havner hvor de stakk av fra sine skip – og alle befant seg i USA: New York City, San Fransisco, Philadelphia og New Orleans. Omtrent en tredjedel av nordmennene (31,7%) og amerikanerne (35,9%) rømte i disse fire havnene, mens en femtedel av britene (19,9%) gjorde det samme. De fleste av de rømningsutsatte havnene befinner seg i Nord-Amerika for alle de tre nasjonenes sjømenn: fem av ti havner for nordmennene, seks av ti for britene – og hele ni av ti for amerikanerne.

Det er spesielt i forhold til rømningsmønsteret i Nord-Amerika, og da spesifikt på østkysten av USA og Kanada hvor forskjellene åpenbarer seg – og hvor amerikanernes rømningsmønster skiller seg særskilt ut. Med utgangspunkt i de ti mest rømningsutsatte havnene, viser tallene at hele 74,9% av de amerikanske sjøfolkene rømte på østkysten av Nord-Amerika, til sammenligning gjør kun 19,6% av nordmennene og 24,9% av britene det

¹⁹³ Se appendiks A, tabeller 3.5, 3.23 og 3.24.

samme. Ser vi på Nord-Amerika som helhet, rømte 83,2% av amerikanerne der, i markant kontrast til nordmennene (34,7%) og britene (32,4%). De tre mest rømningsutsatte havnene blant amerikanerne står for hele 58,1% av deres totale antall rømninger, de tilsvarende tallene fra britene er 23,8% og nordmennene 30,7%. Disse tre havnene befinner seg for de amerikanske sjøfolkene del i USA: Baltimore, Philadelphia og New York, mens nordmennene rømte mest i New York City, San Fransisco og Sydney og britene i Montreal, Liverpool og Philadelphia.

Ser vi bort fra det amerikanske kontinentet og forholder oss til de ti mest rømningsutsatte havnene, så rømte de norske sjøfolkene mest i Australia (13%) med Sør-Amerika på tredjeplass (3,5%) og Europa hakk i hjel (3%), mens britene stakk oftest av i Europa (10%), og det australske kontinentet (6,8%). Kun 1,1% av amerikanerne rømte i Europa, resten stakk av i Nord-Amerika.

Nordmennene hadde – generelt sett – et mye mer spredt rømningsmønster enn både amerikanerne og britene. Som nevnt rømte de 198 norske rømlingene i den britiske flåten i 59 forskjellige havner. De 636 amerikanske rømlingene stakk av i 58 forskjellige havner og de 2130 britiske rømlingene stakk av i 188 forskjellige havner. Spredningen til britene og amerikanerne er omtrent tilnærmet lik, mens spredningen til de norske rømlingene er til sammenligning litt over tre ganger så stor.

Hvordan kan disse tallene tolkes? Det som først og fremst kommer til uttrykk, er at amerikanernes rømninger er mye mer geografisk konsentrerte enn både de britiske og norske. Majoriteten av de amerikanske rømningene forekom i sjømennenes hjemland og i all hovedsak i "high wage harbours". De norske og britiske sjøfolkene rømte også oftest i Nord-Amerika, men en forholdsvis høy andel rømte også i Australia og Europa. Tallene mellom nordmennene og britene er forholdsvis like når det gjelder rømninger fra britiske skip i europeiske og australske havner: 16% av nordmennene rømte i disse to kontinentene versus 16,8% av britene. I motsetning til de europeiske havnene, var australske havner "high wage harbours", noe som gjør det nærliggende å tenke at rømningene i Australia var økonomisk motiverte. I tillegg kunne forhold i land – som for eksempel gullrush – ha vært en pullfaktor som trakk sjømenn vekk fra havet og inn på land.

Liverpool versus New York

Hva kan forklare den overraskende minimale forskjellen i antall rømninger fra den britiske flåten mellom New York – med sitt høye hyrenivå, og Liverpool – med sitt lave hyrenivå? En mulig teori kan være at rømningene fra de britiske og kanadiske flåtene er knyttet opp mot, og kan forklares ut i fra sjømennenes nasjonalitet i tillegg til seilingsmønstrene.

Tabell 3.25 viser at nærmere 60% av sjømennene som rømte fra den britiske flåten i Liverpool var fra Storbritannia, og kun 2,3% var fra USA og 0.8% var fra Norge.¹⁹⁴ Går vi mer detaljert inn i tallene for å finne ut hvordan dette forholdt seg relativt sett opp mot det totale rømningsantallet, finner vi at 6,9% av de britiske rømningene skjedde i Liverpool, og kun 1,1% av de amerikanske rømningene og 1% av de norske rømningene. I New York sitt tilfelle ser rømningsmønsteret noe annerledes ut: 33,8% av sjømennene som rømte i denne amerikanske havnen var fra Storbritannia, 18,3% var fra USA og 7,4% var fra Norge.¹⁹⁵ Når vi også her går nærmere inn i tallene finner vi at kun 5,5% av de britiske rømningene skjedde i New York, mens 10,1% av de amerikanske rømningene og 13,1% av de norske rømningene fant sted i den amerikanske metropolen. Statistikken viser at de amerikanske og britiske sjømennene hadde en tilbøyelighet til å rømme på hjemmebane, mens nordmenn på britiske skip rømte oftere i New York enn Liverpool.

Det er også mulig at Liverpool kan ha fungert som en mellomstasjon og at sjømenn rømte her for å komme seg videre til for eksempel Nord-Amerika. En tredje forklaring går på antall muligheter sjømennene hadde til å rømme i en gitt havn. Hvis britiske skip la til langt oftere i Liverpool enn i New York, som er tenkelig, gir det sjømennene flere anledninger til å rømme, noe som sannsynligvis vil gjenspeile seg i rømningsmønsteret.¹⁹⁶

Oppsummering

Innledningsvis i dette kapittelet stilte jeg to spørsmål. Det første spørsmålet lød som følger: Var det en forskjell i rømningsmønsteret mellom nordmenn i den kanadiske flåten og nordmenn i den britiske flåten? Når det gjelder rømningshyppigheten, var det en stor forskjell mellom flåtene, da over tre ganger så mange nordmenn rømte fra den kanadiske flåten sammenlignet med den britiske. De norske sjømennene lå helt i rømningstoppen i den kanadiske flåten – og skilte seg kraftig ut som "rømningsverstinger" sammen med

¹⁹⁴ Se appendiks A, tabell 3,25

¹⁹⁵ Se appendiks A, tabell 3,26

¹⁹⁶ Det har ikke vært mulig for meg å sjekke antallet anløpte skip i diverse havner i denne oppgaven.

amerikanerne. I den britiske flåten lå nordmennene på en fjerdeplass på rømningsstatistikken, et godt stykke bak amerikanerne og kanadierne, og mer eller mindre på samme nivå som finnene, tyskerne, svenskene og danskene

Det var en viss forskjell mellom flåtene i forhold til hvor de norske sjøfolkene rømte. En stor andel av nordmennene i den kanadiske flåten – nærmere halvparten – rømte i Nord-Amerika, mens en av fem gjorde det samme fra den britiske flåten. Rømningene var mer spredt fra den britiske flåten, likevel var over halvparten av de ti mest rømningsutsatte havnene sammenfallende. New York City var den mest rømningsutsatte havnen for nordmennene i begge flåtene, men den skilte seg ikke like klart ut fra hovedmønsteret i den britiske flåten som i den kanadiske.

Hvor de norske sjømennene mønstret på sine skip derimot, varierte tydelig mellom flåtene. De aller fleste av nordmennene mønstret på britiske skip i Europa i motsetning til det som gjaldt for den kanadiske flåten hvor Europa og Nord-Amerika var mer eller mindre like viktige påmønstringsregioner. Denne forskjellen kan i stor grad forklares ut i fra forskjellige seilingsmønstre. Da vi så nærmere på hvilke skip nordmennene hadde seilt på forut for sine kontrakter i henholdsvis den britiske og kanadiske flåten, fant vi også her en rimelig stor forskjell. Majoriteten av de norske sjøfolkene i den britiske flåten kom fra et britisk skip, mens nordmennene på kanadiske skip hadde en mer variert bakgrunn der flåtene til Storbritannia, Kanada og Norge var omtrent jevnt fordelt. Et interessant poeng kom frem når vi så nærmere på de norske rømlingene som stakk fra den britiske flåten: De som kom fra norske skip var i høyeste grad overrepresenterte.

Det var også et visst avvik når det gjelder sjømennenes demografiske karakteristikk. Det var langt flere norske sjømenn som var yngre enn 24 år i den kanadiske flåten enn den britiske, og det var relativt sett nesten dobbelt så mange nordmenn over 35 år i den britiske jamfør den kanadiske flåten. Når det gjelder nordmennenes stillinger om bord på flåtene, var det flere lettmatroser i den kanadiske flåten og flere offiserer i den britiske. En annen vesentlig forskjell mellom nordmennene i den britiske og kanadiske flåten, finner man i avmønstringsgrunnene. Langt flere norske sjømenn avmønstret på en såkalt tilfredsstillende måte fra den britiske flåten, noe som styrker inntrykket av at de norske sjøfolkene trivdes bedre på britiske skip.

Hvis vi har litteraturen som omhandler rømningsvesenet i mente – og da spesielt hvem de typiske rømlingene var, bekrefter tallene fra den britiske flåten de typiske framstillingene av rømlingene: de tilhørte som oftest den yngste garde om bord og befant seg lavest på rangstigen på skipene. Noe av forskjellen i rømningshyppigheten mellom den britiske og kanadiske flåten kan muligens forklares med bakgrunn i disse karakteristikkene, best belyst ved de norske sjømennene: De var jevnt over eldre og hadde en høyere andel offiserstillinger i den britiske flåten, noe som ført til at de rømte i mindre grad fra denne flåten.¹⁹⁷ Sjømennes alder og stillinger belyser ikke rømningsvesenet i seg selv, altså hvorfor rømningsavgjørelsen blir tatt. Dette viktige punktet skal vi komme tilbake til.

Det andre spørsmålet jeg stilte var: Var det en forskjell mellom norske sjøfolk og andre nasjoners sjømenn i den britiske flåten? På bakgrunn av statistikkene som viste sjømennes rømningshyppighet fordelt på nasjonalitet, valgte jeg å sammenligne de norske sjøfolkene med de som rømte mest: amerikanerne og de som nesten ikke rømte: britene. Hensikten med dette var å finne ut om det er noen forskjeller mellom disse nasjonenes sjømenn når det gjelder demografiske karakteristikk og rømningsmønstre som kan forklare den store rømningsdifferansen. Jeg valgte å ta utgangspunkt i tre variabler i mine sammenligner: aldersdistribusjon, stillinger på skipene og hvor de rømte.

Aldersdistribusjonen mellom de norske, amerikanske og britiske rømlingene viste ingen store forskjeller. Ikke uventet var det hovedsakelig den yngre garde som rømte, men en viss variasjon var det mellom nordmennene som lå litt under gjennomsnittsalderen for rømlingene, og amerikanerne og britene som lå noe over. Aldersdistribusjon generelt sett viste noe uventet at amerikanerne hadde færre yngre og flere eldre sjømenn enn nordmennene og britene.

På grunn av de usikre tallene i datamaterialet, kan vi ikke trekke noen bastante slutninger angående amerikanernes stillinger i den britiske flåten. Vi får bekreftet at en stor andel av britene var offiserer samt at lettmatroser var mest tilbøyelige til å rømme blant britene og nordmennene – og mest sannsynlig amerikanerne, og at de fullbefarne matrosene fra alle de tre nasjonene rømte mest totalt sett. Offiserene rømte som forventet i en veldig liten grad.

Den geografiske variabelen synliggjorde den største forskjellen mellom de norske, britiske og amerikanske sjømennene. Amerikanernes rømninger fra den britiske flåten var betydelig mer

¹⁹⁷ Andre faktorer som hyrenivå, flåte kvalitet, seilingsmønstre og lignende, kan også ha spilt en viktig rolle i å forklare den store rømningsforskjellen, men disse vinklingene til spørsmålet må følges opp av noe andre.

konsentrerte geografisk enn de britiske og norske rømningene. Det store flertallet av amerikanske sjøfolk rømte i Nord-Amerika, i mye høyere grad enn både briter og nordmenn som også rømte i et anselig omfang i europeiske og australske havner. Dette styrker argumentet om at nasjonal tilhørighet spilte en viktig rolle i forhold til å forklare rømningene.

Hva sier de konsentrerte rømningene om de amerikanske sjøfolkene? Var amerikanerne mer tilbøyelig til å desertere på grunn av økonomiske faktorer enn britene og nordmennene? Eller var de rett og slett mer stedbundne til sitt kontinent? Mye kan i hvert fall tyde på at den siste påstanden ikke er altfor urimelig. For å kunne si noe mer om hvorvidt amerikanerne hovedsakelig rømte med den hensikt å skaffe seg høyere hyrer på andre skip eller om de rømte for å få gå i land for å jobbe der, må man nok gå mer detaljert til verks i analysene enn det som gjøres her. For å komme nærmere et svar på dette spørsmålet er kanskje en mulig tilnæringsmåte å analysere hyrenivåer i et utvalg havner, samt studere lønnsnivåer og sysselsettingsmulighetene som eventuelt måtte finnes på land, i et mer innskrenket tidsperspektiv.

Min hypotese om at nordmenn sannsynligvis rømte i like stor grad fra den britiske flåten som fra den kanadiske, viser seg etter denne gjennomgangen ikke å holde stikk. Det var en overraskende stor forskjell i rømningshyppigheten mellom flåtene generelt, men også når det gjaldt nordmennene spesielt. Der amerikanerne lå på rømningstoppen i begge flåtene, lå de norske sjømennene på et mer alminnelig rømningsnivå fra den britiske flåten, og rømte i omtrent like stor grad som tyskere, dansker, svensker og finner. Norske sjøfolk var ikke like sterkt representert i den britiske flåten som den kanadiske, men de hadde likevel – sannsynligvis – en høyere anseelse i den britiske flåten, da en høyere andel av nordmennene hadde offiserstillinger om bord på britiske skip enn kanadiske. I tillegg til å inneha viktigere stillinger, var de norske sjømennene jevnt over eldre på den britiske flåten. Disse faktorene har, etter min mening, bidratt til at de norske rømningene fra den britiske flåten var lavere enn fra den kanadiske flåten.

De norske sjøfolkenes geografiske rømningsmønster i den britiske flåten kan tolkes dithen at det ikke nødvendigvis var høyere hyrer i "high wage harbours" som var hoveddrivkraften i rømningene fra den britiske flåten, til det mener jeg de norske rømningene er for spredt geografisk sett. Mye kan tyde på at sjømennene hele tiden var på utkikk etter bedre muligheter andre steder, enten det var på andre skip eller i land, og at kontrakten de var bundet til ikke var spesielt respektert. Det er vanskelig å trekke noen bastante konklusjoner

basert på disse funnene, men en ting kan vi slå fast: rømningsvesenet var absolutt ikke et særnorsk problem.

