



Ole Anders Lundgaard Evensen

Masteroppgave

Tildels noget forældet og meget mangelfuld

NTNU
Norges teknisk-naturvitenskapelige
universitet
Det humanistiske fakultet
Institutt for historie og klassiske fag

Ole Anders Lundgaard Evensen

Tildels noget forældet og meget mangelfuld

Mannskapsforhold, sikkerhetsutstyr og
sjødyktighet i Sjøfartsloven av 1893

Masteroppgave i historie

Trondheim, høsten 2012



Ole Anders Lundgaard Evensen

Tildels noget forældet og meget mangelfuld

Mannskapsforhold, sikkerhetsutstyr og sjødyktighet i Sjøfartsloven av 1893

Masteroppgave i historie

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet

Det humanistiske fakultet

Institutt for historie og klassiske fag

Trondheim, høsten 2012

Forsidebilde: Skipet *Hansy* forlist ved kysten av Cornwall

John Oxley Library, State Library of Queensland

Wikimedia commons

«Som bekjendt er jo vor Lovgivning paa dette Felt **tildels noget forældet og meget mangelfuld**, og Forventningen om at faa denne Lov har altsaa været stor. Jeg skal specielt faa Lov til at udtale, at der blandt alle Landets Sjøassuranceforeninger og Søforsikringsselskaber har været følt Trang til at faa en Ende paa denne Sag.»

-Georg Johan Knap, 5. juni 1893

Forord

Thea Aarbakke kom våren 2011 med det som antakelig er det mest beskrivende ordtaket angående en masteroppgave: "Opp som en bjørn og ned som en skinnfell!" Tar man dette ordtaket og sier det igjen og igjen og igjen, vet man sånn omtrent hvordan det føles. Det er en emosjonell berg-og-dalbane som tar deg fra å være verdens dyktigste forsker til verdens mest verdiløse student. Med det sagt, så er det en unik tid. Jeg har lært mye, så utrolig mye. Både om faget og om meg selv.

Det var høsten 2010 at jeg mønstret på. Nå, knappe to og et halvt år senere, skriver jeg den siste biten med tekst som denne oppgaven skal inneholde. Ord kan ikke beskrive hvor underlig det føles. En ting som i alle fall skal understrekes, er at dette ikke er min fortjeneste alene, selv om jeg har skrevet oppgaven selv. Det er mange som fortjener en takk.

Først og fremst en stor takk til min fremdragende veileder Håkon With Andersen. Takk for at du har trukket meg opp av sjøen de gangene jeg havarerte. Takk for din kunnskap, humor, trivelige samtaler, utmerkede seminarturer og for at du rett og slett er en fantastisk fyr som jeg ser veldig opp til.

Takk til Managing Risk-prosjektet for at jeg har fått lov til å delta. Jeg vet at dette er noe andre studenter har misunt meg! Både nåværende og tidligere deltakere må nevnes: Aage Enghaug og Jannicke Witzø fra DNV; Håkon With Andersen, John Peter Collett, Gard Paulsen, Thomas Brandt, Joakim Z. Gusland, Kristoffer L. Langlie og både tidligere og nåværende medstudenter; Iver T. Stensrud, Sindre H. Johansen, Øystein Paulsen, Jens H. Wærum, Martin K. Slettvoll, Kristin S. Bårnås, Jonas von Krogh, Inger S. Monstad, og Kim Rune Jensen. Takk for turer, faglig utbytte og sosial omgang. Lykke til videre!

Deretter takk til familie, venner og medstudenter. Mor og Far, alle på lesesal 6383, og i ingen spesiell rekkefølge Aksel, Martin, Ragnar, Thomas, Christina og vesle Halvard. Flere kan nevnes, men dere vil uansett vite hvem dere er. Jeg dediserer oppgaven til dere alle!

Og ikke minst, en stor takk til Katrine. Uten din støtte hadde denne skuta gått til bunns med mann og mus.

Skipet har ankommet havn; nå mønstrer jeg av.

Ole Anders L. Evensen

Trondheim, november 2012

Sjøfartsterminologi

Registertonn, RT	Mål for volum av skip. $1 = 2,8317\text{m}^3$
Bruttotonn, BT	Volumet i RT av alle skipets innelukkede rom
Nettotonn, NT	Volumet i RT av skipets totale lasterom
Hyre	Lønn
Forlis	Det totale tap av et skip
Tonnasje	Størrelse eller kapasitet for et skip, et rederi eller et land
Slagside	Når skipet krenger til en side, oftest på grunn av lasten

5.9 Sikkerhetsutstyr:.....	76
5.10 Sjødyktighet.....	77
5.11 Resultater i loven.....	78
Kapittel 6: Konklusjon.....	80
6.1 Oppsummering av utviklingen.....	80
6.2 Mannskapsforhold, sikkerhetsutstyr og sjødyktighet.....	82
6.3 Loven av 1893 – triumf eller fiasko?.....	84
Epilog.....	86
Appendiks.....	88
Politisk persongalleri.....	88
Kilder.....	90
Internettressurser.....	90
Litteratur.....	91

Kapittel 1: Introduksjon

Hva er det som får en innlandsgutt til å skrive om sjøfart? For min del startet det da jeg ble trukket mot Håkon With Andersen og *Managing Risk*-prosjektet. Dette forskningsprosjektet, et samarbeid mellom Institutt for historie og klassiske fag ved NTNU og Det Norske Veritas, er todelt: Én del er uavhengig forskning, én del er arbeid med DNVs 150 års-jubileumbok. Prosjektet har risiko som overordnet forskningsobjekt, men ellers veldig frie rammer. Og her finner man svaret på spørsmålet: Er det et miljø som var – og er fortsatt – preget av risiko, så er det sjøfarten.

Jeg ønsket egentlig å skrive om sjøfart under første verdenskrig, men klarte aldri å snevre det hele inn godt nok til at det var gjennomførbart. Etter alt for lang tid med tankespinn, fikk jeg et forslag om å skrive om sjøfartslovgivning, et forslag jeg grep tak i, selv om jeg egentlig ikke ante hvordan jeg skulle gjennomføre det. Oppgaven gikk gjennom inkarnasjon etter inkarnasjon helt til det til slutt gikk opp for meg hva det kunne skrives om. Og da var det bare å sette i gang. Resultatet er dette, en oppgave om moderniseringsprosessen innen sjøfarten, et forsøk fra en moderne stat på å håndtere elementer innen den så utrolig viktige sjøfarten, elementer som den begynte å oppfatte som et problem.

1.1 Tematikk

Se på et skip ute på havet som et miniatyrsamfunn. La det være et speil av samfunnet det kommer fra, og ikke minst et produkt av sin samtid. Hvilke følger får dette?

I en tildels paternalistisk og først og fremst sterkt hierarkisk tidsalder, betydde dette gjerne en eneveldig kaptein. Dette var kapteinen som kunne finne frem den nihalede katten, kapteinen som kunne piske og kjølhale mannskapet hvis han fant det nødvendig. Var mannskapet misfornøyd, var det lite de kunne gjøre annet enn å kanskje begå mytteri, og selv dette var ikke noe sikkert kort: Om kapteinen ble styrtet, var det slettes ikke sikkert at den neste som fikk oppgaven var noe mer bedre i deres øyne. Og ble de tatt, var galgen neste stopp. Dette var på ingen måte en normaltilstand på havet, men det forteller noe om hvor galt det i visse tilfeller kunne gå. Den myndigheten som kapteinen hadde, var sterk. Sjømenn var lavest i rang og tilnærmet kapteinens eiendom. De hadde ingen rettigheter de kunne støtte seg på, men de hadde samtidig en beskytter. «Den store far» både straffet og beskyttet. Markedsliberalistiske tankers inntog endret ikke på dette synet; fri handel betydde ikke fritt mannskap, de var fortsatt under den store fars makt med alt dette medførte.

Denne tanken skulle ikke bestå for evig. Samfunnet var i ferd med å endre seg i en mer

moderne og human retning. Folk på land så hvilke elendige forhold arbeiderklassen levde og ikke minst arbeidet i. Statens oppgave som sin befolknings beskytter ble aktualisert, en oppgave som den gryende moderne staten tok mer og mer tak i. På land, kulminerte dette i en lov som muliggjorde statlig kontroll av fabrikker og arbeidere. Arbeidere hadde nå rettigheter, og deres miljø ble regulert for å passe på deres liv og helse. Men hva med sjøfarten? I lys av de nye ideene om arbeideres rettigheter samt et mer moderne og mer humant samfunn, var tilstanden i sjøfarten definitivt et problem for staten. Mannskapet hadde få eller ingen rettigheter, arbeidsmiljøet deres var mildt sagt farlig og ingen som helst form for kontroll eksisterte.

Å være på havet var jo aldri det tryggeste man kunne foreta seg. Mennesket forsøkte å eksistere i et miljø det ikke var skapt for å eksistere i. Riktignok fløt skipene, men ikke under enhver omstendighet. Var uhellet først ute, kunne det viktigste for overlevelse være å få tak i et stykke vrakgods og deretter overlate det hele til en høyere makt. Kanskje fantes det en lettbåt, og kanskje tau, men ingen av disse var spesifikt laget for å berge mennesker som havnet i nød på havet. Havnet man utenfor skipets relative trygghet, var man i stor grad overlatt til skjebnen. Skipets trygghet var knyttet til dets sjødyktighet, en kombinasjon av produksjonen og vedlikeholdet. I den merkantile og liberale alderen, var dette knyttet til skipets klasse, gitt av et klassesamfunn på bakgrunn av skipets egenskaper. Jo høyere grad av sjødyktighet, jo høyere klasse. En naturlig konsekvens av dette var at skip også kunne befinne seg på havet i en tilstand som svart på hvitt var betegnet som «mindre sjødyktig». Mindre sjødyktig kunne også bety *ikke* sjødyktig i de verste tilfellene.

1.2 Problemstilling og avgrensning

Denne oppgavens hovedformål er å se på hvordan denne moderniseringsprosessen tok til og utviklet seg innen sjøfarten, fra 1860 til 1893, en prosess hvis ett av dens overordnede mål kan sies å ha vært å håndtere den store risikoen i sjøfarten. Hvilke områder måtte endres, for at sjøfarten skulle bli stueren i den moderne statens øyne? Først og fremst måtte sjøfarten ta bedre vare på sine egne: Sjøfolk var også mennesker. I den svært konservative sjøfarten var de fortsatt å regne som tjenestefolk i starten av denne perioden, tjenestefolk som skipperen hadde myndighet til å straffe fysisk. De var underlagt skipperens vilje og nåde i alt som angikk livet på skipet, et skip som vi husker befant seg langt borte fra land, ute i «den store ensomheten». Sjøfolk måtte sikres større rettigheter og bedre arbeidsvilkår. De måtte ha muligheten til å fratrukke sin stilling hvis omstendighetene var ufordelaktige. I essens, måtte de ha friheten til å kunne verne om sitt liv og sine interesser.

For det andre, måtte det sikkerhets- og bergningsutstyr til. Var uhellet først ute, var det en fordel at både liv og last ble berget. Her gjorde livbåter og livbøyer naturligvis en bedre jobb enn vrakgods. Respekten for menneskelivet måtte økes. Det var ikke slik at sjøfarten innehadde en forakt for menneskelivet, men den var vitterlig en farlig bransje der bølgene krevde mange liv hvert eneste år. For det tredje var det ønskelig med direkte offentlig kontroll av skipenes tilstand og sjødyktighet. Dette betydde et skifte i retning distinksjonen sjødyktig kontra ikke-sjødyktig, der alle gradene av lavere sjødyktighet ville bli eliminert. Enten var et skip fullt sjødyktig, eller så var det ikke sjødyktig.

For å angripe dette problemet fra tre sider, har jeg valgt tre hovedtemaer som gjenspeiles i de tre feltene som trengte handling: Mannskapsforhold, sikkerhetsutstyr og sjødyktighet. Alle tre representerer risiko på hver sin måte; Mannskapsforhold handler om mannskapets miljø, vilkår og rettigheter; sikkerhetsutstyr handler om hva som ble sett på som nødvendig hvis uhellet først var ute; sjødyktighet handler om sikkerheten til selve skipet, der både mannskap og sikkerhetsutstyr var ombord. Det sentrale spørsmålet oppgaven vil forsøke å svare på, er dette: Hvordan ble denne prosessen gjennomført innenfor mine tre nevnte hovedfelter? Alle tre handler om et spesifikt problemfelt med sine spesifikke løsninger, men de handler også fundamentalt sett om det samme: Faren og risikoen i sjøfarten, som det måtte gjøres noe med.

Disse hovedtemaene kan si noe om hvordan det ble tenkt rundt fare og risiko i en sterkt liberalistisk, hierarkisk og konservativ tid, men også en tid som stod for fall. For dette er viktig: Den gryende moderne staten forsøkte for alvor å ta hånd om problemene både på sjø og land. Ideen om at staten skulle holde seg så mye som mulig unna næringslivet, var i ferd med å forsvinne. Flere og flere var enige om at visse tiltak var nødvendige for å sikre befolkningens ve og vel. Rederstanden kjempet med nebb og klør mot for mye innblanding i staten, men de kunne ikke stritte i mot for evig. Noen tiltak ville være enklere å innføre enn andre, med færre og mindre konsekvenser for flåtens økonomiske evner. På grunn av det, er det urimelig å anta at alle felter ble likt vektlagt, at alt var balansert og at alt bar frukter samtidig, og at det endte opp i en totalforandring av hele sjøfarten på kort sikt.

Tidsspennet jeg skal se på er fra 1860 til 1893, en svært mangfoldig periode med opp- og nedturer, teknologisk omveltning, et samfunn i endring og ikke minst en sjøfart som i økende grad måtte håndteres. Men denne oppgaven vil ikke være et bidrag til den generelle sjøfartshistorien. Dens hovedtema er ikke den norske flåten, dens tilstand og utvikling, men prosessen som førte fram til det første skrittet mot en moderne og human sjøfart forankret i sjøfartslovgivning. Oppgaven dreier seg om en moderniseringsprosess, en prosess som svirret rundt teknologiske og økonomiske interesser, og politiske strømninger.

1.3 Litteratur og kilder

Her vil jeg presentere sentral litteratur og sentrale kilder, både innenfor sjøfartshistorie generelt og for oppgavens del. Når det kommer til litteratur om norsk sjøfart, er det spesielt ett verk som regnes for standardverket: *Den Norske Sjøfarts Historie fra de ældste tider til vore dage*, utgitt etter ønske fra Norsk Rederforbund under redaktør Jacob S. Worm-Müller. Det er en bauta innenfor sjøfartshistorien, både av faglig og fysisk tyngde. Verket består av en rekke bind og delbind som dekker alt fra skipsutstyr til overtro, sjøforsikring til sjømannsspråk. Verket viste seg å ikke være så veldig relevant for meg, da mitt arbeid dreier i retning modernisering og lovarbeid, men verkets bidrag til sjøfartshistorien skal ikke undervurderes av den grunn. Det går inn på så mange emner at nesten uansett hva man ønsker å finne ut av angående sjøfart, er det et ganske sikkert sted å starte.

Viktigere for denne oppgaven er Dag Bakka jrs *Hundre år for sikkerhet til sjøs*, utgitt i anledning 100-årsjubileet til Sjøfartsdirektoratet i 2003. Bokas første kapittel gir god informasjon om det miljøet som Sjøfartsdirektoratet ble født ut av; en tid med store endringer og interessekonflikter mellom sjøfartens mektige menn og alle som ønsket bedre beskyttelse for arbeiderklassen. Den ble spesielt viktig for mitt eget arbeid fordi den skildrer tiden mellom de to sjøfartslovene av 1860 og 1893, min sentrale tidsepoke. Sjøsikkerhet er denne bokas hovedfelt, noe den dekker godt gjennom å følge Sjøfartsdirektoratet fra opprettelsen og utover. Det skal dog nevnes at dette er et bestillingsverk fra Sjøfartsdirektoratet, og at man derfor skal være obs på at fremstillingen potensielt kan være noe unyansert. Dette er i midlertidig ikke av meget stor betydning for meg, da jeg først og fremst var interessert i bokas første kapittel. Opprettelsen av sjøfartsdirektoratet kom først i 1903, altså utenfor min tidsavgrensning.

Et annet verk som dekker noe av periodens utfordringer er Haakon With Andersen og John Peter Colletts jubileumbok for Det Norske Veritas, *Anchor and Balance*, utgitt i 1989. I likhet med Dag Bakka jrs bok er dette en bestillingshistorie, og i tillegg også en bedriftshistorie. Dette gjør vanligvis noe med den faglige tyngden, men boka fikk i sin tid svært frie tøyler av ledelsen i DNV og har et svært godt kilderegister, noe som formidler disse problemene vesentlig. Den strekker seg fra opprettelsen av DNV i 1864 og fram til 150-årsjubileet i 1989, men som med Sjøfartsdirektoratets bok var jeg kun ute etter de første kapitlene. Den inneholder noen lange perspektiver og opplysninger rundt arbeidet med sjøsikkerhet (som DNV i kraft av sin stilling som det ledende klassesamfunnet i Norge var midt inne i) som har vært til stor hjelp.

Annen litteratur om sjøfart som kan nevnes er John O. Egelands *Kongeveien* og Knut Utstein Klosters *Krigsår og Gullflom*. Kongeveien kan godt betraktes som et litt mer håndterlig standardverk med en god litteraturliste, mens Utstein Klosters bok er unik fordi den gir oss en skipsreders perspektiv på sjøfarten. Det åpenbare problemet med disse to verkene er at de begge

dreier seg om sjøfartshistorie, et korpus av verker hvis vekst ikke er min oppgaves formål.

Av kilder jeg har benyttet meg av er følgende av størst betydning: *Lov om Sjøfarten, Stockholms Slot den 24de Marts 1860*, *Odeltingstidende i Stortingsforhandlingene 1893*, *Lov om Sjøfarten af 20. Juli 1893* og *Den norske skipskontroll -en kortfattet oversigt over den norske skipskontroll og dens virksomhet med statistiske tabeller om handelsflaaten i tidsrummet 1814-1914*. Tre av disse¹ er tilgjengelige via Universitetsbiblioteket ved NTNU, de to lovene også elektronisk. Den første loven er primært brukt som et oppslagsverk for de tidlige bestemmelsene og sjekking av referanser brukt under debattene, da den jo fortsatt var i kraft på behandlingstidspunktet. Den siste er også brukt primært som oppslagsverk, men mer angående hva som ble det endelige resultatet etter at loven ble sanksjonert. Jeg var heldig å få tak i en utgave fra 1899 med kommentarer av høyesterettsadvokat Gustav Blom. Blom forklarer motiver og betydninger, samt kryssrefererer til relaterte paragrafer, noe som har vært til svært stor hjelp med å forstå det juridiske rundt disse paragrafene.

Som tittelen på *Den norske skipskontroll* tilsier, dreier den seg i hovedsak om statlig kontroll av skip, og det litterære innholdet er derfor av mindre betydning. Dette verkets relevans for denne oppgaven gjør seg gjeldende gjennom de mange verdifulle tabellene den inneholder. Skipsstørrelse; bemanning; overgang fra seil til damp; forlisprosent; tap av liv og verdier og rømning; alt er dekket i disse tabellene.

Oppgavens hovedkilde har vært del 8–1 i *Stortingsforhandlingene av 1893: Odeltingstidende*. Sjøfartsloven av 1893 var en stor lov, og derfor var også behandlingen en stor sak som går over mange sider. Jeg har fokusert på de drøyt 200 sidene som dekker Odeltingsdebatten i sin helhet fra spørsmålet rundt utsettelse til det ble bestemt å sende forslaget til lagtinget. Som hovedkilde er *Odeltingstidende* interessante fordi de inneholder rene referater over alt som ble sagt under debattene, helt usminket. Her kommer personlige meninger, overdrivelser, kritikk og indignasjon fram, det gjør også takknemlighet, enighet og ros. Viktigst for min egen oppgave er tydeligheten av interessekonfliktene mellom konservative og mer radikale politikere, mellom redere og ikke-redere og mellom Høyre og Venstre.

Alle disse er trykket i fraktur², som gjør det svært viktig å være nøye så man ikke feiltolker ord, da det blant annet finnes bokstaver som ikke lenger er i bruk. Den største vanskeligheten med slike lange referater er at de nettopp er referater. Teksten følger samtalens gang, med alle de avsporinger og repetisjoner som dette medfører. Representantene er heller ikke særlig konsekvente med hvordan de tiltaler hverandre; den ærede representant, fullt navn, kun etternavn, siste ærede

1 De to lovene og *Stortingsforhandlingene for 1893*

2 En gammel trykktype, nå sett blant annet i logoen til *Aftenposten*

taler og hvilket amt de tilhørte blir brukt om hverandre. På grunn av at noen av dem deler etternavn eller amt, er det da til utrolig stor hjelp å ha lister over alle stortingspolitikere fra en periode. Til dette er PolSys fra *Norsk Samfunnsvitenskaplig Database*³ uvurderlig.

1.4 Oppgavestruktur

Denne oppgaven er kronologisk bygget opp, men noen kapitler vil også ha tematiske trekk. Den starter med den gradvise liberaliseringen av sjøen utover 1800-tallet som gjorde friere handel mulig. Uten denne utviklingen, hadde ikke den norske flåten fått den posisjonen den fikk. Deretter følger jeg sjøfartens generelle utvikling fra 1850 og fram til sjøfartsloven av 1860, for å kontekstualisere resten av avhandlingen. Kapittelet vil redegjøre for den tilstanden som staten ville rydde opp i, en bransje som var svært farlig, og som kunne behandle sjømennene svært strengt.

Deretter, i kapittel 3, blir oppgaven satt inn i en internasjonal kontekst ved å se på utviklingen i England og spesielt Samuel Plimsolls kamp for sjømennene, og hva han mente måtte gjøres. Det kapittelet vil også følge sjøfarten inn i den perioden som ble utslagsgivende for de senere tiltakene i lovverket, med både opptur og nedtur som skapte et ekstra problem som måtte tas stilling til; stadig høyere forlistall. I denne perioden dukker sjødyktighet opp som et viktig tema, i tillegg til mannskapsforholdene.

I kapittel 4 begynner det virkelige arbeidet med 1893-loven og dens behandling. Det er her at den nye sjøfartsloven har blitt viklet inn i det politiske maktspeillet mellom primært Høyre og Venstre. Dette maktspeillet eksemplifiseres utmerket gjennom begynnelsen av Odelstingets behandling, der forslaget om utsettelse umiddelbart fremmes. Høyre satt i regjering og det hadde blitt gjennomført store endringer av de konservative. De ville behandle loven og få den sanksjonert, noe desperate Venstrefolk prøvde å unngå for enhver pris. Ved utsettelse av behandlingen, ville de kjøpe seg tid til å kanskje få gjort om på noen endringer.

Kapittel 5 går inn på 1893-loven og sammenligner oppgavens hovedtemaer i de to lovene. Endringer i skipperens oppgaver og plikter, mannskap, sikkerhetsutstyr og skipskontroll vil bli tatt opp her. Med andre ord, hva ble endret innenfor oppgavens tre hovedfelter, Mannskapsforhold, sikkerhetsutstyr og sjødyktighet? Kapittel 6 konkluderer oppgaven og presenterer mine funn.

3 NSD PolSys finnes på <www.nsd.uib.no/polsys/> og inneholder mengder av nyttig informasjon.

Kapittel 2: Norge blir sjøfartsnasjon

Uten utviklingen etter napoleonskrigen, hadde ikke Norge kunnet inneha den stillingen i sjøfarten som de hadde senere.. Hvordan var det i det hele tatt mulig å komme seg dit, og hvordan så sjøfarten og dens lovgivning ut når flåten først hadde fått den foten innenfor fraktmarkedet som den trengte for å iverksette den eksplosive veksten? Dette kapittelet vil se nærmere på den utviklingen som gjorde det mulig for Norge å bli en stor aktør på fraktmarkedet, og de mekanismene som muliggjorde den enorme veksten mellom 1850 og 1870. Jeg vil forklare hvordan sjøen ble liberalisert, hvordan handelsflåten så ut i 1850 og hvordan partsrederi-modellen muliggjorde en enorm flåtevekst nesten helt uten håndfast kapital. I 1860 fikk vi endelig vår første helnorske sjøfartslov. Lovens innhold på oppgavens uttalte hovedtemaer (mannskapsforhold, sikkerhetsutstyr og sjødyktighet) vil bli gjennomgått, så jeg senere kan sammenligne de to lovene. Den første loven representerer i denne oppgaven sjøfarten som meget liberal og meget hierarkisk, mest opptatt av å styre med sitt og konkurrere i markedet. Dette var et syn som ikke var særlig forenlig med en moderne og human tankegang.

2.1 Liberaliseringen av sjøen

Etter Napoleonskrigens økonomiske nedtur hadde Norge i likhet med andre sjøfartsaktører mistet litt av grepet på fraktmarkedet. For Norges del ble det satset på tradisjonell last, eksempelvis tømmer, fisk og jern. Frakten gikk direkte fra norske havner til utenlandske og så tilbake igjen, uten noen bestemt rute eller til noen spesiell tid. Det var et svært enkelt system, men det fungerte bra nok til å tjene penger. Slik var det helt til en eksportopptur sent på 1820-tallet i både Sverige og Norge sørget for økt markedsvekst, og dermed også i sjøfarten.⁴ I 1827 kom Norge til enighet med Sverige over deltakelse i tømmerfrakten til Storbritannia, noe som sidestilte norske skip med svenske skip i henhold til den britiske proteksjonismen. Men, det var ikke enkelt for norsk sjøfart å komme seg inn på et større internasjonalt marked. Staters proteksjonisme og Norges svakere økonomiske stilling gjorde det til en stor utfordring.

De britiske *Navigation Acts*⁵ var nemlig fortsatt i kraft på dette tidspunktet. Disse lovene skulle beskytte det britiske markedet fra for stor utenlandsk konkurranse, og var en av tingene som hadde stagget den nederlandske dominansen på sjøen i de tidligere tider. Det var dog ikke lenge til

4 Håkon With Andersen & John Peter Collett, *Anchor and Balance -Det Norske Veritas 1864-1989*, Oslo 1989; 22

5 En serie lover opprinnelig iverksatt for å stimulere britisk skipsfart og sørge for tilgang på sivile fartøy i krigstider, men som utviklet seg i retning proteksjonisme i den merkantile alderen. Blant annet skulle varer til England enten fraktes av britiske skip, eller skip fra eksportørlandet. Tredjepartsfrakt var derfor vanskelig. Se <www.britannica.com/EBchecked/topic/406991/Navigation-Acts>

det skulle forandre seg: Liberaliseringen av sjøen hadde så vidt startet, og det var mer i vente. Den markedsbeskyttende tankegangen var, heldigvis for Norge, på vei ut.

I 1849 ble samtlige Navigation Acts opphevet, influert av liberal *laissez faire*-tankegang. I et slikt miljø er handel mellom to aktører fri fra staters innblanding i form av reguleringer og tvungne monopoler, slik tilstanden kunne være tidligere. Som følge av slik liberalisering økte den internasjonale handel i omfang, og dette ga norske skip større mulighet til å frakte last mellom tredjepartsland. Det teknologiske nivået i den norske flåten var lavt, men den økonomiske fordelene ved seilskutene gjorde det mulig å prosentvis tjene like mye som dampskipene som så smått hadde begynt å dukke opp i Norge. De var dyrere å kjøpe inn og drifte, og ble i tillegg påvirket av svingningene i prisen på kull, for uten kull kom jo ikke dampskipene seg noe sted. Denne satsingen på et tradisjonelt, lavt teknologisk nivå som var billig i drift (kombinert i treseilskipene) skulle fortsette lenge, gjennom flere opp- og nedturer den neste tiden.

2.2 Seil og damp: Den norske flåten ca 1850

Så lenge som 50 år etter dampskipets inntog fortsatte man å bygge seilskip av tre.⁶ Dampskipene fortsatte å være en kuriøs minoritet i norske farvann, og neppe ville noen drømt om da, at den typen skip en gang ville bli det som dominerte sjøen. Det fantes en idé om harmoni, om at tre og seil hørte sammen; om at jern og maskiner hørte sammen. J.H Tønnesen kalte det en tradisjonsbunden uvilje og motstand mot skip av jern.⁷ Var det sånn, at siden Norge hadde tilgang på en masse tømmer, så valgte man vekk jern og stål til fordel for dette naturens materiale? Så enkelt var det neppe. Det hele handlet om evnen til å reise kapital. Men det var mulig å vokse selv uten stor kapitalkonsentrasjon: På omtrent 25 år klatret den norske handelsflåten fra sjetteplass til tredje plass på listen over de største handelsflåtene i verden⁸, og ble langt mer delaktig i verdenshandelen. Ingen liten bragd, dersom man tenker på Norges størrelse i forhold til de landene den konkurrerte med i fraktmarkedet. En stor del av denne økningen skyldtes et økonomisk eiersystem som tillot bygging av store mengder skip uten stor kapitalkonsentrasjon. Dette systemet var *partsrederiet*.

2.3 Partsrederiet

Partsrederiet var et fordelt eierskap på ett enkelt skip, spesielt utbredt og populært i Sør-Norge, der partene fordelte utgifter, ansvar og økonomisk risiko mellom seg, og det var mulig å bli med selv uten egenkapital. Ved å delta i byggingen av skipet eller å forsyne byggingen med råmaterialer var det mulig å bli deleier i skipet. Men som med fordelingen av eierskapet ble også fortjenesten fordelt på de eiende parter, og systemet sørget derfor ikke for konsentrasjon av penger. Partsrederiet gjorde

6 Johan Nicolay Tønnesen i *Den norske sjøfarts historie fra de ældste tider til vore dage*, Oslo 1951: 1

7 Tønnesen 1951: 1

8 With Andersen & Collett 1989: 50

det mulig for en samling folk med ulike ressurser å både bygge og drifte et skip, uten behov for penger utenfra. Dette var en mulighet mange grep når de hadde sjansen. Men fordi fortjenesten heller ikke ble konsentrert, opprettholdt systemet seg selv i stor grad. Det var heller ikke mulig å velge seg ut hvilken som helst skipstype. Partsrederiet i Norge var knyttet spesielt opp mot ett enkelt og relativt lavt teknologisk nivå, nemlig treseilskipet. Da mer avanserte dampmaskiner og skip av jern og stål ble mer tallrike og ettertakede, forsvant etterhvert den lavteknologiske partsrederi-modellen sammen med de seilskipene av tre det hadde skapt i den perioden det var på topp. Å dele opp eierskap i skip fortsatte å være aktuelt utover 1900-tallet, med en andel på halvparten av Bergens- og Haugesundsflåten så sent som i 1914,⁹ men denne formen var ikke direkte knyttet til produksjonen på den samme måten. Partsrederi-modellen sørget for enorm tonnasjøkning i den norske handelsflåten. Og gjennom tonnasjøkningen ga det store inntekter, nettopp fordi treseilskip var så økonomiske i drift. Det som ikke var så enkelt, var å samle kapital til investering i de nye dampskipene.