I det neste kapitlet skal vi blant annet prøve å finne ut av rømningsprosenten fra den norske flåten og hvordan den målte seg med rømningshyppigheten fra den britiske og kanadiske flåten. Vi skal også avgrense tidsperioden noe og fokusere på to forskjellige perioder for å undersøke om det var noen forskjeller i rømningshyppigheten fra den norske flåten i perioder som var preget av henholdsvis høy og lav emigrasjon. Det vil da bli naturlig å se nærmere på teoriene som dreier seg om rømning som skjult emigrasjon.

Kapittel 4

En komparativ analyse av rømningsvesenet: Den norske flåten

Bakgrunn

I litteraturen som omhandler rømningsvesenet, spesielt fra den tidligere omtalte "gamle skolen", har søkelyset hovedsakelig vært rettet mot den norske flåten og norske sjømenn. Theodore C. Blegen peker på de store hyreforskjellene mellom norske og amerikanske skip – samt at det var veldig små sjanser for å bli straffet for å bryte sjømannskontrakten – som hovedgrunnene til de norske rømningene.¹⁹⁸ Ingrid Semmingsen mener de høye hyrene om bord på amerikanske skip var den vesentligste årsaken til rømningene, og hevder at det nordamerikanske kontinentet også må ha vært tiltrekkende for mange rømte norske sjøfolk. Dessuten nevnes, som nevnt i begynnelsen av oppgaven, skipskvaliteten og forholdene om bord på norske skip som en av flere årsaksforklaringer på rømningsvesenet, både i sekundærlitteraturen og blant samtidens aktører – blant annet konsulene.¹⁹⁹

Johan Nicolay Tønnessen skriver i *Den norske sjøfarts historie 2,3* at de norske rømningene uten tvil "har vært bestemt av de økonomiske og sosiale forhold i hjemlandet og i utlandet, og da først og fremst U.S.A., i annen rekke det øvrige Amerika og Storbritannia."²⁰⁰ Tønnessen understreker at "Det er utvilsomt historisk riktigst å se rømningen som et ledd i den norske emigrasjonen."²⁰¹

Rømningene har i liten grad blitt undersøkt i et internasjonalt komparativt perspektiv. Ved å sammenligne rømningstallene fra den norske flåten med andre nasjoners flåter og sjømenn, mener jeg man muligens kan bekrefte eller utfordre noen av de tradisjonelle årsaksforklaringene som behandler rømningsvesenet ut i fra et norsk perspektiv.

Kildene vi har til rådighet når det gjelder bemanningen av den norske flåten, gir ikke den samme muligheten til detaljerte sammenligninger som de man kan utføre ved hjelp av

¹⁹⁸ Blegen, 1969, 335.

¹⁹⁹ Gjerset, 1933, 176; Semmingsen, 1950, 282; Blegen, 1969, 334–335; Johansen, "Diverse Optegnelser og Breve Vedrørende Slegten og Far's og Mine Oplevelser Til Sjø"; Barmanns materiale.

²⁰⁰ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 148.

²⁰¹ *ibid.*

databasen til Atlantic Canada Shipping Project (ACSP), derfor skal oppgavens tredje hovedproblemstilling behandles på en litt annen måte enn de to foregående. I tillegg til å analysere eventuelle forskjeller i rømningshyppigheten mellom den norske flåten og andre lands flåter, skal det som nevnt i innledningskapittelet foretas et par tidsmessige avgrensninger. Hensikten med å gå mer i dybden på to utvalgte perioder, er å kunne si noe om bakenforliggende årsaker som i litteraturen har blitt knyttet til rømningene, som for eksempel emigrasjonsbølgene. I dette kapittelet skal vi også utforske teoriene som dreier seg om rømninger som skjult emigrasjon, men først skal vi se nærmere på den norske flåten.

Den norske flåten

Fram til 1880 utvidet norsk skipsfart gradvis sin orientering fra en interskandinavisk og lokal handel til en mer verdensomfattende virksomhet. Fra 1860-tallet peker spesielt Storbritannia og USA seg ut som anløpsland med betydelig vekst. For å ta et par eksempler: Norsk tonnasje til og fra Storbritannia økte fra 443 000 tonn per år i 5-års perioden 1861–1865 til 2 200 000 tonn per år i perioden 1876–1880. Til og fra USA doblet norsk tonnasje seg fra 1870, til totalt 1 400 000 tonn i 1880, hovedsakelig på grunn av økning i tømmer-, korn og petroleumtransport. Denne typen av masselast passet de norske skipene spesielt bra og førte til en økt bruk av norske seilskuter.²⁰² I løpet av 1870-årene opplevde den norske flåten en enorm vekst og Norge ble verdens tredje største sjøfartsnasjon med en flåte bemannet av over seksti tusen sjømenn. Denne posisjonen ble holdt til 1890-årene, da den norske flåtens tonnasje ble passert av den tyske etter flere år med stagnasjon på grunn av transformasjonsproblemer i overgangen fra seil til damp.²⁰³

Før vi snevrer inn tidsperioden og går mer detaljert inn i stoffet, skal vi ta utgangspunkt i Statistisk sentralbyrås statistikker som omhandler handelsflåtens størrelse og antall rapporterte rømninger, for å se om rømningsprosenten til den norske flåten skilte seg noe ut fra den britiske og kanadiske flåten. For å få en mest mulig pålitelig rømningsprosent fra den norske flåten, kan vi ikke ta utgangspunkt i hele perioden 1862–1913 som vi gjorde for den britiske flåten i det foregående kapittelet. På grunn av manglende tall fra konsulatene og ufullstendige tall fra innrulleringssjefene, må vi i stedet forholde oss til et litt snevrere tidsrom: 1871–1906. Databasen til ACSP gjør det mulig å måle rømningshyppigheten til både den kanadiske og britiske flåten i den samme perioden.

²⁰² Nordvik, "The Shipping Industries of the Scandinavian Countries 1850–1914", 142.

²⁰³ Hodne og Grytten, 2000, 268–269.

Det finnes besynderlig nok ingen samlet oversikt over mannskapssammensettingen på den norske flåten når det gjelder hvilke nasjoner som var representert på norske skip fra opphevelsen av navigasjonsakten i 1851 frem til første verdenskrig. For å få et visst bilde av nasjonalitetssammensettingen i flåten, har jeg undersøkt sjømannslistene for bergenske skip i utenriksfart fra folketellingen i 1875.²⁰⁴ Omtrent 15% av sjømennene på de bergenske skipene i utenriks fart var født i utlandet. Utlendingene var hovedsakelig fra Sverige, Danmark og England, men også flere andre nasjoner rundt omkring i verden var representert. Vi vet at den danske flåten hadde et lignende mannskapsmønster. I perioden 1870–1910 utgjorde utenlandsk arbeidskraft mellom ti og tjue prosent av den danske handelsflåtens sjøfolk. Utlendingene i den danske flåten bestod for det meste av svensker, tyskere og nordmenn – men den hadde også et lignende internasjonalt tilsnitt som sjømannslistene fra bergenske skip viser.²⁰⁵ På bakgrunn av disse to faktorene er det derfor ikke utenkelig at cirka 85% av sjømennene om bord på norske skip kom fra Norge.

Ifølge konsulatenes oppgaver – som inneholder både norske og utenlandske sjøfolk – rømte 3,3% av sjømennene fra norske skip i 36-årsperioden 1871–1906. Tallene til innrulleringssjefene som kun omfatter nordmenns rømninger, viser at 2,4% av de norske sjømennene rømte fra den norske flåten i den samme perioden.²⁰⁶ Hvis vi tar den norske litteraturen og samtidens uttalelser om rømningsfenomenet i betraktning, må dette sies å være overraskende lave rømningstall sammenlignet med andre nasjoners flåter.

Den norske flåtens rømningsprosent er mye lavere enn tallene fra den britiske flåten – som lå på 6,4% mellom 1871–1906, og betraktelig lavere enn fra den kanadiske flåten – som lå på hele 29,1% i samme periode. Det er også en lavere prosent rømninger sammenlignet med den finske flåten: Kustaa Hautala estimerer at mellom seks og åtte prosent rømte fra finske skip på attenhundretallet.²⁰⁷ På bakgrunn av disse tallene kan det derfor settes spørsmålsteget ved de særnorske forklaringene på rømningsvesenet som for eksempel norske hyrenivåer og kvaliteten på norske skip. Det at den norske flåten ikke skiller seg negativt ut når det gjelder rømninger viser at rømningsvesenet tydeligvis var et internasjonalt fenomen som bør forklares ut fra andre faktorer enn nevnte norske særtrekk.

²⁰⁴ Eikeland, "1875-tellingen, bergenske skip i utenriksfart".

²⁰⁵ Monrad Møller, Johansen og Dethlefsen, 1998, 155.

²⁰⁶ Denne rømningsprosenten tar utgangspunkt i at 85% av besetningen om bord på norske skip var fra Norge.

²⁰⁷ Ojala og Pehkonen, "Not Only for Money: An Analysis of Seamen's Desertion in Nineteenth-Century Finland", 25.

De hjemvendte sjømennene

Det vi vet ut fra statistikkene til innrulleringssjefenes oppgaver, er at en stor andel av de norske sjømennene som rømte fra norske skip etter hvert vendte tilbake til den norske flåten. Ifølge innrulleringssjefenes tall vendte cirka 45% av de norske sjømenn tilbake til den norske flåten i løpet av perioden 1866–1906.²⁰⁸ Hele 19 081 norske sjømenn vendte tilbake til den norske flåten i løpet av denne førtiårsperioden. Det utgjør i gjennomsnitt 477 sjømenn i året som returnerte til en flåte som ifølge de tradisjonelle årsaksforklaringene hadde lavere hyrer og dårligere skip og/eller arbeidsforhold som var verre enn andre lands flåter.

Et par spørsmål reiser seg i forbindelse med de hjemvendte sjømennene: Hvorfor har ikke dette forholdet blitt mer problematisert i litteraturen? Og hva var det som gjorde at så mange vendte tilbake til den norske flåten, hvis de rådende forklaringene på rømningsvesenet viste seg å holde stikk?

En mulig forklaring på de forholdsvis høye tallene av hjemvendte norske sjømenn, kan ha noe med havnenes innpiskere å gjøre. Kanskje de unge norske sjøfolkene rett og slett ble lurt over til andre lands flåter av veltalende "crimps" og "runners" i den tro at alt var fryd og gammen på andre lands skip – noe realitetene viste at det ikke var? Kan det ha vært politiske grunner til at de tilbakevendte sjømennene ikke fikk så mye oppmerksomhet i samtiden? Kan det ha vært i redernes interesse å krisemaksimere rømningsvesenets omfang for å få gjennomslag for strengere straffer eller andre tiltak for å få stoppet rømningene? Det kunne også være i sjømennenes interesse at myndighetene engasjerte seg i rømningsvesenet. Hvis myndighetene tok sjømennenes side, kunne det legge press på rederne når det gjaldt lønn, forhold om bord og lignende. Dette vet vi lite om, men det store antallet sjømenn som vendte tilbake til flåten fortjener uansett å bli studert mer inngående, siden de kan gi et litt annerledes perspektiv på rømningsvesenet.

²⁰⁸ Statistisk sentralbyrå, "Rømte sjøfolk. 1866–1906." I likhet med Statistisk sentralbyrå har jeg forhøyet innrulleringssjefene tall med 50% for å få det tilnærmet riktigste antallet. Et lite forbehold må tas i forhold til oppgavene som gjelder hjemvendte sjøfolk: Jeg har ikke klart å finne ut hvorvidt de "hjemvendte" norske sjøfolkene også innbefatter tidligere lovlig utvandrede sjøfolk – og hvor mange av disse som eventuelt vendte tilbake, men uavhengig av dette gir hjemvendingsantallet satt i et tidsmessig perspektiv et bilde på norske sjøfolks oppfatninger av den norske flåten, spesielt satt opp mot flåte kvaliteten som vi skal se nærmere på senere.

Sjømannskontraktene

I boken *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700–1750* redegjør historikeren Marcus Rediker for forholdet mellom skipseiere og kapteiner på den ene siden og mannskapene på den andre siden i forbindelse med utviklingen av et nytt lønssystem basert på kontrakter. I 1729 ble "The Act for the Better Regulation and Government of Seamen in the Merchants Service" vedtatt, en lov som blant annet markerte overgangen fra et lønningssystem i sjøfarten basert på muntlige avtaler og hyre betalt i andeler av inntektene på en sjøreise til formelle kontrakter og en "wage economy". "By the middle of the eighteenth century, the language of contract had in many ways supplanted the language of custom at sea", skriver Rediker, og legger til at "(...) a new world of struggle and negotiation began to unfold".²⁰⁹

I forbindelse med interessekonfliktene som oppstod mellom skipseierne/kapteinene og sjøfolkene i tilknytning til kontraktene – da spesielt hyrespørsmålet, ble en rekke taktiske grep tatt i bruk på begge sider av bordet. En av taktikkene til de utilfredse sjømennene bestod i å rømme.²¹⁰ Rømningene settes altså i sammenheng med kampen for bedre lønn og arbeiderrettigheter. Rediker tar for seg perioden 1700–1750, men denne teorien kan også være relevant for perioden 1862–1913. Sjøfolkene var fortsatt en del av en internasjonal, svært mobil arbeidsstokk og interessekonfliktene mellom arbeidsgiverne og arbeidstakerne var stadig gjeldende.

Rømningsvesenet blir – som nevnt gjentatte ganger i denne oppgaven – ofte satt opp mot sjømennenes jakt på høyere lønn. Det hevdes implisitt at det først og fremst var sjømannens egeninteresse som stod i fokus: valget om å rømme var fundert på egoisme. Men kunne ikke rømningsfenomenet like gjerne ha vært en sosial reaksjon på arbeidsforholdene og – på en lignende måte som Rediker er inne på – vært brukt som et virkemiddel mot hva de oppfattet som urettferdighet: enten det gjaldt lønnsnivå, forholdene om bord eller urettmessig behandling fra overordnede? Jeg har ikke funnet litteratur som behandler rømningsvesenet med en slik vinkling, men en del sjømenn på 1800-tallet kan ha tenkt tanken og handlet

²⁰⁹ Rediker, 1987, 150.

²¹⁰ Ironisk nok ettersom en del av poenget med den nye loven var å redusere rømninger.

deretter. Det finnes også eksempler i litteraturen som viser til masserømninger fra enkelte norske skip, som kanskje kan forklares ved hjelp av denne teorien.²¹¹

Dette fører oss tilbake til hypotesen om de strenge sjømannskontraktene som en mulig årsak til rømningene, noe Johan Sverdrup allerede i 1857 – da som stortingsrepresentant – la til grunn som den vesentligste faktoren bak rømmingsproblemet.²¹² Jeg har ikke klart å finne ut hva slags kontrakter sjømennene i den britiske eller kanadiske flåten hadde, og hvorvidt de skilte seg ut fra de norske sjømannskontraktene. Ifølge Lewis R. Fischer var kontraktene for langfart "for the voyage", men det forekom også kontrakter som var tidsspesifikke: på enten tolv, atten eller tjuefire måneder. Kontraktene i kystfart var som regel på seks måneder.²¹³

Tønnessens betraktninger angående de norske sjømannskontraktene er det eneste vi har kunnskap om. Han bemerker at betydning av § 29 i sjøfartsloven som bandt sjømannen til skuten i 2 år var overdrevet som årsak til rømningene. Han begrunner det med at selv om rømningstallene sank i 1890-årene etter opphevelsen av loven, så steg rømningene igjen i det følgende tiåret.²¹⁴

Skjult emigrasjon

Vi vet fra de nevnte statistikkene til innrulleringssjefene at svært mange norske sjømenn på et eller annet tidspunkt returnerte til den norske flåten. I forhold til det noe usikre antallet av rømte nordmenn fra innrulleringssjefenes oppgaver, vendte anslagsvis halvparten tilbake. I den sammenhengen er det betimelig å spørre om hva som skjedde med disse rømningene som ikke vendte tilbake.

Det er hovedsakelig tre scenarioer man kan spekulere i når det gjelder deres videre veg i livet: Enten fortsatte sjømennene som uteseilere for andre lands flåter eller så sluttet de å jobbe på sjøen og slo seg ned på land, eventuelt vekslet på med å jobbe på sjøen og på land. Det er en stor sannsynlighet for at et betydelig antall av rømningene var en del av en skjult emigrasjon. Ingrid Semmingsen spekulerer i hva de norske rømningene kunne ha foretatt seg i boken *Veien mot Vest*:

²¹¹ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 158. Skipet "Adorno" av Kristinia mistet alle sine folk på grunn av rømninger, det samme gjorde en norsk seilskute i Rio de Janeiro, m.m.

²¹² *ibid.* s 163.

²¹³ Personlig korrespondanse per e-post. 07.10.2013.

²¹⁴ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 163.

De fleste av rømlingene tok hyre igjen, ofte i amerikansk kystfart. Men en del gikk i land og slo seg ned på landjorda. Kanskje fant de en jobb i Brooklyn, kanskje reiste de vestover til skyldfolk i Minnesota, kanskje drog de til Chicago for å prøve faren på De store sjøene.²¹⁵

Semmingsen refererer som nevnt i begynnelsen av oppgaven til generalkonsulen i Montreal som klaget på rømningen fra norske fartøyer i Kanada, og som "fremholdt at mange nordmenn ganske enkelt tok hyre for å få fri reise til Amerika og i den bestemte hensikt å rømme i den første amerikanske havn de anløp".²¹⁶

I artikkelen "The Sea as Highway: Maritime Services as a means of International Migration, 1863–1913", forsøker Lewis R. Fischer å spore opp rømlinger som var en del av den "skjulte emigrasjonen". Han poengterer at dette var en ulovlig form for emigrasjon, både rømningene i seg selv og det å ta opphold i USA uten godkjente immigrasjonspapirer. Derfor finnes det knapt med kilder som kan belyse denne praksisen.²¹⁷

Fischer lister opp en rekke utfordringer knyttet til å spore opp rømlingene som ble permanente fastboende på det amerikanske kontinentet og sammenligner det med jakten på den berømte nålen i høystakken. Han så seg nødt til å konsentrere seg om en by – New York – samt snevre inn søket til tre folketellinger: i henholdsvis 1870, 1880 og 1890. I disse folketellingene fant Fischer 74 sikre og 32 sannsynlige rømlinger som hadde bosatt seg i storbyen og "only 40 additional deserters in intercensal city directories".²¹⁸ Han understreker at tallene ikke er veldig imponerende samt at svakheter knyttet til metodologien gjør at man ikke kan komme med noen bastante slutninger angående praksisen: "But at the very least, the data which follow demonstrate indisputably that maritime service was indeed a form of trans-Atlantic migration in the nineteenth century."²¹⁹

Etter å ha gransket rømningsmønstrene generelt sett i den kanadiske St. John-flåten, fokuserer Fischer på de 146 rømlingene som bosatte seg i New York og omegn mellom 1860 og 1890. Først setter han rømningene i et tidsmessig perspektiv. Majoriteten av de skjulte migrantene bosatte seg i New York i perioden fra 1866 til 1872, det vil si mellom avslutningen av den amerikanske borgerkrigen og de økonomiske nedgangstidene som satte inn i 1873. Fischer

²¹⁵ Semmingsen, 1950, 280.

²¹⁶ *ibid.* s. 281.

²¹⁷ Fischer, "The Sea as Highway: Maritime Service as a Means of International Migration, 1863–1913", 294.

²¹⁸ *ibid.* s. 295.

²¹⁹ *ibid.*

påpeker at de skjulte migrantene var tidsmessig mye mer konsentrert enn rømlingene i St. John-flåten generelt.

Det var også en større konsentrasjon blant migrantene når det gjelder aldersgrupper, jamfør rømlingene ellers i flåten. Mer enn 90% av de skjulte migrantene befant seg i alderskohorten 20–24 i motsetning til 37% av rømlingene fra flåten som helhet.²²⁰ Og de fleste av migrantene var lettmatroser: 8 av 10 stykker. Fischer fremhever at de aller fleste av disse var uerfarne sjøfolk, da 95% av lettmatrosene rømte fra sin "initial voyage at sea."²²¹ Videre var det i tillegg en større konsentrasjon i forhold til rømlingene generelt da de gjaldt etnisitet: Hele 61% av de skjulte migrantene var fra Skandinavia, og nordmenn var i høyeste grad overrepresenterte: De norske sjøfolkene stod for 40% av totalen skjulte migranter.

Fischer understreker at dette tallet var imponerende ettersom de fleste norske emigranter ikke ble boende i New York. Men selv om majoriteten av de norske emigrantene ikke ble boende der, utelukker ikke det at det fantes en betydelig koloni med nordmenn – både transiente sjøfolk og bofaste, i New York-området, spesielt i Brooklyn. David C. Mauk viser i boken *The Colony that Rose from the Sea. Norwegian Maritime Migration and Community in Brooklyn, 1850–1910* at norske skip utvilsomt økte antallet nordmenn i New York. Manhattan og Brooklyn ble "the second home" til et økende antall norske sjøfolk, skriver Mauk.²²² Det er vanskelig å tallfeste hvor mange det var snakk ettersom sjømennene var gjennomreisende og stort sett alltid på farten, men deres tilstedeværelse skal ha vært økende gjennom hele siste halvdel av 1800-tallet. Ifølge offisiell statistikk ble norskfødte bofaste mer en fordoblet fra 1870- til 1880-årene, og mer enn firedoblet antallet til 1890-årene.²²³

For å sette det høye antallet norske skjulte migranter i New York i perspektiv, vil jeg gjøre en kort sammenligning med irske rømlinger. Fischer skriver at en fjerdedel av irene som rømte i Nord-Amerika, gjorde det i "the Irish capital of the nation: Boston".²²⁴ Setter man dette i sammenheng med at tre fjerdedeler av alle som rømte i Boston var fra Irland, så antyder Fischer at rømningene – i mange tilfeller – hadde en sammenheng med mulighetene for å finne et etablert samfunn med landsmenn hvor det var enklere å tilpasse seg. Basert på det

²²⁰ *ibid.* s. 304.

²²¹ *ibid.* s. 305.

²²² Mauk, 1997, 47.

²²³ *ibid.*

²²⁴ Fischer, "A Dereliction of Duty: The Problem of Desertion on Nineteenth-Century Sailing Vessels", 64.

Mauk skriver om nordmenn i New York og Brooklyn – og det at hele 23% av de norske rømlingene i den kanadiske St. John-flåten stakk av i denne havnen – kan man dra paralleller til irenes rømninger i Boston.²²⁵ Men de norske rømningstallene vi har fra den britiske flåten, viser at New York ikke var en like viktig rømningshavn for norske sjøfolk på britiske skip, ettersom kun 13,1% av dem rømte der. Hva forteller dette oss? En tolkning kan være at flåtens nasjonale tilhørighet, eller muligens enda viktigere: flåtens seilingsmønstre, spilte en mer sentral rolle i rømningmønsteret enn tidligere antatt.

Studien av den britiske flåten bidrar ikke til å klarlegge hvorvidt rømlingene ble skjulte migranter eller ikke. For å finne ut av det må man gå mer detaljert til verks. Men kanskje kan sammenhengen med emigrasjon bidra til å forklare det norske rømningmønsteret? For å undersøke dette skal vi analysere de norske rømningene i et tidsmessig perspektiv. Det skal vi gjøre ved å gå mer i dybden i to tidbolker.

1873–1879 og 1880–1884

Rømningvesenet og emigrasjonsbølger

Disse to periodene representerer blant annet forskjeller i emigrasjonshyppigheten til USA som Johan Nicolay Tønnessen kobler til rømningvesenet. Ingrid Semmingsen skriver i *Vegen mot vest* at børskrakket i New York i 1873 markerte slutten på den første store emigrasjonsbølgen til Amerika og innledet en nedgangsperiode som varte frem til 1879. Den andre store emigrasjonsbølgen tok til i 1880, da amerikanerne opplevde en ny høykonjunktur i økonomien.²²⁶ Tønnessen setter rømningvesenet i sammenheng med den generelle emigrasjonen fra Norge når han skriver følgende i *Den norske sjøfart historie 2,3*:

Sammenholder man tallene for rømte med utvandrede, vil man se at de har en viss tendens til å holde hverandre i balanse, slik at summen av dem er langt mer konstant enn for hver enkelt av dem (...). Mens antallet rømte når sin største høyde 1881–85, er utvandringen meget lav; i 1886–90 øker denne voldsomt, mens rømningstallet synker; summen av de to er temmelig lik i begge femårsperioder.²²⁷

²²⁵ Nordvik, "Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine 1863–1914. A Preliminary Survey", 85.

²²⁶ Semmingsen, 1950, 181.

²²⁷ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 150

Mine undersøkelser viser ikke det samme forholdet mellom emigrasjonen og rømningene som Tønnessen redegjør for her. For det første: Når det gjelder emigrasjonen til USA, var det i gjennomsnitt 5 576 nordmenn i året som emigrerte til USA i perioden 1873–1879, mens den årlige emigrasjonen utgjorde hele 22 287 i perioden 1880–1884, ifølge tallene til Statistisk sentralbyrå.²²⁸ Det vil si en økning på nesten 300%. Det var en markant forskjell mellom periodene som bekrefter det Semmingsen skriver om emigrasjonsbølgene til USA.

For det andre: Hvis det skal være hensiktsmessig å sammenligne emigrasjons- og rømningsbølgene til USA, må man ta utgangspunkt i at begge deler var reaksjoner på "pull"-faktorer på det amerikanske kontinentet. Er det ikke da mer naturlig at rømningene fulgte det samme mønsteret som emigrasjonsbølgene, spesielt hvis hensikten med rømningene var å skaffe seg arbeide på land?

Hvordan ser så rømningstallene fra den norske flåten ut for disse to periodene? Tabell 4.1 viser at det rømte i gjennomsnitt 1 189 norske sjømenn per år i perioden 1873–1879, mens det rømte 1 534 nordmenn i gjennomsnitt per år i perioden 1880–1884. Setter man rømningstallene opp mot antall nordmenn i den norske flåten i de to periodene, ser vi at 2,3% av besetningene fra den norske flåten rømte i den første perioden versus 3,6% i den andre perioden: en økning på over femti prosent. I motsetning til det Tønnessen hevder, viser disse tallene at både emigrasjons- og rømningsbølgene var på topp i den samme perioden: 1880–1884. Dessuten var både emigrasjons- og rømningstallene betydelig lavere i den foregående perioden: 1873–1879. Sammenholder man tallene for rømte med utvandrede i disse to periodene, ser man at de ikke holder seg i balanse, snarere tvert imot.

Når det gjelder de norske rømningene fra den britiske flåten i de to periodene, er rømningsandelene faktisk helt like. Cirka 16% av de norske sjømennene rømte i både 1873–1879 og 1880–1884. Den norske tilstedeværelsen i den britiske flåten var for øvrig betraktelig større i den sistnevnte tidbolken. Det var en økning på over 50% av norske sjøfolk i den britiske flåten fra den første til den andre perioden.²²⁹

²²⁸ Statistisk sentralbyrå, "Inn- og utvandring, oversjøisk utvandring og utvandring til USA. 1821–1948."

²²⁹ Mine funn fra databasen til Atlantic Canada Shipping Project: 1%-utvalget fra den britiske handelsflåten.

Tabell 4.1: Norske sjømenns rømninger fra den norske flåten, 1873–1884²³⁰

Årstall	Antall rømte norske sjømenn ²³¹	Antall nordmenn i den norske flåten ²³²	Rømningsprosent
1873	1281	47 725	2,7
1874	1254	49 771	2,5
1875	1196	51 239	2,3
1876	1244	51 952	2,4
1877	1067	52 819	2,0
1878	1149	53 242	2,2
1879	1133	50 109	2,3
Gjennomsnitt per år	1189	50 980	2,3
1880	1466	39 613	3,7
1881	1506	40 667	3,7
1882	1665	40 763	4,1
1883	1785	40 651	4,4
1884	1247	49 830	2,5
Gjennomsnitt per år	1534	42 305	3,6

Databasen fra Atlantic Canada Shipping Project gir oss anledning til å undersøke hvor de norske sjømennene på britiske skip rømte i perioden 1880–1884. Tar man i betraktning høykonjunkturen som preget USA i disse årene samt økningen i både emigrasjonen til statene og det noe høyere antallet rømninger fra den norske flåten, er det nærliggende å tenke at også norske rømlinger som seilte under britisk flagg som oftest stakk av i Nord-Amerika i denne perioden. Vi vet fra forrige kapittel at norske sjøfolk rømte oftest fra den britiske flåten i New York i perioden fra 1862 til 1913. Vil tidsavgrensningen vise at dette også holder stikk i perioden fra 1880 til 1884? Og hvordan forholdt rømningsdestinasjonen seg i forhold til den foregående perioden fra 1873 til 1879?

²³⁰ Kilder: Statistisk sentralbyrå, "Handelsflåtens størrelse. 1800-1999."; "Rømte sjøfolk. 1866-1906."

²³¹ Innrulleringssjefenes opprinnelige tall er brukt pluss en 50% forhøyning for å få tilnærmet riktigst tall i likhet med Statistisk sentralbyrå som poengtert i Tønnessen, "Mannskapsforhold", 149.