Men det var ikke bare på grunn av treseilskipenes lave driftskostnader at de tjente penger. Frakten dreide seg fortsatt stort sett om *trampfart*, en betegnelse på skip som gikk i løsfart. Det motsatte var linjefart, der skipet fulgte en fastsatt rute med lasting og lossing i forskjellige havner. Linjefart fulgte en timeplan, og seilskipenes evne til å dukke opp til fastsatt tid var relativt fraværende. Trampfarten betydde at de ikke hadde noen fast timeplan, rute eller fulgte noen fastsatt plan for frakten. Man kan se på skipet som et lite selskap som ble sendt ut av rederiet for sesongen og forhåpentligvis ville vende tilbake med fortjeneste. Dette satte kapteinen i en interessant posisjon: Han var skipskaptein og forretningsmann samtidig. På grunn av vanskeligheten med rask kommunikasjon og skipets oppdelte eierskap kunne og måtte kapteinen ta avgjørelser der og da. I tillegg var ofte kapteinen selv en del av skipets eierskap. En kaptein med dyktig forretningsans kunne derfor tjene gode penger for rederiet, og gjennom sitt deleierskap, for seg selv. Disse tingene kombinert førte til en type «potet-kaptein» som fikk stor anerkjennelse i inn- og utland; «We don't charter your ships, we charter your captains», skal utenlandske befraktere ha sagt.¹⁰

2.4 Sjøloven av 1860

Før sjøfartsloven av 1860 ble sanksjonert, var det Kristian Vs norske lov av 1687 sine sjøfartsbestemmelser som var gjeldende. Denne loven kan regnes som et viderearbeid av sjøretten av 1651, og med litt etterarbeid og noen utvidelser, var den i effekt i intet mindre enn 309 år! Det er nok ingen overdrivelse å si at tiden nok var moden for en ny sjøfartslov, en som skulle gjelde for Norge, etter så mange år med Dansk-Norsk lov. Lovsutkastet var ferdig allerede i 1849, og ble

⁹ John O. Egeland, *Kongeveien* bind 1, 1973: 29

¹⁰ With & Collett 1989: 52

revidert året etter. Det skulle likevel gå ti år til før loven endelig ble sanksjonert. Den endelige loven baserte seg på en god del sedvane, og det var derfor nødvendig for sjøfolk å ikke bare kjenne loven slik den var skrevet, men også en god del skikk forut for loven. Dette kapittelet vil gå gjennom noe av lovens innhold i henhold til de i innledningen skisserte hovedbegrepene mine:

Mannskapsforhold, sikkerhetsutstyr og sjødyktighet.

2.5 Arbeidsforhold i 1860-loven

Sjøfarten hadde hatt lange hierarkiske tradisjoner. Skipperen (eller kapteinen¹¹) var båtens regelrette sjef, og hadde lenge myndighet til å idømme fysisk avstraffelse, eksempelvis i form av pisking eller i verste fall den mer kjente kjølhalingen. Slike avstraffelser ble da også – kanskje ikke overraskende – avskaffet etterhvert som århundrene gikk. Men hvor mye makt var det skipsføreren hadde igjen i sjøfartsloven av 1860? Hvor sterkt stod denne tradisjonen? For å finne noen svar skal jeg se hva *Loven om sjøfart av 1860* sier om skipperens ansettelse og plikter, men også hva den sier om tilsvarende for mannskapet.

En viktig ting å påpeke er at den følgende teksten vil handle om innholdet i lovgivningen. Lovene reflekterer det som skulle være normen innen sjøfarten. De kan derfor si noe om hvordan det ble tenkt rundt temaet, men lite om hvordan det faktisk var ombord på skipet. Mange paragrafer dreier seg om skjønn, og i slike tilfeller var det neppe noen andre enn skipperen som hadde siste ord. Og der loven ga mulighet til å ta en sak til retten, skal ikke det tolkes som en bekreftelse på at det ble gjort. Å føre sak krevde ressurser, spesielt i form av tid og penger. Den jevne sjømann hadde ikke mengder av noe av det, og derfor er det mer sannsynlig at en god del lovbrudd på sjøen ville gå upåaktet hen med mindre det var snakk om svært alvorlige ting, og kanskje til og med de gangene. Den følgende teksten vil altså dreie seg om hva som ble sett på som ideelt, ikke hvordan det faktisk var.

2.5.1 Skipperen

«Skipperen bør altid have et Exemplar af denne Lov ombord paa Fartøiet»¹²

Skipperen var i grove trekk ansvarlig for hele skipets utstyr og drift. Han hadde ansvar for at skipet var utstyrt med mat, vann og viktige dokumenter. Som den ovenfornevnte paragrafen nevner, burde skipperen ha lovboken med seg på reisen. Men paragrafen *tvang* det ikke gjennom. Det viktigste var nok at skipperen kjente godt til loven.

11 Skipperen var ikke nødvendigvis en kaptein (det krevde en egen eksamen), men en kaptein var alltid skipper.

12 Loven om Sjøfarten, Stockholms Slot den 24de Marts 1860: § 25

Denne kilden vil heretter bli omtalt som SL1860

Mannskapet skulle få godt og tilstrekkelig kosthold, og det var skipperens ansvar å påse at de holdt dette kostholdet. Dersom det under reisen skulle oppstå tvil om vann og provianten ville holde, kunne skipperen innføre rasjonering etter skjønn. Ble dette gjort, hadde mannskapet krav på «Erstatning efter billigt Skjøn»¹³ I tillegg til mat og vann skulle også skipperen sørge for at skipet hadde medisiner, etter de bestemmelser som var gjort av kongen (i statsråd). Slike bestemmelser kunne også gjelde andre ting, og det var skipperens plikt at han fulgte de bestemmelsene som kongen hadde gitt. Selv om skipperen skulle sørge for medisin etter kongens bestemmelser, var det slett ikke sikkert at en slik bestemmelse ble gitt, eller at skipperen fulgte den. Et eksempel på slike mangler finner vi i så sent som i 1889, på selfangstskipet *Franklin*. Etter en tre måneders tur var 12 av 20 mann syke, og to av dem døde. Etter oppslag i pressen kom en rettslig undersøkelse fram til at forholdene var elendige. Det fantes ingen sykkelugar eller noen medisiner, kun en «sykekost» bestående av 6–8 flasker bringebærsaft og et par kasser kondensert melk.¹⁴

En annen rolle skipperen hadde, var rollen som skipets prest. Hvis mulig, skulle han holde bønn og gudstjeneste. Dette var gammel sedvane, og ble i loven av 1860 betegnet som «almindelig Sjømandsskik»¹⁵. I tråd med dette skulle han også påse at «unødvendigt Arbeide» ikke ble pålagt mannskapet på søndagene. Han kunne med andre ord pålegge mannskapet søndagsarbeid dersom det ble vurdert som nødvendig. Hva som var nødvendig var selvsagt opp til skipperen selv å vurdere, derfor kunne mannskapet like gjerne forvente å arbeide hele søndagen dersom skipperen ønsket det. Denne bestemmelsen skapte stadig uenighet, for uansett ukedag måtte treskip pumpes flere ganger daglig.¹⁶

Ansvar for skipets journal delte skipperen med styrmannen. Én av de to skulle skrive ned samtlige begivenheter i løpet av reisen i tillegg til viktig teknisk informasjon. Ansvar for at journalens innhold var korrekt var de individuelt ansvarlige for. Journalen var så viktig at siste avsnitt av paragrafen oppfordret til at journalen i et ulykkestilfelle ble reddet.¹⁷ Grunnen til dette var at journalen ved rettssaker ble et juridisk dokument av stor betydning.

Den mest interessante paragrafen angående skipperen i loven av 1860 er paragraf 13, som svart på hvitt omtalte skipperens vide myndighet:

«I Alt, hvad der angaaer Skibets Tjeneste, har Skipperen over Mandskabet, Styrmanden ikke indbefattet, samme Myndighed, som en Huusbond over sine Tjenestefolk. Dersom Nogen av Mandskabet forsøger paa at rømme eller paagribes, efter at være rømt, er Skipperen berettiget til holde ham arresteret ombord eller iland, indtil Skibet afseiler.»¹⁸

13 SL1860: § 15

14 Dag Bakka Jr, Hundre år for sikkerhet til sjøs – Sjøfartsdirektoratet 1903–2003, Oslo 2004: 26 ff

15 SL1860 1860: § 16

16 Dag Bakka Jr 2004: 19

17 SL1860: § 19

18 SL1860: § 13

Skipperen hadde altså den samme myndigheten over sjømennene som en husband hadde over sine tjenestefolk, og han hadde myndighet til å holde sjømenn i arresten enten på land eller på skipet, uten å involvere politiet. En husband hadde etter Christian Vs Norske lov av 1687 myndighet til:

«Husband maa refse sine Børn og Tyende med Kæp, eller Vond, og ej med Vaaben; Men gjør hand dem Saar, med Aad, eller Æg, eller slaar dem Lemmer sønder, eller skader dem paa deris Helbred, da straffis hand saa som hand en fremmet hafde giort Skade.»¹⁹

Altså hadde skipperen myndighet til å fysisk refse sitt mannskap og en begrenset politimyndighet. Dette er den sterkeste manifestasjonen av hierarkisk tradisjon som finnes i sjøloven av 1860. Paragrafen setter sjømennene i samme stilling som tjenestefolk, som nesten kunne ses på som husbandens eiendom; de hørte i alle fall til under husbandens hushold. Hvor vid denne myndigheten var, kommer fram i paragrafens første ord: Den hadde ingen unntak. Skipperen var skipets suverene myndighet.

Det betydde likevel ikke at det skulle være fritt fram. Kapittelet om straffebestemmelser inneholdt naturligvis ikke bare bestemmelser om straff av mannskap. Skipperen hadde også sine regler å holde seg til, selv om straffen ofte ville være mindre enn for mannskapet for øvrig. Paragraf 109 sa at:

«Med Bøder eller Fængsel ansees Skipperen og Styrmanden, naar de behandle Mandskabet med ubillig Haardhed, og med samme Straf Skipperen, naar han misbruger sin Ret til at tildele Mandskabet Refselse. Hvis Skipperen eller Styrmanden gjør Vane af at overskjælde eller bruge forhaanende Ytringer imod sine Underordnede, straffes han med Bøder»²⁰

Med andre ord, det var grenser for hvor streng skipperen og/eller styrmannen kunne tillate seg å være. Men straff for slike forseelser var det eier eller reder som måtte stå for, og slike saker kunne da fort bli litt mer vilkårlig enn straff av mannskap, som skipperen selv kunne stå for. Ansees kan her tolkes som «kan gis», ikke nødvendigvis «skal gis». Skipperen kunne også straffes for «gjentaget Skjødesløshed eller Efterladenhet i de Pligter, der med Hensyn til Skib eller Ladning paaligge ham»²¹, for eksempel å ikke ha tilstrekkelig med proviant eller utstyr etter avreise. I slike tilfeller var det snakk om bøter. Kun i noen få tilfeller kunne skipperen straffes på lik linje med mannskapet. Eksempler på dette var å forlate skipet hvis det befant seg i havsnød eller en annen farlig situasjon, eller å rømme fra skipet. Begge tilfeller kunne straffes med fengsel.²²

19 Chr. Vs NORSKE LOV: Siette Bog. 5 Cap.

www.hf.uio.no/iakh/forskning/prosjekter/tingbok/kilder/chr5web/chr5_06_05.html aksessert 28.03.2012

20 SL1860: § 109

21 SL1860: § 108

22 SL1860: §§ 110 og 112

Skipperen kunne altså straffes for en del forseelser, men mildere enn øvrig mannskap. Livet til sjøs for mannskapet kunne derfor ha vært mye avhengig av skipperen selv. For selv om skipperen kunne bli straffet, betydde ikke det at han ble det. Han var skipets sjef, og dersom mannskapet ønsket å ta opp kampen måtte de ofre både tid og penger for det. Han hadde utstrakte myndigheter, der de viktigste var retten til å refse mannskapet fysisk og etter skjønn ha ansvaret for hele skipets drift. De skulle dog på ingen måte ha frie tøyler; det var mulig å bli straffet både med bøter og fengsel dersom det ble vurdert at han behandlet mannskapet for hardt eller misbrakte sin refselsesrett. Det bringer oss til et problem for myndighetene. Hvordan skulle man kontrollere at skipperen ikke mishandlet sitt mannskap utover den refselse han med rette kunne ilegge dem? Skipet kunne godt befinne seg tusenvis av kilometer hjemmefra; ikke akkurat de letteste forholdene å kontrollere. Utenom noen få tilfeller, ble dog skipperen i det store og det hele straffet midlere enn mannskapet for forskjellige lovbrudd, et resultat av hans stilling over den alminnelige sjømann. I tillegg måtte saken tas til retten før en eventuell straff kunne utmåles, og for den jevne sjømann var ikke dette noe som var veldig aktuelt.

Det kan være flere grunner til at skipperen ble gitt så utstrakt myndighet om bord i skipet. Kanskje var det en måte å sikre seg mot for mye innblanding fra skipseierne angående driften av skipet. Skipperen var en erfaren sjømann, og ved å gjøre ham lovmessig ansvarlig for skipets drift kunne det sørges for at driften var i hendene på en kyndig person. En annen fordel var at skjømanskjønnnet kunne sees på som universielt: Enhver kyndig sjømann ville være enig i hva som var riktig og hva som var feil. Ulempene for mannskapet er ganske tydelige. Gitt fulle myndigheter til å stort sett gjøre som han ville, kunne skipperen behandle mannskapet svært dårlig uten at de kunne gjøre så skrekkelig mye med det.

2.5.2 Mannskapet

Når det kommer til mannskapet, er det naturlig nok mer snakk om plikter og rettigheter enn myndighet. Vi har sett at de kunne straffes fysisk av skipper eller styrmann, men at det var en grense på hvor hardt de kunne behandles av disse. Det er dog rimelig å anta at det ikke var noen bred enighet om hva som var «ubillig hardhet», fra skipper og styrmann på den ene siden og mannskapet på den andre. Likevel, loven ga en viss beskyttelse mot mishandling, men hva som var mishandling og hva som var refs måtte jo i den sammenheng vurderes av retten, dersom det mot all forventning ble tatt helt dit. En annen ting loven tok sikte på å gjøre var å sikre sjømennene hyre i mange ulike scenarier som avviket fra den planlagte seilasen, eller når noe uforberedt skjedde.

Enhver ansatt sjømann var pliktig til å følge skipet i henhold til kontrakten. I tillegg, dersom det under reisen ble bestemt at skipet ville gå til et annet sted enn kontrakten tilsa, måtte han følge

skipet på den reisen. Han kunne ikke forlate det før det var kommet tilbake til norsk havn, og en ny reise kunne påbegynnes. Begrensningen var at sjømannen ikke skulle være pliktig til å følge skipet lenger enn to år etter kontraktens avslutning. Dersom denne utløp mens skipet var til sjøs, skulle han ikke fratru sin tjeneste med mindre skipet hadde nådd sitt bestemmelsessted. Hvis skipet fikk ny skipper under reisen, ga ikke dette mannskapet rett til å forlate skipet. De var dog ikke pliktige til å følge denne skipperen til et annet skip.²³ I tillegg til denne plikten kom selvfølgelig plikten til å delta på arbeid som rigging, utrustning, lasting og lossing; altså tradisjonelle sjømannsoppgaver.

Dersom en sjømann ble funnet udugelig til den tjenesten som han hadde blitt hyret til, og det kunne bevises (noe som krevde skjønn av skipets såkalte «beste menn»), hadde skipperen myndighet til å senke hyren hans. I særtilfeller kunne også skipperen frata sjømannen hele hyren, og i praksis tvinge ham til å arbeide for kun kost og losji. Å bli fratatt hele hyren var en svært streng straff, og på grunn av dette hadde sjømannen mulighet til å ta det til retten.²⁴

Loven forsøkte i en del tilfeller å beskytte mannskapets hyre eller å skaffe dem tillegg eller kompensasjon i en del tilfeller. Dersom en sjømann måtte følge skipet utover sin egen kontrakts fastsatte tid, slik som nevnt over, var han sikret hyre per måned i den ekstra tiden han var nødt til å følge med skipet. I tillegg ville det være mulig, dersom han var med så lenge at hans tilegnet seg evner nok til viktigere og vanskelige oppgaver, skulle det være mulig å få bedre vilkår og hyre, basert på hvilken stilling han kunne tiltre med sine nye ferdigheter. Også hvis skipet ble liggende en periode på grunn av diverse omstendigheter skulle mannskapet ha månedshyre i den perioden skipet var ute av drift. Eksempelvis gjaldt dette ved skade som gjorde det nødvendig med omfattende reparasjoner. Mannskapet ville da ha månedshyre mens reparasjonsarbeidet stod på. I alvorlige tilfeller, spesielt blokade eller embargo, kunne skipperen sende mannskapet hjem. De ville i slike tilfeller motta hyre helt til den dag de var hjemme igjen.²⁵

Dersom et skip ble tvunget til å gi opp hele turen før avreise, hadde mannskapet krav på en tredjepart av hyren dersom denne hadde blitt avtalt for hele reisen og ikke månedsvis. Hadde skipet rukket å dra for deretter å vende tilbake før reisen ble gitt opp, hadde mannskapet krav på halvparten av avtalt hyre med de samme betingelsene som nevnt over. I tilfellene der hyren var avtalt månedsvis kunne mannskapet motta en halv månedshyre utover den hyren de allerede hadde til gode. I spesielle tilfeller der skipet ble utsatt for krig, blokade eller lignende begivenheter, eller en skipsskade som satte resten av reisen i fare, ville mannskapet motta hyre (etter skipperens skjønn) for den tiden de hadde arbeidet, uansett tidligere avtale. Det er ikke så interessant å nevne absolutt alle bestemmelsene, men de hadde i alle fall den tingen til felles at de sikret sjømennene en

23 SL1860: § 29

24 SL1860: § 35

25 SL1860: § 30

viss sum penger dersom noe ikke gikk som planlagt. Dette inkluderte også mange former for skipsulykker.²⁶

I tilfelle skader og sykdom hadde sjømennene også lovbestemt vern av en viss grad. En sjømann som i skipets tjeneste hadde blitt skadet så han ikke kunne følge med skipet videre, skulle motta forpleining på rederens regning; dog kunne forpleiningen bare vare i opptil fire uker.²⁷ Mindre alvorlige skader kunne dermed være relativt greie å komme seg etter, men alvorlige skader kunne bli et stort problem for sjømannen ettersom han etter de maksimale fire ukene stod på egne bein, og da måtte betale for videre behandling av egne penger. Ved sykdom var det smarteste av sjømannen å følge skipet med mindre sykdommen var så alvorlig at han måtte settes i land. Uansett grunn til sykdommen var det skipperens plikt å sørge for behandling, og så lenge en syk sjømann fulgte skipet, fikk han også full hyre. Måtte han i stedet settes i land på et fremmed sted, mottok han hyre fram til det tidspunktet da skipet dro. Var hyren avtalt for hele reisen mottok han full hyre dersom skipet var på vei tilbake fra bestemmelsesstedet. Var skipet på vei dit, mottok han halvparten. Etterpå var det da opp til sjømannen å komme seg hjem med egne midler.

Var han alt for syk til å arbeide mens han var ombord på skipet, kunne han risikere å bli nødt til å erstatte de utgiftene skipperen fikk på grunn av eventuell behandling og leie av erstattende arbeidskraft:

«At Sygdommen er paadrages ved den Paagjældendes egen Brøde, ophæver vel ikke Skipperens Forpligtelse til at sørge for hans Kuur og Pleie, eller til at gjøre Forskud for Omkostningerne af Skibets Midler, men disse Omkostninger saavel som den Udgift, der maatte paadrages Skibet ved at leie en Anden i den Syges Sted, kunne forlanges erstattede af ham og indeholdes i hans Hyre.»²⁸

Hvis sjømannen etter at kontrakten var inngått kunne bevise at den ville medføre betydelig velferdstap, var det mulig å bli løst fra sine forpliktelser. Et eksempel på dette var hvis sjømannen kunne bevise at han var blitt mishandlet i sin tjeneste av skipperen eller styrmannen (ubillig hardhed). Andre eksempler var hvis han selv fikk tilbud som å føre skip, eller at han fikk tilbud som styrmann på et annet skip. I tillegg kunne han dra dersom det skulle vise seg at forhyringen ville føre til «betydeligt Velfærdstab». Til gjengjeld var han pliktig til å finne en erstatting i sitt sted som var villig til å inngå de samme kontraktsvilkårene dersom dette var tilfellet.²⁹ Paragrafen henter til en form for opprykk i sjømannsstanden, noe som antakelig var mulig i de miljøene som dominerte langs vestkysten av Oslofjorden og Sør-Norge på midten av 1800-tallet. Det var der det var flest

26 SL1860: § 33

27 SL1860: § 32

28 Ibid

29 SL1860: § 36

verft og flest sjømenn. Livet kunne godt dreie seg om sjøfart hele året, med sesong fra vår til høst og arbeid med vedlikehold og produksjon av sjøfartsmateriell om vinteren. Etter hvert som en sjømann ble mer og mer dyktig, ville det nok være mulighet til å få andre, og bedre, tilbud.

Straffebestemmelsene for mannskapet var strengere enn for skippere og eventuelt styrmann. Mannskapet ble straffet – på ingen måte ufortjent – for å være fulle på jobb, forårsake konflikter, voldelig adferd, å nekte å utføre arbeidsoppgavene sine, uvettig omgang med ild, overfall og så videre. Avhengig av lovbruddets alvor kunne straffene variere fra bot til fengsel eller til og med straffarbeid.³⁰ Dersom en forbrytelse var så alvorlig at den i tillegg var straffbar etter den alminnelige lovgivning, ble den strengeste paragrafen benyttet slik vanlig rettspraksis var.³¹ Dette betydde altså at flaggstatens lov gjaldt ombord på skipet, uansett hvor det befant seg hen. Dette er i kontrast til det meste av annen lov, som var og er knyttet til en stats territorium.

Rømning ble straffet på to forskjellige måter. Dette var et utbredt problem i den norske sjøfarten med mellom 2000–3000 tilfeller rapportert årlig gjennom store deler av 1870 og 1880-årene.³² Rømning var straffbart med fengsel, men dersom rømningsmannen vendte tilbake til skipet, skulle det kun straffes med bøter. Årsakene til det stødige store antallet tilfeller over lang tid kan være mange, men det er spesielt to som utpeker seg: Enten var det ofte så dårlige forhold og så dårlig stemning ombord i skipet at mange sjømenn ikke så noen annen utvei enn å rømme fra skipet (om det så skyldtes øvrig mannskap eller befalet) eller så var ikke straffebestemmelsene preventive nok til å hindre sjømennene i å rømme hvis de ønsket det. En kombinasjon er ikke utenkelig.

2.6 Sikkerhetsutstyr

Det hadde alltid vært farlig å være på havet. Og naturligvis var ikke midten av 1800-tallet noe unntak. I tiårene før 1860 lå forlisprosenten i den norske flåten stabilt på omtrent 1,5 – 2% av flåtens antall og tonnasje per år.³³ Kanskje kan det regnes som et grunnivå av fare til havs. (til sammenligning så lå nivået på over 3% av antall og over 6% av tonnasjen 30 år senere). Så lenge skipene dro ut på havet, var det ikke mulig å eliminere denne faren helt. Å være på havet var farlig, det kom man seg ikke unna. I tillegg var 1860 midt inne i den store vekstperioden i den norske flåten. Spesielt langs sørkysten via partsrederimodellen ble det bygget mange nye skip, og disse var i god stand i 1860.

30 SL1860: §§ 111-118 (Straffarbeidet var etter kriminalloven av 1842 den strengeste formen for frihetsstraff. Fem grader av straffarbeid ble definert, hver av dem med sitt tidsintervall: Femte grad var 6mnd–3år; fjerde grad 3–6år; tredje grad 6–9år; andre grad 9–12år og første grad livstid. Senere, i 1874, ble livstid satt som en egen grad og første grad satt til 12–15år.)

31 SL1860: § 119

32 Den norske skibskontroll -en kortfattet oversigt over den norske skibskontrol og dens virksomhet med statistiske tabeller om handelsflaaten i tidsrummet 1814-1914, Kristiania 1914: 26, tabell 9
Denne kilden omtales heretter som DNS 1914.

33 DNS1914: 21, tabell 4

Det er mange grunner til at det ikke ble fokusert noe mer på sikkerhet til sjøs i Sjøloven av 1860 enn andre felter. Først og fremst var dette en fullstendig sjølov som gjaldt hele sjøfarten i sin helhet. Noe ekstra fokus utover de paragrafene som omhandlet temaet var ikke tiltenkt. 1860-lovens hovedoppgave var nok å være en ny og ikke minst helnorsk lov, etter så mange år med felles lov med Danmark. For det andre må det tenkes på bransjens lange tradisjon for å styre seg selv, og derfor også en motstand mot statlig inngripen, en liberalistisk tanke som holdt seg helt fram til etter århundreskiftet. Den hierarkiske tradisjonen stod sterkt i 1860, som vi har sett på oppgavene og myndigheten som skipperen hadde. For det tredje hadde ikke ideen om arbeidervern fått fotfeste. Naturligvis ble det tenkt på sikkerhet både til lands og til sjøs, men ideen om hva som var sikkert nok var annerledes. Loven var et resultat av sin tid, der ideene om arbeiderforhold, sikkerhet eller statlig inngripen i næringer var annerledes enn tretti år senere.

Paragraf 2 bestemte hva et skip i utenriksfart skulle være utstyrt med. Der var alle viktige dokumenter nevnt, eksempelvis informasjon om skipets nasjonalitet, mannskap, spesifikasjoner og størrelse. Denne paragrafen gjaldt kun skipets viktige dokumenter, fordi ansvaret for skipets og mannskapets sikkerhet lå et annet sted.

For det var skipperens oppgave å også sørge for at skipet var skikkelig utstyrt og klart til avreise:

«Det er Skipperens Pligt at paasee, at der i betimelig Tid foretages, hvad der er nødvendigt, for at Skibet, naar det skal afseile, kan være i sødyktig Stand, *tilstrækkelig bemandet samt forsvarelig forsynet med Vand og Proviant. Finder han heri nogen Mangel, bør han selv sørge for det Fornødne, saafremt Tiden ikke tillader ham at henvende sig til Rederne, men ellers skulle Manglerne først andmeldes for disse.* Nægte Rederne da at gjøre, hvad gjøres bør, har Skipperen at andrage Sagen for Retten, som ved Kjendelse kan give dem det fornødne Paalæg, der bliver at efterkomme, forinden Skibet maa afseile. Ligesaa bør Skipperen paasee, at Fartøiet er forsynet med de nødvendige Papirer, og navnlig i Krigstider sørge for at tilveiebringe alle Documenter og Bevisligheder, som tjene til at beskytte det mod Opbringelse.»³⁴

Hva som var nødvendig, sa altså paragrafen ingenting om. Skikkelig mat og vann var utvilsomt viktig, men sikkerhetsutstyr var ikke nevnt spesifikt. Mangler skulle meldes fra om til rederne, og eventuelt utbedres på egen hånd dersom det ikke var tid til dette. Når alt kom til alt var det skipperens ansvar, og skipperens ansvar alene, å sørge for at skipet var sjødyktig (eventuelt sjødyktig nok i forhold til sin klasse) og tilstrekkelig utstyrt. Skipperen kunne lett sørge for at skipet fulgte tidens reglement og var utstyrt slik den skulle, men det var på en tid da normene for hva som var akseptabel sikkerhet var vesentlig annerledes enn senere. Selv om det utstyret som var påkrevd var til stede, var det ikke alltid det var så mye hjelp i det likevel, når effektiv kontroll manglet.

I kapittelet om straffebestemmelser finner vi paragrafer som sier noe om straff ved adferd

34 SL1860: § 11 (egen kursivering)

som økte faren. Felles for dem alle er at de handlet om skipet og lasten. Ved uvetting omgang med ild og lys som satte skip og last i fare, kunne en sjømann straffes med både bøter og fengsel³⁵, til forskjell fra fyll på jobb, som kunne bli straffet kun med bøter.³⁶ Det kan argumenteres for at å være full på vakt kunne sette skipet og lasten i like mye fare, spesielt hvis det var vakt i utkikkstønna det var snakk om. For å forlate skipet når det var i havsnød «eller anden Fare» uten at det uten tvil var siste utvei, kunne både skipper og mannskap straffes med fengsel og i ytterste konsekvens straffarbeid.³⁷ Man kunne da altså risikere å bli fengslet eller satt i slaveri for å prioritere eget liv og sikkerhet fremfor å forsøke å berge skipet og lasten. I stressende nødssituasjoner der tiden var svært knapp, var det mulig å ikke bli holdt ansvarlig for sine avgjørelser dersom retten kom fram til at det ikke var handlet grovt uaktsomt.³⁸ Det må likevel huskes at loven representerte en tenkt norm og ikke virkeligheten. Uansett var det opp til retten å avgjøre om det var handlet uaktsomt eller ei.

Alt som angikk skipets drift, derunder sikkerheten, var ene og alene skipperens ansvar. Innkvartering, last, kosthold, sjødyktighet, utstyr og arbeidsvilkår var helt opp til skipperens skjønn og vurdering. Var skipet av skipperen vurdert som sjødyktig, da var det sjødyktig. Dessverre for sjømennene hadde de ingen mulighet til å motsette seg å gå ut med et skip de anså for skrøpelig. Da var alternativet fengsel.

2.7 Skipskontroll

Temaet skipskontroll var på ingen måte noen fanesak hverken på midten av 1800-tallet eller i Sjøfartsloven av 1860. Forlisstatistikken var ikke uhandterlig høy, og derfor var heller ikke skipskontroll noe som var så viktig at staten selv gikk inn. Den eneste paragrafen som nevner noe som ansvar for skipets stand er første setning av paragraf 11: «Det er Skipperens Pligt at paasee, at der i betimelig Tid foretages, hvad der er nødvendigt, for at Skibet, naar det skal afseile, kan være i sødyktig Stand».³⁹ Teoretisk sett var dette en enkel sak: Alle skipskyndige ville være enige om hva som var sjødyktig og hva som ikke var det. Det trengtes derfor ingen lovpålagte regler.

Det var altså blant skipperens oppgaver å sørge for at skipet var i sjødyktig stand, men rederne hadde også ansvar. Enkle mangler kunne skipperen fort ordne opp i selv, men når det kom til alvorlige mangler og skader på skipet trengtes skikkelige reparasjonsarbeider som fort kunne koste godt med både tid og penger. Tid og penger var også noe det kostet å ta ting til retten, og på samme måte som at mannskapet ikke rett som det var kunne trekke skipperen for retten, kunne nok heller ikke skipperen trekke rederne til retten på samme måte. Det var fortsatt snakk om David mot

35 SL1860: § 111

36 Ibid

37 SL1860: § 110 (hva som var siste utvei var definert i paragraf 82 i kapittelet om berging av skip og last)

38 SL1860: § 72

39 SL1860: § 11

Goliat, der rederne hadde langt flere ressurser. Dessuten kunne det ta lang tid å få en kjennelse. Det er ikke urimelig å anta at tidsfaktoren kunne tvinge skipet til å kaste loss likevel, selv med potensielle mangler og skader. Perioden tatt i betraktning var dette uansett neppe noe enormt problem. Skipene var for det meste nybygget og i god stand.

2.8 Hierarki og liberalisme

Lovutkastet til 1860-loven var ferdig allerede i 1849, samme år som de britiske Navigation Acts ble opphevet. Den norske sjøfartens opptur startet her, hvis vi skal tro Morten Smith Petersen i 1857: «Norges maritime handel stammer fra 1848. Det er kun siden da, at den har økt i omfang».⁴⁰ Lovutkastet var altså ferdig omtrent samtidig som at liberaliseringen av sjøen satte fart, noe som betyr at selve lovarbeidet var utført i en tid med sterkt hierarkisk syn. Den loven som ble sanksjonert i 1860, var altså allerede 11 år gammel, og den bygget på mye sedvane fra en tidligere tid. Dette kan godt til dels forklare lovens konservative tilbøyeligheter. Skipperen hadde ubestridt makt på skipet. Han hadde refselsesrett, og stort sett alle endelige avgjørelser, alt hva angikk skipets stand, arbeidstider og disiplin, baserte seg på hans skjønn og hans skjønn alene. Selv om loven formulerte en del bestemmelser som begrenset hva en skipper kunne komme seg unna med, var det slettes ikke sikkert at det ble tilfellet. Sjømennene måtte til syvende og sist sette sin lit til at skipperen var dyktig og ansvarlig. Alternativet, dersom de nektet å mønstre på, kunne bli fengsel.