²³² I mine beregninger har jeg tatt utgangspunkt i at 85% av den norske handelsflåten bestod av norske sjømenn. En svakhet med denne tilnærmingen er at det kan ha vært tidsmessige variasjoner i dette antallet.

Tabell 4.2: Norske rømninger fra den britiske flåten, 1873–1879 og 1880–1884²³³

1873–1879		1880–1884	
Verdensdel	Antall	Verdensdel	Antall
Nord-Amerika	2100	Oseania	1500
Oseania	600	Nord-Amerika	900
Europa	500	Europa	900
Sør-Amerika	200	Sør-Amerika	300
Andre	200	Andre	100

Tabell 4.2 viser noe uventet at det var færre norske sjømenn som rømte i Nord-Amerika fra den britiske flåten på begynnelsen av 1880-tallet enn i 1870-årene.²³⁴ Dette gjelder også New York. Som vi ser rømte de norske sjøfolkene oftest i Oseania mellom 1880 og 1884. Spesielt i Australia, men også i New Zealand. Tallmaterialet er tynt og burde ideelt sett helt klart vært mer robust, så vi skal kanskje ikke legge for mye vekt på disse differansene i analysen. Men likevel gir tallene en viss pekepinn på rømningsmønsteret som gjør at vi må stille spørsmål ved hvorfor nettopp Australia skiller seg ut i den perioden hvor det meste lå til rette for at USA – og spesielt New York – logisk sett skulle vært mest utsatt for rømninger.

Hvis vi gransker Oseanias historie nøyere i den omtalte epoken, ser vi at den andre store emigrasjonsbølgen til Australia fant sted fra og med 1880.²³⁵ Mye tyder derfor på at det ikke var tilfeldigheter som gjorde at nordmenn i den britiske flåten rømte i australske havner på begynnelsen av 1880-årene. I forbindelse med sin mastergradsoppgave "A Norwegian Waltz: Norwegian Immigration and Settlement in Queensland 1870–1914", utarbeidet Fredrik Larsen Lund en grafisk oversikt over norske rømninger i Melbourne, Australia.²³⁶ Den viser at nærmere 2 000 nordmenn rømte i perioden 1878–1914 i denne australske havnen alene, og flertallet av dem rømte i 1880-årene.

Ifølge Larsen Lund var det gode tider i Australia på 1880-tallet, spesielt i Melbourne.²³⁷ På bakgrunn av det store gullrushet i kolonien Victoria i 1850-årene, vokste byen raskt til å bli en verdensmetropol. Pengene fløt – og det var gode muligheter for jobb. Dette må ha lokket

²³³ Statistikken er fra 1%-utvalget fra den britiske handelsflåten ekstrahert fra databasen til Atlantic Canada Shipping Project. Tallene har blitt ganget med 100 for å vise det reelle antallet rømninger.

²³⁴ 18,1% av det totale antallet rømninger fra den britiske flåten skjedde i sjuårsperioden 1873–1879, mens 18,7% skjedde i femårsperioden 1880–1884.

²³⁵ MacIntyre, 1999, 108.

²³⁶ Appendix C. (Kilder: "Public Records Office of Victoria. Serie 946, register over rømte sjømenn i Melbourne, 1878–1924" samt "Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler, Norges officielle Statistik, Departmentet for det Indre, 1877–1905" og "Konsulatberetninger: indberetninger fra de norske legationer og konsulater m.m, Utenriksdepartementet, 1905–1914".)

²³⁷ Personlig korrespondanse per e-post. 22.01.2014.

mange i land, skriver han til meg. Dessuten var hyrene i kysttrafikken om bord på australske skip høyere enn på norske skip. Tar man de gode tidene i Australia i betraktning, er det kanskje ikke så overraskende likevel – eller ulogisk – at mange norske sjøfolk valgte "å gå i land" på det australske kontinentet på begynnelsen av 1880-årene.

Tønnessen derimot, skriver følgende basert på konsulrapportene fra Melbourne og Sydney: "Det påfallende med rømningens forløp i Australia er at mens den i de andre land når sin største høyde i 1880-årene, så er den da meget liten i Australia."²³⁸ Tar vi tallene Larsen Lund fant via Public Records Office of Victoria over registrerte rømte norske sjømenn i betraktning samt de gode tidene som rådet i Australia i 1880-årene, må vi anta at tallene Tønnessen hadde å jobbe med fra konsulatrapportene var mangelfulle. For i likhet med Larsen Lund, refererer Tønnessen til de gode tidene i Australia i denne perioden, da spesielt de høye hyrene i skipsfarten samt det godt lønnede sesongarbeidet i land.²³⁹ Litteraturen som omhandler skjult emigrasjon har i all hovedsak vært fokusert på Nord-Amerika, men mye kan tyde på at den skjulte emigrasjonen gjorde seg sterkt gjeldende også på det australske kontinentet.

Skipsfartskonjunkturer

Tønnessen peker også på at det er flere som rømmer i dårlige år for norsk skipsfart og færre i gode år. Han hevder at årsaken til forandringene "[...] skimter man i skipsfartskonjunkturerne".²⁴⁰ I periode 1873 til 1879 er norsk skipsfart fortsatt inne i en vekstperiode. "Ekspansjonen i denne perioden var imponerende", skriver Ola Honningdal Grytten og Fritz Hodne i *Norsk økonomi i det 19. århundre*.²⁴¹ Den norske flåten var på dette tidspunktet den tredje største i verden. Men i 1879 opplevde den norske flåten for første gang siden navigasjonsakten trådte i kraft, en nedgang i både tonnasje og mannskapstall.²⁴² Lavkonjunkturer som gjorde seg gjeldende mot slutten av 1870-tallet varte gjennom hele perioden 1880–1884 som betegnes som kriseår for norsk skipsfart.²⁴³ Grytten og Hodne hevder at grunnen til at Norge mistet betydelige markedsandeler i skipsfarten fra og med 1880-tallet, var forårsaket av transformasjonsproblemer i forhold til overgangen fra seil- til

²³⁸ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 159.

²³⁹ *ibid.*

²⁴⁰ *ibid.*

²⁴¹ Hodne og Grytten, 2000, 267.

²⁴² Statistisk sentralbyrå, "Handelsflåtens størrelse. 1800–1999."

²⁴³ Hodne og Grytten, 2000, 267.

dampskip.²⁴⁴ Som vi har sett rømte det flere sjømenn fra den norske flåten i disse kriseårene på begynnelsen av 1880-tallet enn fra den foregående vekstperioden på 1870-tallet.

Hvordan skipsfartskonjunktorene i Norge – og i andre land– påvirket rømningene, er en omfattende problemstilling som selvsagt fortjener å bli studert og analysert mer inngående enn det jeg har gjort her. Her har den begrensede hensikt vært å sammenligne antallet rømninger i de to periodene som preges av lav- og høykonjunktur, og sette resultatene opp mot Tønnessens teorier om at flere rømte i dårlige år enn i gode år for den norske skipsfarten. I dette tilfellet underbygger funnene Tønnessens betraktninger. Men hvordan vil teoriene om skipskonjunkturer i forhold til rømninger slå ut når man blander inn flere nasjoner – og hvordan får man eventuelt testet ut rømningsfenomenet når for eksempel den britiske, kanadiske og amerikanske flåten tas med i vurderingen sett i lys av at rømningsvesenet var et internasjonalt fenomen?

Rømningsvesenets kompleksitet gjør at man ikke kan forholde seg til kun én variabel. Dermed blir det for eksempel for lett å konkludere med at det er lavkonjunktoren som gjør at mange sjømenn rømte i en gitt periode. Løfter man blikket, så ser man at de norske forklaringene på rømningsvesenet –som for eksempel konjunkturer og rømningebølger som vi her har sett på, ikke forklarer hvorfor de norske sjøfolkene rømte i en enda større skala fra både den kanadiske og britiske flåten. Mest trolig er rømningene fra den norske flåten et resultat av flere forskjellige faktorer, der lavkonjunktoren selvsagt kunne være en del av forklaringen.

Den norske flåte kvaliteten

Som tidligere nevnt tar flere av årsaksforklaringene i litteraturen utgangspunkt i den norske flåtens dårligere kvalitet sammenlignet med andre nasjoner – noe som, ifølge enkelte teorier både i litteraturen og fra samtidens aktører, førte til at sjøfolk rømte fra norske skip. Norske redere investerte i eldre seilskuter i stedet for å satse på dampskip da mange av konkurrentene allerede var i god gang med å modernisere sine flåter – en investeringsstrategi som varte til midten av 1870-årene, ifølge Helge W. Nordvik.²⁴⁵ Det er naturlig å tro at en stor flåte bestående av mange eldre skuter, antakeligvis vil ha et høyere antall forlis enn mer moderne

²⁴⁴ *ibid.*

²⁴⁵ Nordvik: "The shipping industries of the Scandinavian countries, 1850–1914", 137.

flåter. På grunnlag av dette er det ikke fornuftstridig å anta at antall rømninger kunne ha en sammenheng med flåtens kvalitet, slik mange historikere har hevdet.

For å finne ut om det er sammenfall mellom antall forlis og antall rømninger, kan det være hensiktsmessig å se nærmere på skipsforlisstatistikken. Antall skipsforlis – og hvordan forlisantallet utviklet seg i takt med tiden, vil gi et bilde på hvordan den norske flåtekvaliteten var, og setter man forlistallene opp mot rømningstallene, vil vi se om det var en sammenheng.

Tabell 4.3: Skipsforlis, den norske flåten, 1873–1879 og 1880–1884²⁴⁶

Årstall	Antall skip	Antall forlis
1873	7 447	155
1874	7 664	173
1875	7 814	156
1876	7 909	268
1877	8 064	170
1878	8 248	136
1879	8 147	222
Gjennomsnitt per år	7 899	183
1880	8 095	232
1881	7 977	273
1882	7 913	234
1883	7 899	202
1884	7 884	187
Gjennomsnitt per år	7 953	226

Tabell 4.3 viser at det var en forskjell i antall skipsforlis i den norske flåten mellom de to periodene 1873–1879 og 1880–1884. Selv om flåtestørrelsen nesten ikke økte, steg det årlige forlisgjennomsnittet. En økning av forlis på over 20% fra første til andre periode må sies å være tydelig. I likhet med konjunkturforskjellene, ser vi at antallet rømninger samvarierer med forlistallene, da begge øker i den samme perioden: 1880–1884. Betyr dette at det finnes en sammenheng mellom skipskvaliteten og antall rømninger? Det kan selvsagt brukes som et argument til å underbygge påstanden, men jeg vil hevde at det høye antallet norske sjøfolk som vendte tilbake til den norske flåten undergraver forklaringene som omhandler den dårlige norske flåtekvaliteten.

Som vi har sett – ifølge innrulleringssjefenes oppgaver – vendte en betydelig andel av de norske sjøfolkene tilbake til den norske flåten. Hvis de norske skipene og forholdene om bord

²⁴⁶ Statistisk sentralbyrå, "Skipsforlis. 1851–1998."; "Handelsflåtens størrelse. 1800–1999."

var så dårlige – og det var en av årsakene til rømningene – hvorfor vendte da så mange sjømenn tilbake til den norske flåten? Det ser ikke ut til å være temporale forskjeller i hjemvendingsmønsteret som kan brukes til å argumentere for at det var en tydelig sammenheng mellom rømninger og flåte kvaliteten, for eksempel at majoriteten av de hjemvendte sjøfolkene gjorde det i en periode før forringelsen av den norske flåten for alvor gjorde seg gjeldende. Snarere tvert imot.

Hvis vi tar utgangspunkt i at innrulleringssjefenes statistikker over hjemvendte sjøfolk forholder seg kun til rømlinger, viser tallene at 19,4% av rømlingene vendte tilbake til den norske flåten på slutten av 1860-årene, og at dette tallet steg til 40,1% i 1870-årene og videre til 44,3% i 1880-årene.²⁴⁷ Andelen hjemvendte fortsatte faktisk å øke på 1890-tallet – til hele 59,7% – tiåret da den norske forlisprosenten nådde sitt verste år: 1894, som Espen Søybe omtaler som "annus horribilis" i forlissammenheng.²⁴⁸ På begynnelsen av 1900-tallet var hjemvendingsprosenten på 57,3%.

Andelen hjemvendte sjøfolk til den norske flåten øker altså gjennom hele perioden i takt med den norske flåte kvalitets forringelse. Disse momentene mener jeg taler i mot at rømningene fra norske skip skyldtes flåte kvaliteten og forholdene om bord.

Oppsummering

Den norske flåten hadde – noe uventet – en betraktelig lavere andel rømninger enn de kanadiske, britiske og finske flåtene. Hvis vi tar utgangspunkt i at den norske flåten bestod av omtrent 85% nordmenn, kan vi fastslå at norske sjømenn rømte langt oftere fra den britiske flåten – og spesielt den kanadiske – enn fra den norske. Dette er overraskende ettersom litteraturen om rømningsvesenet som oftest forklarer rømningene fra den norske flåten med blant annet lavere hyrer og dårligere skipskvalitet og dårligere forhold om bord på skipene sammenlignet med andre nasjoners flåter. Det er også mye som tyder på at norske sjøfolk var mer trofaste mot den norske flåten enn sine utenlandske kolleger.

Naturlige oppfølgingsspørsmål i forbindelse med disse funnene er: Hvorfor rømte de norske sjømennene også fra den britiske og kanadiske flåten – og endatil i en større skala – hvis vi har de særnorske forklaringene på rømningsvesenet i mente? Og hvorfor vendte omtrent

²⁴⁷ Statistisk sentralbyrå: "Rømte sjøfolk. 1866–1906."

²⁴⁸ Søybe, "Tallenes fortellinger: Skipsforlis 1851–1998. 1894 – annus horribilis".

halvparten av de norske rømlingene tilbake til norske skip hvis forholdene på flåten var dårligere både økonomisk og kvalitetsmessig?

Det siste spørsmålet er noe sammensatt, da en forklaring på det store antallet tilbakevendte norske sjøfolk, kan være at norske skip måtte heve hyren i utenlandske havner for å være konkurransedyktige – og at rømlingene derfor vendte tilbake til den norske flåten på grunn av høyere hyrer. Likevel kan man reise spørsmål ved noen av de tradisjonelle årsaksforklaringene på det norske rømningssvesenet, såfremt ikke noen av grunnene til rømningene som for eksempel dårlig kost og tøff behandling fra overordnede, eller dårlige skip, også inntraff på utenlandske flåter. Dette er noe man selvsagt ikke kan utelukke, men det ekskluderer uansett de særnorske forklaringene på rømningssfenomenet, spesielt det som omhandler den nevnte flåteekvalitet og forholdene om bord.