Angående sikkerhetsutstyr og sjødyktighet, sa 1860-loven lite. Dette var også skipperens ansvar. Han skulle sørge for at skipet var skikkelig utstyrt, noe som var opp til hans egen vurdering, og at det var sjødyktig, igjen opp til hans egen vurdering. Jeg vil argumentere for at 1860-lovens primære oppgave i sin samtid var å kodifisere det som var allmenn praksis, i en helnorsk sjøfartslov. Visse paternalistiske trekk, ved at mannskapet hadde en viss beskyttelse i visse tilfeller (så lenge det ikke var selforskyldt), viser hvilken tid loven var et produkt av.

Dog er det usikkert om markedsliberalismen hadde så mye innvirkning på den gamle tradisjonen. Den var der uansett, men kanskje bidro liberal tankegang til å forsterke de negative konsekvensene for sjøfartens arbeidere. Et mer konkret spørsmål er: Hva skjedde i tiden fremover, da kombinasjonen av et hierarkisk syn med sitt fokus på maktposisjoner og rang, og et liberalt syn som la vekt på selvregulering og frihet, bredde seg utover sjøfarten, samtidig som at flåten ble eldre?

40 With & Collett 1989: 18 (egen oversettelse) Morten Smith Petersen skulle senere bli en av stifterne av Det Norske Veritas

Kapittel 3: Om oppturer og nedturer

Sjøfartsloven av 1860 var ikke nødt til å ta noe spesielt hensyn til noen særskilte faktorer hverken i sjøfarten eller samfunnet for øvrig da den ble arbeidet med og etterhvert sanksjonert. Hva var det som gjorde at den neste loven måtte gjøre det? Hva skjedde på de drøye 30 årene mellom de to lovene, som forandret synet på hva som var greit og ikke greit? Dette kapitlet tar for seg de store endringene, oppturene og nedturene i den norske sjøfarten mellom 1860 og 1893. Det var en tid med stor forandring, og en tid da en moderne og human ideologi begynte å feste seg. Men det var også en tid da den norske flåten i større og større grad ble skrøpelig, og sjødyktighet ble et større og større problem i den norske sjøfarten i tillegg til de harde mannskapsforholdene.

For kontekstualisering internasjonalt, vil tilstanden i England (som var verdens suverent ledende sjøfartsnasjon) bli sett på, sammen med sin fargerike frontperson, Samuel Plimsoll, sammen med de problemene som Plimsoll mente var uholdbare ovenfor sjømennene. Plimsoll var også innom Norge, og hans mening angående den norske sjøfarten vil også bli nevnt. Han er viktig fordi han var en katalysator, en utløsende person som Norge manglet. Videre følger oppgaven den norske flåten gjennom en tid med mye svingning, før det kulminerer på 1880-tallet med en voldsom nedgang som skulle få store konsekvenser. Etter dette hadde loven ekstra press på seg fra samfunnet for å gjøre noe med den store tapsstatistikken; en faktor som dukket opp underveis og ble en medvirkende årsak til lovens viktighet, men en faktor som ikke var så enkel å gjøre noe med uten å gjennomføre store endringer som sjøfarten selv var svært skeptisk til.

3.1 Samuel Plimsoll, «The Sailors Friend»

Samuel Plimsoll ble født i Bristol i 1824. I 1853 forsøkte han å gjøre lykke som kullhandler i London, men feilet blant annet på grunn av korrupsjon i bransjen. I 1855, tre dager før sin trettiførste bursdag, ble han nødt til å erklære seg personlig konkurs. Plimsoll måtte ta inn på et fattigherberge og leve blant de fattige i en del måneder. Det var her at hans respekt og sympati med de lavere stilte ble vekket. De støttet hverandre gjennom tykt og tynt og delte det lille de hadde av mat med hverandre. Denne edle adferden rørte Plimsoll voldsomt, og han skulle alltid se på dem med større aktelse enn andre, selv om han selv ble en velstående mann etterhvert. Forretningene hans tok seg til slutt opp igjen, og han tjente gode penger på kulltransport til London. I 1864 kom hendelsen som skulle vekke hans glødende engasjement for sjømennene og deres sikkerhet. Plimsoll var passasjer på et skip fra London til Redcar nord i England, der hans kone Eliza ventet på ham. På ferden ble det voldsomt uvær. Plimsoll hadde selv sett flere forliste skip på turen, men kom

seg til destinasjonen like hel. På Redcar havn ventet ikke bare Eliza, men en mengde kvinner som ventet på sine ektemenn. Forskjellen var bare at disse mennene ikke kom tilbake; fire skip gikk tapt den natten. De fleste av kvinnene så aldri sine menn igjen. Plimsoll sa i en tale senere at

«I mingled my tears with hers, because I was thinking of those other women who had also spent a sleepless night and who would never see their husbands again. I was thinking of good and brave men who would never return home, and I resolved, deep down in my heart, as I stood on the sands of Redcar, to devote myself to this work. What was the difference between me and these poor, drowned sailors? Parliament had cared for my safety by sending me to sea in a ship which had been surveyed, while the sailors went to sea in any ship and owner liked to send them in[...] Since the morning when I stood in the sands at Redcar my wife and I have regarded everything we possess as held in trust for the sailor.»⁴¹

For det var ikke slik at sikkerhet til sjøs var en universell ikke-sak på midten av 1800-tallet.

Sammen med dampteknologien kom også muligheten for presis passasjerfart. Seilskipene var svært økonomiske i drift, men siden de var avhengige av været, var de mindre forutsigbare. De raskeste skipene var faktisk klipper-skipene, men de var avhengig av vind for å nå toppfarten. Og alle seilskip var jo ikke klippere. Passasjerer var regnet som last, altså noe som skulle passes på. En del av utfordringen lå i at en del skip som fraktet passasjerer også fraktet annen last, i håp om litt ekstra profitt. Noen ganger endte slike forsøk i katastrofe, for eksempel med dampskipet *London* som sank i Biscayabukta i 1866, der over 200 mennesker omkom.⁴² Skipet var nytt og hadde høyeste klasse hos *Lloyds register of shipping*, det store britiske klasseselskapet. Så hvorfor gikk det egentlig ned? Samtidig avis-korrespondanse gikk langt i å hinte til at skipet var voldsomt nedlastet, blant annet med tonnevis av kull som dekkslast og hundrevis av tonn med jern til jernbaneskiner.⁴³ Faktum var i alle fall at skipet gikk ned i et uvær som det vanligvis skulle ha kommet seg gjennom.

Året etter dette forliset (og tre år etter hendelsen i Redcar), i 1867, ble Plimsoll valgt inn i Underhuset. Han gikk straks i gang med å arbeide med et lovforslag om innføring av lovregulert lastelinje for britiske skip. Den største utfordringen han møtte i sammenheng med dette var utvilsomt mengden av parlamentsmedlemmer som også var skipseiere, slik det også var med mange høytstående politikere i Norge. I forbindelse med dette arbeidet kom the *Society for Improving the Condition of Merchant Seamen* samme år med en rapport. Rapporten, utarbeidet av en komité på 30 mann (eksempelvis parlamentsmedlemmer, leger, handelsmenn, skipseiere, skipskapteiner og prester som hadde virket om bord i skip), kom fram til en hel del tiltak av varierende natur. Det skulle forsynes med skikkelig mat, limesaft, medisinkasser og en hel del andre slike bestemmelser. Spørsmålet om lastelinje ofret rapporten ett enkelt avsnitt:

41 Nicolette Jones, *The Plimsoll Sensation*, London 2006: 43

42 Jones 2006: 1 ff

43 Ibid: 2

«It has been suggested that a deep load-line should be distinctly marked on every ship, to prevent her being overladen and made unsafe, but so much depends upon the nature or specific gravity of the cargo, which may vary every voyage, that this is not recommended here»⁴⁴

Utfordringene ble til syvende og sist for store for Samuel Plimsoll. Hans første forsøk, til tross for stor iver, falt derfor i fisk.

Plimsoll var dog ingen mann som ga seg så lett. I 1856, ett år etter hans konkurs, hadde han blitt arrestert på Waterloo bru for overfall av en bomvakt. Grunnen skal ha vært en krangel om hans teoretiske kjøpte rettigheter til å ferdes der han ønsket på brua. Plimsoll fikk til slutt en bot, men han var åpenbart en mann som ikke nølte med å ta opp kampen når han følte at han hadde rett, selv mange år før han ble assosiert med sjømennenes sikkerhet. Etter nederlaget i parlamentet gikk Plimsoll i gang med å skrive. I 1872 ble arbeidet publisert som «*Our Seamen: An Appeal*». I verket gikk Plimsoll nådeløst til angrep på det han mente var uetisk drift i sjøfarten og tok samtidig opp andre tema som var indirekte eller direkte relaterte, blant annet systemet med mange små *Underwriters*.

Til tross for det mildt sagt voldsomme engasjementet var ikke Plimsoll uvitende om eventuelle utfordringer og andre innvendinger. Kostnad, mengden inspektører, ansvarsødeleggelse og sterk opposisjon ble alle vurdert, der hovedargumentet var at det dreide seg om en samfunnsplikt, uansett ressursbruk. Det må også huskes at verket var skrevet like mye for mannen i gata, og hans konklusjoner bærer mye preg av dette. Det er i alle fall ingen særlig tvil om at Plimsoll var opptatt av dette, som vi kan se i avslutningen: «Whoever you are who read this, help the poor sailors, for the love of God».⁴⁵

Det skal nevnes at det ikke var snakk om den britiske flåten i sin helhet. Problemene var regionale, spesielt langs østkysten der kulltransporten gikk. Ofte ble gamle skip som ikke lenger kunne utføre sin opprinnelige oppgave satt inn på denne strekningen. Det var særlig denne farten, sentrert rundt ruten Newcastle–London, som Plimsoll gikk til angrep på, for den var representativ for hele problemet.

3.2 Underwriters

Dette var et forsikringssystem som fordelte økonomisk risiko utover flere parter, slik at én enkelt part ikke ville være ansvarlig for hele forsikringssummen. For å kunne etablere seg som underwriter måtte man ha finansene i orden, slik Plimsoll selv skriver i verket sitt:

44 Ibid: 17

45 Samuel Plimsoll, *Our Seamen: An Appeal*, London 1873: 89

«To enable a gentleman or firm to engage in the business of an underwriter, he must satisfy the committee which manages the room (usually by a considerable deposit, formerly £10,000, now, I believe, £5,000) that he is a person of adequate means to incur the risks of the business»⁴⁶

En underwriter bidro med en liten del av en total forsikringssum, og fikk følgelig inntekter fra små deler av forsikringspremien som ble betalt av de som ønsket forsikring. Underwriters bedrev altså ikke få og store forretninger, men mange små. I løpet av arbeidsdagene kunne de være oppe i over 20 forsikringer per dag.⁴⁷ Fordelingen av økonomisk risiko gjorde at et forlis bare ville føre til små pengetap hos mange aktører, og derfor var også terskelen for å unngå dette tapet for underwriteren langt lavere. Og her lå en del av problemet. Det lave pengetapet ved utløsning av forsikringen gjorde at det ikke var verdt å gå til sak for å få tilbake den lille summen det var snakk om. I tillegg gjorde den store mengden forsikringer som ble underskrevet det vanskelig å gjøre nødvendige undersøkelser i forkant; risikoen og forsikringsvilkårene måtte godtas der og da.

Den enkleste informasjonen underwriterne kunne få tak i var skipets klasse. Klassen ga en viss pekepinn på skipets egenskaper, der skip med lavere klasse hadde bevist dårligere sjødyktighet enn skipene med høyere klasse. Ved hjelp av klassen kunne en underwriter vurdere om han ønsket å forsikre skipet eller ikke. Større problemer oppstod når et skip var uklasset. Uten noen informasjon tilgjengelig med mindre underwriteren brukte tid på undersøkelser, kunne det risikeres å forsikre et svært dårlig skip. I tilfeller der underwriteren visste at skipet var dårlig, dukket det opp et moralsk dilemma: Muligheten for like god fortjeneste hvis reisen gikk bra, og et lite tap dersom skipet forliste.

I tillegg til den svært lave terskelen for å unngå et lite pengetap, nevnte Plimsoll andre utfordringer for underwriters i verket sitt som alle bidro til å muliggjøre lyssky virksomhet fra skruppelløse skipseiere og befraktere. For det første var den relative styrken mellom den forsikrede og forsikreren ujevn. Det var gjerne snakk om et firma med store ressurser, både i form av kapital og kompetanse, mot én enkelt underwriters private ressurser, mye som en skipper mot en reder. Kanskje var underwriterens motstander en velstående skipseier som hadde så mye på spill at denne neppe ville spare på noe i en rettsak. Underwriteren hadde alt å tape, og derfor var det heller ikke klokt å sette store verdier på spill for å redde en liten sum, selv om det var det riktige moralske sett. For underwriteren var det tryggeste å betale det lille kravet og heller huske på å ikke involvere seg noe mer med personene han mistenkte for lureri.

For det andre så mottok underwriterne betalingen (delen av forsikringspremien som ble betalt) på forskudd, og å sette seg opp mot betalingskravet mot seg selv etterpå ville være knyttet til

46 Plimsoll 1873: 5

47 Ibid: 7

en hel del mistenksomhet fra forsikringsholderen. En tredje grunn Plimsoll nevnte var den store faren for å ødelegge sin egen stilling som underwriter ved å lage oppstand. Mye av grunnen til dette var at megleren som formidlet forsikringsønsket til underwriterne ikke var noe interessert i saken fra noen av sidene. At én underwriter laget bråk, kunne smitte over til andre. Ved fremtidige forretninger ville trolig megleren foretrekke underwriters som betalte uten å lage noen ytterligere vanskeligheter for begge parter.

3.3 Årsakene til katastrofe

Selv om systemet med underwriters muliggjorde forsikringssvindel som var vanskelig å ta opp kampen mot, var det ikke isolert sett systemets feil at det gikk tapt så mange liv til sjøs. Plimsoll nevnte flere årsaker i sitt verk, de fleste av dem mindre viktige. To av dem var imidlertid av stor betydning; overlastning og manglende vedlikehold. I essens dreier disse to tingene seg om det samme, nemlig sjødyktighet. Som vi allerede har sett, så hadde overlastning fått mye av skylda for forliset til *London* i 1866. Blant de i Plimsolls øyne mindre viktige årsakene var blant annet underbemanning, dårlig kontroll på last, manglende motorkraft og mangelfull konstruksjon. Også dekkslast ble listet opp, i tillegg til de ovenfor nevnte hovedårsakene.⁴⁸

Dekkslast er interessant både fordi den virket inn på en del av de andre grunnene, og fordi den var populær også i Norge. Dekkslast var kapteinens private last og en fin mulighet til litt ekstra fortjeneste under farten. Men som navnet tilsier var ikke dekkslasten der lasten vanligvis skulle være, altså i lasterommet, men oppe på dekk. Knyttet til denne plasseringen var det en mengde vanskeligheter for både skip og mannskap. Ved uvær måtte seilene justeres eller rives, og hele dekket fylt opp av ekstra last gjorde ikke arbeidet noe enklere for mannskapet. Dette ble ekstra ille i tilfelle underbemanning, siden arbeidsmengden ble enda større for de få sjømennene som var ombord. I tillegg kunne dekkslasten heve skipets tyngdepunkt og gjøre det ustødig i vannet, selv om det i stor grad hadde mye å si hvilken type last det var snakk om. Et tredje problem med dekkslast var at det var mulig at den forskjøv seg eller på andre måter blokkerte spygattene⁴⁹, slik at vannet på dekk ikke hadde noen vei ut. Dette skal også ha skjedd da *London* gikk ned. *London* skal ha hatt kull som dekkslast, og dette kullet slet seg løs i det dårlige været og holdt alt vannet fanget på dekket, noe som bidro til å presse skipet ytterligere ned i vannet.⁵⁰

Som nevnt var Plimsolls to hovedårsaker henholdsvis overlastning og mangel på vedlikehold. Han kjente personlig til en del tilfeller som han nedtegnet i verket sitt, men hadde som hovedargument en uttalelse i en rapport fra The Board of Trade:

48 Plimsoll 1873: ToC

49 Spygattene er hull i relingen på større skip som gjør at vann som samler seg på dekk kan renne ut igjen.

50 Jones 2006: 3

«if the figures be examined, it will be found that about half of the total loss on the coast is to be attributed to overloaded and unseaworthy vessels of the collier class. For the nine years ending in 1871 this loss is rather more than half.»

Over halvparten av tapene ved kysten (her var ikke skipene ute på åpent hav tatt med i beregningen) var altså på grunn av overlastede og dårlig vedlikeholdte skip. Plimsoll sa selv at han godt kunne latt det tale for seg⁵¹, men han kom også med et par eksempler han hadde opplevd selv, blant annet om en skipseier som var kjent for å drive uetisk:

«There was one ship-owner whose name was often mentioned to me in the course of the years 1869 and 1870. During my inquiries in the north and east, I heard his name wherever I went as that of a ship-owner who was notorious for the practice of overloading and for a reckless disregard of human life. I therefore made inquiry as to the ships belonging to him which had been lost, with the number of lives list in each case, and the reply I recieved I will show you»
It is really awful to contemplate the loss of precious human life from the operations of this one man alone.»⁵²

Plimsoll var ingen mann som ga seg når han først var brennende opptatt av noe; skipseieren ble utsatt for en svært «Plimsollsk» behandling:

«I don't suppose he has lost any since; for I threatened him to his face that I would bring the matter before the House of Commons, and it was pitiable to see the abject terror of the man. However, I will write to-night (December 9, '72) to my informant, and will insert his reply when it reaches me. I now have it (December 20). This man has not lost a single seaman's life since!»⁵³

Når det kom til manglende vedlikehold, var det et problem på handelsskip som kun førte last. Passasjerskip ble inspisert hver sjette måned av en inspektør utpekt av The Board of Trade, en inspeksjon Plimsoll selv mente at godt kunne gjøres bare én gang i året.⁵⁴ Problemene dukket opp når dårlig vedlikeholdte skip ikke ble inspisert i det hele tatt. I tillegg var det mulig å omdøpe skip, noe Plimsoll mente burde forbys.⁵⁵ Omdøping av et skip kunne kvitte skipet med et velfortjent dårlig rykte. Både sjømenn og underwriters kunne blitt lurt til å ha noe å gjøre med et skip som tidligere hadde vært kjent for å være dårlig, men som byttet navn.

3.4 Coffin ships

Disse skipene var et resultat, og kanskje det verste resultatet, av samspillet mellom flere faktorer.

51 Plimsoll 1872: 47

52 Ibid: 48

53 Ibid

54 Ibid: 55

55 Ibid

Som navnet tilsier, ble de mange sjømenns likkister. Et *coffin ship* var et dårlig vedlikeholdt og lite verdt skip, som regel uklasset (noe som sier en hel del om tilstanden), som ble bevisst overforsikret, kanskje også overlastet, og sendt ut for å synke. Overforsikringen var mulig gjennom bestikkelser, svindel, omdøping eller kanskje også mangelfull informasjon hos underwriters og meglere. Plimsoll hadde i alle fall en klar oppfatning av hvordan det oppsto: «and that this arises, and can only arise, from downright wickedness, no one can fail to percieve».⁵⁶ Mye av problemet med coffin ships var at dersom et handelsskip ble borte på havet, var det ikke vanlig å etterforske tapet med mindre bevismengden allerede i forkant var stor. Coffin ships var med andre ord en relativt utbredt forsikringssvindel som ikke bare gikk utover forsikringsgarantisten, men også uskyldige sjømenn og deres eventuelle koner og barn.

3.5 Plimsolls raseri

Den 22. Juli 1875 var det møte i House of Commons. Det var bare tre uker til parlamentet oppløstes for det året, og dagen var den såkalte «*Slaughter of the Innocents*». Dette var dagen da det ble forkastet lovforslag som ikke skulle bli tatt opp til behandling i den parlamentsperioden.⁵⁷ Blant de lovforslagene som ennå ikke hadde blitt behandlet og dermed stod i fare for å bli forkastet, var Plimsolls «*Merchant Shipping Bill*». Etter sin bokutgivelse hadde både Plimsoll og saken blitt godt kjent. Plimsoll hadde blitt en berømt – og ikke minst populær – mann. En mann som ikke bare hadde støtte innenfor parlamentet, men vesentlig støtte også utenfor. I tiden mellom hans bokutgivelse og dette møtet hadde saken vært gjennom mye, men den hadde til syvende og sist kulminert i et lovforslag som Plimsoll selv mente var en stor skuffelse; en «atrocious sham».⁵⁸ Likevel regnet han det som et dugelig utgangspunkt, og uttalte at «There is enough humanity and knowledge in the House of Commons to change it into a good measure»⁵⁹

Plimsoll hadde brent for dette siden 1864. Han hadde kjempet for dette i Parliamentet siden 1867. Reaksjonen hans var derfor farget av mange års kamp og mange hindere og skuffelser. Denne miksturen kombinert med hans voldsomme temperament ble en eksplosiv blanding. Plimsoll gikk helt av hengslene. Han hadde ropt og skreket, hyttet med nevene og uttalt en god del han senere måtte beklage, blant annet følgende, i verbal kamp med taleren, som i følge etiketten skulle være den eneste som kunne stå, og den eneste som fikk uttale seg uten å be om ordet:

«**Plimsoll:** And, Sir, I shall ask some questions about Members on this side of the House also. I am determined to unmask the villains who send to death and destruction—(Loud cries of "Order!"

56 Ibid: 35

57 Jones 2006: 162

58 Ibid

59 Ibid

and much excitement.)

Speaker: The honourable Member makes use of the word "villains." I presume that the hon. Gentleman does not apply that expression to any Member of this House.

Plimsoll: I beg pardon?

Speaker: The hon. Member made use of the word "villains." I trust he did not use it with reference to any Member of this House.

Plimsoll: I did, Sir, and I do not mean to withdraw it. (Loud cries of "Order!")»⁶⁰

Plimsoll oppførte seg helt i strid med reglene, det var det lite tvil om. Denne oppførselen kunne ha ødelagt mye for ham, men heldigvis for Plimsoll hadde hans bok fra tre år tidligere satt spor i den offentlige opinion. Befolkningen i det store og hele støttet Plimsoll syn om at de mektige rederne må ha hatt noe med saken å gjøre. Etter all sannsynlighet kjempet rederne mot noe de oppfattet som angrep på sin næringsvirksomhet, men sterkt press fra befolkningen gjorde til slutt at regjeringen måtte snu på helt om og komme med et lovforslag som bare ett år etter Plimsolls raseriutbrudd ble vedtatt som «*The Merchant Shipping Act*». Plimsolls lastelinje var nå obligatorisk, men skipseierne kunne sette den hvor på skipet de ville, og det var ennå ingen måte å få dem til å følge regelen på.⁶¹ Denne loven ga også sjømenn lov til å kreve en besiktigelse av skipet hvis de mente at det ikke var trygt. Fikk de medhold, kunne de kreve avskjed.⁶²

3.6 Sjø sikkerhet i Norge: Plimsoll besøker Christiania

I 1876 kom Samuel Plimsoll på besøk til Norge og ble godt mottatt i Christiania.⁶³ I Norge hadde ikke byråkratiet rundt tiltak for å bedre sikkerheten til sjøs kommet like langt, noe som blant annet hadde å gjøre med den relativt enkle frakten som den norske handelsflåten var involvert i. Offentlig regulering av passasjerfrakt var iverksatt mye tidligere, og dette kan skyldes en interessant parallell i oppfatningen av sjøfolk: Sjøfolk ble ofte oppfattet som militære, det vil si ikke-sivilister. Soldater døde i strid, og slik var det bare. På samme måte så døde sjømenn på havet. Deres relativt lave stilling og posisjon «utenfor» de sivile rekker når de var ute på sjøen gjorde at deres sikkerhet ikke var noe stort tema før forlisprosentene begynte å stige til alt for høye nivåer. Men når temaet først var på dagsorden, var opinionen med. I 1877 ga Henrik Ibsen ut skuespillet *Samfundets Støtter*, som handlet om uetisk forretningsdrift og ikke minst et elendig skip som med vilje blir sendt ut. Med dette ble det ennå et hakk viktigere på en offentlige agenda; Samme år ble det nemlig nedsatt en kommisjon som skulle granske sikkerheten til sjøs. Kommisjonen hadde medlemmer fra blant annet Det Norske Veritas, og hadde fått instruks om å vurdere lastelinje-reglementet fra den britiske

60 Parlament – Breach of order (Mr. Plimsoll) (Hansard, 22 July 1875),

<http://hansard.millbanksystems.com/commons/1875/jul/22/parliament-breach-of-order-mr-plimsoll>> aksessert 21. november 2011

61 Jones 2006: 212

62 Dag Bakka Jr 2004: 22

63 With Andersen & Collett 1989: 70

Merchant Shipping Act. I tillegg skulle en annen paragraf som omhandlet dekkslast vurderes.

Kommisjonen kom fram til at offentlig kontroll av skipsfarten ikke ville være fruktbart når det allerede eksisterte en kontroll som Det Norske Veritas gjorde for medlemmene sine. Det ble argumentert for at en slik ordning kun ville føre til ekstra og fordyrende byråkrati. Kontrollen som allerede eksisterte var mer enn god nok til dette formålet, og noen statlig kontroll kunne lite trolig bli noe bedre enn den som allerede fantes. Blant dens medlemmer var høytstående personer fra DNV, deriblant Fr. Crawford og N. Ihlen.⁶⁴, og det bør kunne antas at de visste hva de snakket om. Kommisjonen hadde også sett på et forslag om like krav angående skips sjødyktighet, uavhengig av skipstype, last og rute. Dette forslaget ble også forkastet, begrunnet med at like krav var lite kompatibelt med de store forskjellene på skipene og frakten de holdt på med (jamfør «*specific gravity of the cargo*»). Noen skip ville bli utsatt for unødige strenge krav, mens andre skip kunne bli nærmest urørt.

Argumentet var rimelig i den konteksten det kom fram i. Norges sjøfart lå på et teknologisk og økonomisk enklere nivå enn i Storbritannia. Frakten som norske skip i hovedsak var involvert i, dreide seg stort sett om seilskip og billig last, og uten å frakte passasjerer i tillegg. Det var i kraft av dette at den norske flåten i det hele tatt var så konkurransedyktig. Å «ramme» flåten på dette viset var å ramme en viktig del av norsk næringsliv, kom kommisjonen fram til.⁶⁵ Når det kom til dekkslastregelen, ble denne også forkastet og funnet urettferdig for norsk sjøfart på bakgrunn av de samme argumentene som hadde kommet frem. Loven bannlyste å frakte dekkslast i vintersesongen for britiske skip, men gjaldt også for utenlandske skip som forlot britiske havner. Norske tømmerfraktskip var visstnok bygget for å bære dekkslast, noe britiske skip ikke var, selv om det ikke ble nevnt noe om hva det faktisk betydde å være bygget for dekkslast. Det er mer rimelig å anta at de fleste skip var bygget for last i lasterom. Å ramme den norske tømmerfraktvirksomheten på et felt den var spesialisert for, ble sett på som uheldig. Dekkslast var en risiko som norske skip kunne håndtere langt bedre enn de britiske, kom man til slutt fram til, selv om det heller ikke her ble forklart hvordan eller hvorfor.

Både kommisjonen i 1877 og Ibsens skuespill viste at sjøsikkerhet slettes ikke var noe ukjent tema. Men var det egentlig et problem? En viktig ting å nevne er at den norske flåten på dette tidspunktet fortsatt var i god stand. Størsteparten av tonnasje var bygget i løpet av 1860 og 1870-tallet, i Norge, under de nå anerkjente retningslinjene fra Det Norske Veritas. Lite utenlandsk bruktonnasje ble importert, og selv om skip som forliste alltid var et problem i denne tidsalderen, var Norges forlisprosent blant verdens beste i 70-årene.⁶⁶ Av 4000 skip på en viss størrelse (i dette

64 Ibid

65 Ibid (sitat)

66 Ibid: 38

tilfellet 50 bruttotonn) som hadde Veritas-klasse i 1877, var det bare ti stykker som ikke hadde A1, den høyeste klassen.⁶⁷ Dessuten hadde kommisjonen som nevnt påpekt at norske skip var bygget for å kunne bære dekkslast. På dette siste punktet fikk kommisjonen faktisk støtte av Plimsoll selv. Under hans reise i Norge hadde han undersøkt og vurdert bruken av dekkslast i Norge og Skandinavia og funnet den akseptabel i forhold til sitt hjemland, der skipene ofte først begynte å bære dekkslast når de var blitt for gamle og skrøpelige til å utføre sin opprinnelige oppgave.⁶⁸

Norske skip håndterte altså risikoen som dekkslast medførte, ved å ikke være avdankede i sin opprinnelige oppgave. Den risikoen som dekkslasten i seg selv medførte, uansett skipets tilstand, ble dog ikke lagt noe vekt på. Dette er interessant fordi Plimsoll selv nevnte i sitt verk at det var mange grunner til at dekkslast var et problem. Som vi har sett var dekkslast et problem fordi den vanskeliggjorde driften av skipet, flyttet tyngdepunktet og kunne blokkere spygattene. Dette er faktorer som gjelder uansett skipets øvrige tilstand. Kanskje ville ikke Plimsoll legge seg ut med enda flere enn det han allerede hadde gjort, eller så var han enig i at dette var noe den norske flåten kunne håndtere med sine nye og enkle skip, som heller ikke fraktet passasjerer. Uansett årsak, så ser det ut til at risikoen ikke var sett på som noe problem på 1870-tallet. Sjøsikkerhet som samfunnsak hadde rett og slett ikke fått fotfeste ennå. Temaet var på ingen måte ukjent, noe Det Norske Veritas, Ibsen og kommisjoner viste. Men Norge hadde ingen Plimsoll, og heller ingen hårreisende forlisstatistikk. At den store samfunnsdebatten foreløpig uteble kan det godt gjøres et poeng av, men de to landene var jo heller ikke like. Slettes ikke ukjent, men ennå ikke av stor samfunnsmessig interesse, kan det sies.

3.7 På vei mot avgrunnen: 1880-årene

Sjøloven av 1860 hadde som nevnt tidligere ikke hatt noen voldsom risiko å håndtere. Det hadde heller ikke kommisjonen i 1877. Begge disse arbeidene fant sted i en periode med stabilitet og tidvis vekst, og ingen av dem hadde arbeidet noe særlig med den menneskelige problematikken. Denne stabiliteten var nå i full gang med å bli borte. Ustabile tider var på vei. Veksten stanset. I 1879 viste skipsstatistikken for første gang på over 50 år en nedgang i tonnasje.⁶⁹ Denne nedgangen ble av Jacob S. Worm-Müller forklart med nedgangen i fraktratene etter den økonomiske krisen i 1873. Den tysk-franske krigen i 1870–71 og høykonjunkturer helt i begynnelsen av 1870-tallet hadde sørget for gode rater helt fram til dette sammenbruddet. Etter sammenbruddet falt prisene hurtig, og dermed ble en overkapasitet gjeldende i det norske markedet. Denne overkapasiteten førte videre til at bygging av ny tonnasje stoppet opp. Hvordan skulle næringen overleve, når

67 Ibid: 70 ff

68 Ibid: 71

69 *Annus Horribilis* <www.ssb.no/histstat/artikler/art-2000-11-01-01.html> aksessert 04.09.2012

etterspørselen og prisene sank?