Når det gjelder teoriene om rømninger som en del av en skjult emigrasjon, belyser ikke dataene fra den britiske flåten fenomenet i særlig grad. En mer detaljert analyse à la den Fischer brukte i artikkelen "The Sea as Highway: Maritime Service as a Means of International Migration, 1863–1913" er nødvendig for å si noe mer utfyllende om denne formen for ulovlig emigrasjon. Selv om Fischer ikke fant så mange skjulte migranter, er det første gang vi har fått kunnskap om hva som skjedde med de norske rømlingene da de slo seg ned i USA. Fischer presiserer at det er uvisst hvor typiske disse unge rømlingene som bosatte seg i New York var, men opplysningene om deres karakteristikk gir et bilde av de skjulte migrantene som egner seg til videre studier av denne delen av den transatlantiske bevegelsen på 1800-tallet.

Når vi setter rømningssfrekvensen fra den norske flåten opp mot emigrasjonssbølgene fra Norge for å se om det finnes en sammenheng, finner vi at Johan Nicolay Tønnessens teorier om at tallene for rømte og utvandrede holder hverandre i balanse, ikke holder stikk. Tvert i mot så er rømningstallene høye da emigrasjonstallene er høye og omvendt, noe som kan tolkes dithen at mange av de rømte sjømennene kan ha tatt opphold i USA som skjulte migranter i samme periode hvor deres landsmenn utvandret ved lovlige metoder. Tallene fra den britiske flåten viser likevel at flertallet av de norske rømlingene stakk av i Australia i samme perioden hvor den legale utvandringen til USA var på topp, noe som ikke nødvendigvis styrker teoriene om at det var en sammenheng mellom emigrasjonssbølger og rømningene. Undersøker vi konjunkturforskjellene i den norske flåten nærmere, ser vi at Tønnessen har rett når han

skriver at det var flere rømninger fra norske skip da det var en lavkonjunktur i norsk skipsfart på begynnelsen av 1880-årene enn i den norske flåtens vekstperiode på 1870-tallet.

I litteraturen om rømningsvesenet – spesielt fra den omtalte "gamle skolen" som siteres i begynnelsen av kapitlet – så har fokuset hovedsakelig vært rettet mot den norske flåten og norske sjømenn. På bakgrunn av det vi har funnet ut om rømningsvesenet i en internasjonal kontekst, mener jeg deler av de tradisjonelle årsaksforklaringene bør revurderes.

Kapittel 5

Konklusjon

I denne oppgaven har vi drøftet de eksisterende forklaringene på rømningsvesenet for å få en bedre forståelse for hvorfor sjøfolk rømte fra sine skip i perioden 1862–1913. Etter å ha studert de norske sjømennene og den norske flåten i et internasjonalt, komparativt perspektiv, mener jeg det er mulig å stille spørsmål ved enkelte av de rådende særnorske forklaringene på rømningsvesenet.

I kapittel 3 analyserte vi norske sjømenn i utenlandsk tjeneste, og sammenlignet både deres karakteristikk og adferd i henholdsvis den britiske og kanadiske flåten. Deretter rettet vi søkelyset mot – og sammenlignet – norske, amerikanske og britiske sjøfolk i den britiske flåten. I kapittel 4 ble den norske flåtens rømningsmønstre sammenlignet med blant annet den britiske flåten, og for å kunne si noe om eventuelt bakenforliggende årsaker til rømningene, ble deler av analysen gjort med to innsnevrede tidsperioder som bakteppe.

Hovedresultater

Tar man lengden på perioden vi har behandlet i betraktning, og det store antallet mulige innvirkninger på rømningsavgjørelsene, er det problematisk å komme fram til en tilfredsstillende enhetlig konklusjon på hvorfor sjømenn stakk fra sine skip. Det vi kan fastslå er at bestemte individuelle karakteristikk ved sjømennene som alder og hva slags stillinger de innehadde om bord hadde stor betydning for hvem som rømte. Vi kan også konkludere at rømningsvesenet var et internasjonalt fenomen, med visse, tidvis store, forskjeller i rømningsmønstrene og rømningshyppigheten mellom enkelte av flåtene.

I forhold til andre nasjoners flåter, viser det seg at den norske flåten ikke var særskilt utsatt for rømninger – og norske sjømenn var heller ikke jevnt over såkalte rømningsverstinger i andre lands flåter. De var blant dem som rømte mest i den kanadiske flåten, men de skilte seg ikke spesielt ut i den britiske flåten og sammenlignet med disse to flåtene rømte de norske sjømennene i betraktelig mindre grad fra den norske flåten. Dette betyr at den veletablerte forestillingen om at norske sjøfolk rømte mer enn andre, må revideres. På bakgrunn av

resultatene fra min undersøkelse mener jeg også at de tradisjonelle særnorske forklaringene på rømningene kan trekkes i tvil.

Hvis det dårlige norske hyrenivået var hovedårsaken til rømningene, hvorfor rømte da sjøfolkene generelt i en større skala fra den kanadiske og britiske flåten? Og hvorfor rømte norske sjøfolk i en større skala både fra den kanadiske og britiske flåten enn fra den norske? De samme spørsmålene kan reises i forhold til de norske skipenes påstått dårligere kvalitet og de dårlige forholdene om bord som rømningsårsaker, spesielt når man tar i betraktning det store antallet nordmenn som vendte tilbake til den norske flåten. Det at nærmere halvparten av de norske sjøfolkene returnerte til norske skip – og endatil i et økende antall mot slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet, en periode da den norske forlisprosenten var på sitt verste – mener jeg underminerer den dårlige norske flåtekvaliteten og forholdene om bord som årsaksforklaring. I materialet til Ole Gustav Barmann er det referert til den svensk-norske konsulen i Nagasaki som mot slutten av 1800-tallet kommenterte rømningene fra norske skip slik:

"Det er forbausende at unge norske søfolk vil forlade de gode forholde ombord i de norske seilskibe og kaste sig ind som fremmed i forholde hvor de ofte bliver udsatt for vilkaarlig behandling og faar føle en fremmeds lod."²⁴⁹

Kan de unge norske sjømennene ha blitt villedet til å tro at forholdene var så mye bedre på andre nasjoners skip?

Det høye antallet hjemvendte sjømennene kan brukes til å argumentere for innpiskernes makt. Kanskje mange av de norske sjøfolkene rett og slett ble lurt av "runners" og "crimps" til å tro at utenlandske skip var bedre, noe rømningene fant ut ikke var tilfellet – og dermed returnerte til den norske flåten? Når det gjelder de norske sjømennene som særskilt utsatt for innpiskere på grunn av sitt gode rykte, kan dette også til en viss grad betviles ettersom de amerikanske og kanadiske sjøfolkene rømte i en mye større skala enn de norske fra den britiske flåten samt at den norske flåten hadde en mye lavere rømningsrate enn både den britiske, kanadiske og finske flåten. Men det utelukker selvsagt ikke at innpiskerne kan ha hatt norske sjømenn som siktemål i sin virksomhet. Uansett spilte nok innpiskerne en betydningsfull rolle i rømningsvesenet.

²⁴⁹ Barmanns materiale.

Både høyere hyrer i andre lands flåter, dårlige forhold om bord på enkelte norske skip og innpiskere som gikk etter norske sjøfolk, kan antakelig forklare en del av rømningene, men de særnorske forklaringene sier ikke nødvendigvis noe om rømningsvesenet som sådan ettersom fenomenet var minst like nærværende i andre lands flåter og innbefattet alle de store sjøfartsnasjonenes sjømenn.

Informasjonen vi får ut av databasen til Atlantic Canada Shipping Project om de norske sjøfolkene i den britiske flåten, underbygger stort sett tidligere forskningsresultater om andre lands flåter. Sjømennene som rømte var yngre enn gjennomsnittet på flåten og rømlingene var hovedsakelig blant de med lavest rang blant mannskapet. Eldre sjømenn – og spesielt de som var en del av offisersstanden – rømte i særdeles liten grad.

Det store avviket i rømningshyppigheten mellom de norske sjømennene i den kanadiske og britiske flåten, kan til en viss grad forklares ut i fra disse forskjellene. En dobbelt så stor andel av nordmennene var offiserer i den britiske flåten som i den kanadiske, og i tillegg var de jevnt over eldre i den britiske flåten. Dette gir et inntrykk av at de norske sjøfolkene hadde en høyere anseelse på britiske skip, noe som formodentlig førte til økt trivsel om bord og som igjen førte til at nordmennene var mindre tilbøyelige til å rømme.

Johan Nicolay Tønnessen hevder som vi så i kapittel 4 at "Det er utvilsomt historisk riktigst å se rømningen som et ledd i den norske emigrasjonen."²⁵⁰ Yngve Nedrebø derimot, mener at Ole Gustav Barmann gjennom sitt arbeide, har vist at rømningene i større grad var en form for arbeidsvandring enn emigrasjon.²⁵¹ Jeg tolker disse utsagnene dithen at Tønnessen mener at en stor andel av sjømennene som rømte fra den norske flåten endte opp som migranter i land, mens Nedrebø mener at majoriteten av rømlingene fortsatte som uteseilere i andre nasjoners flåter. Det har ikke vært mulig å etterprøve disse teoriene på en god nok måte i forhold til kildematerialet brukt i denne oppgaven, men det store antallet nordmenn i både den kanadiske og britiske flåten – og i den amerikanske flåten – understøtter Nedrebøs teori.²⁵²

Et forhold som kan støtte Tønnessens syn er følgende: De norske sjømennene som rømte fra britiske skip var hele 2 år yngre enn rømlingsgjennomsnittet, mens både de britiske og

²⁵⁰ Tønnessen, "Mannskapsforhold", 148,

²⁵¹ Nedrebø, "En kræftsskade på vor sjømansstand og en ulykke for landet".

²⁵² "Var tallet på den nordmenn i den engelske handelsflåte stort, var det enda større i den amerikanske." Tønnessen, "Mannskapsforhold", 154.

amerikanske rømlingene lå over aldersgjennomsnittet. Vi fant også ut at de norske lettmatrosene var mest tilbøyelige til å rømme. Dette kan tyde på at det finnes en sammenheng mellom de unge, norske rømlingene og den skjulte emigrasjonen.

Lewis R. Fischer viser i artikkelen "The Sea as Highway: Maritime Service as a Means of International Migration, 1863–1913" at flertallet av de skjulte migrantene han fant i New York var nordmenn som hadde rømt fra sine skip. I tillegg var de mye yngre enn gjennomsnittet og tidligere lettmatrosar. New York var som vi har sett den mest rømningsutsatte havnen for både de norske sjømennene i den kanadiske flåten og den britiske flåten. Vi vet også at New York var en rømningsutsatt havn fra den norske flåten.²⁵³ Kanskje mange av de unge, norske lettmatrosene som rømte fra kanadiske, britiske og norske skip i New York endte opp som skjulte migranter? En mer fokusert studie når det gjelder denne skjulte emigrasjonen er på sin plass, men jeg vil anta at en betydelig andel av de unge lettmatrosene som rømte var en del av den illegale innvandringen til Nord-Amerika.

Når det gjelder rømninger versus emigrasjonsbølger, en kobling som Johan Nicolay Tønnessen foretar i *Den norske sjøfarts historie 2,3*, kan denne oppgavens funn avkrefte hans teorier om at rømningstallene var lave når emigrasjonen var høy og motsatt.²⁵⁴ I den norske flåten viser tallene at rømnings- og emigrasjonstallene var sammenfallende: begge var lavere i 1870-årene sammenlignet med begynnelsen av 1880-årene hvor begge var på topp. Man skulle tro at de norske rømningene fra den britiske flåten på østkysten av Nord-Amerika også skulle være høye i samme periode som emigrasjonen fra Norge og rømningene fra norske skip var høye på begynnelsen av 1880-årene, da alt til rette på land med økonomiske oppgangstider på det amerikanske kontinentet. Men tallene fra den britiske flåten demonstrerer at norske sjøfolk rømte oftest i Australia i denne perioden. Dette anskueliggjør hvor komplekst rømningsfenomenet var. Men hva kan forklaringen på dette uventede resultatet være?

Jeg vil anta at flåtenes nasjonalitet og seilingsmønstre spilte en avgjørende rolle i forhold til hvordan rømningene artet seg. Desto flere anløp en flåte hadde i et visst område, desto flere anledninger hadde sjømennene til å rømme der, noe som avspeiles i rømningsmønstrene. For å ta et par eksempler: Den kanadiske flåten var spesielt godt representert på østkysten av

²⁵³ *ibid.*

²⁵⁴ *ibid.* s. 150.

Nord-Amerika, derfor hadde flåten desto flere rømninger i dette området enn andre steder i verden.²⁵⁵ På samme måte hadde den britiske flåten – i kraft av å være verdens største flåte – flere anløp rundt omkring i verden, noe som forklarer det mer spredte rømningsmønsteret i forhold til den kanadiske flåten.

David C. Mauk betoner som tidligere nevnt at etter hvert som norske skip lå oftere i amerikanske havner, kom sjøfolkene i kontakt med andre sjømenn og kunne dermed i større grad sammenligne både lønn og arbeidsforhold ombord på skipene – noe som forklarer hvorfor rømningene økte utover 1870- og 1880-tallet.²⁵⁶ Dette resonnementet kan også overføres til norske sjømenn i den britiske flåten som forklaring på hvorfor så mange nordmenn rømte fra den britiske flåten i Australia i en periode man skulle tro det meste lå til rette for rømninger på det amerikanske kontinentet. En sjømann som mønstret på et britisk skip kunne for eksempel høre rykter om hvilke gyldne muligheter det var på land i Australia, eventuelt kunne de høre om gullrush og jobbtilbud mens de lå i havn i Melbourne, noe som førte til at mange forlot sine skip.

I tillegg spilte sjømennenes nasjonale tilhørighet tilsynelatende en viktig rolle. Vi har sett at amerikanske sjøfolk hovedsakelig rømte på hjemmebane og at de britiske sjøfolkene rømte oftere enn andre lands sjøfolk i England. Dette forklarer hvorfor Liverpool, en havn med et hyrenivå under gjennomsnittet, var betydelig mer rømningsutsatt i den britiske flåten enn den kanadiske. I enkelte tilfeller kan det virke som nasjonal tilhørighet trumfet havnenes hyrenivå når det gjelder å forklare rømningene. Men samtidig undergraver ikke dette teoriene til Lewis R. Fischer og Helge W. Nordvik som kobler rømningene opp mot havner med høye hyrer og at sjømennenes rømningsavgjørelser ble basert på muligheten for bedre lønn. I hvert fall ikke når det gjelder de norske sjøfolkene som eksempelvis rømte i en atskillig større skala i New York enn i Liverpool.

Sjømennenes nasjonale tilhørighet og tilknytning til flåtens nasjonalitet og mannskaps-sammensetning, ser også ut til å påvirke sjømennenes rømningstilbøyelighet. Dataene viser at sjømennene var mer trofaste overfor sin egen nasjons flåte enn overfor andre nasjoners skip. Både britene og nordmennene rømte i mindre skala fra sin egen flåte enn fra den kanadiske

²⁵⁵ Fischer og Nordvik, "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913", 147.

²⁵⁶ Mauk, 1997, 52.

flåten i de britiske sjøfolkenes tilfelle og den britiske og kanadiske flåten i de norske sjømennenes tilfelle. Det kan være flere grunner til dette. For det første kan det tenkes på bakgrunn av det vi vet om hvem som rømte, at sjømennene hadde høyere stillinger på sine egne nasjoners skip og at det førte til en mer forpliktende innstilling til skipet og dermed færre rømninger totalt sett. For det andre kan det tenkes at de som seilte under andre lands flagg, allerede hadde rømt minst en gang og dermed var mer tilbøyelig til å rømme igjen. Den kanadiske flåten var også mye mer uensartet i sammensetningen av nasjonaliteter om bord. Jeg vil anta at dette forholdet – sammen med flåtens seilingsmønstre – forklarer de veldig høye rømningstallene fra den kanadiske flåten sammenlignet med den britiske og norske flåten.

På samme måte som Catharina B. Dyvik skriver at de fleste av de norske rømlingene sannsynligvis ikke tok beslutningene om å rømme med en "initial intention to migrate", vil jeg hevde på bakgrunn av det vi har funnet ut i denne oppgaven at mange av de norske sjømennene ikke nødvendigvis mønstret på sine skip med en intensjon om å rømme.²⁵⁷ Rømningsoppgavene viser at nesten alle som deserterte fra den britiske flåten hadde tidligere erfaring på sjøen. Sjømennene kan ha sett og erfart hvor vanlig det var å bryte kontraktene innenfor skipsfarten når de kom ut i verden – og hvor liten sjansen var for å bli tatt, noe som førte til at denne praksisen utviklet seg til å bli en alminnelig foreteelse for et visst segment av sjømannsbestanden.

De mange bakenforliggende faktorene som blir satt opp mot rømningene som vi har vært gjennom: emigrasjonsbølger, skipskonjunkturer, flåte kvalitet og rømninger som skjult emigrasjon, illustrerer hvor sammensatt rømningsvesenet var. I tillegg kunne hyrenivåene rundt omkring i verdens havner, andre nasjoners skipskonjunkturer, "pull"-faktorer på land i Nord-Amerika, Sør-Amerika, Europa og Australia, påvirke en sjømanns avgjørelse om å rømme.

Man må også anta – i likhet med teoriene til Den norske sjømannsmisjonen i samtiden – at sjømennenes personligheter og karakteristikk var medvirkende faktorer når man skal forklare hva som fikk de til å rømme.²⁵⁸ Som vi har sett var enkelte "typer" sjømenn mer

²⁵⁷ Dyvik, "Hiding Migrants: A study of seamen deserting from Norwegian merchant vessels between 1860 and 1914", 29.

²⁵⁸ Barmanns materiale.

tilbøyelige til å stikke fra sine forpliktelser, de var gjerne yngre enn gjennomsnittet og hadde ofte lavstatusyrker om bord. Hva slags mål de hadde med valget av sitt yrke, hvordan de kom overens med de andre om bord på skipene, hva slags bakgrunn de hadde, hva slags fristelser som møtte dem i land og lignende, er alle spørsmål man må stille i forbindelse med å oppnå en større forståelse av rømningsfenomenet.

Det kan være grunn til å trekke inn en tredje teori som underbygger de ovennevnte utgreiingene om sjømennenes karakteristikk. Kanskje rømningsfenomenet delvis kan forklares ut fra hvilke "sjømannstyper" man hadde med å gjøre? Kan de høye rømningstallene fra kanadiske skip i tillegg til seilingsmønstrene og mannskapssammensetningene også forklares ut fra hva slags sjømenn flåten tiltrakk seg?

Judith Fingard skiller mellom tre hovedtyper sjømenn som var sysselsatt i den kanadiske handelsflåten på 1800-tallet i boken *Jack in the Port: Sailortowns of eastern Canada*.²⁵⁹ Den første typen hun refererer til er karrieresjømannen, den andre typen kaller hun "scallywags" og den tredje: "casual adventurers". Den første typen kjennetegnes av ambisiøse sjømenn som hadde som mål å gjøre karrierer på sjøen i motsetning til den andre typen, "scallywags", som på godt norsk kan oversettes til kjeltringer. Disse kjeltringene ble ifølge Fingard mer eller mindre tvunget på sjøen av autoriteter på kysten av Kanada. De var med andre ord ikke sjømenn av egen lyst. Den tredje typen: eventyrerne – som dro på sjøen for å oppleve verden – var de meste vanlige sjømennene, hevder hun.

Man bør selvsagt være ytterst kritisk til disse grove karakteristikkene av sjøfolkene og hvor godt de lar seg overføre til norske sjømenn, men skillet mellom sjøfolk som ville gjøre karriere på sjøen og de som var mer eventyrlystent anlagt, mener jeg utgjør to sjømannstyper man kan knytte opp mot diskusjonen av rømningsvesenet. Vilhelm Aubert og Oddvar Arner viser i en sosiologisk undersøkelse fra 1959 at cirka halvparten av sjømennene på sine jomfruturer om bord på norske tankere i 1953 "kun" ville oppleve verden og bare en fjerdedel av dem hadde til hensikt å bli sjømenn.²⁶⁰ Det vil nok ikke være spesielt vågalt å hevde at den samme mentaliteten rådet blant en anelig andel norske sjøfolk hundre år tidligere. Jeg mener derfor at differansene i rømningshyppigheten til nordmennene mellom den britiske, kanadiske og norske flåten, delvis kan forklares ved hvilken sjømannstype man hadde med å gjøre. De

²⁵⁹ Fingard, 1982, 47–57.

²⁶⁰ Aubert og Arner, "On the Social Structure of the Ship", 211.

som ville ha en karriere til sjøs og hadde mulighet til det, rømte sjelden, mens eventyrerne som ikke var like knyttet til sjømannsyrket og som muligens var mer opportunistiske, det vil si at de ikke var så nøye på om de jobbet på sjøen eller land, rømte i mye større grad.

Mine hypoteser

Min hypotese om at rømningsavgjørelsen ikke nødvendigvis er så sterkt knyttet opp mot hvilket flagg skipene hadde, blir avkreftet. Det var tydeligvis en sterk korrelasjon mellom rømningsmønstrene og hvilken nasjon flåtene tilhørte – som jeg har skissert ovenfor. Men samtidig mener jeg de særnorske forklaringene som tar utgangspunkt i forholdene på og ved den norske flåten kommer til kort i og med at andre nasjoners sjømenn rømte i like stor grad og også mer enn de norske sjømennene, samt at rømningshyppigheten var høyere både fra den kanadiske og den britiske flåten enn fra den norske

Min antakelse om at nordmenn sannsynligvis rømte i en like stor skala fra den britiske som den kanadiske flåten kan – som nevnt i kapittel 3 – også avkreftes, ettersom de norske sjøfolkene rømte i en mye større skala fra den kanadiske flåten. Hypotesen om de strenge sjømannskontraktene som årsak til rømningene må inntil videre legges til side på grunn av et manglende sammenligningsgrunnlag med andre flåters kontraktsforhold. En mer detaljert, internasjonalt komparativ studie av kontraktene er på sin plass for å få en dypere forståelse av innvirkningen de eventuelt hadde på rømningsvesenet. I motsetning til Tønnessen, mener forfatterne av *Dansk søfarts historie 5, 1870–1920* at de enslydende nordiske sjøfartslovene fra begynnelsen av 1890-årene ikke gjorde noe med de strenge båndene kontraktene påla sjøfolkene. Skipperen kunne fortsatt – med loven i ryggen – holde på sitt mannskap i opp til to år for eksempel hvis reisen ble forlenget.²⁶¹

Det er også vanskelig å si noe konkret om hvorvidt hyreforskjellene mellom den norske og andre lands flåter er overvurdert som hovedårsak til rømningene i litteraturen. Mye peker mot at teorien til en viss grad holder stand ettersom de fleste av rømningene fra den britiske flåten de facto forekom i havner med høye hyrer. Men selv om rømningene hovedsakelig skjedde i disse havnene, utelukker ikke det at andre rømningsårsaker kan ha spilt en vesentlig rolle. Når vi ser at de norske sjøfolkene rømte oftere fra den britiske flåten i Australia i en periode der det meste lå til rette for at Nord-Amerika logisk sett burde vært hovedarenaen for

²⁶¹ Monrad Møller, Johansen og Dethlefsen, 1998, 160.

rømningene, samt at sjømenn fra alle de store sjøfartsnasjonene rømte, så kan det etter min mening tenkes at flere faktorer enn kun hyrenivået spilte inn på sjømennenes rømningsavgjørelser. Og det at rømningene i deler av perioden fortsatte å øke i omfang mens hyreforskjellene ble gradvis mindre, slik Lewis R. Fischer og Helge W. Nordvik viser i artikkelen "From Namsos to Halden: Myths and Realities in the History of Norwegian Seamen's Wages, 1850–1914", tyder også på at hyreperspektivet kan ha blitt overvurdert som årsaksforklaring på rømningsvesenet.

Oppsummering

I likhet med Helge W. Nordvik vil jeg hevde at sjøfolkene antakelig var på konstant utkikk etter bedre muligheter andre steder – enten det var på land eller på sjøen i andre skip. Lå forholdene til rette for å stikke fra sine forpliktelser, så gjorde en del av sjømennene det.²⁶² Flertallet av sjømennene var tross alt – som oppgaven har vist – unge menn, og mange var helt sikkert av det eventyrlystne slaget som ville oppleve det verden hadde å tilby av muligheter. Det var nok heller ikke uvanlig at enkelte av sjømennene – som for eksempel Joseph Brierly, forfatteren av diktet "A Briton's Lament" gjengitt i begynnelsen av denne oppgaven – rett og slett kunne havne på en rangel som førte til at de ble akterutseilt.

Vi må likevel ikke glemme at majoriteten av de norske sjømennene i den kanadiske, britiske og spesielt i den norske flåten tross alt fullførte sine kontrakter. Som sjømannen R.E. Johansen skrev i sine memoarer på slutten av 1800-tallet om de norske sjøfolkene:

I det store og hele maa jeg beundre den Norske sjømann for at de saa trofast holdt sig til de Norske skibene, tiltrots for elendige hyrer, daarlig kost og lugarforholde og höist mangelfull tonnage, aarsagen kan bare være kareterfasthed (sic) og fremmadstræbende egenskaper.²⁶³

Kanskje man også kan belyse rømningsvesenet ved å snu problemstilling på hodet og undersøke det store flertallet av sjøfolk som ikke rømte? Hvorfor var det ikke flere som rømte hvis forholdene ved den norske flåten var så dårlige og sjansene for å bli tatt var så små – og ikke minst – hvis fordelene ved å rømme var så store som de fleste forskere og historikere til nå har hevdet?

²⁶² Nordvik, "Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine 1863-1914: A Preliminary Survey", 85.

²⁶³ Johansen, "Diverse Optegnelser og Breve Vedrørende Slegten og Far's og Mine Oplevelser Til Sjøes".

Vedlegg

Appendiks A²⁶⁴

Tabell 3.1: Nasjoner representert i den britiske flåten 1862–1913

Nasjoner	Antall	Prosent
Storbritannia	54 930	64
Irland	8073	9,4
USA	2844	3,3
Sverige	2766	3,2
Tyskland	2212	2,6
Norge	1832	2,1
Kanada	1165	1,4
Danmark	923	1
India	830	1
Finland	723	0,8

Tabell 3.2: Fordeling av norske sjømenn og rømlinger i den britiske flåten 1862–1913

Tiår	Antall sjømenn	Prosent	Antall rømlinger	Prosent	Rønningsprosent
1862–69	124	6,8	8	4	6,5
1870–79	329	17,9	48	24,2	14,6
1880–89	520	28,4	60	30,3	11,5
1890–99	476	25,9	37	18,7	7,8
1900–13	382	20,9	45	22,7	11,8
Uregistrert årstall:	1	0,1	-	-	-
Totalt	1832	100	198	100	10,8

Tabell 3.3: Rønningshyppigheten fra den britiske flåten 1862–1913²⁶⁵

Nasjoner	Antall rømninger	Prosent
USA	636	22,4
Kanada	206	17,7
Finland	80	11,1
Norge	198	10,8
Tyskland	224	10,1
Sweden	278	10
Danmark	82	8,9
Irland	510	6,3
Storbritannia	2130	3,9
India	20	2,4

²⁶⁴ Tabeller basert på "Sample Crew Lists": 1%-utvalget fra databasen til Atlantic Canada Shipping Project, som inneholder 85 693 mannskapskontrakter fra den britiske handelsflåten mellom 1862–1913.

²⁶⁵ Av totalt 5100 rømninger.

Tabell 3.4: De ti mest rømningsutsatte havnene, den britiske flåten 1862–1913

Havner	Antall rømninger	Prosent
Philadelphia	455	8,9
Montreal	450	8,8
New York City	349	6,8
San Fransisco	319	6,3
Baltimore	254	5
Liverpool	252	4,9
New Orleans	146	2,9
Boston	145	2,8
Cardiff	128	2,5
Sydney	122	2,4

Tabell 3.5: Rømningsutsatte havner, nordmenn i den britiske flåten 1862–1913

Havner	Antall rømninger	Prosent
New York City	26	13,1
San Francisco	25	12,6
Sydney	10	5
Buenos Aires	7	3,5
Philadelphia	7	3,5
Adelaide	6	3
Baltimore	6	3
Cardiff	6	3
New Orleans	5	2,5
Newcastle (Australia)	5	2,5
Newport News	5	2,5

Tabell 3.6: Aldersdistribusjon, norske sjømenn i den britiske flåten 1862–1913

Aldersgrupper	Antall sjømenn	Prosent	Kumulativ prosent
15–19	56	3,1	3,1
20–24	530	28,9	32
25–29	482	26,3	58,3
30–34	334	18,2	76,5
35–39	198	10,8	87,3
40+	229	12,5	99,8
Ukjent	3	0,2	100
Totalt:	1832	100	

Tabell 3.7: Norske sjømenns stillinger i den britiske flåten 1862–1913

Stillinger	Antall	Prosent
Fullbefaren matros	1310	71,5
Fyrbøter	130	7,1
Tømmermann	88	4,8
Kokk/stuert	87	4,7
Lettmatros	56	3,1
Styrmann	49	2,7
Kvartermester	33	1,8
Båtsmann	23	1,3
Skipper	2	0,1
Andre ²⁶⁶	54	2,9
Total	1832	100

Tabell 3.8: Norske rømlingers stillinger i den britiske flåten 1862–1913

Stilling	Antall	Prosent
Fullbefaren matros	167	84,5
Lettmatros	9	4,5
Fyrbøter	9	4,5
Kokk/stuert	3	1,5
Tømmermann	2	1
Båtsmann	1	0,5
Skipper	1	0,5
Styrmann	1	0,5
Andre ²⁶⁷	5	2,5
Total	198	100

Tabell 3.9: Aldersdistribusjon, rømte norske sjømenn i den britiske flåten 1862–1913

Aldersgrupper	Antall sjømenn	Prosent	Kumulativ prosent
15–19	8	4	4
20–24	94	47,5	51,5
25–29	49	24,7	76,2
30–34	20	10,1	86,3
35–39	10	5,1	91,4
40+	16	8,1	99,5
Ukjent	1	0,5	100
Totalt	198	100	

²⁶⁶ Andre inkluderer: dekksgutter, seilmakere, enkelte underoffiser- og offiserstillinger, diverse spredte stillinger på dampbåter og stillinger merket som "ukjente".