To av strategiene som ble forsøkt på hvert sitt område av landet var henholdsvis *arbeidsintensiv* og *kapitalintensiv* drift. Har man partsrederimodellen som var så utbredt i Sør-Norge i bakhodet, er det da logisk at det langs sørkysten ble satset på drift som ikke krevde mye penger, når pengene partsrederiet tjente ble spredd utover de deltagende partene. Det gikk ut på å utnytte seilskipenes lave driftskostnader og frakte last som var verdt lite penger i forhold til vekten, som derfor også tapte mindre verdi over tid, tid som seilskipene brukte mer av for å komme seg fra A til B. I tillegg hjalp det at seilskipene var mindre kostbare å forsikre og reparere. Last som for eksempel tømmer, korn, koks, kull og salt ble fortsatt dominert av seilskipene utover 1880-tallet.⁷⁰ Faktisk var omtrent halvparten av den norske flåtens frakt i 1879 fortsatt tømmer.⁷¹ Interessant nok var også treseilskipene på sin topp på det samme tidspunktet. Disse skipene var mest økonomiske i drift, og ga derfor bedre avkastning prosentvis enn dampskipene på slik frakt. I tillegg sørget høye kullpriser (kull var tross alt nødvendig for å flytte på et dampskip) for at seilskip fortsatte å være attraktive. Dette fokuset kan ha vært en av grunnene til J.H Tønnesens idé om tradisjonsbunden uvilje mot jern og dampmaskiner. Å kalle det en tradisjonsbunden trass blir dog litt for enkelt. Det var snarere snakk om å holde seg til de mulighetene man hadde.

Vest-Norge, med kommersielt sentrum i Bergen, satset mer på kapitaltung drift. Grunnet den sterke koblingen mellom sjøfarten og handelshuset i byen ble det enklere å samle nok penger til å satse på den kapitaltunge driften som krevde større pengesummer for å anskaffe dampskip. Dampskipene tok over frakten som krevde hurtighet og presisjon, og i Bergen var sjøfartsnæringen forberedt på å utvikle denne driften videre. Dampskipsfarten fungerte under helt andre forutsetninger enn seilskipsfarten. Disse skipene hadde en svært viktig fordel: Deres fremdrift var ikke bestemt ut i fra naturkreftene. Et dampskip, så lenge det hadde kull nok, kunne innen rimelighetens grenser ventes å nå sin destinasjon til fastsatt tid, noe et seilskip aldri kunne garantere. På grunn av dette faktum ble frakt der tiden spilte en viktig rolle, *linjefarten*, dominert av dampskipene. Spesielt gjaldt dette passasjerfrakt, der hele poenget var å frakte mennesker dit de skulle innen fastsatt tid, men også luksusvarer som te. I 1890 hadde den norske flåten kun 16% dampskip.⁷² Men av disse hadde den bergenske flåten hele 76% av dem; nesten halvparten av alle dampskipene som fantes i Norge.⁷³ Til sammenligning bestod den britiske og den tyske handelsflåten på samme tid av henholdsvis 60 og 75% dampskip. Utviklingen begynte å ta seg opp etter dette, men selv rundt 1900 var dampskipsandelen fortsatt bare 50% i Norge. Ikke før 1914

70 Tønnesen 1951: 5

71 With Andersen & Collett 1989: 33

72 Ibid: 53

73 Ibid: 57

hadde Norge en andel dampskip tilsvarende den tyske flåten 24 år tidligere.

Fokuset på økonomisk drift langs sørkysten førte til at treseilskip økte voldsomt i antall og ble holdt flytende lenger enn de kanskje burde, og at det ble importert brukttonnasje fra utlandet for symbolske summer, skip som ideelt sett heller burde blitt kondemnert. Utenlandske redere var i gang med å fase ut seilskipene og satse på damp, og norske redere kjøpte ivrig opp brukttonnasje.⁷⁴

Fra 1870 til 1880 økte Tyskland sitt antall seilskip fra 921 til 974; Storbritannia senket sitt antall fra 4765 til 4068; mens Norge økte sitt antall fra 984 til 1455.⁷⁵ Utover 1880-årene og tidlig i 1890-årene seilte disse skipene fortsatt, med sin last av billige varer. Dessverre ble de også gradvis i verre og verre stand. Delvis takket være partsrederiet var ikke kapitalkonsentrasjonen på sørkysten på de samme nivåer som andre steder der det ble satset på damp, og derfor ble økonomiske hensyn i de fleste tilfeller vektlagt mer enn å skaffe seg det siste og nyeste. Det var en kjempeutfordring å reise kapital til å satse på damp når kapitalen måtte komme fra så utrolig mange forskjellige investorer, i tillegg til at et dampskip i 1885 kostet fem ganger så mye som et seilskip.⁷⁶ Fra et rent økonomisk synspunkt trengte det jo ikke å være noe problem for sørkystens redere å satse på billig og enkel drift. Enkel frakt av enkle varer med enkle skip gjorde utgiftene også enkle, og dermed var det mulig å tjene penger på det.

3.8 Treseilskipenes dødskamp

I Norge varte altså treseilskipenes tid lenge, mye grunnet det utbredte økonomiske systemet tilpasset et generelt lavt teknologisk nivå og begrensede ressurser i form av kapital og andre råmaterialer enn tre. Langs sørkysten var det hvite seil å se i lang tid mens vestkysten satset mer på damp. 1880-tallet skulle også bli begynnelsen på slutten på treseilskipenes tid. I begynnelsen, i 1880, var det registrert 58 dampskip på over 1000 bruttotonn i den norske handelsflåten, mot 1461 seilskip. Ti år senere var tallet 203 mot 1503. Andelen dampskip økte stødig for hvert år, mens andelen seilskip stod på stedet hvil. Etter 1890 gikk det kun nedover med seilskipene. Etter ytterligere ti år, i 1900, var tallet 505 mot 1003.⁷⁷ Seilskipene som fortsatt fraktet gods tidlig på 1890-tallet var som nevnt billige i drift og kunne fint tjene prosentvis like mye som et dampskip. Men årene gjorde dem ingen tjenester; de ble uunngåelig eldre og eldre.

Etter århundreskiftet skulle enda en utfordrende tendens gjøre seg gjeldende, som i bunn og grunn satte siste spiker i kista for seilskipene av tre: Mange av dem hadde blitt avrigget til enkle

74 Ibid: 54

75 Statistisk årbok 2000, *Forholdet mellom seil- og dampskip for noen land. 1850-1886* <www.ssb.no/historisk/aarbok/tab-2000-11-01-06.html> aksessert 06.09.2012

76 *Annus Horibilis*

77 Statistisk årbok 2000, *Tabell 417: Handelsflåtens størrelse 1800-1999* <www.ssb.no/histstat/aarbok/ht-101240-417.html> aksessert 06.09.2012

lektere med hele dekk fulle av last. Antallet forliste, kondemnerte og solgte var høyt. Flesteparten av skutene i disse årene seilte uforsikret: Dersom forsikringssummen ikke skulle spise opp alt av fortjeneste, måtte skipet holdes i god stand og høy klasse. Og skulle de holdes i klasse, var avgiftene og utbedringene så dyre at det ikke var mulig å gå i pluss. Reparasjonskostnader overskred skipets relative verdi nesten uansett hvor banal skaden var, og mange skip ble kondemnert bare skipet var sprunget lekk. Å seile uforsikret var som russisk rulett, men det var den eneste måten å ha et håp om inntjening i denne siste perioden. Dette førte til at antallet bare minket og minket helt til treseilskipene var redusert til den kuriositeten dampskip hadde vært femti år tidligere. Man kan trekke en parallell hit fra det som skjedde i kullfrakten i England. Skip som ikke lenger kunne utføre sin opprinnelige oppgave ble stadig satt inn i enklere og enklere fart så lenge det fløt.

Det fantes også andre typer seilskip, noe som også bidro til å fase ut treseilskipene. Utover 90-årene ble det også importert seilskuter med skrog av jern, og senere stål. Denne importen satte skikkelig i gang først etter 1900, men har blitt regnet for en av grunnene til at overgangen fra seil til damp gikk så sakte, både av Worm-Müller og Johan Schreiner.⁷⁸ Treskip, og da spesielt treseilskip, ble mer og mer sjeldne i de 20 årene mellom 1890 og 1910. Andelen treskip i den norske flåten hadde i 1890 vært på 88,9% av tonnasje, mens den i 1910 hadde krympet til bare 11,1%.⁷⁹ At seilskip av jern og stål fortsatte i drift, kan man se i tallene for antall seil- og dampskip i den samme perioden: Seilskip stod for 86,1% av handelsflåtens tonnasje i 1890. I 1910 var andelen fortsatt på 31,7%.⁸⁰

3.9 Forlisprosentens vekst

Antall forlis per år hadde gått i bølgedaler siden 1870-tallet, men selv med svingningene lå nivået fortsatt generelt høyt.⁸¹ Problemet var at selv om antall forliste skip holdt seg innenfor de samme tallene, ble tonnasetapet større og større i de samme årene fordi det stadig ble færre og færre skip å ta av. Mellom 1876 og 1880 gikk 3,44% av seilskipstonnasjen tapt, og tallene fortsatte å øke i hver periode fram til en topp på hele 6,64% av den totale seilskipstonnasjen mellom 1896 og 1900.⁸² Skipene som var nye på 1870-tallet hadde jo gått ned de også, for det var ikke realistisk å eliminere den faren som alltid var til stede ute på havet. Forskjellen var bare at det nå mer og mer var snakk om gamle skip hvis forlis ofte kunne vært unngått. Faren var alltid til stede ute på havet selv for nye og gode skip, men kalkulert risiko med eldre skip kunne noen stilles til ansvar for. Visst fortsatte

78 *Annus Horibilis*

79 DNS 1914: 18, tabell 2b

80 Ibid: 18, tabell 2a

81 Statistisk Årbok 2000, *Skipsforlis 1851–1998* <www.ssb.no/histstat/aarbok/ht-101240-418.html> aksessert 08.09.2012

82 DNS 1914: 21, tabell 4

disse treskipene å gå med overskudd, selv om det ofte innebar at de ble avrigget og/eller seilte uforsikret. Jernseilerne og stålseilerne kunne fortsette å tjene penger på den farten som treseilskipene nå var blitt for skrøpelige til, noe de også gjorde etter 1900.

Denne driften var svært kostnadseffektiv, men så var den også et tveegget sverd: Mellom 1890 og 1910 var forlisprosenten i den norske seilskipsflåten opp til tre ganger så høy i snitt som i resten av verdensflåten.⁸³ Det er i denne tilleggskonteksten at den nye loven blir behandlet. Forlisstatistikken er i ferd med å bli alt for voldsom, men det skal huskes på at lovarbeidet ble satt i gang mye tidligere enn dette. Forlisstatistikken var derfor ingen *utløsende* årsak, men en *medvirkende* årsak, i kraft av å øke forventningene rundt denne loven, kanskje spesielt for de som på en eller annen måte var involvert i skipsfarten. I likhet med tingene Plimsoll arbeidet med, handlet dette om sjødyktighet.

3.10 Niord-saken⁸⁴

Denne disiplinærsaken fra 1888 gir et innblikk i hvordan praksis var i Norge, til forskjell fra England etter Plimsolls Merchant Shipping Act fra 1876. Igjen ser vi en sak relatert til sjødyktighet, et problem som hadde begynt å vokse ut av kontroll. Barken Niord lå den 2. desember dekkslastet med tømmer på vei til Hartlepool. Ti sjømenn nektet å lystré skipperens ordre om å gå ut, da de mente at det var livsfarlig å gå ut på denne tiden av året med en dekkslast som ga skipet slagside. Slagsiden og kulden fikk vann fra pumpene til å renne over dekket og fryse til is, slik at slagsiden stadig vokste. De ble lokket med både høyere hyre og at dekkslasten kunne dumpes når skipet kom ut i rom sjø, men sjømennene lot seg ikke overtale. De ble så ført som arrestanter hjem til Stavanger og dømt til seks måneders straffarbeid (mildeste form av femte grad) av sjøretten for brudd på sjøfartslovens paragraf 116:

«Have to eller flere af Mandskabet efter forud i Samraad fattet Beslutning viist sig opsætsige mod Skipperen, ansees enhver af Deeltagerne med Straffarbeide i 5te eller 4de grad. Samme Straff anvendes, om forudgaaende Samraad end ikke kan bevises, naar to eller flere af Mandskabet i Forening søge at aftvinge Skipperen en Beslutning.»⁸⁵

Dommen var riktignok så mild som den kunne være, men de domfelte sjømennene appellerte til Høyesterett. Der ble de enstemmig frifunnet. Høyesterett slo fast at skipperen ikke hadde ment sin ordre om å dra ut helt alvorlig, og at det derfor ikke sies at sjømennene hadde satt seg opp mot skipperen. At risikoen for å miste livet var hovedfaktor, kom retten fram til via sjømennenes avslag om høyere hyre, og at de hadde en betydelig hyre oppspart hos rederiet som de ville mistet dersom

83 With Andersen & Collett 1989: 51

84 Bakka Jr 2004: 22 (tekstboks)

85 SL1860: § 116

kontrakten ble brutt. Hadde sjømennene hatt rett til å kreve en besiktigelse av skipet, ville de kanskje sluppet å ta saken helt til høyesterett. Heldigvis for dem, gikk det deres vei i retten.

3.11 Lovens store utfordring

Det var altså mange ting som den nye sjøfartsloven kunne ta tak i. Mannskapsforholdene kunne vært svært harde, og skipperen hadde utstrakte fullmakter i den gamle loven. Han var ansvarlig for hele skipet, inkludert last, kost, sjødyktighet, rasjoning og så videre. Han var også berettiget til å refse mannskapet. På grunn av disse harde vilkårene var antall rømminger stødige høyt, med en topp i 1881 på hele 3112 registrerte tilfeller.⁸⁶ I tillegg til dette hadde et nytt problem begynt å dukke opp; manglende sjødyktighet. Sjødyktighet var det temaet Samuel Plimsoll var så opptatt av. Da han kom til Norge, var han enig i måten flåten ble drevet på, noe som kan vise at alt var under kontroll på det tidspunktet. Derfra skulle det dog ikke gå så lang tid før sjødyktighet, eller mangelen på, ble et enormt problem i den norske flåten.

Lovens store utfordring var å tvinge gjennom lovbestemte endringer i en bransje med lang tradisjon for å styre seg selv, der kombinasjonen av konservativt og liberalistisk syn hadde ført til en kultur til sjøs som den moderne staten begynte å oppfatte som et reelt problem. Det hadde blitt påpekt av kommisjonen av 1877 at den norske handelsflåten var konkurransedyktig i kraft av sin enkelhet, et syn som var urokkelig. Flåten bestod av billige og enkle skip fordi den bedrev enkel frakt, og det ville være uheldig om det ble innført urimelige krav til disse enkle skipene som bidro til å svekke deres konkurransedyktighet. Flåten var en svært viktig del av norsk næringsliv, og å ramme den ville få negative konsekvenser.⁸⁷ Kreftene innen bransjen ville helt sikkert motsette seg statlig innblanding, ikke minst fordi mange av de ledende politikerne også var redere. Men på en annen side kan man snu dette poenget helt rundt og poengtere at rederne også var politikere, og derfor representerte partier samt politiske syn som ikke bare gjaldt innenfor sjøfarten.

I løpet av 1880-tallet hadde sjødyktighet, eventuelt mangel av sjødyktighet, dukket opp som et alvorlig problem. Forlistallene økte stadig, noe som ga loven enda et problem å håndtere, et problem som ble mer og mer kjent hos befolkningen.

86 DNS 1914: 26, tabell 9

87 With Andersen & Collett 1989: 70 (sitat)

Kapittel 4: Sjøfartsloven som storpolitisk sak

På slutten av 1880-tallet begynte arbeidernes rettigheter endelig å få større oppmerksomhet, men da ble loven viklet inn i det politiske spillet mellom Venstre (som hadde regjeringsmakten under Johannes Steen), Moderate Venstre og Høyre. Jeg skal presentere et eksempel på utviklingen ved å se på fyrstikkarbeidernes streik i 1888, og hvilke tanker som ble gjort seg. Denne streiken var en av de utløsende årsakene til at det kom en lov om arbeiderregulering på land noen år senere. Resten av kapittelet vil dreie seg om den innledende debatten da den nye sjøfartsloven skulle opp til behandling i Odelstinget. Kapittelet har to formål: Å presentere noen av meningene politikerne hadde om saken og å eksemplifisere at den modernistiske tankegangen ikke utelukkende hadde støtte, og å understreke politikkenes rolle som en reaksjon på denne moderniseringen. Det hierarkiske synet var i ganske stor grad ute av varmen, men det liberalistiske og konservative synet stod fortsatt sterkt. Dette var lovens svenneprøve, på et vis. Hvor mye gjennomslag hadde den, og kunne den få, i storpolitikkens høye haller?

4.1 Den rettferdigste av alle streiker

Utover 1880-årene ble det et sterkere fokus på arbeidernes rettigheter, blant annet i 1889, da Arbeiderkommisjonen av 1885 la fram sin første innstilling.⁸⁸ Dette var tilfeldigvis samme år som massive streiker hos fyrstikkfabrikkene Bryn og Grønvold, der fyrstikkpakkere la ned arbeidet i protest mot dårlig lønn og et urettferdig disiplinærsystem⁸⁹ ved fabrikkene. Arbeidsmiljø, giftige stoffer og dårlige hygieniske og sanitære forhold spilte i starten ikke så stor rolle, selv om det ble poengtert i streiken at arbeidet var skadelig for helsen. Utover streikens gang ble dog forholdene avdekket. Arbeiderne ble syke og fikk misdannelser, og publikum reagerte med avsky.

Fyrstikkarbeidernes streik er blitt kalt den «rettferdigste av alle streiker», sier Øyvind Bjørnson. Alle kunne jo se den uretten som arbeiderne ble utsatt for, der de ødela sin helse i andres tjeneste. I tillegg var det jo også snakk om blant annet fremtidige mødre. Men det ble ikke krevd at produksjonen skulle endres. Det dårlige arbeidsmiljøet og misdannelsene ble primært brukt som argumenter for høyere lønn. Ble man tvunget til å arbeide under helseskadelige forhold burde man i det minste ha høyere lønn, argumenterte lege og sosialdemokrat Oscar Nissen. Selv ønsket han ikke at arbeidet skulle forbys. For det var viktig å ha arbeid; uten arbeidet truet nød og fattigdom. Skulle produksjon forbys fordi det krevde ofre på forskjellige måter, ville fabrikkene avfolkes. Det som

⁸⁸ Øyvind Bjørnson, *100 år for bedre arbeidsmiljø*, Gjøvik 1993: 19

⁸⁹ Det såkalte mulktssystemet gjorde at de som kom for sent til arbeidet mandag morgen kunne få resten av ukelønna redusert med 10%. Kom man femten minutter for seint til arbeidet andre dager, fikk man ikke slippe inn på fabrikk før klokken tolv. Man mistet da fem timer arbeidstid.

trengtes var en skarp kontroll; «Saalænge det var nogen, som troede at kunne gjøre mod de fattige, som de vilde, maatte der være en Magt som kunde lære dem, at det ikke gik an.»⁹⁰

På arbeidsmarkedet ga prinsippet om kontraktsfrihet staten en grunn til å ikke gripe inn. En kontrakt var inngått mellom frie parter, og der hadde staten ingen myndighet. Statens rett var å garantere at kontrakten ble overholdt. Inngripen i form av økonomisk omfordeling var det også utbredt motstand mot.⁹¹ Utover 1890-årene og begynnelsen av 1900-tallet ble det stadig mer regulering og økonomisk støtte, men det startet her. Slik kan det også til en viss grad vært i sjøfarten. Disse kreftene begynte også å gjøre seg gjeldende der. Interessant nok trådte arbeidervern- og fabrikktilsynsloven i kraft i 1893 (den ble vedtatt året før.), samme år som den nye sjøfartsloven var oppe til behandling i Odelstinget. Riktig nok hadde arbeidet med loven pågått en god stund allerede, så hvilke meninger fantes?

4.2 Behandlingsspørsmålets første runde

Sjøsikkerhet som fokus hadde latt vente på seg i 1870-årene. Men nå, knappe 20 år senere, var tingene annerledes. Det gikk politikk i det. Sjølovskommisjonen hadde vært konservativ ovenfor sjøfolkene, men dette hadde stortinget endret før proposisjonen ble lagt fram for Odelstinget i april 1893. På grunn av uenigheten i Norsk-Svensk utenrikspolitikk måtte ministeriet Steen gå av, og sjøloven kom derfor til behandling under Emil Stangs regjering. Da loven kom opp igjen i mai og juni 1893, hadde et konservativt flertall gjort endringer i den.⁹² 17 år etter at innenriksdepartementet uttalte at en gjennomgang av sjøloven var på dagsordenen, var tiden inne. Den 16. mai 1893 var justiskomiteens innstilling angående den kongelige proposisjon til ny sjølov oppe til debatt i Odelstinget.

For klarhetens skyld bør utkastene forklares nærmere. Det var to utkast som var oppe til behandling. Det ene utkastet var den *kongelige proposisjonen*, først lagt frem i 1892 og deretter forandret sporadisk fram til april 1893. Denne var mildere for mannskapet i mange bestemmelser og langt mindre konservativ. Det andre utkastet var Justiskomiteens *innstilling*. Som nevnt over hadde denne gjennomgått forandringer i konservativ retning. Mange bestemmelser var gått tilbake på, noe som ikke var populært hos de mer endringsvillige motstanderne. Det første spørsmålet ble det viktigste: Skulle loven tas opp til behandling i dette års Odelsting eller ikke?

Debatten ble innledet med at det sporenstreks ytret et ønske av Johan Julius Olsen om å utsette behandlingen til neste års Odelsting. Grunnen var at lovforslaget var meget stort (totalt 349

90 Bjørnson 1993: 19

91 Ibid: 21

92 Bakka Jr 2004: 23

paragrafer), og angikk en av landets aller viktigste næringsveier. I tillegg til dette var forslagsstilleren ikke tilfreds med innstillingen slik den var lagt frem.⁹³ Men, han innrømte også at han ikke hadde fått satt seg så godt inn i saken som han skulle ønske. Til tross for denne innrømmelsen var han svært uenig i flere punkter, og ønsket å få gjennom en endring på dem. Hele den videre debatten skulle dreie seg om for- og motargumenter for utsettelse av behandlingen. Det ble nevnt at det var usikkert om at det at en av representantene ikke hadde satt seg nok inn i saken, var grunn nok til å utsette behandlingen med et helt år. (I 1860-loven hadde ting også blitt dratt ut over flere år, selv om det den gangen dreide seg om sanksjonsnekt fra regjeringen.) Det ble også uttalt av Jørgen Knudsen at sjeldent var det lover av denne størrelse som møtte like lite dissens som denne.⁹⁴ Samme mann stilte seg uforstående til ønsket om et års utsettelse: «Det skulde undre mig, om ikke Forslagsstilleren kunde nøie sig med en Udsættelse af nogle Dage, saa han kunde faa Tid til at læse Indstillingen»⁹⁵, et forslag han satte til maksimalt 14 dager.

Tidligere hadde også noe som av Julius Olsen ble betegnet som en «større Sag, som angaar en meget vigtig Næringsvei»⁹⁶, nemlig loven om sildefiskeriene, blitt utsatt og dermed blitt endret på en svært god måte. Kanskje hadde han rett, men var det virkelig slik at loven om sildefiske var en større sak enn revisjon av sjøloven? En av Olsens viktigste støttespillere i denne delen av debatten ble Jørgens bror Gunnar Knudsen. Han benyttet seg av langt tyngre skyts i sin uttalelse:

«at lovforslaget efter min opfatning lider af noksaa betydelige feil. Det tilfredsstillter hverken fra et Rederistandpunkt og heller ikke fra Bæsetningens Standpunkt de Fordringer, som jeg tror bør stilles til en tidsmæssig Lov.»⁹⁷

Hva disse nokså betydelige feilene faktisk var, ble ikke nevnt. Et annet moment Knudsen bragte på banen var at hans erfaring tilsa at å få gjennom endringer av noen større betydning var svært vanskelig på et så sent tidspunkt som dette var. På bakgrunn av disse argumentene uttalte Knudsen at det av fullt ut faglige grunner var hensiktsmessig at loven ble drøftet igjen.⁹⁸ Det kan være fort gjort å avfeie Knudsen som en kranglefant på bakgrunn av disse uttalelsene, men det er viktig å huske på at Knudsen var Venstremann. De konservative hadde jo klart å endre proposisjonen i konservativ retning etter Steen-regjeringens avgang, og dette var neppe særlig populært hos Venstre og Gunnar Knudsen.

Motstanden mot utsettelse var størst – i det minste mest verbal – hos representant Ole Roald

93 Odeltingstidende 1893: 252 (Julius Olsen)

Denne kilden vil heretter bli omtalt som Ot.tid 1893

94 Ot.tid 1893: 252

95 Ibid

96 Ibid

97 Ibid

98 Ot.tid 1893: 253

Rynning. Høyremannen kunne fortelle at revisjon av sjøfartslovgivningen hadde vært på dagsordenen i mange år. Det ble nedsatt en kommisjon i 1876–77 som skulle vurdere innføring av en skjerpet statlig kontroll av skips sjødyktighet og av forholdene under havarier. Det var i sammenheng med denne kommisjonens arbeid at ønsket om en fullstendig revisjon av sjøfartslovgivningen ble ytret.⁹⁹ I tillegg hadde flere kommisjoners arbeider ytret ønsker om revisjon utover 1880-tallet. Med bakgrunn i at dette lovarbeidet også kunne benytte seg av arbeid og konklusjoner fra dansk og svensk side, var Rynning av den oppfatning at det faglige arbeidet som var gjort, var så godt som det kunne bli.¹⁰⁰ Som medlem av Høyre var det bare rimelig at Rynning forsvarte lovutkastet. Men likt som med Knudsen er det ikke enkelt å hundre prosent avgjøre Rynnings motivasjon.

Så var det tid for det teknologiske argumentet. Vitterlig var det så, at denne loven hadde lenge vært under forberedelse. Men, hadde den kommet for 6–8 år siden, ville den ha vært til nytte. Saken nå var derimot at «i de senere Aar har der været en rask Udvikling paa Skibsfartens Omraade. Man har mere gaaet over til Dampskibe og til større Jernfartøier, og denne Udvikling paagaar fremdeles.»¹⁰¹ På grunn av denne utviklingen var det nyttig med videre drøftelse, kom det fra tilhengerne av utsettelse. I tillegg ville også sjømannsforeningene og de sjøinteresserte få mulighet til å drøfte enkelte punkter. Dette måtte gjøres før denne loven kom et steg videre, siden det ville være vanskeligere å få gjennom endringer dersom loven ble ytterligere konsolidert. Argumentet er for såvidt et gyldig et. Likevel, seks år tidligere hadde sjøfarten vært inne i en periode der dampskipene vokste stødig i antall for hvert år, og antallet seilskip holdt seg mer eller mindre stabilt høyt.¹⁰² Utviklingen var rask, men ikke så rask at lovforslaget var helt uten verdi.

Fra motstanderne av utsettelse kom sakens allerede lange behandlingstid fram. Den var blitt behandlet av en kombinert skandinavisk sjølovskommisjon, behandlet av innenriksdepartementet, og flere ganger av justisdepartementet. I tillegg hadde den vært oppe som kongelig proposisjon en gang tidligere. Til argumentet om at sjømannsforeninger og sjøinteresserte burde fått uttale seg, kunne representant Christian Fredrik Havig fortelle at disse foreningene og lignende selskaper hadde fått tilgang til lovutkastet, og at det ikke var gjort endringer *nylig* som gjorde at de ville hatt noen interesse av å uttale seg en gang til.¹⁰³ Det hadde altså blitt gjort endringer. Det er interessant, fordi det kan tyde på at motstanden fra Venstre skyldtes lovutkastet i sin helhet, og ikke bare senere endringer i konservativ retning fra justiskomiteen. Havig mente også at alle matroser og andre

99 Ibid

100Ibid

101 Ot.tid 1893: 254

102 Historisk årbok 2000, *Handelsflåtens størrelse 1800-1999* <www.ssb.no/histstat/aarbok/ht-101240-417.html> aksessert 09.09.12

103 Ot.tid 1893: 254

underordnede sjømenn med lengsel så fram til denne loven, og at det ville bli en stor skuffelse for både dem og sjømannsforeningene dersom den skulle bli utsatt atter en gang. Dette utsagnet bærer preg av en optimisme om at lovforslaget skulle komme til gode for sjøfolkene. Havig var medlem av Venstre, men han var også medlem av justiskomiteen.¹⁰⁴ Muligens var han fornøyd med det arbeidet som hadde blitt gjort (og muligens med de eventuelle kompromisser i komiteen).

Så kom det fram noe interessant: President Løvland hadde de siste dagene hadde mottatt flere henvendelser, og da spesielt fra redere, der det oppfordret til å ikke forhaste seg med denne loven, som:

«paa en saa omfattende Maade griber ind i saa mange Forhold. Det er rimelig, at de Interesserede staar ængstelige ligeoverfor de omfattende og dybt indgribende Bestemmelser, som her er bragt i Forlag, og at de da trænger nogen Tid til at gjøre sig nærmere beskjendt med og forberede sig paa dem, før de kan slutte sig til dem.»¹⁰⁵

Man får slettes ikke inntrykk av at loven var særlig ønsket fra redernes side. Og mange av representantene i Odelstinget var jo også redere. Men rederne var jo ingen uniform masse, og representantene var jo der først og fremst i kraft av å være politikere. Det er i alle fall en klar tendens i retning av at den øvrige rederstanden ikke var helt fornøyd med at deres praksis kunne stå ovenfor en del regulering. Rederne var først og fremst forretningsmenn, og de siste tiårene hadde flere kommisjoner kommet fram til at å regulere sjøfarten for mye ville skade dens konkurranseevne.

Gunnar Knudsen hadde tidligere uttalt at loven inneholdt nokså betydelige feil, og skulle nå heve sin kritikk enda et hakk:

«Saa blev det fremholdt, at denne Lov skulde være en Ophjælp for Næringsveiene. Det maatte da formodentlig være for Sjøfarten; thi det er jo en Sjølov. Strandingsloven kan vel ikke være nogen Ophjælp for den Næringsvei, som der er Spørgsmaal om; men Sjøloven skulde vel være en Ophjælp for Skibsfarten. Nei, det er min Opfatning, at det saa langt fra er nogen Ophjælp, hvis Loven vedtages i den Form, hvori den nu foreligger, at den tvertimod vil være til Skade for den Bedrift [...]»¹⁰⁶

Og han fortsatte:

«Det er dernæst af Repræsentanten Havig fremholdt som et Argument, der skulde træffe – og jeg kan innrømme, at det Argument kunde have truffet – at Matroserne og de Underordnede imødeser med Længsel den nye Lov. Ja, mon de imødeser den nye Lov med Længsel? Jeg skal faa Lov til at citere en paragraf av den, det er § 299. Der staar det:

104 NSD PolSys <www.nsd.uib.no/polsys/index.cfm?urlname=&lan=&MenuItem=N1_1&ChildItem=&State=collapse&UttakNr=33&person=11160>

aksessert 14.10.12

105 Ot.tid 1893: 254

106 Ot.tid 1893: 255

«Dersom nogen af Mandskabet i Hensigt at unddrage sig fra videre Tjeneste retstridig forlader Skibet eller undlader at vende tilbage til samme, straffes han for Rømning med Fængsel eller Bøder. Rømmer nogen under sin Vagt, eller rømmer flere i Forening eller efter forudgaaende Aftale, eller sker Rømningen under saadanne Omstændigheder, at Rømningsmanden maatte forstaa at Skibet eller Menneskeliv derved udsattes for Fare, kan Strafarbeide i 5te Grad anvendes. Vender Rømningsmanden frivillig tilbage til Skibet før dets Afgang fra det Sted, hvor Rømningen er foregaaet, maa Straffen udenfor det i foregaaende Punktum omhandlede Tilfælde ikke overstige Bøder.»¹⁰⁷

Gjeldende praksis var at de som rømte aldeles ikke ble straffet, kunne Knudsen opplyse om. Det stod i den daværende loven at dersom den rømte vendte tilbake til skipet, skulle han unngå fengselsstraff. Men, som Knudsen også påpekte, ble det i den liberale forstand fortolket dit at sjømannen skulle slippe straff også selv om han ikke vendte tilbake til skipet. Denne fortolkningen kunne dog være tvilsom, men det forandret ikke det faktum at den var i bruk. Knudsen likte ikke tanken på at sjømennene kunne bli straffet med fengsel eller slaveri, slik denne loven muliggjorde.

Dersom Knudsen var misfornøyd med en paragraf, burde han heller fremsette endringsforslag og «ikke, om han er misfornøiet med en enkelt Bestemmelse, bidrage til at ødelegge den hele Lov»¹⁰⁸, mente Havig. Angående argumentet om at sakkyndigheten burde hatt mulighet til å uttale seg angående behandlingen, var ikke sist ord sagt. Rynning tillot seg å sitere følgende fra innstillingen:

«Over den paatænkte nye Lov har der været givet Sagkyndigheden og Sjøfartsinteresserne her i Landet gjentagen Anledning til at uttale sig. Forinden kommisjonen paabegyndte sit Arbeide, erhvervede den Udtalelser fra alle vedkommende Hold om, i hvilke Dele den gjældende Sjøfartslov antoges at tiltrænge Forandringer og Tillæg, og, da den hadde afgivet sit foreløbige Udkast, blev dette sendt rundt til Landets Børskomiteer, Handelsforeninger, Skipper- og Sjømandsforeninger, Sjøforsikringsselskaber og Dispachører saavel som til forskjellige Generalkonsuler. De Erklæringer, som til Følge heraf indkom, ligesom en Del senere indkomne Erklæringer, har været gjorte til Gjenstand for Prøvelse, baade inden Kommissjonen og inden Regjeringen, og de sees at have øvet fin Indflytelse paa det endelige Resultat»¹⁰⁹

Ikke bare hadde det vært et samarbeid mellom de tre skandinaviske landene, sa Rynning, men også mellom forskjellige autoriteter og sakkyndige. Dersom noe var forberedt, så måtte det være denne loven, som nå hadde vært under behandling i over ti år, og ikke bare det; den hadde også vært på dagsordenen i omtrent tjue. Likevel anslå Gunnar Knudsen den som skadelig for næringsveien, sa Rynning. Han var den første som reagerte på at dette sterke utsagnet ikke ble begrunnet. Det hadde vært ønskelig, sa Rynning, at representanten begrunnet dem, når han kom med så sterke uttalelser.

107 Ibid

108 Ot.tid 1893: 256

109 Ibid

Det tok seg ikke ut å kalle et lovforslag for skadelig uten å begrunne det etterpå. I tillegg, ved å lese opp en enkelt paragraf beviste ikke Knudsen noe som helst. Det viste «kun, at den ærede Representant ikke er inde i de herhenførende Forhold; han kjender ikke til, hvordan det er nu med Straf for Rømning, og han misforstaar Paragrafen her.»¹¹⁰

Komiteen hadde nemlig kommet fram til, kunne Rynning opplyse, at bøter eller fengsel ikke var passende straff for å rømme fra sin post, sin vakt eller når «Rømningen sker under saadanne Omstændigheder, at Rømningsmanden maatte forstaa, at Skibet eller Menneskeliv derved udsattes for Fare».¹¹¹ I slike tilfeller var det ment at fengsel eller bøter var for liten straff. Den alminnelige straffen var fengsel eller bot, men i spesielle kvalifiserte tilfeller så kunne man idømme straffarbeid; dette var komiteen blitt enige om. Rynning uttalelse styrker også ideen bak paragrafens hensikt: Ved å slå hardt ned på risikofremmende handlinger skulle sikkerheten på sjøen bedres. Problemet med denne argumentasjonen var at det ikke var slik rømning foregikk. Rømning foregikk når skipet lå til kai. Hvis det var ute på sjøen, hvor skulle sjømennene da stikke av til? Etter loven av 1860 hadde ikke sjømennene noe vern mot å dra ut med båter de mente var usikre. Dersom de nektet, var det et kontraktsbrudd og dermed straffbart. En streng straff kunne kanskje hindre noen av de dårligst begrunnede rømningene, men de fra et personsikkerhetsperspektiv legitime rømningene ville bare føre til enda større straff for de uheldige sjømennene.

Dersom Knudsen fant straffen for streng, kunne han heller foreslå at paragrafen ble strøket når behandlingen kom så langt, mente Rynning. Paragrafen i seg selv inneholdt ingen beviser for at loven var skadelig. Det eneste den beviste, var at Knudsen ikke kjente til straffepraksisen som var gjeldende. Det var nemlig ikke slik at rømningsmannen ikke var fri for straff hvis han kom tilbake.¹¹² Rynning kunne også opplyse om at justiskomiteen, etter at den hadde gått gjennom lovforslaget to ganger, arrangerte et privat møte i lagtingssalen med Stortingets sjøkyndige medlemmer. Grunnen til disse møtene var at de som måtte antas å ha skjønn på saken, skulle ha anledning til å uttale seg. Ingen representant i Odelstinget hadde evnen til å sette seg tilstrekkelig inn i enhver sak som ble behandlet der. Man måtte til en viss grad stole på komiteen, stole på at saken var drøftet tilstrekkelig av både komiteer og departementer.

Angående straff ved rømning kunne Knudsen innrømme at det kunne være rimelig å ilegge streng straff dersom rømningsmannen klart måtte forstå at han satte liv i fare. Men paragrafen inneholdt også noe annet: Dersom flere rømte i forening eller etter avtale, noe som skjedde ganske ofte, kunne de bli straffet med straffarbeid. I tillegg, dersom han/de etterpå vendte tilbake til landet, og ikke tilbake til skipet, skulle de da kunne settes på straffarbeid? I følge paragrafen kunne de det.

110 Ibid

111 Ibid: ff

112 Ot.tid 1893: 257

Dersom Rynning påstod at det ikke hadde blitt foreslått noen endringer på denne paragrafen, kunne ikke Knudsen gjøre noe annet enn å anta at Rynning tok feil.¹¹³

Representant Peder Rinde, som tidligere hadde nevnt den raske teknologiske utviklingen i sjøfarten, mente denne debatten var en bekreftelse på at det neppe var en så klar forståelse av og oversikt over lovforslaget. Dette var en klar forsmak, mente Rinde, på de uenigheter som ville komme fram når loven ble tatt til behandling. Rinde var medlem av Venstre, så nok en gang hadde partiets menn uttalt sin motstand. Angående et argument som hadde kommet fram tidligere, nemlig det at det til tross for at lovbehandlingen ble utsatt til neste år, ville komme noen og si at de ikke hadde hatt tid til å sette seg inn i lovforslaget, var Rinde svært direkte: «har man derimod havt et helt Aar til at sætte sig ind i Sagen, og man ikke har benyttet denne Anledning, saa faar man sandelig tie stille».¹¹⁴ Han ville ikke forlenge debatten videre. Jørgen Knudsens forslag om utsettelse i maksimalt 14 dager ble støttet.

Julius Olsen på sin side mente at møtene Rynning hadde fortalt om (som han åpenbart deltok i selv) var innkalt til på alt for kort varsel, og gjennomgikk saken ganske flyktig. De bemerkningene som kom fra på disse møtene ble det tatt lite hensyn til, mente Olsen. Han hadde fremdeles innvendinger mot forslaget, selv om de kanskje ikke var like kraftige. Alt var ikke sagt, noe de også hadde nevnt da de forlot møtet.¹¹⁵ Olsen mente fortsatt at lovforslaget burde utsettes til neste år, men det var mulig at dette forslaget ikke ville vinne Odelstingets majoritet. Derfor trakk han tilbake sitt forslag og stilte seg bak Jørgen Knudsens forslag om utsettelse. Også andre representanter som hadde støttet Olsen, så seg nødt til å støtte dette forslaget. Med kun ett forslag å stemme på, ble saken klar; Jørgen Knudsens forslag om utsettelse ble enstemmig vedtatt. Lovforslaget skulle til behandling ikke mer enn 14 dager senere.

Det var mange argumenter som dukket opp under debatten om behandlingstidspunktet, og de var svært forskjellige. At mange av representantene ikke hadde satt seg inn i saken trenger ikke ha hatt så mange baktanker, selv om de i følge andre representanter hadde mer enn nok tid til å sette seg inn i den dersom de hadde ønsket det. Likevel kan det godt hende at mange av dem var opptatt også på andre fronter. Teknologiargumentet er det mest interessante som kom fram under denne innledende debatten. Det var sant at det var en teknologisk omveltning i den norske flåten, og det var jo treseilskipene som gikk ned i store antall utover 1880 og 1890-tallet. Ideen kan ha vært at forlisproblemet skulle løse seg selv over tid, bare andelen av nye dampskip ble høy nok. Det fremstår som i så fall som uvettig. Forlisproblemet var jo der, og å vente på at det skulle ordne seg selv ville vært uforsvarlig. Siste hovedargument var at denne debattens uenigheter ville være en klar

113 Ot.tid 1893: 258

114 Ibid

115 Ot.tid 1893: 259

forsmak på det som ventet under behandlingen. Argumentet fremstår som underlig fordi det kan vanskelig tenkes at stortingsrepresentantene trodde at saker i Odelstinget skulle behandles raskt og helt uten dissens og uenigheter, spesielt ikke når partipolitikken hadde festet sitt grep om dem.

4.3 Behandlingsspørsmålets andre runde

Den 5. juni ble saken tatt opp igjen. Igjen ble det fremmet forslag om å utsette behandlingen til neste års Odelsting, og igjen var det Julius Olsen som foreslo det. Grunnen var den samme, men i tillegg skulle det være et større skipsredermøte i juli, som Olsen mente det kunne være nyttig å legge lovforslaget frem for.¹¹⁶ Igjen møtte forslaget motstand. C. F. Havig mente at Odelstinget hadde stemt under den forutsetning at saken umiddelbart skulle tas opp til behandling etterpå, og kunne derfor ikke stemme for. Jørgen Knudsen repeterte også at dersom det skulle gis tid til å sette seg inn i saken (som han oppfattet at Olsens forslag i hovedsak støttet seg på), så hadde det ligget tilgjengelig både proposisjon og innstilling i flere versjoner de siste årene. De som ville sette seg inn i stoffet, hadde hatt full anledning til å gjøre det.

I tillegg mente han at det var lite sannsynlig at et slikt skipsredermøte som skulle holdes, ville føre til noen som helst endring. Grunnen til det var at saken nå var drøftet i så mange år, og på så mange måter, at alle med interesse for saken ville hatt mulighet til å uttale seg om den. Han kommenterte også at de forandringene som var gjort i den kongelige proposisjonen ikke var av noen vesentlig betydning. Dette er et viktig utsagn. Den kongelige proposisjonen hadde ikke blitt forandret så mye, men det hadde midlertidig Justiskomiteens innstilling blitt. Disse endringene gjort av stortingets konservative flertall var de som fremkalte motstand. Det var også blitt kalt inn til ekstramøter, der svært kyndige personer sammen med justiskomiteen hadde drøftet saken ekstra, med det resultat at det nå var full enighet i komiteen, kunne Knudsen opplyse om. Å utsette saken igjen, «vilde være høyst ubetimelig».¹¹⁷ J. Olsen holdt likevel svært innbitt på sitt forslag, og så seg nødt til å tvinge det til avstemning.¹¹⁸

På sin side hadde han nok en gang Gunnar Knudsen. Han viste til en liste tidlig i innstillingen, der forandringene fra justiskomiteens utkast var listet opp. Totalt kom disse på 29 punkter, der de punktene som ble ansett som lite betydningsfulle ikke var inkludert. Disse forandringene, opplyste Knudsen om, var tatt av den på dette tidspunktet avgåtte «Steenske» regjering¹¹⁹ i favør av den tjenende sjømannsstanden. Og han fortsatte:

116 Ot.tid 1893: 324

117 Ibid

118 Ibid

119 Johannes Steens regjering 1891–1893

«Nu er der det eiendommelige at , at komiteen er gaaet tilbage til Kommissjonsudkastets Bestemmelser paa meget vigtige Punkter, og ikke alene det, men Komiteen er til og med enstemmig om det.»¹²⁰

Disse viktige punktene gjaldt blant annet hvor lenge en sjømann var pliktig til å følge et skip (endret fra 2 til 1 år, men så tilbake til 2 år), søndagsarbeidet og ekstrabetaling i sammenheng med slikt arbeid (endret tilbake fra gunstigere vilkår fra mannskapet), straff for rømning (straffarbeid gjeninnført), «Plimsollparagrafen»¹²¹ §301 (lavere erstatningskrav for mannskapet), og så videre. Knudsen ville ikke oppholde Odelstinget med en slik oppramsing, dog det kunne gjøres.

Knudsen mente derfor at det kunne være rimelig å utsette behandlingen til året etter, i håp om at det regjeringsmedlemmet som hadde fremlagt proposisjonen kunne få anledning til å forsvare denne i Odelstinget, eller i det minste for den interesserte allmennhet. Han var også medlem av en departemental komité, Sjømannskomiteen, nedsatt av den forrige regjeringen. Denne komiteen hadde nylig avgitt en innstilling til en ny lov som handlet om bestemmelser knyttet til arbeidstider på både sjø og land, samt søndagsarbeid. Disse bestemmelsene kom følgelig til å gjelde ved siden av de som var nedtegnet i denne sjøloven. At disse ble samkjørt med hverandre, var naturligvis heldig. Knudsen hadde etter eget skjønn god grunn til å slutte seg til Julius Olsens forslag, nok en gang.

Den tvingende nødvendigheten var en av de neste store konfliktene. Var det egentlig en tvingende nødvendighet for å behandle denne loven dette året, i stedet for å la den vente et drøyt halvår til? Ja, mente noen. Hensynet til sjømennene ble nevnt, men også hensynet til de som hadde brukt så mye tid på dette og fortjente å kunne endelig se arbeidet bære frukter. Noen mente at loven kanskje hadde hatt godt av noen drøftinger til, mens de samtidig også så på det som uheldig at den skulle bli utsatt igjen, når den angikk «det praktiske liv, og som vedkommer de Smaa i Samfundet»¹²²

Gunnar Knudsens argumenter fikk støtte av David Faye-Hansen fra Venstre. Han var nylig blitt medlem av justiskomiteen, men hadde ikke vært medlem når denne saken var oppe der. Men, han hadde både lest og studert lovutkastet siden han fikk sete i stortinget. Riktig nok følte han seg ikke godt nok forberedt til å ønske å behandle loven, men han hadde også sitt å si om komiteens enstemmige forandringer:

«Naar Hr. Gunnar Knudsen akcentuerede, at Komiteen var enstemmig om saa mange

120 Ot.tid 1893: 325

121 Den såkalte Plimsollparagrafen ga mannskapet retten til å kreve en tredjepartsundersøkelse av et skip de mente var i dårlig stand. Vant de frem, kunne de kreve avskjed. Hvis de derimot ikke gikk gjennomslag var de nødt til å betale for både undersøkelsen og eventuelle økonomiske tap for rederiet. Den vil bli gjennomgått senere i denne oppgaven.

122 Ot.tid 1893: 326 (Hans Andersen)

Bestemmelser her, saa vil jeg sige, at jeg har seet meget i Komiteindstillingen, hvorm Komiteen er enstemmig, men hvori jeg slet ikke har været enig.»¹²³

Mye tyder på at noen representanter fra Venstre så med stor skepsis på justiskomiteens forandringer, noe som kanskje kan ha vært et resultat av regjeringsskiftet. De trengte mer tid på seg, dersom de skulle ha noe håp om å få endret tilbake noen av de viktigste elementene. Dette må de ha visst. Argumentene er derfor ikke et resultat av kveruleringstrang eller ren latskap, men av vissthet om hva som var nødvendig for å gjøre om på endringer de slettes ikke var fornøyde med. Utfordringen for deres del, var å overbevise majoriteten av Odelstinget om at en utsettelse var av det gode.

Gunnar Knudsens kritikk av justiskomiteens innstilling gikk ikke upåaktet hen hos hans bror Jørgen Knudsen. Kritikken gikk i den retning at innstillingen forværret sjømennenes kår, mens ingen eksempler ble gitt der den i stedet forbedret dem. Komiteen hadde, i følge ham, anstrengt seg for å etter beste evne treffe den riktige beslutningen, og i flere punkter hadde den vesentlig forbedret sjømennenes kår. Han skulle ikke «forsøge at at opregne alle de Tilfælde; de er ikke saa ganske faa.»¹²⁴ Kom saken til behandling, ville det ærede medlem (broren Gunnar) bli oppmerksom på det. Søndagsarbeidet ble trukket fram som eksempel. Det hadde komiteen foreslått ettertrykkelig forbudt, selv om skipet ved *Certeparti*¹²⁵ hadde pålagt sjømennene å arbeide på søndagen. Dette var et svært viktig punkt i hensyn til dampskipsfarten, faktisk så viktig at det ikke kunne legges nok vekt på, mente han.

Når det kom til dampskip som gikk i linjefart, var det klart at det kunne bli en utfordring. Et forbud der ville ikke være gjennomførbart, fordi sjømenn på dampskipene ville bli nødt til å jobbe på søndagene. Fantet det egentlig noen god grunn til å utsette nok en gang? Jørgen Knudsens uttalelser bærer preg av at han hadde tro på at den teknologiske omveltningen ville fortsette. Det hadde han for så vidt grunn til, for antallet dampskip hadde jo økt de siste 5 årene. Likevel var andelen dampskip fortsatt lav; bare bare 239 dampskip mot 1452 seilskip på over 1000 BT.¹²⁶ Et forbud mot søndagsarbeid i det hele tatt ville bli vanskelig å gjennomføre.

Georg Johan Knap tok så ordet. Å vente på stor enighet i et så stort lovverk ville være forgjeves. Knap hadde åpenbart ingen ideer om at det kunne oppnås full enighet i et så stort lovforslag som dette. Og var det egentlig noen som helst sjanse for det, alt i alt? Sett i sammenheng med hvor lang tid behandlingen hadde tatt og hvor mange instanser den alt hadde vært gjennom, kan det ikke vurderes som veldig sannsynlig. Her hadde Knap, og flere med ham, et godt poeng: For å ordne opp i de paragrafene det var uenighet om, var det best å gå til behandling av loven med

123 Ot.tid 1893: 326

124 Ibid

125 Et kontraktsdokument som ble fylt ut ved leie av skip, med detaljer om avtalen. (engelsk Charter-party)

126 *Handelsflåtens størrelse. 1 1800-1999* <www.ssb.no/histstat/aarbok/ht-101240-417.html> aksessert 10.09.12

en gang. Da kunne dissensen løses. Akkurat det problemet ville neppe fordufte av seg selv etter enda mer drøfting. På den andre siden, var det ikke sikkert at motstanderne av lovutkastet kunne klare å mønstre nok støtte dersom behandlingen ble satt i gang med en gang. Det er sannsynlig at begge sider var fullt klare over hva som sto på spill. Noen var enige i endringene som justiskomiteen hadde gjort, andre var innbitte motstandere av dem, og alle visste viktigheten av å gå seirende ut av debatten.

Mot slutten av debatten er det ting som tyder på at temperaturen hadde begynt å stige. Ole Roald Rynning forsvarte utkastet med nebb og klør mot Julius Olsen, Hans Andersen, Gunnar Knudsen og Peder Rinde, som alle ville ha utsettelse. Derfra tok det ikke lang tid før tonene ble vesentlig strengere. Julius Olsen holdt på sitt:

«Jeg vil kun fastholde, hvad jeg har sagt, og jeg sætter saa megen Pris paa, at man ser, hvem der lægger saa stærk Vægt paa at faa Sagen behandlet i Hast nu i Juni Maaned istedetfor at lade den ligge til Februar Maaned, at jeg vil lede Præsidenten at votere ved Navneopraab.»¹²⁷

Det samme gjorde Rynning:

«Naar der er fremkommet Udtalelser om, at der ikke er Trang til nogen ny Lov, maa jeg sige, at jeg tror Trangen paa alle Hold er overordentlig stor saavel hos Skibsrederne som specielt hos Skibsmandskaberne. Og jeg vil gjøre opmærksom paa, at disse sidste efter den nye Lov bliver stillet i en meget gunstigere Stilling i det hele end efter den gamle. Det kan ikke betvivles, at de menige Sømænd vil sætte overordentlig Pris paa at faa Loven jo før jo heller; men dette gjælder ikke alene dem, men alle, som befatter sig med Skibsrederi og Søfart i landet.»¹²⁸

Hvilken interesse hadde Olsen i å få se med egne øyne hvem som stemte hva? Og var lovutkastet så godt at det ikke var mulig å betvile at sjømennene ville satte svært stor pris på den? Antakelig hadde ikke mange sjømenn engang sett loven ennå. Eller hadde de det? Representant Hans Andersen kunne fortelle at han som best han kunne hadde søkt underhåndsmeddelelser fra sjømenn «som har været baade det ene og andet i Sømannelivet».¹²⁹ Sjømennene hadde i følge Andersen sagt at det ikke ville være til noen fordel for sjømannsstanden dersom loven ble behandlet dette året. Loven led av så mange mangler at den skulle vært forandret. Hvilke mangler det var snakk om ble ikke nevnt, men det kan antas at Gunnar Knudsen nevnte noen av dem da han ramset opp endringer han var misfornøyd med. Rynning repliserte kjapt at han ikke hadde hørt noen nevne noen slike mangler.¹³⁰

Rynnings iherdige forsvar av lovutkastet hadde nå også trukket Gunnar Knudsen ut av de siste øyeblikks taushet. Rynning kunne umulig å ha hørt etter da Knudsen sist hadde ordet, hvis han

127 Ot.tid 1893: 328

128 Ibid

129 Ibid

130 Ibid

mente at bestemmelsene i innstillingen var gunstige for sjøfolkene. Hadde han hørt etter, kunne han umulig å ha sagt noe sånt. Matroser ville nok ikke sette pris på å bli sendt på slaveriet, slik de kunne nå. Det kunne de ikke etter den gamle loven.¹³¹ Rynning på sin side henledet oppmerksomheten til de første sidene av innstillingen, der det viste seg at mannskapet var bedre stilt i den nye loven enn tidligere. At Knudsen også nevnte straffebestemmelsene, fant Rynning ganske ubetydelig. Straffebestemmelsene trengte ikke å føre til noen stor debatt. Dersom Odelstinget ikke ville gå så langt som innstillingen hadde gjort, kunne man bare stemme i mot. Komiteens mening hadde vært, at rømning kunne finne sted under så skjerpede omstendigheter at ikke bare skipet ble utsatt for fare, men også menneskeliv. I slike tilfeller burde det være mulighet til å straffe så hardt som straffarbeid.¹³²

Den forrige regjeringen hadde vært enig i at slike ytterst skjerpede tilfeller kunne straffes på den måten. Men det var ikke de tilfellene Gunnar Knudsen hadde nevnt. Komiteen hadde foreslått, sa Knudsen, at de vanlige rømningstilfellene kunne straffes med straffarbeid. Mente Rynning at *det* var en forbedring av sjømennesenes kår?

«At han ingen Betænkelighed har ved at vedtage dette, undrer mig ikke; thi han resikerer vist aldrig at gaa ud som Sømand.»¹³³

Denne anklagen er det vanskelig å ta feil av. President Løvland fikk til slutt endelig igangsatt stemmeprosessen. Julius Olsens forslag ble forkastet med den knappe margin på 42 mot 39 stemmer. Det ble ingen utsettelse. Behandlingen skulle sette i gang umiddelbart etter.

4.4 Stemmene¹³⁴

For behandling: 24 Høyre, 7 Moderate Venstre, 6 Venstre, 3 uten parti, 2 ukjent

Mot behandling: 36 Venstre, 3 Moderate Venstre

Fraværende: 2 Venstre, 1 Høyre, 1 Moderate Venstre

Uttalelsene og stemmeprosessen viser oss kjernen i denne debatten. Loven hadde kommet inn på storpolitisk plan, der Høyre og Venstre dro i hver sin retning. Kort tid før behandlingstidspunktet hadde de konservative tatt siste stikk med en endring av innstillingen, og dette er bakgrunnen for så

131 Ibid

132 Ibid

133 Ibid

134 NSD PolSys <www.nsd.uib.no/polsys/index.cfm?urlname=storting&lan=&MenuItem=N1_1&ChildItem=&State=collapse&UttakNr=104&periodetekst=41> aksessert 14.10.12

mye uttalt motstand fra Venstres menn. For saken var ganske enkel; Venstre kjempet for mer tid til å potensielt kunne gjøre om på endringene, mens Høyre kjempet for å beholde innstillingen og begynne å behandle den. Begge partier talte redere blant sine representanter, men rederne var ingen unison gruppe i slike spørsmål. Avstemningen viser oss at hele Venstre ikke stod samlet i dette spørsmålet. Det er kanskje ikke annet å forvente, da Venstre var det klart største partiet og i effekt av dette også hadde størst sprik av meninger innad i partiet. Dette var tidlig i partipolitikkens tid, før partidisiplinen var så stram. Høyre stod i Odelstinget samlet, mens Moderate Venstre, som i ånd var nærmere Høyre enn Venstre delte seg, dog med størst støtte til Høyre.

Kapittel 5: Sjøfartsloven av 1893

«Mens man i England først og fremst ser på del almenes og sjømannens vel, synes det nye forslag hos oss mest kun å ha hatt hensyn til redernes interesser»¹³⁵ – W. C. Christophersen & A. Bødtker

Venstre klarte ikke å utsette lovbehandlingen, tross et innbitt forsøk innledningsvis i Odelstinget. Nå var det tid for å behandle den. Alt i alt, hvor hadde den moderne tankegangen påvirket sjøfartslovgivningen? Klarte den å henge med i svingene i forhold til på land? Dette kapitlet presenterer 1893-lovens innhold angående oppgavens hovedtemaer, altså arbeidsforhold, sikkerhetsutstyr og sjødyktighet, og setter dem opp mot den gamle loven. Slik kan man se en del av endringene som hadde skjedd blant lovens paragrafer. Man får også et innblikk i hva det ble sett på som gjennomførbart for å modernisere og sikre sjøfarten i denne perioden. Loven kunne ta tak i alle de tre hovedpunktene jeg har listet opp, men hva var det som til syvende og sist ble prioritert?

Dette kapitlet vil handle om lovens bestemmelser, meningene rundt en del av disse og debatten som pågikk.

5.1 Arbeidsforhold i 1893-loven

Det hadde gått over 30 år siden den forrige loven. Hvordan så lovverket ut nå? Hvor mye av sin lovbestemte makt hadde skipperen igjen? Fikk mannskapet flere og sterkere rettigheter? Som jeg har nevnt tidligere, er det viktig å huske at dette dreier seg om lovinnhold og ikke realiteter.

5.1.1 Skipperen

«Skipperen skal have ombord alle fornødne Skibspapirer samt et Exemplar af denne Lov og af de i Henhold til samme udfærdigede Reglementer»¹³⁶

Det var ikke lenger slik at skipperen burde ha med loven, nå var det utvetydig lovpålagt at den skulle være med. I loven av 1860 hadde skipperen utstrakte myndigheter og hadde i det store og det hele eneansvar for skipets drift. Der avgjørelser ble tatt på bakgrunn av skjønn, var det skipperens skjønn det var snakk om. Oppfatningen av skipperens faglige skjønns verdi hadde ikke forandret seg så meget de siste 30 årene. Skipperen hadde fortsatt ansvaret for det meste av skipets drift og

135 Bakka Jr 2004: 13

136 Gustav Blom, *Lov om Sjøfarten av 1893 med uddrag af Motiverne*, Kristiania 1899: §298

hans skjønn avgjorde alle situasjoner som ikke var direkte lovregulert. Hans myndighet gjaldt i det store og det hele for mannskapet, og hans plikt gjaldt på samme måte overfor rederiet og skipet inkludert last.

Slik som før hadde skipperen ansvar for at skipet var utstyrt med alt nødvendig materiell. Tidligere var dette først og fremst mat og proviant, mens nå var paragrafen utvidet til å også gjelde legemidler, signalapparater, bergningsredskaper, kull og maskinnødvendigheter. At disse tingene hadde funnet veien inn i paragrafen som bestemte skipperens særlige plikter, understreker den økte viktigheten av et godt utstyrt skip, og ikke minst; et innenfor regelverket korrekt utstyrt skip, enten det var et seilskip eller et dampskip. Alt nødvendig – uten unntak – skulle med, og det var skipperens ansvar alene at det ble overholdt.

Skipperen var også fortsatt ansvarlig for at mannskapet fikk skikkelig kost. Ansvarsområdet hans hadde nå også funnet veien til mannskapets oppholdsrom. Kanskje var en av grunnene til dette den tidligere nevnte *Franklin*-episoden i 1889. Der hadde 20 mann delt et område på $6.32 \times 3.66 \times 1.92$ meter. Maten ble tilberedt i samme rom, midt på dørken. Lampen var tent hele døgnet fordi de syv gluggene var tildekket under hele reisen. I tillegg var det bare en lett bordvegg som skilte oppholdsrommet fra akter lasterom, der det luktet kraftig. Resultatet kjenner vi allerede; totalt 12 syke og 2 døde.¹³⁷ Noe kostholdsreglement eksisterte dog ikke før 1895, da et utvalg tidligere nedsatt av Justisdepartementet og ledet av Gunnar Knudsen, den såkalte Sjømannskomiteen, la fram fruktene av sitt arbeid. Deler av dette arbeidet ble også lagt inn i utkastet til den senere Sjødyktighetsloven av 1909. Kostholdsreglementet av 1895 var i effekt helt fram til 1937, men Dag Bakka Jr skriver at det likevel ikke kunne forhindre feilernæring hos sjøfolk i langfart.¹³⁸

Som seg hør og bør var skipperen også fortsatt ansvarlig for skipets journal, og reglene angående journalen var like. Journalens verdi for retten hadde likevel ført til et tillegg i lovgivningen. Siden disse journalene ofte inneholdt informasjon som kunne være svært viktig for en pågående sak, var det nå også regler for innsyn og lagring. Alle med en rettslig interesse kunne forlange innsyn i skipets journal. Journalene skulle også lagres minst to år etter at reisen var fullført, og i tilfelle det var opprettet sak i etterkant av reisen skulle de minst oppbevares til sakens avslutning. Grunnen til denne bestemmelsen var åpenbar for advokat Gustav Blom:

«Dagbøgerne indeholder hyppig Ting af Betydning for Trediemand, og der kan deri findes Oplysninger, som Rederiet nødig vilde ut med. Det er derfor fundet hensigtsmæssigt, udtrykkelig at

137 Bakka Jr 2004: 26 (Se også kapittel 2 i denne oppgaven)

138 Ibid: 27 ff

paalægge Rederiet (eller Skibsføreren) at opbevare dem en vis Tid.»¹³⁹

Journalene kunne naturligvis inneholde informasjon om skader på skipet og observasjoner gjort av skipsføreren. Derfor var det en fordel at disse ble vanskelige å holde skjult for retten.