²⁶⁷ Andre inkluderer: "boy", "deck hand", "quartermaster" og ukjente stillinger.

Tabell 3.10: Hovedhavner norske sjøfolks påmønstringer, den britiske flåten 1862–1913

Havner	Antall	Prosent
Liverpool	286	15,6
London	215	11,7
Cardiff	132	7,2
North Shields	115	6,3
Hamburg	67	3,7
Antwerp	65	3,5
Middlesbrough	62	3,4
South Shields	61	3,3
Glasgow	56	3,1
Blythe	37	2
Hull	37	2
New York City	31	1,7
Barry Wales	30	1,6
Newcastle	30	1,6
Penarth	29	1,6

Tabell 3.11: Det forrige skips nasjonalitet, nordmenn i den britiske flåten 1862–1913

Land	Antall	Prosent
Storbritannia	1058	57,7
Norge	111	6,1
USA	42	2,3
Kanada	28	1,5
Andre Europa	45	2,5
Andre utenlandske ²⁶⁸	158	8,6
Første skip	12	0,7
Ukjent	378	20,6
Total	1832	100

Tabell 3.12: Det forrige skips nasjonalitet, norske rømlinger fra den britiske flåten 1862–1913

Land	Antall	Prosent
Storbritannia	82	41,4
Andre utenlandske ²⁶⁹	25	12,6
Norge	22	11,1
Andre Europa	6	3
USA	4	2
Kanada	2	1
Ukjent	57	28,8
Total	198	100

²⁶⁸ 152 av disse er notert med "foreign".

²⁶⁹ Alle disse er notert med "foreign".

Tabell 3.13: Avmønstringsgrunner, nordmenn i den britiske flåten 1862–1913

Grunn	Antall	Prosent
Avmønstreet etter endt sjøreise	1272	69,4
Avmønstreet ved gjensidig samtykke	201	11
Andre tilfredsstillende grunner ²⁷⁰	30	1,6
Rømte	198	10,8
Mønstreet ikke på skipet før avreise	86	4,7
Andre ikke tilfredsstillende grunner	14	0,8
Avmønstreet pga. skade eller sykdom	16	0,9
Døde	15	0,8
Totalt	1832	100

Tabell 3.14: De ti best representerte nasjonene i den kanadiske flåten 1862–1913²⁷¹

Nasjon	Antall sjømenn	Prosent
Storbritannia	46 776	25,5
Kanada	24 732	13,5
USA	19 295	10,5
Irland	17 580	9,6
Sverige	12 833	7
Tyskland	11 339	6,2
Norge	10 786	5,9
Finland	5558	3
Frankrike	3808	2
Danmark	3587	1,9
Totalt	183 647	

Tabell 3.15: Aldersdistribusjon, rømte amerikanske sjømenn i den britiske flåten 1862–1913

Aldersgrupper	Antall sjømenn	Prosent	Kumulativ prosent
15–19	55	8,6	8,6
20–24	210	33	41,6
25–29	115	18,1	59,7
30–34	97	15,3	75
35–39	64	10,1	85,1
40+	94	14,8	99,9
Ukjent	1	0,1	100
Totalt	636	100	

²⁷⁰ Andre tilfredsstillende grunner inkluderer: "vessel wrecked", "vessel sold or transferred" og "crew ordered discharged".

²⁷¹ Kilde: Registry Crew Lists: "Agreements and Accounts of Crew", Saint John, Windsor, Yarmouth og Halifax, Maritime History Group, St. John's: A Crew Agreements Database which is made up of 'Voyages', 'Masters', 'Crews' and 'Ports' files containing data on the voyages, masters, crews and ports visited by Atlantic Canadian vessels."

Tabell 3.16: Aldersdistribusjon, rømte britiske sjømenn i den britiske flåten 1862–1913

Aldersgrupper	Antall sjømenn	Prosent	Kumulativ prosent
13–14	8	0,4	0,4
15–19	226	10,6	11
20–24	626	29,4	40,4
25–29	506	23,7	64,1
30–34	290	13,6	77,7
35–39	198	9,3	87
40+	272	12,8	99,8
Ukjent	4	0,2	100
Totalt	2130	100	

Tabell 3.17: Aldersdistribusjon, amerikanske sjømenn i den britiske flåten 1862–1913

Aldersgrupper	Antall sjømenn	Prosent	Kumulativ prosent
> 14	2	0,1	0,1
15–19	168	5,9	6
20–24	774	27,2	33,2
25–29	574	20,2	53,4
30–34	421	14,8	68,2
35–39	354	12,4	80,6
40+	540	19	99,6
Ukjent	11	0,4	100
Totalt	2844	100	

Tabell 3.18: Aldersdistribusjon, britiske sjømenn i den britiske flåten 1862–1913

Aldersgrupper	Antall sjømenn	Prosent	Kumulativ prosent
> 14	211	0,4	0,4
15–19	4390	8	8,4
20–24	13003	23,7	32,1
25–29	12219	22,2	54,3
30–34	8974	16,3	70,6
35–39	6354	11,6	82,2
40+	9718	17,7	99,9
Ukjent	61	0,1	100
Totalt	54 930	100	

Tabell 3.19: Amerikanske sjømenns stillinger i den britiske flåten 1862–1913

Stillinger	Antall	Prosent
Fullbefaren matros	837	29,4
Lettmatros	62	2,2
Fyrbøter	180	6,3
Kokk/stuert	276	9,7
Tømmermann	39	1,4
Båtsmann	36	1,3
Styrmann	92	3,2
Ukjent	1252	44
Andre ²⁷²	70	2,5
Total	2844	100

Tabell 3.20: Britiske sjømenns stillinger i den britiske flåten 1862–1913

Stillinger	Antall	Prosent
Fullbefaren matros	15 041	27,4
Lettmatros	2105	3,8
Fyrbøter	10 730	19,5
Kokk/stuert	8407	15,3
Tømmermann	1345	2,5
Båtsmann	1613	2,9
Styrmann	5615	10,2
Maskinist	5286	9,6
Ukjent	1338	2,4
Andre ²⁷³	3450	6,3
Total	54 930	100

Tabell 3.21: Amerikanske rømlingers stillinger i den britiske flåten 1862–1913

Stilling	Antall	Prosent
Fullbefaren matros	128	20,1
Lettmatros	11	1,7
Fyrbøter	26	4,1
Kokk/stuert	24	3,8
Tømmermann	1	0,2
Båtsmann	3	0,5
Styrmann	1	0,2
Ukjent	434	68,2
Andre ²⁷⁴	8	1,2
Totalt	636	100

²⁷² Andre inkluderer: "deck hand", "boy", "donkey man", "sailmaker", "3./4. engineer", "surgeon", "apprentice", "pursor", "landsman", "oiler/greaser" og "quartermaster".

²⁷³ Andre inkluderer: "engineer", "donkey man", "apprentice, boy", "quartermaster", "purser", "sailmaker", "storekeeper", "surgeon", "oiler/greaser", "deck hand", "supercargo", "painter/seaman", "stowaway", "master", "clerk", "landsman", "mate/pilot".

²⁷⁴ Andre inkluderer: "deck hand", "boy", "apprentice", "purser" og "quartermaster".

Tabell 3.22: Britiske rømlingers stillinger i den britiske flåten 1862–1913

Stilling	Antall	Prosent
Fullbefaren matros	959	45
Fyrbøter	393	18,5
Kokk/stuert ²⁷⁵	198	9,3
Lettmatros	142	6,7
Dekkgutt	38	1,8
Båtsmann	24	1,1
Styrmann	23	1,1
Tømmermann	19	0,9
Ukjent	251	11,8
Andre ²⁷⁶	83	3,9
Totalt	2130	100

Tabell 3.23: Ti mest rømningsutsatte havner, amerikanere i den britiske flåten 1862–1913

Havner	Antall rømninger	Prosent
Baltimore	175	27,5
Philadelphia	130	20,5
New York City	64	10,1
Boston	62	9,7
Montreal	38	6
Portland	19	3
San Fransisco	18	2,8
New Orleans	16	2,5
Liverpool	7	1,1
Quebec City	7	1,1

Tabell 3.24: Ti mest rømningsutsatte havner, briter i den britiske flåten 1862–1913

Havner	Antall rømninger	Prosent
Montreal	214	10
Liverpool	148	6,9
Philadelphia	148	6,9
New York City	118	5,5
San Fransisco	108	5,1
Sydney	66	3,1
Cardiff	65	3,1
Melbourne	63	3
Quebec City	53	2,5
New Orleans	51	2,4

²⁷⁵ Inkluderer også diverse stuert- og kokkeassistenter, det vil si: alle er ikke offiserer blant denne kategorien.

²⁷⁶ Andre inkluderer: "apprentice", "donkey man", "sailmaker", "quartermaster", "deck hand", "supercargo", "purser", "storekeeper", "landsman", "surgeon", "oiler/greaser" og diverse maskinister.

Tabell 3.25: Rømninger fra den britiske flåten i Liverpool 1862–1913²⁷⁷

Nasjonaliteter	Antall rømninger	Prosent
Storbritannia	148	58,7
Irland	46	18,3
Spania	8	3,2
Kanada	7	2,8
USA	7	2,8
India	5	2
Ukjent	4	1,6
Hellas	4	1,6
Danmark	3	1,2
Sverige	3	1,2

Tabell 3.26: Rømninger fra den britiske flåten i New York 1862–1913²⁷⁸

Nasjonaliteter	Antall rømninger	Prosent
Storbritannia	118	33,8
USA	64	18,3
Irland	49	14
Norge	26	7,4
Sverige	14	4
Ukjent	12	3,4
Kanada	9	2,6
Danmark	8	2,3
Tyskland	7	2
Finland	6	1,7

Tabell 3.27: Regioner for norske sjøfolks påmønstringer, den britiske flåten 1862–1913

Havner	Antall	Prosent
Europa	1568	85,6
Nord-Amerika	139	7,6
Oseania	45	2,5
Sør-Amerika	43	2,3
Andre	37	2
Totalt	1823	100

Tabell 3.28: Regioner norske rømlingers påmønstringer, den britiske flåten 1862–1913

Havner	Antall	Prosent
Europa	170	85,9
Nord-Amerika	11	5,6
Oseania	9	4,5
Sør-Amerika	7	3,5
Andre	1	0,5
Totalt	198	100

²⁷⁷ Av totalt 252 rømninger fra 1%-utvalget.

²⁷⁸ Av totalt 349 rømninger fra 1%-utvalget.

Appendiks B

Tabell 4.1: Norske sjømenns rømninger fra den norske flåten 1873–1884²⁷⁹

Årstall	Antall rømte norske sjømenn ²⁸⁰	Antall nordmenn i den norske flåten ²⁸¹	Rømningsprosent
1873	1281	47 725	2,7
1874	1254	49 771	2,5
1875	1196	51 239	2,3
1876	1244	51 952	2,4
1877	1067	52 819	2,0
1878	1149	53 242	2,2
1879	1133	50 109	2,3
Gjennomsnitt per år	1189	50 980	2,3
1880	1466	39 613	3,7
1881	1506	40 667	3,7
1882	1665	40 763	4,1
1883	1785	40 651	4,4
1884	1247	49 830	2,5
Gjennomsnitt per år	1534	42 305	3,6

Tabell 4.2: Norske rømninger fra den britiske flåten 1873–1879 og 1880–1884²⁸²

1873–1879		1880–1884	
Verdensdel	Antall	Verdensdel	Antall
Nord-Amerika	2100	Oseania	1500
Oseania	600	Nord-Amerika	900
Europa	500	Europa	900
Sør-Amerika	200	Sør-Amerika	300
Andre	200	Andre	100

²⁷⁹ Kilder: Statistisk sentralbyrå, "Handelsflåtens størrelse. 1800-1999."; "Rømte sjøfolk. 1866-1906."

²⁸⁰ Innrulleringssjefenes opprinnelige tall er brukt pluss en 50% forhøyning for å få tilnærmet riktigst antall i likhet med statistikken til Norges offisielle statistikk (NOS) over folkemengdens bevegelse som poengtert i Tønnesen, "Mannskapsforhold", 149.

²⁸¹ I mine beregninger har jeg tatt utgangspunkt i at 85% av den norske handelsflåten bestod av norske sjømenn. En svakhet med denne tilnærmingen er at det kan ha vært tidsmessige variasjoner i dette antallet.