Skipperens refselsesmyndighet var det ikke så mye igjen av i 1893. Skipperen skulle behandle sine underordnede på en sømmelig måte og ta hensyn til alle forskjellige stillinger ombord. Legemlig refselse skulle han aldri tildele noen.¹⁴⁰ I midlertidig kunne det dukke opp situasjoner der mannskapet motsatte seg skipperens ordre og det var nødvendig at skipperen sørget for orden og disiplin på skipet. I disse tilfeller hadde skipperen paragraf 101 på sin side:

«Naar nogen af Skibsmandskabet nægter at efterkomme en Befaling eller viser Gjendstridighed i Tjenesten, kan Skibsføreren eller den, som i hans Fravær eller Forfald er den Befalende, skaffe sig Lydighed ved Anvendelse af Magt. Naar Skibet er stedt i Fare, eller det viser sig Mytteri blandt Mandskabet, eller naar Nød iøvrigt kræver det, er det tilladt at anvende ethvert til Ordens og Lydigheds Tilveiebringelse nødvendigt Middel, og enhver af Skibsfolkene er endog uden Opfordring forpliktet til at yde den Befalende Bistand.

Faar den, som nægtede Lydighed, dermed Skade, skal derfor intet Ansvar kunne gjøres gjældende, forsaavidt den Befalende ikke har brugt haardere Midler, end Omstændighederne krævede.»¹⁴¹

Skipperen hadde mistet mye makt til sammenligning med 1860-loven, men han hadde fortsatt full myndighet til å opprettholde og eventuelt gjenopprette orden og lydighet ombord på skipet. Respekt og lydighet var viktig, derfor var det en selvfølge at skipperen skulle ha midler til rådighet for å sørge for det. Slik myndighet kom dog ikke uten ansvar: Ble det vurdert at skipperen benyttet seg av makt ute av proporsjon, kunne han bli straffet etter bestemmelsene i paragraf 289, der både fengsel og bøter var en mulighet.¹⁴² Til tross for disse bestemmelsene kunne det være vanskelig å utmåle straff i slike tilfeller. Gustav Blom påpeker at skipperen ofte kunne regnes for å ha handlet i nødverge:

«Der tør være Grund til at fremhæve, at Skibsførerens Stilling i Virkeligheden manges Gang kan fremvise Paraleller med den, hvori en Mand befinder sig, der øver Nødværge, og at den samme Maalestaak (Hensyn til de subjective Forhold) bør lægges til Grund for Bedømmelsen af hans Adfærd, da man ellers vilde kunne komme til i en betænkelig Grad at svække Disciplinen»¹⁴³

139 Blom 1899: § 39

140 Ibid: § 44

141 Ibid: § 101

142 Ibid: §289

143 Ibid 1899: §289 (kommentar)

På den måten hadde skipperen (eller annen befalhavende) et lite pusterom som kunne gjøre det lettere å gjøre det som var nødvendig for å holde på sin myndighet. Loven ga mannskapet beskyttelse mot skipperen, men den ga også skipperen en viss beskyttelse fra mannskapet i sammenheng med å være bemyndiget til å benytte seg av alle midler for å opprettholde orden på skipet, med uoppfordret hjelp fra øvrig mannskap.

Når det kom til annen straff, var det blitt mer balansert. Den gamle loven opererte stort sett med straffebestemmelser for mannskapet, med noen få unntak der skipperen kunne straffes. 1893-loven nevnte langt flere ting som skipperen skulle straffes for dersom han ikke gjorde jobben sin, eller ikke fulgte lovgivningen.¹⁴⁴ Hadde han ikke et eksemplar ombord på skipet, kunne han straffes med bøter. Forsømmet han sin plikt ovenfor journalføringen, kunne det bli fengsel. Ble journalen tuklet med, av onde hensikter, kunne det til og med bli straffarbeid. (Disse bestemmelsene gjaldt alle som skulle føre journal, altså styrmannen og maskinisten i tillegg). Dårlig kost kunne også straffes, men ikke noe strengere enn med bøter.

For langt mer alvorlige lovbrudd, eksempelvis smugling, flukt fra skipet, grov uaktsomhet og lignende, kunne skipperen straffes like hardt som mannskapet. Skipperen kunne straffes før også, men det nye i 1893-loven var at det var langt strengere definert hva skipperen kunne og skulle straffes for. I den gamle loven hadde dette i større grad vært opp til skjønn, mens det nå var like tydelige straffebestemmelser for skipperen og mannskapet. Der skipperen før *kunne* straffes, *skulle* han nå straffes.

5.1.2 Mannskapet

«hvorfor skal vi nu, naar vi skal give en ny Sjøfartslov, gjøre Loven strengere for Mandskabet, end den har været før?»¹⁴⁵ – Marius Hægstad

Loven av 1893 var en stor lov, og en revisjon på alle felter, men mannskapsforhold var det feltet den endret mest. Mannskapet, som tidligere hørte til under skipperens ubestridte myndighet i ett og alt, fikk en rekke nye rettigheter som blant annet hadde vokst frem sammen med arbeidervernet utover 1880-årene. De var ikke lenger husbondens tjenestefolk, men arbeidere med rettigheter, som skipperen skulle behandle deretter. Disse rettighetene kom dog ikke uten kamp. I de aller fleste paragrafer der mannskapets interesser var til stede, var det vesentlig forskjell på den kongelige proposisjonen og justiskomiteens innstilling. Det var en kamp mellom redernes interesser og

144 Ibid: Kapittel 12 – Om straffebestemmelser

145 Ot.tid 1893: 382

samfunnsreformerernes interesser. Selv om det kan argumenteres for at begge utgavene bedret mannskapets kår, var det forskjell på nøyaktig hvor mye mannskapet ble prioritert. For mye hensyn til mannskapets interesser og frihet kunne gå på bekostning av disiplinen og hele flåtens konkurranseevne, noe konservative redere og politikere var redde for og svært villige til å kjempe for. Det var mye av loven som ikke hadde forandret seg stort, eller i det hele tatt. Derfor vil den følgende teksten i hovedsak dreie seg om det som var nytt, eller andre paragrafer av stor viktighet for mannskapet.

Konservative krefter kommer til uttrykk i den første paragrafen i mannskapskapittelet som skilte seg kraftig ut fra den tidligere loven. Mannskap som ikke mønstret på til avtalt tid, kunne etter skipperens oppfordring og politiets bistand hentes og tvinges til å gå ombord. I tillegg ble utgiftene trukket fra hyren hans. Dette virker som en ganske streng paragraf. Men var paragrafens intensjon å gi skipper eller reder makt til å tvinge sjømennene sine med politihjelp? Sjømennene kunne jo også straffes etter §298: «eller undrager han sig iøvrigt retsstridig fra at tiltræde Tjenesten, hvortil han har forhyret sig, straffes han med Bøder eller Fængsel.»¹⁴⁶ Paragrafens intensjon gikk ikke helt i den retningen, skal vi tro Jørgen Knudsen:

«De Tilfælde, som der her kan blive Tale om, vil rimeligvis være af en forholdsvis uskyldig Art. Det vil formentlig være en eller anden Matros, som har drukket sig fuld og ikke sandser sin Forpligtelse, og under de Omstændigheder vil det være lidet praktisk at anlægge Sag mod ham for at faa Erstatning. Det vil ikke være let for Skipperen. Det er bedre, at man faar ham ombord og sove Rusen ud, saa jeg har ingen betænkelighed med hensyn til denne Bestemmelse.»¹⁴⁷

Svart på hvitt, så ga paragrafen reder eller skipper mulighet til å tilkalle politiet for å tvinge en sjømann ombord. Men på en annen side så ga den også de samme muligheten til å hente en døddrukken sjømann og få ham ombord, og på den måten slippe unna et stort arbeid med rettssak. For det var kontraktsbrudd som ble straffet med bøter eller fengsel, ikke å isolert sett nekte å gå ombord i et skip. Det kan vel sies med sikkerhet at denne paragrafen ga reder eller skipper størst direkte fordel, men den ga også sjømennene mulighet til å potensielt slippe unna en rettssak, som jo kan sies å være til fordel for dem. Likevel skal det sies at de etter den gamle loven fikk bot dersom de frivillig kom tilbake til skipet etter å ha forlatt det.¹⁴⁸ Siden de måtte betale for politiets inngripen av egen hyre, kom det hele an på botens størrelse om det var til fordel for dem eller ikke.

Om en sjømann kunne bevise at han hadde blitt utsatt for mishandling ombord i skipet, enten

146 Blom 1899: §298

147 Ot.tid 1893: 362 ff

148 SL1860: § 111

av skipperen eller andre, uten at skipperen på oppfordring ikke hadde foretatt seg noe, kunne han kreve avskjed. Det kunne han også gjøre hvis kosten var dårlig. Det nye var at i tillegg til oppspart hyre for perioden som var arbeidet, skulle det utbetales ytterligere én måneds hyre, samt, dersom han gikk av skipet på et annet sted enn der han mønstret på, underhold for å komme seg hjem.¹⁴⁹ Samme bestemmelser gjaldt dersom skipet mistet sin rett til å føre norsk flagg.¹⁵⁰ Unntakene til dette var i paragraf 91: Store eksterne krefter, for eksempel krig, blokade, embargo eller lignende. I disse tilfellene opphørte ansettelsen for både mannskapet og skipperen. Ble reisen oppgitt av grunner som ikke var dekket av denne paragrafen, eller av grunner som ikke ble vurdert som gyldige, hadde sjømennene krav på hyre og reisegodtgjørelse etter samme regler.¹⁵¹ Her hadde de også krav på, dersom reisen brått endte et sted i utlandet, fri hjemreise på enten rederiets eller statens regning, avhengig av hva det var som førte til reisestopp.¹⁵²

Andre økonomiske godtgjørelser mannskapet hadde krav på var hvis hyren var bestemt for hele reisen, og denne etter avgang ble forlenget. I omvendt tilfelle kunne det ikke trekkes i hyre hvis reisen ble forkortet. Dersom reisen fikk et opphold på grunn av rederens beslutning, hadde mannskapet også krav på ekstra betalt. Kjernen i disse bestemmelsene var beskyttelse mot vilkårlighet, enten fra skipperen eller rederen. Ble mannskapet færre under reisen, og resten fikk økt arbeidsmengde, skulle den innsparte hyre for de som var borte fordeles på de resterende. Ble bestemmelsesstedet etter reisens begynnelse forandret til noe annet enn kontrakten sa, hadde mannskapet krav på reisegodtgjørelse for reisen til det stedet som opprinnelig var bestemt som mål.¹⁵³

Disse bestemmelsene var en seier for mannskapet, som tidligere kunne risikere å bli satt av i utlandet (og å måtte dra hjem for egen regning) og å arbeide hardere uten noen godtgjørelse. At paragrafene gikk gjennom Odelstinget uten så mye som en kommentar beviser at opinionen var den, at det var på sin plass med disse bestemmelsene. Som med fyrstikkarbeiderstreiken, ble ekstra hyre foretrukket framfor offentlig regulering. Om offentlig regulering i det hele tatt var noen alternativ, kan man jo lure på. Å regulere alle norske skip rundt om i hele verden var ikke gjennomførbart, det er i alle fall helt sikkert.

Nye rettigheter og bedre arbeidskår til tross, mannskapet kunne selvfølgelig også straffes for tjenesteforseelser. I den gamle loven kunne det straffes med enten bøter eller fengsel, avhengig av forseelsens grad av alvorlighet, og slik straff ble utmålt av retten i etterkant. Nå hadde skipperen

149 Blom 1899: §86

150 Ibid: §88

151 Ibid: §92

152 Ibid: §98

153 Ibid: §97

muligheten, etter paragraf 102, til å straffe slike forseelser med tap av hyre, som et alternativ til å ta saken til retten etter reisen. Hvor stor straff det skulle være, varierte veldig mellom justiskomiteens innstilling og den kongelige proposisjonen; innstillingen opererte med dobbelt så høye summer.¹⁵⁴ Dette vakte reaksjoner under behandlingen. Enkelte mente at sjømennene var stilt dårligere enn det som var rimelig etter justiskomiteens behandling av saken, en rød tråd som skulle holde seg gjennom hele lovbehandlingen, riktignok fra de samme personene.¹⁵⁵ Justiskomiteens mening hadde vært at dersom straffesatsene var for lave, ville de miste sin preventive effekt. I så fall ville skipperen velge å ikke benytte seg av dem, og heller trekke dem for retten siden. «Jeg tror, det vil være heldigere for Mandskaberne, at de kan faa afgjort saadanne mindre Forseelser med nogen Afkortning i Hyren end at slippes i Justitsens Kløer, naar de er kommet hjem»¹⁵⁶, sa C. F. Havig.

Videre skulle paragrafen ses i sammenheng med det siste avsnitt av paragraf 103, et tillegg som Justiskomiteen selv hadde lagt til i innstillingen, og altså derfor ikke var å finne i den kongelige proposisjonen. Den ga muligheten til å få tilbake deler eller hele summen man var blitt fratatt innen avmønstringen, dersom det var grunn til det. Det var det opp til skipperen å bestemme, men det er fristende å tro at ingen flere forseelser og god oppførsel kunne oppnå det. I tillegg til dette, var også paragraf 308 knyttet opp mot 102 og 103:

«Er en Sjømand bleven straffet ombord i Henhold til § 102 for en Forseelse, der er strafbar ogsaa efter andre Bestemmelser, skal der, hvis Tiltalte ved Retten senere reises, tages Hensyn dertil ved Straffeudmaalingen, ligesom Retten af den Grund kan idømme mildere Straf end den for Forbrydelsen bestemte eller efter Omstændighederne lave al Straf bortfalde.»¹⁵⁷

Ikke bare kunne mannskapet kanskje få pengene tilbake, men det kunne også føre til mildere straff i en senere rettssak, til og med ingen straff overhodet. Justiskomiteens argumentasjon klarte likevel ikke å helt overbevise opposisjonen. Begge parter mente at sitt skjønn var det mest humane, de liberale via lavere straffesatser og de konservative via muligheten til å senere få tilbake pengene. Avstemningen gikk til slutt i innstillingens favør, men med en ganske knapp margin: 40 mot 34 stemmer.¹⁵⁸ De 40 bestod av 21 Høyre, 8 Venstre, 7 Moderate Venstre og 3 uten parti. På den andre siden var det 1 Høyre, 31 Venstre og 2 Moderate Venstre. Odelstinget stemte til syvende og sist konservativt, akkurat som i utsettelsesdebatten. Det falt neppe i smak hos de mer endringsvillige

154 Ot.tid 1893: 393

155 Spesielt Marius Hægstad, som med stor glød tok til orde mot justiskomiteens bestemmelser i en hel rekke paragrafer

156 Ot.tid 1893: 395

157 Blom 1899: §308

158 Ot.tid 1893: 397

representantene.

5.3 Udugelighet

«Jeg kan ikke forstaa, at der foreligger nogensomhelst Grund til her at sætte Sjømændene i et Undtagelsesforhold fremfor alle andre Folk i dette Land.»¹⁵⁹ – C. F. Havig

Paragraf 89 var en paragraf som omhandlet sjømennenes vern mot oppsigelse og avsettelse på et fremmed sted. Spesielt viktig var punktet om udugelighet som oppsigelsesgrunn, udugelighet ment som manglende evne til å utføre de oppgavene som ansettelsen krevde. Skipperen hadde også en tilsvarende paragraf, nummer 63, og det var et ønske om at disse paragrafene skulle samsvare mest mulig. Paragraf 89 var dog den som debattert fordi den dreide seg om mannskapet. De viktigste formuleringene lød:

«Godtgjøres det, at en Sjømand er uduelig til den Tjeneste, hvortil han har ladet sig forhyre, kan han afskediges mod at erholde Hyre til Afskeden. [...]Dog maa norsk Sjømand paa Grund av Uduelighed ikke mod sin Villie afskediges paa Sted i Udlandet, hvor norsk Konsul ikke er ansat, medmindre Skipperen paa Opfordring skaffer ham Hyre eller fri Befordring til Havn hvor norsk Konsul findes.

Kan eller vil Skipperen ikke strax afskedige en uduelig Sjømand, har han Ret til at nedsætte hans Hyre for Fremtiden, efter Omstændighederne indtil det Halve; dog staaer det Sjømanden frit for at paaklage saadan Beslutning af Skipperen paa den i § 104 foreskrevne Maade.

De Omstændigheder, som bevirker Sjømandens Afskedigelse eller Nedsættelsen af hans Hyre, bør indføres i Dagbogen, hvis saadan føres ombord, og ellers paa anden Maade optegnes, hvorhos deres Rigtighed bør bekræftes ved Vidnesbyrd af to av de bedste Mænd ombord, efterat at Tilførte eller Nedskevne er bleven oplæst for Sjømanden og det øvrige Mandskab. Er disse Regler ikke iagttagne, er Beslutning om Hyrens Nedsættelse uden Gyldighed.»¹⁶⁰

Justisminister Hagerup mente at den kongelige proposisjon heller burde benyttes, da den ikke tillot oppsigelse på grunn av udugelighet. Dette begrunnet han blant annet med en erklæring fra Generalkonsulene W. Christophersen (Antwerpen) og A. Bødtker (Leith) i et bilag til Odelstingsproposisjonen. Skrivet, datert 5. mars 1891, forekom Hagerup å besitte atskillig styrke. Det sa blant annet:

«heller ikke Skipperen er uden Skyld. Det paaligger denne at vise Agtsomhed, naar han forhyrer sine Søfolk, og forhøre sig om Sømandens Dygtighed, saa meget som dertil er Anledning. [...] Den nærmeste Følge af en Bestemmelse , hvorved der gives ham let Adgang til at blive af med udygtige

159 Ot.tid 1893 382

160 Ot.tid 1893 379

Folk, vil blive den, at Skipperen dels bliver i høi Grad efterladende og skjødesløs ved Forhyringen og dels ligeovenfor den forhyrede indgaar paa Forpligtelser, som han med Kjendskab til Lovgivningens Bestemmelser ved, at han med Lethed kan eludere.»¹⁶¹

Kjernen i denne paragrafen var ganske enkel: Skulle skipperne ha rett til å si opp mannskap som ikke kunne utføre det arbeidet de ble hyret for å gjøre, eller skulle sjømannen etter at kontrakten var inngått ha rettslig vern mot å bli sagt opp og satt igjen på et fremmed sted? Hvem var det egentlig som hadde ansvaret for å sørge for om mannskapet var dyktig? Var det skipperens jobb å granske alle sjømenn han vurderte å ansette, eller var det sjømennes plikt å opplyse om hva de kunne og ikke kunne? Paragrafens andre grove forseelser skapte liten furore. Angrep på skipperen, smugling av gods og gjentatte brudd på god skikk og orden var det enighet om at var en avskjedigelsesgrunn.

Hagerup hadde hatt anledning til å undersøke både engelsk, tysk og dansk lovgivning angående udugelighet. Den engelske lov krevde samtykke av en engelsk sjørett, *Naval Court*, for å avskjedige på grunn av udugelighet. Den tyske lov slo fast at mannskap kun kunne avskjediges på grunn av udugelighet innen reisen tok til. Dansk lov sa at avsettelse på fremmed sted kun var mulig på de stedene det var ansatt dansk konsul, og med dennes samtykke. Den gjeldende norske lov sa for øyeblikket ikke noe om avskjedigelse, men skipperen hadde rett til å redusere hyren eller i verste fall frata all hyre hvis en sjømann viste seg å være udugelig i arbeidet.¹⁶² Å miste all rett til hyre var meget strengt, men det var i alle fall ikke mulighet til å bli satt av skipet på et fremmed sted. Hagerup mente klart at den norske sjøloven ikke burde gi noe dårligere beskyttelse enn den danske sjøloven ga danske sjømenn. Følgende tillegg ville sende loven i både human og internasjonal retning:

«Afskedigelse af en Sjømand paa Grund af Uduelighed kan dog paa fremmed Sted, hvor der findes norsk Konsul, kun ske med dennes Godkjendelse. Er der ingen Konsul paa Stedet, er Skipperen pligtig at skaffe Sjømanden fri Befordring til Forhyringsstedet, forsaavidt han ikke paa Afskedigelsesstedet kan faa ny Hyre.»¹⁶³

Justiskomiteens innstilling var så forskjellig fra den kongelige proposisjon, ble det sagt, og sistnevnte «udmærker sig i det hele taget i flere Henseender ved Humanitet fremfor den Indstilling, som foreligger fra komiteen».¹⁶⁴ Derfor ble hele den kongelige proposisjons paragraf tatt opp som endringsforslag. Den var stort sett helt lik, bortsett fra avsnittet om udugelighet:

161 Ot.tid 1893: 384 (utdrag)

162 Ot.tid 1893: 380 (se også kapittel 2.5.2)

163 Ibid

164 Ot.tid 1893 381

«Godtgjøres det, at en Sjømand er uduelig til den Tjenste, hvortil han har ladet sig hyre, har Skipperen Ret til at nedsætte hans Hyre for Fremtiden, efter Omstændighederne indtil det halve; dog staar det Sjømanden frit for at paaklage saadan Beslutning af Skipperen»¹⁶⁵

Etter 1860-loven husker vi at skipperen hadde hatt rett til å frata sjømannen hele hyren. Den kongelige proposisjonen ga mulighet til å senke hyren til halvparten, mens Justiskomiteens innstilling ga mulighet til å si opp sjømannen. Hva var mest rimelig? Justiskomiteen hadde i dette spørsmålet, så vidt Jørgen Knudsen kunne huske, vært enstemmig om at udugelighet skulle være en oppsigelsesgrunn. Dersom en skipper var uheldig og ansatte en del sjøfolk som viste seg å være udugelige, og deretter måtte ansette nye sjømenn samtidig som at han var nødt til å beholde de andre, ville ikke være rimelig. Knudsen, og komiteen, var av den oppfatning at det måtte være en anledning for skipperen for å kvitte seg med sjømenn som lot seg ansette til å gjøre noe de aldeles ikke kunne. Det ble også gjort nå, sa han. Selv om man ikke hadde noen uttrykkelig lovbestemmelse om det, ble sjøfolk avskjedighet rett som det var.¹⁶⁶ Det ble understreket at det var en alminnelig grunnsetning, at når en mann tok på seg arbeid han ikke kunne utføre, var det oppsigelsesgrunn. «Skulde man her undtage Sjømændene fra at afskediges formedelst Uduelighed, kommer man til at sætte denne Klasse af Medborgere i en fuldstændig Særstilling fremfor andre, hvortil jeg ikke finder, der kan være nogensomhelst Grund», sa C. F. Havig.¹⁶⁷

Hvorfor skulle en ny sjøfartslov være strengere mot sjømennene enn den var før? Marius Hægstad undret seg:

«hvorfors skal vi nu, naar vi skal give en ny Sjøfartslov, gjøre Loven strengere for Mandskabet, end den har været før? Jeg tror tvertimod, at Opinionen er slig ud over Landet, at naar vi nu skulde gaa til en Revision, havde jeg nær sagt, af vor Sjøfartslov, saa burde den gaa i en humanere Retning end tidligere var Tilfælde.»¹⁶⁸

Det manglet altså ikke på meninger angående lovgivningen. Til syvende og sist handlet dette dog om hvor utstrakt sikkerhet sjømenn skulle gis av loven. Skulle den, som Hægstad mente, streve etter å gå i en mer og mer human retning, i tråd med det økte fokuset på arbeidervern, eller skulle skipperen fortsatt inneha retten til å drive skipet på økonomisk best mulig måte for seg? Konsulens

165 Ibid

166 Ibid

167 Ot.tid 1893 382

168 Ibid

rolle i det hele ble også debattert. Skulle avgjørelsen være avhengig av konsulens godkjenning? Justiskomiteens innstilling ga konsulen kun mulighet til å skaffe sjømannen litt oppspart hyre dersom han hadde blitt avskjediget. Justisminister Hagerup mente at dersom avskjedigelsen ble vurdert som ubegrunnet, skulle sjømannen ha mulighet til å følge med skipet videre. Var den derimot begrunnet, og det ikke fantes noen konsul på stedet, skulle sjømannen få økonomisk støtte for å komme seg hjem, hvis han ikke fikk mønstret på et nytt skip samme sted.¹⁶⁹

Ingen ville vedkjenne seg å mene at loven burde bli strengere. Hva var egentlig strengest av å bli fratatt hele hyren og på den måten bli tvunget til å seile for kun kost og losji, eller å bli avskjediget? Hægstad mente at det var en fordel å kunne være med skipet til det kom tilbake, selv om det ikke ble noen hyre ut av det, mot å få sparken og bli satt på land. Han var enig i generalkonsulenes mening om at skipperen ikke alltid var uten skyld i saken. Det ble lagt meget stor vekt på at en sjømann kunne få seg ansatt til å gjøre noe han ikke kunne, og likevel få halv hyre og losji, men for lite vekt på at skipperen ansatte mannskap uten å gjøre noen undersøkelser angående deres arbeidsevner. Hvorfor forlangte ikke skipperen et skussmål, i alle fall? Det kunne være grunn til å at skipperen også hadde skyld, sa Hægstad.¹⁷⁰ Julius Olsen, som var skipsreder, var ikke imponert:

«De sidste Udtalelser af Repræsentanten Hr. Hægstad viser saa tydelig, at Manden ikke har nogen Greie paa Tingen. Skulde en Skibsfører kunne kjende alle de Matroser, som existerer i Verden?»¹⁷¹

Skipperen fikk stort sett aldri se sjømennene før de var kommet ombord, fortalte Olsen. Man hyrte sjøfolk etter de kvalifikasjonene som stod på patentet deres, hvor lenge de har vært på sjøen, eller etter hva de sa om seg selv. Uansett hvor god tid skipperen hadde, ville det være helt umulig å kontrollere arbeidsevnen til så mange sjøfolk. Kanskje var man uheldig og hyret udugelige sjømenn i en tid med mangel, men det kunne ikke gå an å seile med udugelig mannskap år etter år uten noen mulighet til å fri seg fra dem. Det gjorde man uansett bare i ytterste nød, slo Olsen fast. Dersom Hægstad hadde mer innblikk i saken, ville han se at dette var svært rimelig.¹⁷²

Angående gjeldende praksis innrømte faktisk Gunnar Knudsen at praksisen for tiden var den, at sjøfolk ble avmønstret så og si uten noen grunn, og det hvor som helst i verden. At sjøfolk kunne settes i land hvor som helst, var svært uheldig for dem, slo Knudsen fast. Han var jo også reder, og her kom han med innrømmelser som ingen andre redere gjorde. Dette er spesielt

169 Ibid

170 Ot.tid 1893 383

171 Ibid

172 Ibid ff

interessant fordi det ikke er i samsvar med Julius Olsens påstander om at man bare kvittet seg med mannskap i ytterste nød. Knudsen mente at alle forslagene som hadde kommet var en klar forbedring fra slik forholdende var på det tidspunktet. Men, han var ikke helt fornøyd med noen av dem. Knudsens forslag til endring var å gi sjømannen valget mellom halv hyre eller å bli satt i land. Han ville da miste sin rett til å anke avgjørelsen, men han fikk i alle fall valget mellom å bli på skipet for halv hyre eller å bli satt i land.¹⁷³

Når det kom til hva sjømennene selv mente, var det også uenighet. Det kom fram at det ofte ble hørt klaging fra matroser om at det i tilfeller der udugelig sjømenn hadde blitt hyret, måtte de selv arbeide mer for å kompensere. De dyktige måtte altså påføres enda mer arbeid og slit fordi noen ikke kunne gjøre jobben sin. På den måten ville skipperens rett til å avskjedige udugelige sjømenn fungere som en garanti for at de andre sjømennene ikke ble overlesset av arbeid.¹⁷⁴ Andre igjen hadde hørt matroser klage over at de havnet i selskap med udugelige eller utrivelige sjømenn, og at skipperen burde undersøke nærmere før han hyrte sjøfolkene. Hvis skipperen alt for lett kunne kvitte seg med sjømenn, ville loven slett ikke oppfordre skipperen til undersøkelser, snarere tvert i mot, ble det sagt.¹⁷⁵

Hvor lett var det å undersøke dugeligheten til sjømenn man hyrte? Jørgen Knudsen måtte påminne om at det var slik at den norske flåten i stor grad var bemannet av sjømenn av forskjellig nasjonalitet. Hvis norske skip kun var bemannet med norske sjøfolk, ville saken være enklere å behandle. Men slik var det ikke. Rømning var ikke uvanlig, og ofte måtte skipperen supplere med utenlandske sjømenn. (At rømning ikke var uvanlig, var helt rett; i 1892 ble det rapportert 2888 tilfeller av rømning fra norske skip¹⁷⁶) Disse sjømennene måtte bare tas som de var, uten at det fantes noen mulighet til å undersøke hvem de var eller hva de hadde gjort før. Alle skipsførere ville jo ha de beste og meste dugelige folk, og de ville gjøres sitt ytterste for å få tak i dem, men iblant var det bare ikke mulig.

To hovedsyn kjempet om gjennomslag rundt debatten om paragraf 89. På den ene siden stod skipperens rett til å si opp sjømenn som ikke kunne utføre jobben sin. På den andre siden stod sjømennenes rettslige vern mot skipperens vilkårlighet. Det interessante er at det ikke utartet seg til å bli «rederne mot røkla» i debatten. Gunnar Knudsen innrømte for eksempel at praksisen akkurat da var at sjømenn ble avskjediget og satt i land hvor som helst uten noen spesiell grunn. Engelsk og tysk lov sa hver sine ting, og Justisministeren hadde sett i retning av dansk lov for inspirasjon. Det

173 Ot.tid 1893: 384

174 Ibid ff

175 Ot.tid 1893: 385

176 DNS 1914: 26, tabell 9

var ingen som ville ha en strengere lov, men et rimelig sted måtte grensen gå, sånn at sjømennene ikke ble satt i en særstilling i forhold til alle andre i landet, som det ble påpekt. Rederne kjempet jo for sin bransjes videre framtid.

Avstemningen foregikk under det forbehold, at dersom justiskomiteens innstilling vant over den kongelige proposisjonen, ville Justisministerens forslag umiddelbart bli tatt opp til votering. Innstillingen ble vedtatt fremfor proposisjonen, men Hagerups forslag ble også vedtatt. Skipperen fikk sin rett til å avskjedige udugelig mannskap, men ikke uten at mannskapet fikk en viktig støttespiller i konsulen, samt vern mot å bli satt av på et helt fremmed sted og bli overlatt til seg selv: Var avskjedigelsen gyldig, og ingen norsk konsul var på stedet, hadde sjømannen krav på reise tilbake dit han ble hyret på rederiets regning, med mindre han fikk ny hyre samme sted som han ble satt av. Med økende mengde norske skip i internasjonal fart, hadde det gjerne vært slik at norske sjømenn ble hyret i landet og senere avmønstret i utlandet uten noen økonomisk støtte for å komme seg hjem igjen. Da var valget ofte å mønstre på et utenlandsk skip. Noen etablerte seg permanent i utlandet. Generalkonsulene Christophersen og Bødtker hadde sitt å si om den praksisen:

«Andre vil visstnok etter mange års forløp komme hjem, men ofte ruinert moralsk og fysisk på grunn av de forhold et slikt liv medfører, og uten å ha lagt seg noe til beste. Endelig vil en stor del av dem omkomme av nød og elendighet»¹⁷⁷

Nå hadde sjømennene et visst vern mot skipperens vilkårlighet og mot å bli satt av i utlandet på tvilsomt grunnlag, slik Gunnar Knudsen hadde innrømt at kunne skje. For skipperen ble også udugelighet beholdt som grunn til avskjedigelse, men skipperen var jo i en helt annen posisjon enn mannskapet. Og ikke minst var ikke rederen eller rederne ombord i skipet til alle tider (selv om skipperen gjerne også kunne være medeier i skipet).

5.4 Plimsoll-paragrafen

Denne paragrafen var blant de mest kontroversielle i hele loven og en virkelig radikal reform. Slik som i Plimsolls Merchant Shipping Act, ga paragraf 87 sjømenn rett til å kreve besiktigelse av et skip de mente ikke var sjødyktig. Paragrafen, slik den var i Odelstingets innstilling, lød:

«Er skibet ikke i sjødygtig Stand til den Reise, som dermed skal foretages, og Skipperen undlader at foretage de Foranstaltninger, som udfordres til at sætte det i behørig Stand, er Mandsabet berettiget til at forlange Afsked.

177 Sitat i Bakka Jr 2004: 23

Naar flertallet af Mandskabet fremsætter Begjæring derom, er Skipperen forpligtet til at lade foretage lovlig Besigtelse af Skibet til Bedømmelse af dets Sjødygtighed; vægrer han sig, har Mandskabet ret til Afsked. Findes det ved Besigtelsen, at de fremførte Anker mod Skibets Sjødygtighed til den paatænkte Reise har savnet rimelig Grund, skal de, som har forlangt Besigtelsen, erstatte enhver Bekostning og Skade, der er foranlediget ved deres Begjæring.

Hvad i foregaaende Stykke er bestemt, finder tilsvarende Andvendelse, naar Maskinmesteren forlanger, at Maskinen skal besigtiges, og det er muligt at foretage saadan Besigtigelse.

Naar Afsked kan begjæres i Henhold til Bestemmelserne i denne Paragraf, gjælder med hensyn til Hyre- og Reisegodtgjørelse Reglerne i § 86.»¹⁷⁸

Sagt om denne paragrafen var at den synes å være en svært human bestemmelse, og en svært god bestemmelse angående sjømennenes sikkerhet, dersom det i paragrafen hadde inneholdt en anvisning på hvordan denne retten kunne brukes i praksis. Det ble ytret i Odelstinget at skjønnet det var snakk om, måtte være sjømannsskjønn, og at slikt skjønn ble utført av skippere. Skippere var på en måte interesserte i saken, kom det fram. Dessuten kunne det bli slik at en skippers skjønn veide tyngst i en slik sak, noe som ikke var rettferdig. Prisen på besiktigelsen og når den ble utført ble også nevnt som potensielle problemer, blant annet dersom den ble utført etter at lasten var stuert og besiktigelsesmannen ikke fikk skikkelig tilgang til skipets skrog og lukkede rom. At en slik besiktigelse ikke ville komme opp i flere hundre kroner eller til og med flere tusen kroner kunne heller ikke garanteres. Dermed ville den sikkerheten som paragrafen ytet mannskapet, risikere å bli stående kun på papiret, fordi sjømenn ville vegre seg mot å bruke retten i frykt for å bli erstatningsansvarlige for svært store pengesummer.

Det ble sagt at den kongelige proposisjonens paragraf var heldigere formulert. Den lød inneholdt mye av det samme, men den hadde introdusert konsulen, på de stedene der det var konsul tilgjengelig, som en nøytral tredjepart. Han skulle ta imot forklaring fra to menn, én oppnevnt av mannskapet og én oppnevnt av skipperen, om en besiktigelse var berettiget eller ikke. Avhengig av denne avgjørelsen var skipperen pliktet til å foreta en slik besiktigelse, eller så kunne mannskapet ta avskjed.¹⁷⁹

Debatten som deretter tok til, handlet i all hovedsak om formuleringer og hensikter bak de to utkastene. Nødvendigheten av en nøytral tredjepart som skulle vurdere om det var gyldig grunn til en besiktigelse, og hvilke konsekvenser det ville ha at loven krevde en slik tredjepart, ble nøye diskutert. Enkelte hevdet at en slik ordning kun ville føre til forsinkelser, siden mannskapet ville utnevne en mann som var enige med dem, og skipperen en mann som var enig med seg. Hele prosessen ville da gå i stå. På den andre siden ble det uttalt at ordningen ville sikre mannskapet

178 Ot.tid 1893: 370

179 Ot.tid 1893: 371

gjennom at deres krav på besiktigelse av skipet (og den prisen det kunne medføre) ville kunne bli støttet av enten samtlige utnevnte menn eller i det minste flertallet. Det ville da bli mindre sannsynlig at mannskapet ble erstatningspliktige for en besiktigelse som kom fram til at skipet var i sjødyktig stand.

Hvis det mellom de av mannskapet og skipper utnevnte menn ble uenigheter, ville det være opp til konsulen å avgjøre om det skulle ordnes med besiktigelse eller ikke. Om konsulen var skikket til en slik oppgave ble det satt spørsmål ved. Sjeldent var han sakkyndig på dette feltet, og kunne heller ikke komme med noen kvalifisert vurdering med mindre saken var helt utvilsom. Når det kom til sjømennene, var enkelte overbevist om at det var til deres beste at en slik mellominstans kunne fungere som en form for buffer mellom sjømennene og det eventuelle erstatningsansvaret hvis skipet ble funnet sjødyktig og erstatningen skulle utmåles.

Til tross for debatten var flere av talerne i Odelstinget klare på at de kunne gå med på hvilket som helst av forslagene dersom flertallet var overbevist om at nettopp det forslaget var det beste for sjømennene. For ingen ville ha det på seg, at de ikke tenkte på sjømennes vel. En ytring innledningsvis i debatten – kanskje i kampens hete – angående forsamlingens interesser;

«Som Forsamlingen er sammensatt er det jo nemlig saa, at Skibsrederne og deres Interesser, ligesom Skippers, kan være nok saa godt repræsenterede, medens Mandskabernes, de almindelige Sømænds Interesser nok er meget lidet repræsenterede i denne Forsamling.»¹⁸⁰

ble ikke godt mottatt av Julius Olsen: «Det Mistillitsvotum, Hr Hægstad gav oss som Skippere og Skibsredere, tror jeg ikke er beføiet.»¹⁸¹ Det hadde skjedd noe med synet om hva som var forsvarlig og ikke. Arbeiderrettigheter hadde vist seg å få grep om sjøfarten også. Det kom under Odelstingsdebatten ikke fram en eneste innvending mot nødvendigheten av en slik ordning for mannskapet. Mannskapet var stadig tatt hensyn til, kunne Ole Roald Rynning garantere:

«Den ærede Repræsentant fra Nordre Trondhjems Amt, Hr. Hægstad, tager ganske feil, hvis han tror, at man i Justiskomiteen ikke har seet ligesaa meget paa Mandskabets Interesse som paa Redernes. Man har stadig ladet det være sig magtpaaliggende at tage Hensyn til Mandskaberne; deres Interesse er sandelig kommet frem ved enhver Anledning i Justiskomiteen.»¹⁸²

180 Ot.tid 1893: 373 (Marius Hægstad)

181 Ibid

182 Ot.tid 1893: 375

Det nærmeste man kommer en innvending var et ønske om merkbar straff dersom et stort skip med vitende og vilje hadde blitt oppholdt i dager eller uker på grunn av en pågående prosess, men grunnen bak uttalelsen var heller et vern mot misbruk av paragrafen enn ren straffetrang.

En kritikk mot paragrafen i begge former rettet seg mot bestemmelsene om erstatningsansvaret. Gunnar Knudsen poengterte at dersom besiktigelsen ble vurdert til å savne rimelig grunn, og at paragrafens erstatningsbestemmelser skulle benyttes, «saa er disse Beløb som der her er Spørgsmaal om, hvis det gjælder større og kostbare Skibe, saa betydelige at Sjøfolkene kan komme til at blive fuldstændig ruinerede.»¹⁸³ Dessuten var det meget alminnelig at den slags folk hadde et lite hus, en liten eiendom, og kanskje bare hadde betalt en del av det. Det skulle ikke så mye til, før at alt dette kunne stryke med. Av disse grunnene mente Knudsen at paragrafen var meget streng.

For rederiet ville et slikt tap regnes som et inntektstap, og det ville derfor være heldig om loven bestemte at et eventuelt erstatningskrav fra mannskapet også representerte et inntektstap og ikke et tap av formue. På bakgrunn av dette foreslo Knudsen at erstatningssummen skulle begrenses til maksimalt seks måneders hyre. Seks måneders hyre var riktig nok en svært høy erstatningssum for en sjømann, men Knudsen mente likevel at det i mange tilfeller ville være en forminskelse av erstatningen. Han var også av den oppfatning at det skulle svært alvorlige tilfeller til før det ville bli aktuelt å frata en sjømann et halvt års hyre. Forslaget ble siden omformulert grunnet uklarhet i om det skulle dreie seg om kontantbeløp eller tap av oppspart hyre, uten at det ble gjort noe stort nummer ut av.

Etter å ha gått utover den avsatte tiden, ble paragrafen utsatt noen dager på grunn av andre oppgaver som forsamlingens medlemmer måtte ta seg av. Da kunne man i det minste tenke over endringsforslagene og de to utgavene av paragrafene i mellomtiden, ble det også sagt. Siden kom det også fram forslag om at «6 måneder» skulle byttes ut med «3 måneder» i endringsforslaget. Ingen videre debatt ble gjort rundt denne endringen, da ingen hadde noen tro på at det noen gang kom til å bli aktuelt å frata noen sjømenn tre måneders hyre, langt mindre seks måneders hyre:

«Jeg vil kun udtale for mit Vedkommende som Medlem af Komiteen, at jeg anser det ganske ligegyldigt, enten det staar «6 maaneder» eller «3 maaneder». Jeg tror, at der aldrig vil blive Tale om at indkræve saa mæget som hverken 3 eller 6 Maaneders hyre.»¹⁸⁴

183 Ot.tid 1893: 371

184 Ot.tid 1893: 377 (Jørgen Knudsen)

Med begrensningen av erstatningsansvaret ute av veien, var det kun én ting i veien for votering: Skulle mellominstansen bestående av konsulen og to oppnevnte, stå for en endelig avgjørelse, eller skulle det til sist være opp til sjøretten å avgjøre om det fremlå gyldig grunn til besiktigelse eller ei? Det lyktes ikke å oppnå full enighet om hvilken paragraf som var den beste. Hægstad holdt fortsatt på at den kongelige proposisjonens paragraf var bedre enn Justiskomiteens innstilling til Odelstinget, og sendte saken til alternativ avstemning. Der vant den endrede innstillingen over proposisjonen med kun 13 stemmer imot seg. Resultatet av dette var at konsulen ikke skulle ha noen rolle i det hele.

Knyttet til paragraf 87 var paragraf 301 i kapittelet om straffebestemmelser. Denne paragrafen inneholdt motvekten til 87, bestemmelser som skulle forebygge misbruk. Justiskomiteens innstilling lød:

«Har Mandskabet uden al rimelig Grund i Henhold til § 87 foranlediget Undersøgelse af Skibets Sjødygtighed, straffes de Skyldige med Bøder eller Fængsel. Dog bortfalder Straffen, saafremt de inden Dommen erstatter Rederiet Tab og Udgifter, som ved deres Forhold er forvoldt.»¹⁸⁵

Etter å ha arbeidet mer med paragrafen hadde Justiskomiteen senere kommet til noen endringer. I den kongelige proposisjon het det i tillegg «uden al rimelig Grund *og mod bedre Vidende*»¹⁸⁶, noe komiteen syntes var en dårlig formulering, siden noe som var skjedd mot bedre vitende klart også savnet en rimelig grunn. Derfor burde bare det siste gjelde. Komiteen var også av den oppfatning at dersom § 87 med fullt overlegg ble benyttet for å forsinke eller på annen måte sabotere skipets drift ved å kreve en besiktigelse, burde det ikke være mulig å slippe unna med kun 3 måneders hyre i straff. Det ble derfor foreslått at ordene «fuldt ut» ble lagt til etter «Dommen», så de/den skyldige måtte betale full erstatning hvis et slikt overlegg hadde funnet sted. Her var ingen representanter uenige. Komiteens endrede innstilling ble enstemmig godtatt:

«Har Mandskabet *mod bedre Vidende* i Henhold til § 87 foranlediget Undersøgelse af Skibets Sjødygtighed, straffes de Skyldige med Bøder eller Fængsel. Dog bortfalder Straffen, saafremt de inden Dommen *fuldt ud* erstatter Rederiet Tab og Udgifter, som ved deres Forhold er forvoldt.»¹⁸⁷

Misbruk av paragraf 87 kunne altså straffes med bøter eller fengsel, som alternativ til den

185 Ot.tid 1893: 515

186 Ibid

187 Ot.tid 1893: 515 (egen utdyping)

begrensede erstatningsplikten som § 87 fastholdt. Dette kunne unngås dersom det økonomiske tapet ble erstattet. Bak paragrafen lå det en forståelse om, at for enkelte ville et stort erstatningskrav ikke bety noen ting:

«Denne § indeholder Modvægten mod Misbrug af den Ret, § 87 hjemler Mandskabet. Skadeerstatningsplikten vil nemlig være lidet afskrækkende, fordi det i Virkeligheden vil være en aldeles uformuende Mand ligegyldigt, om han trues med et Skadeerstatningskrav saa stort, at der aldrig i hans Liv vil være Tale om, at han kan dække det.»¹⁸⁸

Etter Lagtingets gjennomgang av paragraf 87, ble det besluttet å legge til ordene «medmindre de har handlet mod bedre Vidende» på erstatningsbestemmelsen. Justiskomiteens logikk om at noe som var gjort mot bedre vitende automatisk savnet rimelig grunn, møtte ikke enighet. Resultatet ble en underlig dobbelt-formulering:

«Har de fremførte Anker mod Skibets Sjødygtighed til den paatænkte Reise savnet rimelig Grund, skal de, som har forlangt Besigtelsen, erstatte enhver Bekostning og Skade, der er foranlediget ved deres Begjæring, dog ikke med over 3 Maaneders Hyre, medmindre de har handlet mod bedre Vidende.»¹⁸⁹

I løpet av 1880 og 1890-årene hadde den stadig voksende interessen for arbeidervern og sikkerhet funnet veien inn i folks hjerter og hjerner. Odelstingets debatt rundt Plimsollparagrafen bærer preg av at den ble sett på som meget viktig og av stor verdi for sjømennene, og ingen ville ha det på seg at de ikke tenkte på sjømennenes ve og vel. Hintet om at skippernes og redernes interesser var overrepresentert i Odelstinget ble ikke tatt godt imot, og kanskje var denne indignasjonen helt berettiget. Plimsoll-paragrafen var i alle fall én av mange viktige paragrafer som gikk gjennom Odelstinget med forholdsvis liten motstand. Den store motstanden mot endring hadde mistet styrke; nå var de fleste enige om at enkelte tiltak var nødvendige. Men, det var tydelig at man fryktet misbruk av denne rettigheten, noe den doble formuleringen i den endelige paragrafen bærer preg av.

5.5 Sykdom

Sykdomsbestemmelsene var mye av de samme som i den forrige loven. Mannskap skulle få pleie ombord hvis de ble syke eller skadet seg etter at de hadde mønstret på, men de kunne også avskjediges dersom de ville bli ute av stand til å arbeide i lengre tid. Skipsføreren skulle sørge for at

188 Blom1899: kommentar til §301

189 Ibid: kommentar til §87

sjømannen da ble overlevert konsulen, eller annen pålitelig pleie hvis det ikke fantes norsk konsul på stedet. Var en sjømann skyldig i sin egen skade eller sykdom fikk han kun hyre så lenge han hadde kunnet arbeide, og pleien skulle bekostes av hans egen hyre. Ble han avskjediget, hadde skipperen ingen flere forpliktelser med mindre det skjedde i en utenlandsk havn uten norsk konsul. Skipperen måtte da sørge for tilstrekkelig pleie, men kunne kreve refusjon fra statskassen siden. Sjømannen kunne ikke kreves for noe i disse tilfellene.¹⁹⁰

Den store «nyheten» i bestemmelsene var *venerisk sykdom*, i vår tid kjent som seksuelt overførbare sykdommer. Det ble tidlig i behandlingen påpekt at den eneste sykdommen som det kunne være tenkt på, var Syfilis. Syfilis kunne smitte også uten seksuell kontakt, og det var derfor viktig å adressere akkurat den sykdommen over for eksempel gonoré.¹⁹¹ Dette førte til at Justiskomiteen senere endret innstillingens paragraf. At syfilis ble sett på som et problem, var det lite tvil om. Mannskap med syfilis kunne umiddelbart avskjediges slik som mannskap som ikke kunne arbeide på lengre tid. Syfilis ble også regnet som egenskyldig skade, som nevnt over. De strenge bestemmelsene angående sykdommen ble tatt opp i Odelstinget, der det ble argumentert for at så strenge bestemmelser medførte at sykdommen oftere ble holdt hemmelig. Dette kunne føre til at sykdommen ville «snige sig om i det skjulte og vinde videre Udbredelse.»¹⁹² Mange representanter var enige i syfilis burde sidestilles med andre sykdommer, men til slutt kom Justiskomiteen og Odelstinget fram til at tidspunktet ikke var modent til å oppta noen store forandringer i paragrafen. Dette til tross for en klar konsensus om at bestemmelsene ikke var heldige.

For mannskapet sin del, var det spesielt to seire. Dersom en sykdom eller skade hverken var selvforskyldt eller venerisk (altså syfilis), skulle sjømannen ha full hyre og pleie ombord på skipet. Sjømannen kunne likevel avskjediges, og fikk da hyre fram til avskjedigelsen som normalt. Forskjellen var at skipperens eller rederiets forpliktelse til å skaffe videre pleie ikke opphørte. I norsk havn varte denne pleien i de fire ukene som vi husker fra 1860-loven, også hvis han ble satt i land der kontrakten spesifiserte at han skulle avskjediges (selv om dette var i utlandet). Alle andre utenlandske steder, ble pleietiden tre ganger så lang; 12 uker. I tillegg til dette, bestemte paragraf 98 at de også skulle sendes hjem igjen for rederiets regning. I den gamle loven måtte de komme seg hjem igjen på egen hånd fra nærmeste norske havn.¹⁹³

190 Ibid: kommentar til §90

191 Ot.tid 1893: 386 ff

192 Ot.tid 1893: 387

193 Bakka jr 2004: 19

5.6 Søndagsarbeidet

«Der siges, at man af Hensyn til Folks religiøse Overbevisning ikke skal kunne kræve Arbeide paa Søndag. Der har ofte været Tvist om dette Punkt»¹⁹⁴ –Julius Olsen

Etter loven av 1860 skulle skipperen sørge for at unødvendig arbeid ikke ble pålagt mannskapet på søndager og helligdager. Det var også den eneste bestemmelsen. Hva som var nødvendig var opp til skipperen å bestemme, og mannskapet hadde ikke mye de skulle ha sagt mot en slik avgjørelse. Som vi har sett, måtte også treseilskip pumpes flere ganger daglig uansett ukedag. I den nye loven hadde en fast definisjon på hva som var nødvendig kommet med: «Arbeide udover hvad der udfordres til Skibets Sikkerhed og Manøvrering, Maskinens Betjening, nødvendig Seiltørring, fornøden Baadtjeneste samt Kostens Tilberedning».¹⁹⁵

Kjernen i denne debatten dreide seg rundt hvor mye som skulle direkte lovbestemmes i forhold til hvor mye av søndagsarbeidet som skulle vurderes ut i fra skjønn. Justiskomiteen åpnet for at mye slikt arbeid ville skje etter skipperens vurdering og ønske, mens Sjømannskommisjonens forslag gikk mye strengere inn på hva som skulle være tillatt og ikke. Utdrøringen var å kartlegge hvilke konsekvenser disse forskjellige utkastene kunne få. Teoretiske konsekvenser ble presentert av begge sider uten at noen ble overbevist av den grunn. Også utenfor Odelstinget eksisterte det et lignende meningsskille, ble det opplyst om: Den kongelige proposisjonen var influert av innenriksdepartementets samtaler med en sjømannsprest. Justiskomiteens mening hadde på sin side bygget mye på uttalelser fra styret i «det store Assuranceselskab Veritas», som mente at det måtte arbeides på helligdager og på dager som ikke var helligdager på det stedet man var.¹⁹⁶

Under behandlingen av disse bestemmelsene var ikke temaet søndagsarbeid bare tatt opp til behandling i Justiskomiteen, men også i Gunnar Knudsens Sjømannskomite.¹⁹⁷ Disse stod for hver sine svært forskjellige forslag til paragrafens utforming. Nå var det opp til hver av partene å presentere sine intensjoner og synspunkter for å sanke støtte blant resten av Odelstingets medlemmer. Justiskomiteens innstilling sluttet med følgende avsnitt:

«I fremmede Havne pligter dog Mandskabet at forrette sædvanligt Arbeide paa Skjærtorsdag, Bededag, Kristi Himmelfartsdag samt anden Paaske-, Pinse- og Juledag, saafremt disse Dage ikke er

194 Ot.tid 1893: 483

195 Blom 1899: §44

196 Ot.tid 1893: 484

197 Ot.tid 1893: 475

Komiteens fremste sak var å verne om de dagene som var etablerte i hele kristenheten.¹⁹⁹ Dette gjaldt søndag som den alminnelige helligdagen, i tillegg til Juledagen og Langfredag. Andre helligdager, ikke minst de stort sett bare var kjent i Skandinavia, var av mindre viktighet og trengtes ikke å vernes om på samme måte. Hvis skipet befant seg i et fremmed land, og mannskapet påberopte seg fri etter skandinaviske helligdager, ville det føre til vanskeligheter for skipperen som måtte forsvare det ovenfor befrakteren. I verste fall ville dette føre til at befrakteren krevde erstatning for at arbeidet ble forsinket. Slik som det var nå, kunne de ikke nekte å arbeide av den grunnen. Det var slik praksisen var, så vidt Jørgen Knudsen kjente til.²⁰⁰ Paragrafen ville derfor stadfeste ved lov, slik det allerede var. Knudsen var både høyremann og skipsreder. Følgende ord viser klart hvilken leir han hadde bena i:

«Jeg synes ikke, det er heldigt, at den norske Skibsfart, der skal konkurrere med andre, stilles paa det Standpunkt, at saadant kan indtræffe, at man her uden Nødvendighed, af rent theoretiske Grunde, indfører en Forandring i det bestaaende; thi det bestaaende er det.»²⁰¹

For å kompensere for mindre hensyn til mange helligdager, var Justiskomiteen av den mening at mannskapet skulle få hyrestillegg for arbeid på søndager og helligdager, dekket av paragraf 96. Forslaget var på en halv dags hyre annenhver påbegynte time.²⁰² Den kongelige proposisjonen hadde her kommet fram til det dobbelte, altså halv dags hyre per påbegynte time. Dette ble av Justiskomiteen vurdert som for mye. Dens mening var, at ekstrabetalingen skulle fungere som en kompensasjon, ikke en oppmuntring.²⁰³ Søndagsarbeid skulle jo helst ikke gjøres i det hele tatt, og kompensasjonen eksisterte fordi skipperen kunne vurdere arbeidet som så tvingende nødvendig at mannskapet ble nødt til å arbeide likevel. Var kompensasjonen alt for høy, var det frykt om at en del sjømenn ville kaste seg ut i ethvert søndagsarbeid med stor glede.

Sjømannskommisjonen på sin side var av den mening at det burde skilles mellom hva som var nødvendig arbeid når skipet var i sjøen og når det var i havn. Et slikt detaljnivå var i følge Gunnar Knudsen viktig, så det ikke skulle oppstå uenighet mellom skipperen og mannskapet,

198 Ibid

199 Ot.tid 1893: 476

200 Ibid

201 Ibid

202 Ot.tid 1893: 390

203 Ibid

uenigheter som var temmelig vanlige og av nokså stor uhygge ombord.²⁰⁴ Han var dessuten av den oppfatning at det var meget urimelig at det ble gitt adgang til å tvinge folk til å arbeide på søndagene og helligdagene. Hvis noen gjorde det frivillig var det deres egen sak, men å gi enkeltpersoner myndighet over medmenneskene sine til å tvinge dem, slo Knudsen som på grensen til umoralsk. Han syntes heller ikke noe særlig om bestemmelsene om ekstrabetaling, noe som i hans øyne hvilte på et usunt og uriktig prinsipp. Det var ikke riktig, at det skulle være mulig å kjøpe seg til arbeid mot andres vilje på søndager og helligdager. Han var derfor av den mening at ekstrabetaling for søndagsarbeid skulle sløyfes. Var arbeidet tvingende nødvendig, var det rett og rimelig at det ble gjort. Var det derimot ikke tvingende nødvendig, trengte det ikke å bli gjort i det hele tatt.²⁰⁵ Forslaget som Gunnar Knudsen la fram på vegne av Sjømannskommisjonen, ble senere endret og lagt fram på ny. Det var dette forslaget det til slutt ble stemt om.

Begge sider måtte finne seg i en god mengde kritikk. Spesielt justiskomiteens syn på helligdagene ble ikke godt mottatt. Å rangere helligdager etter grad av hellighet, ble ikke sett lett på. Og hvorfor skulle ikke norske sjømenn følge de norske helligdagene i stedet for å bøye seg etter helligdagene på det stedet der de var for øyeblikket, de som var etablert i hele kristenheten? Ett av justiskomiteemedlemmenes svar på denne kritikken var å understreke sjømanns rolle som verdensvante menn som var tilbøyelige til å følge de lokale skikkene der de var. Det ble også nevnt at noe en statsmakt burde vokte seg for, så var det å tillate seg ved lov å bestemme over andres samvittighet. Hans Andersen mente komiteen hadde gjort seg skyldig i det, selv om han innrømte det ikke nødvendigvis var med vilje.²⁰⁶

Mot slutten av debatten dreide det seg mye om hva som var «trængende nødvendigt». Det var en problematisk formulering, spesielt når den ble benyttet for ofte, mente Jakob Sverdrup:

«Men fører han det ind under «paatrængende nødvendigt», saa er det det bedste Bevis for, hvor tøielig denne Bestemmelse «paatrængende nødvendigt» er. Da bliver det tilslut «paatrængende nødvendigt» altsammen, og det er netop dette «paatrængende nødvendigt», som gjør, at Komiteens Indstilling i mine Øine er betænkelig. Hvor farlig den er, har man faaet Stadfæstelse paa ved Representanten fra Listers Tale, idet han han henførte Rengjøring under «paatrængende nødvendigt». Men kan man faa det ind under «paatrængende nødvendigt», saa kan man faa ind under det alt, hvad en Skipper kunde finde paa, og saa bliver i Grunden den hele Bestemmelse Illusorisk»²⁰⁷

Alle visste hvem ville ende opp med retten til å vurdere hva som skulle være påtrengende

204 Ot.tid 1893: 475

205 Ot.tid 1893: 477

206 Ot.tid 1893: 481

207 Ot.tid 1893: 486 (Sverdrup snakket om Julius Olsen, som hadde ment at rengjøring burde høre til de faste oppgavene.)

nødvendig dersom innstillingen vant fram. Mange var oppgitte over den sterke konservative trangen både i Odelstinget og i Justiskomiteen. Sivert Andreas Nilsen fra Venstre mente det var leit:

«Nu er man igjen saa bange for at røre ved den Ret, en Skipper skal have til at kunne føre Enevelde ombord. Jeg erkjender, at han maa føre et Slags enevældigt Styre, det gaar ikke an at have en konstitutionel Forfatning ombord, det indrømmer jeg. Men da skal man ogsaa være varsom med Hensyn til den Myndighed, man tillægger ham. Naar jeg nu ser paa Indstillingen og fæster mig ved de ord, som her er blevne adskilligt omtalte, idet det nemlig heder: «medmindre det er paatrængende nødvendigt», saa forekomer det mig at være klart, at det kun er en eneste Mand, i hvis Hænder man lægger Afgjørelsen af, hvad der er «paatrængende nødvendigt». Den ene Mand er Skipperen.»²⁰⁸

Uten at justiskomiteen var villige til å gå tilbake på noen bestemmelser, gikk saken til avstemning mellom innstillingen og Gunnar Knudsens endrete forslag. Der vant Knudsens forslag med den knappeste margin på 41 mot 40 stemmer.²⁰⁹ Dette førte til at innstillingens paragraf 96, der bestemmelsene for ekstrabetaling var tatt med, ble strøket. Dessverre for Gunnar Knudsen var ikke Lagtinget enig i hans endringsforslag. I sine kommentarer til Odelstingets ferdig behandlede innstilling til lov, endret de paragraf 44 tilbake til sin opprinnelige form og innsatte paragraf 96 på nytt.²¹⁰ Eneveldet, som S. A. Nilsen kalte det, bestod. Men mannskapet ble i alle fall sikret ekstrabetaling på en halv dags hyre for annenhver påbegynte time.²¹¹

5.7 Hyrelengde

«jeg tror ikke, at denne Bestemmelse er farlig for andet end for D'Hrr. Skibsrederes Pengepung; men for den er den kanskje lidt farlig, skjønt ikke saa farlig, som de selv synes at tro.»²¹² – Marius Hægstad

«Det hører ingensteds hjemme her atter at gjentage, at man vil forulempe de stakkars Sjømænd og fylde Skibsredernes Pung. Hvad er det for Tale!»²¹³ – O. R. Rynning

Paragraf 82 og 83 var viktige paragrafer som omhandlet blant annet kontraktens lengde og hvor lenge en sjømann var pliktig til å følge skipet før han kunne gå i land. Paragraf 82²¹⁴ listet opp de tre vanligste ansettelsesvilkårene: ansettelse på ubestemt tid, ansettelse på bestemt tid, eller ansettelse for én reise. Alle disse hadde forskjellige avskjedsvilkår: Ved ansettelse på ubestemt tid kunne

208 Ot.tid 1893: 491 (Paragrafen i Christian Vs lov kan ses i kapittel 2)

209 Ot.tid 1893: 494

210 Ot.tid 1893: 703, anmerkning 4 og 10

211 Blom1899: §96

212 Ot.tid 1893: 506

213 Ot.tid 1893: 507

214 Blom 1899: §82

sjømannen gå i land på bestemmelsesstedet eller i første norske havn. For ansettelse på bestemt tid der den bestemte tiden gikk ut under reisen, kunne sjømannen først gå i land på det første stedet der skipet skulle losses eller lastes. For ansettelsene basert på enkeltreiser, kunne det være så forskjellig som første ankomne havn til umiddelbar avskjed avhengig av omstendighetene. Felles for dem alle, var at det ikke fantes noen rettigheter til selvbestemt avskjedigelse. Denne paragrafen gikk gjennom nåløyet og ble enstemmig vedtatt.²¹⁵

Så lett var det ikke med paragraf 83. Den handlet om hva som skulle være maksimal kontraktslengde uavhengig av om det var kontrakt for ubestemt tid, bestemt tid eller for reisen. Innstillingens paragraf lød:

«Uden Hensyn til, hvad der maatte være bestemt i Hyrekontrakten, kan Sjøfolk, der efter sidste Paamønstring, har været i Tjeneste paa et Skib i to Aar, forlange Afsked paa første Sted, som det anløber for Losning eller Lastning, medmindre Skibet derfra skal gaa umiddelbart til et Sted, hvor Hyrekontrakten hjemler Afmønstring. Der tilkommer dem kun Hyre til Afskeden.»²¹⁶

Gunnar Knudsen hadde tidligere nevnt at det i innstillingen før endringene hadde stått 12 måneder i stedet for 2 år, men at dette siden hadde blitt endret tilbake igjen.²¹⁷ Hva var egentlig rimelig å sette som maksimal kontraktslengde? I denne debatten var det svært tydelige interessekonflikter mellom mannskap på den ene siden og skipper/reder på den andre. Og som vi skal se, var det langt flere dimensjoner i bestemmelsene enn det som var åpenbart. Et annet viktig moment som vanskeliggjorde behandlingen var at Gunnar Knudsen ønsket å fremme forslag til helt nye paragrafer, i tillegg etter at den ene allerede hadde blitt vedtatt. Dette spørsmålet tok mye tid, fordi ingen var helt sikre på hvordan man skulle gå frem i slike tilfeller. Resultatet ble til syvende og sist at forslagene ble trukket.