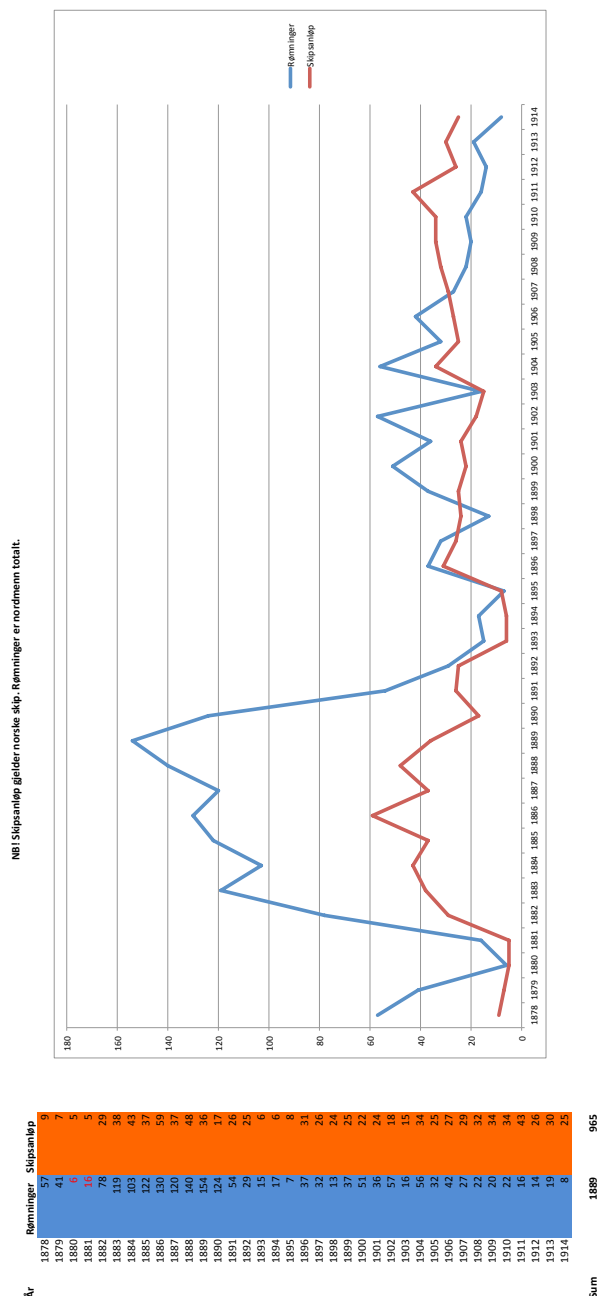
²⁸² Statistikken er fra 1%-utvalget fra den britiske handelsflåten ekstrahert fra "Sample Crew Lists" i databasen til Atlantic Canada Shipping Project. Tallene har blitt ganget med 100 for å vise det reelle antallet rømninger.

Tabell 4.3: Norske skipsforlis 1873–1879 og 1880–1884²⁸³

Årstall	Antall skip	Antall forlis
1873	7 447	155
1874	7 664	173
1875	7 814	156
1876	7 909	268
1877	8 064	170
1878	8 248	136
1879	8 147	222
Gjennomsnitt per år	7 899	183
1880	8 095	232
1881	7 977	273
1882	7 913	234
1883	7 899	202
1884	7 884	187
Gjennomsnitt per år	7 953	226

²⁸³ Kilder: Statistisk sentralbyrå, "Skipsforlis. 1851-1998."; "Handelsflåtens størrelse. 1800–1999."

Antall rømninger og skipsanløp i Melbourne 1878-1914



Mangelfulle tall for rømninger i årene 1880 og 1881.

²⁸⁴ Appendiks C er utarbeidet av Fredrik Larsen Lund ved hjelp av følgende kilder: 1) Public Records Office of Victoria. Serie 946, register over rømte sjømenn i Melbourne, 1878–1905. 2) Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler, Norges officielle Statistik, Departementer for de indre, 1877–1905. 3) Konsulatberetninger: indberetninger fra de norske legationer og konsulater m.m, Utenriksdepartementet, 1905–1914.

Litteratur og kilder

Bibliografi

- Blegen, Theodore C. *Norwegian Migration to America: The American Transition*. Northfield, Minnesota: Norwegian-American Historical Association, 1940.
- Revidert utgave, *Norwegian Migration to America: The American Transition*. New York: Haskell House Publishers Ltd., 1969.
- Burton, Valerie. "Counting Seafarers: The Published Records of the Registry of Merchant Seamen, 1849-1913". I *The Mariner's Mirror*, Vol. 71. No. 3, redigert av Brian S. Dolley (1985): 305–320.
- Dyvik, Catharina B. "Hiding Migrants: A study of seamen deserting from Norwegian merchant vessels between 1860 and 1914". MSc Economic History. London: London School of Economics, 2011.
- Fingard, Judith. "Those crimps of hell and goblins damned: the image and reality of Quebec's sailortown bosses". I *Working Men Who Got Wet*, redigert av Rosemary Ommer og Gerald Panting (1980): 323–333.
- Judith Fingard. *Jack in the Port: Sailortowns of eastern Canada*. Toronto: University of Toronto Press, 1982.
- Fischer, Lewis R. "A Dereliction of Duty: The Problem of Desertion on Nineteenth-Century Sailing Vessels". I *Working Men Who Got Wet*, redigert av Rosemary Ommer og Gerald Panting (1980): 51–71
- Fischer, Lewis R. og Helge W. Nordvik. "A Crucial Six Percent: Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine, 1863–1913". I *Sjøfartshistorisk Årbok*, redigert av Lauritz Pettersen og Atle Thowsen (1984): 139–159.
- Fischer, Lewis R. og Helge W. Nordvik. "Maritime Transport and the Integration of the North Atlantic Economy, 1850–1914". I *The emergence of a world economy, 1500–1914: Papers of the IX International Congress of the Economic History Association*,

- redigert av Wolfram Fischer, R. Marvin McInnis og Jurgen Schneider (1986): 519–544.
- Fischer, Lewis R. og Helge W. Nordvik. "From Namsos to Halden: Myths and Realities in the History of Norwegian Seamen's Wages, 1850–1914". I *The Scandinavian Economic History Review*, Volume XXXV, Issue 1, redigert av Trygve Solhaug mfl. (1987): 41–63.
- Fischer, Lewis R. "The Sea as Highway: Maritime Service as a Means of International Migration, 1863-1913". I *Maritime Aspects of Migration*, redigert av Klaus Friedland (1989): 293–308
- Gjerset, Knut. *Norwegian Sailors on the Great Lakes*. Northfield, Minnesota: Norwegian-American Historical Association, 1928.
- Gjerset, Knut. *Norwegian sailors in American waters: A study in the history of maritime activity on the eastern seabord*. Northfield, Minnesota: Norwegian-American Historical Association, 1933.
- Gotaas, Thor og Roger Kvarsvik. *Ørkenen Sur: Den norske uteliggerkolonien i Brooklyn*. Oslo: Spartacus forlag AS, 2010.
- Hodne, Fritz. *Norges økonomiske historie fra 1815–1970*. Oslo: Cappelen, 1981.
- Hodne, Fritz og Ola Honningdal Grytten. *Norsk økonomi i det 19. århundre*. Bergen: Fagbokforlaget, 2000.
- Kindleberger, Charles P. *Mariners and Markets*. Washington Square, New York: New York University Press, 1992.
- Kjeldstadli, Knut. *Fortida er ikke hva den engang var. En innføring i historiefaget*. Oslo: Universitetsforlaget, 2000.
- Lund, Fredrik Larsen. "A Norwegian Waltz: Norwegian Immigration and Settlement in Queensland 1870–1914". Master thesis in History. Department of Archaeology, Conservation and History. University of Oslo, 2012.

- MacIntyre, Stuart. *A Concise History of Australia*, Melbourne: Cambridge University Press, 1999.
- Mauk, David C. *The Colony that Rose from the Sea: Norwegian Maritime Migration and Community in Brooklyn, 1850–1910*. Northfield, Minnesota: The Norwegian-American Historical Association, 1997.
- Monrad Møller, Anders, Henrik Dethlefsen og Hans Chr. Johansen. *Dansk Søfarts Historie 5, 1870–1920: Sejl og damp*. København: Gyldendal, 1998.
- Nordvik, Helge W. "Norwegian Sailors in the Canadian Merchant Marine 1863–1914: A Preliminary Survey". I *Studies in Shipping Economics*, redigert av Einar Hope (1981): 79–87.
- Nordvik, Helge W. "The shipping industries of the Scandinavian countries, 1850–1914". I *Change and Adaption in Maritime History. The North Atlantic fleets in the Nineteenth Century*, redigert av Lewis Fischer og Gerald E. Panting (1985): 119–166.
- Ojala, Jari og Jaakko Pehkonen. "Not Only for Money: An Analysis of Seamen's Desertion in Nineteenth-Century Finland". I *International Journal of Maritime History*, vol. 18, No. 1, redigert av Lewis R. Fischer mfl. (2006): 25–53.
- Ojala, Jari, Jaakko Pehkonen og Jari Eloranta: "Desertions in nineteenth-century shipping: modelling quit behaviour". I *European Review of Economic History* 17, number 1, redigert av Gregory Clark, Sevet Pamuk og Nikolaus Wolf (2013): 122–140.
- Petersen, Kaare. *The Saga of Norwegian Shipping. An outline of the history, growth and development of a modern merchant marine*. Oslo: Dreyers forlag, 1955.
- Pettersen, Lauritz. "From sail to steam in Norwegian emigration, 1870-1910". I *Maritime Aspects of Migration*, redigert av Klaus Friedland (1989): 125–133.
- Rediker, Marcus R. *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700–1750*. New York: Cambridge University Press, 1987.

Semningsen, Ingrid. *Veien mot vest, bind 2. Utvandringen fra Norge 1865–1915*. Oslo: H. Aschehoug & Co. (W. Nygaard), 1950.

Sætra, Gustav. "The International Labour Market for Seamen". I *Research in Maritime History No. 13, "Those Emblems of Hell"? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570–1870*, redigert av Paul van Royen, Jaap Bruijn og Jan Lucassen (1997): 176-210.

Tenold, Stig. "Norwegian Shipping in the Twentieth Century". I *Research in Maritime History No. 37. International Merchant Shipping in the Nineteenth and Twentieth Centuries The Comparative Dimension*, redigert av Lewis R. Fischer og Even Lange (2008): 57–77.

Tønnessen, Johan Nicolay. "Mannskapsforhold". I *Den norske sjøfarts historie. Fra de ældste tider til vore dage*, bind 2, del 3, redigert av Jacob S. Worm-Müller, 98–166. Oslo: J.W. Cappelens Forlag, 1951.

Worm-Müller, Jacob S. *Den norske sjøfarts historie. Fra de ældste tider til vore dage*, bind 2, del 1. Oslo: J.W. Cappelens Forlag, 1935.

Primærkilder

The Memorial University of Newfoundland. "Ships and Seafarers of Atlantic Canada: ACSP Program written by Don Walsh. Project co-ordinator: Vince Walsh. Written for the Maritime History Archive and the Maritime Studies Research Unit. ©1997." Dette er en database (CD-ROM) med søkemuligheter opprettet av the Atlantic Canada Shipping Project (ACSP). Fra filinformasjonen i databasen: "(3) A Sample Crew Lists Database which is made up of 'Voyages', 'Masters', 'Crews' and 'Ports' files, containing similar information on the voyages, masters, crews and ports visited by non-Canadian vessels registered within the British Empire. In addition, each of these files have numerous index fields. The total size of this data is 540 megabytes." Fra "Getting started": "A third database contains a one percent random sample of crew agreements from non-Canadian (British) vessels which was compiled for comparative purposes. The file contains 85,000 records of individual seamen and 19,000 records of masters".

The Memorial University of Newfoundland. "Ships and Seafarers of Atlantic Canada: ACSP Program written by Don Walsh. Project co-ordinator: Vince Walsh. Written for the Maritime History Archive and the Maritime Studies Research Unit. ©1997." Dette er en database (CD-ROM) med søkemuligheter opprettet av the Atlantic Canada Shipping Project (ACSP). Fra "File Information" i databasen: "(2) A Crew Agreements Database which is made up of 'Voyages', 'Masters', 'Crews' and 'Ports' files containing data on the voyages, masters, crews and ports visited by Atlantic Canadian vessels." Fra "Getting started": The second database is compiled from a sample of crew agreements of vessels registered in the ports of Saint John, New Brunswick and Yarmouth, Windsor and Halifax, Nova Scotia for the period 1863–1914. This file contains information on the masters and seamen who crewed the vessels, their ports of call and voyages. In total, this file contains information on 182,000 seamen and 20,000 masters of Atlantic Canadian vessels.

Statsarkivet i Bergen. "Barmanns materiale" ligger i Den norske Sjømannsmisjonens arkiver. Barmann, Ole Gustav. Materialet består av et upublisert manuskript samt maskin- og håndskrevne notater og enkelte pamfletter fra Den norske Sjømannsmisjonen. Et fåtall av sidene er paginert. Årstall: cirka 1903–1905.

Internettlinker

Aubert, Vilhelm og Oddvar Arner. "On the Social Structure of the Ship". I *Acta Sociologica*, Vol. 3, No. 4 (1959): 200–219. Sage Publications Ltd, 1959. 08.04.2014.
<http://www.jstor.org/stable/4193493>

Eikeland, Inge. "1875-tellingen, bergenske skip i utenriksfart". Digitalpensjonatet, Digitalarkivet. Lesedato 14.02.2014. <http://digitalarkivet.no/cgi-win/webcens.exe?slag=analyse&filnamn=Skip1875>

Nedrebø, Yngve. "En kræftsskade på vor sjømansstand og en ulykke for landet". Digitalisert fra Arkivposten nr.2 (1989). Lesedato 07.10.2013.
<http://digitalarkivet.uib.no/utstilling/sjorom.htm>

Søbye, Espen. "Matrosene rømmer". Statistisk sentralbyrå: www.ssb.no. Lesedato 07.10.2013. <http://www.ssb.no/a/histstat/artikler/art-2000-08-30-01.html>

Søbye, Espen. "Tallenes fortellinger: Skipsforlis 1851–1998. 1894 – annus horribilis".
Statistisk sentralbyrå: www.ssb.no. Frigitt: 01.11.2000. Lesedato 24.03.2014.
<http://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/1894-annus-horribilis>

Statistisk sentralbyrå. www.ssb.no. "Handelsflåtens størrelse. 1800–1999". Lesedato 07.10.13. <http://www.ssb.no/a/histstat/aarbok/ht-101240-417.html>

Statistisk sentralbyrå. www.ssb.no. "Inn- og utvandring, oversjøisk utvandring og utvandring til USA. 1821–1948." Lesedato 17.01.2014. <http://www.ssb.no/a/histstat/aarbok/ht-020220-051.html>

Statistisk sentralbyrå. www.ssb.no. "Rømte sjøfolk. 1866–1906." Lesedato 07.10.2013. <http://www.ssb.no/a/histstat/aarbok/tab-2000-08-30-02.html>

Statistisk sentralbyrå. www.ssb.no. "Skipsforlis. 1851–1998." Lesedato 07.10.2013. <http://www.ssb.no/a/histstat/aarbok/ht-101240-418.html>

Andre kilder

Foreningen til evangeliets forkyndelse for skandinaviske sjømænd i fremmede havner i 50 aar, 1864–1914. Bergen: Festskrift utgit av foreningens hovedstyre, 1914.

Johansen, R. E. "Diverse Optegnelser og Breve Vedrørende Slegten og Far's og Mine Oplevelser Til Sjø". Upublisert manuskript fra Maritimt museum, Oslo. Ca. 1880–1890-tallet.

Appendiks C er utarbeidet av Fredrik Larsen Lund ved hjelp av følgende kilder:

Public Records Office of Victoria. Serie 946, register over rømte sjømenn i Melbourne, 1878–1924.

Departmentet for det Indre. Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler, Norges officielle Statistik, 1877–1905.

Utenriksdepartementet. Konsulatberetninger: Indberetninger fra de norske legationer og konsulater m.m, 1905–1914.