I kjent stil åpnet Marius Hægstad med å komme med et endringsforslag. Grunnen til det var ganske enkel; 12 måneder (som det hadde vært i den kongelige proposisjonen) ville være mer fordelaktig for mannskapet enn 2 år.²¹⁸ Som forventet stod flere representanter i kø for å hive seg over Hægstads forslag. Blant dem var Jørgen Knudsen, som ikke kan sies å ha vært positiv: «Følgen af dette forslag vil ligefrem være, at man vil ruinere den norske skibsfart.»²¹⁹ Mange representanter var enige i dette. Og grunnene til det, skulle vise seg å være mange. For det første

215 Ot.tid 1893: 368

216 Ibid

217 Se kapittel 4; Utsettelsesdebattens andre runde

218 Ot.tid 1893: 368

219 Ibid

ville skip i langfart få store vanskeligheter med å holde på mannskapet. En lang reise, for eksempel til stillehavet, kunne risikere at mannskapet krevde avgang i de traktene. Da ville det være svært vanskelig, hvis ikke aldeles umulig å skaffe nytt mannskap, ble det hevdet.²²⁰

Det var i midlertidig ikke bare av hensyn til å skaffe mannskap at denne bestemmelsen ble argumentert for. Peder Rinde mente at den var en av grunnene til at norske sjøfolk hadde blitt så dyktige. Ved å holde sjømenn på båten i to år, da spesielt unge sjømenn, sikret man at de lærte seg skikkelig sjømannskap, samt ikke gikk i land og ble ødelagte av alskens rønner og *Boarding Houses*: «Naar Fartøiet er kommet til Land, gaar hele Mandskabet i Land, og da ved vi, hvordan det gaar».²²¹ De som hadde sett hva som bodde innenfor de veggene, forstod at sjømennene der ble ødelagt og demoralisert. Det lå altså en form for oppdragende effekt i denne bestemmelsen. Dessuten, mente Rinde, at det ville være bra å vite for foreldrene som sendte sine gutter på 15–16 år ut på sjøen, at de ikke ville forlate skipet og gå i land med det øvrige mannskapet i en fremmed havn. Rinde var helt klar på at han anså bestemmelsen som en viktig del av den norske sjømannsstandens bevarelse.²²² Marius Hægstad på sin side mente at dersom mannskapet alltid umiddelbart dro i land, måtte det bety at stemningen på skipet og at forholdet mellom skipperen og mannskapet var dårlig.²²³ Derfor ville det være heldig om mannskapet ikke ble bundet til skipet lenger enn det som var rimelig.

For å styrke sitt synspunkt hadde Marius Hægstad skaffet seg en hel del statistikk fra de siste ti årene. Den viste at mengden sjømenn som hyret seg for kortere tidspunkt enn to år var grovt overrepresentert, med tall helt oppe i 90%.²²⁴ Problemet for Hægstad var at disse tallene gjaldt fremmede havner, og alle hans motstandere kunne forklare hvorfor tallene var som de var. Det var nemlig slik, kunne de opplyse om, at mange av sjøfolkene i fremmede havner ikke var av en kvalitet man ønsket seg. De var tilgjengelige, men det var stort sett det de hadde gående for seg. Resultatet ble at disse ble hyret kun for en reise, ikke nødvendigvis fordi de ikke ville mønstre på lenger, men fordi skipperen ikke ville ha dem ombord lenger enn han kunne slippe unna med. Det ble til og med gått så langt som å kalle dem «meget Skrabfolk».²²⁵ Hægstads statistikk var derfor misledende og av lite verdi, og ble sett på som kun teoretiske betraktninger.²²⁶ Etter at Hægstad senere insinuerte at rederne var mest opptatt av sine egne lommebøker, skaffet han seg så mange ekstra fiender at det ikke lenger var noen mulighet for å få sitt syn gjennom. Han ble til og med

220 Ibid

221 Ot.tid 1893: 500

222 Ot.tid 1893: 501

223 Ot.tid 1893: 506

224 Ot.tid 1893: 500

225 Ot.tid 1893: 501

226 Ot.tid 1893: 500

beskyldt for å i stor grad ha lagt beslag på Odelstingets tid.²²⁷

Behandlingen var en utfordring fordi den dreide seg om så viktige ting i sjøfartens drift. Rederne ønsket seg muligheten til å sikre seg mannskap, helst norsk, for lengre turer. For mannskapet dreide det seg om å ha friheten til å mønstre på i tidsperioder de hadde større kontroll over. Som alltid mente begge sider av debatten at sine bestemmelser var i sjømennenes beste interesse. Den ene siden, som til slutt dreide seg om Marius Hægstad på alenelag, understreket viktigheten av at mannskapet hadde det godt og av den grunn ønsket å fortsette på skipet etter endt kontrakt. Den andre siden poengterte stadig vekk hvor vanskelig det ville være å drive sjøfart hvis mannskapet fikk alt for mye frihet til å bestemme over kontraktene.

Det ble under avstemningen svært tydelig hvilken side som hadde argumentert best. Siden det ikke hadde blitt lagt fram noen andre forslag enn Hægstads, ble innstillingens paragraf enstemmig vedtatt. Det kan man ikke si om Hægstads endringsforslag. Forslaget om 12 måneder i stedet for to år ble nedstemt med 62 mot 14 stemmer.²²⁸ Et ekstra forslag som Hægstad hadde presentert som et kompromiss, gjorde det litt bedre. Men det var fortsatt helt tydelig at Odelstinget ikke delte hans syn. Der var resultatet 56 mot 21 stemmer.²²⁹ Odelstinget stemte igjen konservativt, men denne gangen var det en klar majoritet. Hensynet til handelsflåtens drift vant, men argumentasjonen var god, langt bedre enn Hægstads stadige giftstikk mot redernæringen.

5.8 Rømning

Rømning blir tatt med som avslutning på dette kapittelet for å balansere det hele. I debatten rundt hyrelengde så vi at bestemmelsene til syvende og sist ikke ble endret i stor grad. Angående rømning var resultatet annerledes: straffen for skjerpede tilfeller av rømning ble strengere enn de hadde vært i den tidligere loven. Innstillingens paragraf ga adgang til å straffe sjømenn som rømte under vakten sin og flere sjømenn som rømte i flokk, med straffarbeid av femte grad.²³⁰ Dette var en svært streng bestemmelse, noe også Justiskomiteen hadde kommet fram til på et møte dagen før paragrafens behandling. På dette møtet hadde de besluttet å fjerne disse spesifikke bestemmelsene.²³¹ Unntaket som ble stående, var i tilfeller der rømningsmannen måtte forstå at skipet eller menneskeliv ble satt i fare. Andre tilfeller av rømning var straffbart med fengsel eller bøter.

Det ble tidlig argumentert for at straffebestemmelsene var for strenge. Gunnar Knudsen syntes det var urimelig at en matros kunne bli satt på vann og brød for å ha rømt under

227 Ot.tid 1893: 507

228 Ot.tid 1893: 510

229 Ibid

230 Ot.tid 1893: 449

231 Ot.tid 1893: 450

omstendigheter som ikke satte menneskeliv i fare. Han foreslo at fengselsstraffen skulle fjernes helt, sånn at straffen i slike tilfeller kun ble bøter. Det stemte også med slik det var på det tidspunktet. Skippere ville sjeldent trekke en mann til retten for rømning, men i stedet la ham betale en bot. Etter hans erfaring var det vanlige at rømning oftest skjedde på grunn av utilfredsstillende forhold ombord, og da burde loven trå varsomt frem. Dette var ikke Justiskomiteen enig i. De kunne gjøre Knudsen oppmerksom på, at straffen for rømning i den daværende loven utelukkende var fengsel, med bøter som alternativ kun hvis den rømte senere kom tilbake til skipet.²³² Fengsel *eller* bøter var altså i realiteten en mildere bestemmelse enn forrige lov. Å sette straffen ytterligere ned slik Knudsen hadde foreslått, møtte motstand fra flere hold. Hagerup, statsråden, kunne opplyse om at tysk, nederlandsk, britisk og svensk lov alle opererte med mulighet for fengselsstraff.²³³

Georg Johan Knaps erfaringer stemte ikke overens med Gunnar Knudsens. Han syntes ikke et utsagn som at rømning oftest skjedde på grunn av dårlige forhold ombord burde passere uten at noen tok til orde mot det. Dette hørte fortiden til, mente Knap. Den gang skyldtes det ofte dårlig proviant og dårlig behandling, men noe slikt hadde ikke hendt på mange år.²³⁴ Han anså det også som meget skadelig dersom man skulle «beholde de slappe Straffebestemmelser, som man nu faktisk har for Rømning».²³⁵ Å få noen dømt var knyttet til mye arbeid, både med innkallelse av sjømannen og behandling av saken. Dette var grunnen til at skippere sjeldent trakk noen for retten, slik Knudsen hadde uttalt. Den alminnelige mening blant sjøfolk, sa Knap, var at det for tiden var liten eller ingen straff for rømning. Utover i debatten fikk innstillingen størst uttalt støtte. Gunnar Knudsen ble beskyldt for å undergrave alvorligheten av rømning. Hans motstandere var alle enige om at straffen for rømning ikke kunne være for mild. Før saken ble sendt til avstemning, kom Justiskomiteen med en spontan endring etter forslag fra John Utheim fra Venstre: Ved å bytte om «fengsel eller bøter» til «bøter eller fengsel», sikret man seg at det i hovedsak ble benyttet den første skrevne straff.²³⁶

Avstemningen gikk klart i innstillingens favør. Rømning var fortsatt straffbart med fengsel, men det var antydnet at bøter oftest ville bli benyttet siden det stod først i lovteksten. I svært skjerpede tilfeller av rømning ble det også gitt mulighet til å idømme straffarbeid, lovens strengeste frihetsstraff. Til tross for at den var streng, var det et større sprik mellom mulige straffutmålinger alt etter hvor alvorlig tilfellet ble vurdert til å være. Det var neppe mange tilfeller som var så alvorlige at det ble idømt straffarbeid. Paragrafen skulle hindre rømning, noe den etter statistikken

232 Ibid

233 Ot.tid 1893: 451

234 Ibid

235 Ibid

236 Ot.tid 1893: 453

kan sies å ha klart: Antall rapporterte rømninger var i 1894 nede på et historisk lavt nivå med 1067 rapporterte tilfeller.²³⁷ Denne æren kan nok likevel ikke paragrafen ta alene; loven som helhet ga mannskapet langt bedre vilkår enn de hadde hatt tidligere, noe som utvilsomt sørget for å senke antallet rømninger.

5.9 Sikkerhetsutstyr:

Skipperens og rederens ansvar for skipets sjødyktighet og sikkerhet ble skjerpet, og hva som ble regnet som sjødyktighet ble tydeligere nevnt.²³⁸ Nå hadde ikke skipperen (og gjennom ham, rederen) bare ansvar for at skipet var i sjødyktig stand, men også at det fantes nødvendig sikkerhetsutstyr om bord i skipet, eksempelvis signalapparater og bergingutstyr. Skipperen hadde også ansvar for skipets last, som skulle forsvarlig sikres med alle nødvendige midler. Dersom dekkslast var tillatt, skulle denne sikres på beste måte og ikke vesentlig vanskeliggjøre manøvreringen av skipet. Skipet måtte heller ikke overlastes. I tråd med den teknologiske omveltningen i sjøfarten hadde også elementer som kull og maskinnødvendigheter kommet med, også under skipperens ansvar. Skipperen hadde altså mye av det samme ansvaret og den samme myndigheten som tidligere, men punkter som i løpet av de siste tiårene hadde blitt oppfattet som viktigere ble spesielt utdypet. Dette kan være en av grunnene til at Sjøfartskontoret i 1914 nevnte 1893-loven som en av de første lovene som tok sikte på å øke sikkerheten på sjøen. Vi kan også se at en av problemene som Samuel Plimsoll nevnte i sitt verk hadde kommet seg inn i det norske lovverket.

Rent konkrete sikkerhetsregulerende tiltak var fortsatt mangelvare i loven. Redusering av risiko var knyttet opp mot flere eksterne faktorer som totalt sett skulle holde det håndterlig. Disse poengene kom fram flere steder under lovbehandlingen, hver på sitt sted og knyttet til sin ting. Eksempler finnes blant annet rundt debatten om skipperen skulle sørge for sitt eget navigasjonsutstyr eller anskaffe det på rederiets regning. Det ble da argumentert for at det var godt med tanke på sikkerheten om skipperen benyttet sitt eget utstyr, et utstyr som han må ha vært vant til å bruke og som ble passet ekstra godt på (og derfor alltid ville være i så god stand som mulig) siden skipperen selv eide det. Uvettig omgang med ild og lys ble også straffet, slik som det hadde vært før. Et tredje eksempel er formuleringene om hva som skulle være unntakene i reglene om søndagsarbeidet: «Arbeide udover, hvad der udfordres til Skibets Sikkerhed og Manøvrering, Maskinens Betjening, nødvendig Seiltørring, fornøden Baadtjeneste samt Kostens Tilberedning»²³⁹

237 DNS1914: 26, tabell 9

238 Blom 1899: §26

239 Ibid: kommentar til §44

Felles for disse tre eksemplene er at de (fremdeles) handlet om skipets og lastens sikkerhet. Sikkerhet for menneskeliv var fortsatt et stykke unna, selv om loven fint kan sies å være en forbedring fra 1860. Selv om en liten mengde konkret sikkerhetsutstyr hadde funnet veien til loven, var det av reglementert utstyr ikke særlig strenge krav. Det var gjerne snakk om en eller to livbøyer, og kanskje en livbåt etter krav fra Det Norske Veritas. Selv om utstyret var på plass var det ikke alltid at det var noe hjelp i det, som Johan N. Tønnesen skriver i *Den Norske Sjøfarts Historie*:

«Livbøylene var ofte så råtne at de sank når de ble kastet ut, eller så fastsurret at det gikk for lang tid å få dem løs. Livbåten (eller storbåten), hvis man hadde noen, var i alminnelighet å anbringe på hyttetaket med bunnen i været. Der lå den i årevis uten tilsyn og var oftest så gissen når den kom på vann, at det var liten hjelp i den. Den var dessuten ofte så belemret av dekkslasten og fastsurret med gammel kjetting at det kunne gå opptil 1 time før man fikk den ut. Daviter var det en sjelden unntagelse å ha på de største skip. Det ble anført at disse var meget i veien på seilskip. På en mengde av disse hadde man bare en liten pram. Alle var enige om at det ved lov og kontroll burde komme store forbedringer i redningsmateriellet»²⁴⁰

5.10 Sjødyktighet

Akkurat slik som i 1860-loven var det skipperens oppgave å sørge for at skipet var i sjødyktig stand. Nå hadde paragrafen formulert sjødyktigheten som en egen leddsetning for å understreke dette ansvaret ytterligere²⁴¹, der det i 1860 var en del av oppramsingen av skipperens plikter. Skipperens faglige skjønn veide altså fortsatt tungt, og loven gjorde det klart at dette skjønnet skulle benyttes. Skipperen hadde plikt til å kontrollere skipets sjødyktighet, last og utstyr, og ingenting kunne frita ham for dette ansvaret. Incentivet til å gjøre sin plikt ble lagt til i lovens kapittel om straffebestemmelser, spesielt viktig er paragraf 292:

«Gaar en Skibsfører uden at Omstændighederne tvinger ham dertil, tilsjøs med et Skib, der har saadanne Feil eller Mangler paa Skrog, Maskine eller Udrustning, eller som er saa haardt eller utilbørlig lastet eller saa svagt bemandet, at han maatte kunne indse, at Reisen vilde være forbunden med Livsfare, straffes han med Fængsel eller Strafarbeide i 5te Grad. Dersom nogen derved mister Livet eller faar betydelig Skade paa Legeme eller heldbred, kan Straffen stige til Strafarbeide i 4de Grad.

Paa samme maade straffes Reder eller Reders Fuldmægtig, som med Vidende om, at Skibet har saadanne Feil eller Mangler som her nævnt, lader det gaa tilsjøs.

Undlader en Skibsfører ellers at iagttage, hvad der paaligger ham i følge § 26, straffes han med Bøder eller Fængsel.»²⁴²

240 Sitat fra Johan. N. Tønnesen i *Den Norske Sjøfarts Historie Fra De Ældste Tider Til Vore Dage*, i Bakka jr 2004: 23

241 Ot.tid 1893: 338, § 26 linje 2

242 Blom1899: §292

Gjorde ikke skipperen sin plikt og sørget for at skipet var i sjødyktig stand, kunne han altså bli dømt til bøter og fengsel. Men dersom skipperen dro ut med et skip som han var nødt til å forstå at var livsfarlig, kunne det bli straffarbeid. Det var altså mulig for en skipper å bli dømt til seks års slaveri dersom hans uforsvarlighet med tanke på skipets tilstand førte til tap av liv eller store personskader. Også rederen eller eventuelle fullmektige kunne straffes på lik linje dersom samme uforsvarlighet ble vist. Skipsføreren var pliktig til å melde fra til rederiet angående skader og mangler på skipet. En slik rapport om alvorlige skader og mangler som ikke ble tatt til etterretning kunne altså bringe rederiet inn under straffeloven og sende redere på slaveriet for å ikke ivareta sikkerheten på sine skip.

For å sikre seg ytterligere mot at gamle skip ble holdt flytende til enhver pris var det også tatt med i loven en bestemmelse angående reparasjon. Skipet var ikke verdt reparasjon med mindre det etter reparasjonen fikk en verdi der differansen mellom ny og gammel verdi dekket reparasjonskostnadene.²⁴³ Slik kunne det forhindres at skip fikk billig og mangelfull reparasjon som akkurat holdt dem flytende, men som gjorde dem farlige å dra ut med. Ved besiktigelse kunne det konstateres at de nødvendige reparasjoner ikke kunne utføres der skipet var, eller noen steder det var forsvarlig å seile det til, eller at skipet under andre omstendigheter ikke var verdt å sette i stand.

Noe mer innhold angående sjødyktighet enn disse nevnte tingene hadde ikke loven av 1893. Statlig skipskontroll eksisterte ikke ennå, og det var fortsatt opp til skipperen å sørge for at skipet var sjødyktig. Det var nå mulig for en skipper eller en reder å bli straffet dersom et elendig skip ble sendt ut, men det fantes ingen instans som skulle sørge for skipenes sjødyktighet og forhindre slike episoder.

5.11 Resultater i loven

I dette store kapittelet har vi igjen sett på oppgavens uttalte hovedpunkter; mannskapsforhold, sikkerhetsutstyr og sjødyktighet i loven av 1893, og sammenlignet deler av innholdet med loven av 1860. Uttalelsene i debatten viser mye av det samme som i utsettelsesdebatten: Den paternalistiske og hierarkiske tradisjonen hadde i stor grad falt, men det hadde ikke den liberalistiske. Konservative politikere og redere var ikke villige til å gå med på hva som helst, noe også en del uttalelser bærer preg av. Det ble i liten grad innrømt at det kunne føre til utfordringer, men i stor grad uttalt at visse bestemmelser ville *ruinere* sjøfarten. Sakene endte likevel opp med mye til felles.

De endte opp med mer fordelaktige bestemmelser for mannskapet, i tråd med det økte fokuset på menneskeverd i samfunnet og i tråd med den økte bevisstheten rundt arbeidervern og hva

243 Ibid: §6

for liberalt miljø kunne føre med seg. Men, som vi har sett hadde medaljen absolutt en bakside. I mange store saker og viktige paragrafer fikk mannskapet det korteste strået og måtte nøye seg med den minst fordelaktige av to bestemmelser. Noen bestemmelser så ingen endring i det hele tatt, blant annet hyrelengde. Selv om den kongelige proposisjonen hadde foreslått både 18 og 12 måneder, ble lengden satt til de to årene den hadde vært. Før rømning ble det faktisk åpnet for strengere straff, men bare for svært skjerpede forhold. Det var i hvert fall ikke lenger kun fengselsstraff som gjaldt, noe som kan sies å ha vært en liten trøst for mannskapet. Alt i alt kan det trygt sies at 1893-loven var et steg i riktig retning når det kom til mannskapsforhold, til tross for at stortinget behandlet saken konservativt.

Når det kommer til sikkerhetsutstyr, har vi sett at det ikke hadde noen særlig prioritet. Signalapparater og bergningsutstyr var lovfestet, og skipperens ansvar i forhold til dette var understreket. Men det var også der det stoppet. Skipperen og til en viss grad rederen, hadde fortsatt ansvaret for å sørge for at skipet var tilstrekkelig utstyrt. Hva som ble regnet som tilstrekkelig utstyrt skulle endre seg senere, men det er viktig å huske på at i sin samtid så var disse bestemmelsene regnet som holdbare. Det var ikke slik at man ga blaffen i sikkerhetsutstyret, det var bare et annet syn på sikkerhet og risiko som regjerte. Til syvende og sist hadde loven i alle fall resultater, ved at noe sikkerhetsutstyr ble lovbestemt. Det var et steg, dog et svært lite et, i riktig retning.

Angående sjødyktighet, var det desidert minst resultat. Rederne hadde hele tiden motsatt seg skipskontroll, noe de fortsatte med, dette til tross for at forlistallene økte utover hele 1880-årene og gjorde hele samfunnet oppmerksom på farene til sjøs. Gang på gang var det hensynet til den norske flåtens konkurranseevne som ble poengtert. Sjødyktighet ble også lagt under skipperens og rederens ansvar. Nå kunne disse straffes – og straffes hardt – for å sende ut et skip i elendig stand, men det fantes fortsatt ingen kontroll av disse skipene. En liten bestemmelse om reparasjon av skip var også med i loven, men dens rettslige effekt er vanskelig å vurdere. Antakelig hadde den ikke en voldsom kraft. Sjødyktighet var fortsatt et skjønnsspørsmål, skipskontroll fortsatt ikke en realitet. Men frøet var sådd.

Kapittel 6: Konklusjon

Denne oppgaven har tatt for seg moderniseringsprosessen og lovarbeidet i sjøfarten over en periode på drøyt 30 år fra 1860-årene til 1893. Vi har fulgt den norske sjøfarten gjennom en prosess som ble svært kompleks. Den oppstod som et ønske fra den gryende moderne staten om å gjøre noe med problemene i sjøfarten, men endte opp viklet inn i det høypolitiske spillet og motarbeidet av bransjen den skulle gjøre noe med. Det var en sak av store dimensjoner og med store konsekvenser, både både på individuelt nivå og samfunnsnivå, men også økonomisk. Vi har sett på denne prosessens begynnelse helt til dens første håndfaste resultat: *Loven om Sjøfarten af 20. Juli 1893*.

6.1 Oppsummering av utviklingen

Den liberale tankegangen var hovedårsaken til den enorme veksten i den norske flåten. Etter Napolenskrigene forsvant gradvis den proteksjonistiske lovene fra sjøen, og mulighetene for friere handel åpnet seg. Norge fortsatte med den tradisjonelle trampfarten, frakt fra A til B og så tilbake igjen, med last av lav verdi. Trampfarten hadde ikke noe behov for det siste og det nyeste innen skip, og derfor holdt den norske handelsflåten seg også på et lavt teknologisk nivå. Til tross for at det var enkle skip, var det jo penger å tjene på dem. Partsrederiet, trampfarten og seilskipene førte til en slags selvgående prosess der handelsflåten vokste voldsomt, men aldri kom seg inn i linjefarten der dampskipene regjerte. I løpet av 1870-tallet hadde den norske flåten vokst seg til en oppsiktsvekkende tredjeplass i verden, noe som sier klart og tydelig at det var penger å tjene på den enkle frakten. Enkle skip, enkel last, enkel rute. Men også enkle penger.

1860 var midt inne i denne vekstperioden. Det var ennå ikke noe fokus på arbeiderrettigheter, og skipene var i stor grad nybygget. Dette gjorde at 1860-loven ikke hadde noen store faktorer å ta hensyn til. Dens viktigste oppgave later til å ha vært å skrive ned det som var gjeldende praksis i den norske sjøfarten på det tidspunktet, i en helnorsk sjøfartslov. Bransjen hadde i det store og det hele styrt seg selv, noe den også fortsatte med i lang tid. Med verdens tredje største flåte kunne Norge med rette kalles en sjøfartsnasjon. «Vor ære og vor magt, har hvide seil os bragt», skrev Bjørnstjerne Bjørnson i *Norsk Sjømandssang* i 1868, trolig med stolthet. Det var omtrent på dette tidspunktet at Samuel Plimsoll gjorde sikkerhet til sjøs til en fanesak i England. Kullfrakten på østkysten av de britiske øyer var i stor grad utstyrt med skip som hadde blitt for gamle og skrøpelige til å utføre sine egentlige oppgaver. Kombinert med systemer som var lette å utnytte, skruppelløse redere og ingen kontroll på sjødyktighet og lastmengde, førte dette til at mengder av uheldige sjømenn ble sendt rett i døden. Plimsoll gjorde dette til en samfunnssak og

gjorde et så sterkt inntrykk på den offentlige opinion, kanskje hjulpet av sin mildt sagt volatile personlighet, at det britiske parlamentet måtte gjøre helomvending da de nedstemte ett av Plimsolls lovforslag i 1867.

Da Plimsoll besøkte Norge i 1876, var ikke sjøsikkerhet en like stor samfunnssak som i England. Henrik Ibsens skuespill *Samfundets Støtter* viste likevel at temaet på ingen måte var fullstendig ukjent. Det offentlige byråkratiet hadde dog ikke kommet sterkt på banen. Noen av grunnene til dette var at Norge fremdeles holdt seg inne i den enkle trampfarten, som kunne rammes svært hardt av eventuell statlig skipskontroll. I tillegg var sjømenn sett på som mindre viktige enn passasjerer. Passasjerfrakt var dampskipenes domene, og der hadde regulering kommet i gang mye tidligere. For last var viktig, og passasjerer var last. Det var ikke sjømenn. En annen grunn var bransjens uvilje mot slike tiltak. Sjøfartskommisjonen av 1877, som skulle se på blant annet sjødyktighet, lastelinje og dekkslast, kom fram til at noen større kontroll enn det som eksisterte på det tidspunktet (via Det Norske Veritas), ikke var nødvendig å innføre. Å innføre for store tiltak kunne veldig lett gå utover den norske flåtens konkurransevne, noe som ikke ble sett positivt på:

«Norwegian ships for a large part have been able to compete [...] because they have been cheap and simple, and while it is desirable that legislation aims at protecting seamen against the dangers of unseaworthy ships, this should not be taken so far as to demand unnecessary requirements for the quality of ships employed in the simpler trades, notably lumber transport. When the Norwegian merchant marine partly consists of a number of cheap and simple ships, this is due to the character of the trades in which these ships are employed, and we must not forget that these cheap and simple ships represent an important part of Norwegian commerce, and that its conditions cannot be worsened without negative consequences.»²⁴⁴

Det var på 1880-tallet at nedgangen tok til og skjød fart. Et dårligere marked tvang prisene nedover, noe som tvang spesielt sørkystens redere til å fortsette med seilskip. Seilskipene tjente fortsatt penger, men mange av dem begynte å bli gamle og farlige. At det ble kjøpt opp bruktonnasje fra utlandet, gjorde ikke flåtens tilstand noe bedre. På land begynte samfunnet å få øynene opp for de ofte elendige forholdene i mange fabrikker. Den individualistiske oppfatningen av ansvar, fare og skyld førte til at mange arbeidere jobbet under svært kritikkverdige forhold. Det var denne tankegangen som staten så seg nødt til å gripe inn i. Var det noen som hadde plikt til å beskytte folket, så måtte det jo være staten. Fem år etter den store fyrstikkarbeiderstreiken i Kristiania i 1888, i 1893, trådte den nye arbeidervern- og fabrikktilsynsloven i kraft. Loven var unik fordi den dreide seg om statlig vern og tilsyn av arbeidere og fabrikker. Nå hadde ideen om statens ansvar for befolkningen virkelig fått fotfeste. Kunne sjøfarten være neste bransje ut?

Sjøfarten fortsatte å motsette seg en slik kontroll. Et hensyn det alltid måtte tas, var flåtens

244 With Andersen & Collett 1989: 70

konkurranssevne i forhold til andre lands handelsflåter. For stor statlig innblanding i bransjen ville få enorme konsekvenser, både økonomisk og konkurransemessig. En ny sjøfartslov måtte ta tak i de tingene det var mulig å gjøre noe med, uten at staten skulle regulere bransjen. Etterhvert som forlisstatistikkene fortsatte å øke etter 1890, ble det mer og mer tydelig at det måtte tas større grep. Kanskje var Norges internasjonale rykte som sjøfartsnasjon i ferd med å slå sprekker? Antallet forlis hjalp i alle fall ikke dette ryktet, og det skapte en ekstra dimensjon av forventning hos befolkningen. Da loven var oppe til behandling i 1893, var det klare flertall enige om at mange tiltak var på sin plass. Utfordringen lå i å revidere sjøfartsloven i mer moderne og human retning uten å ruinere flåtens evne til å konkurrere.

6.2 Mannskapsforhold, sikkerhetsutstyr og sjødyktighet

Disse tre er hovedpunktene som oppgaven har dreid seg rundt. Sammenligningen av 1860-loven og 1893-loven viser hvilke erfaringer som ble gjort i de drøyt 30 årene mellom lovverkene, og ikke minst hva som var praktisk gjennomførbart i en bransje som aktivt motsatte seg forsøk på statlig innblanding. Blant disse temaene var mannskapsforholdene viktigst i den nye loven. Sjøfarten var bare vært sterkt liberalistisk, men også sterkt hierarkisk. Skipperen hadde i lang tid vært skipets ubestridte hersker, og i henhold til den gamle loven hadde han også refselsesmyndighet. Sjømenn stod på et vis utenfor de sivile rekker, de var mindre viktige enn passasjerer og last (som kan betraktes som det samme). Hensynet til flåtens konkurransevne stod høyt oppe på prioriteringslisten, og derfor ble det fokusert suverent mest på mannskapsforhold over redningsutstyr og sjødyktighet.

Vi har sett at mannskapet ble bedre stilt i den nye loven. Skipperens rett til å fysisk refse sitt mannskap forsvant. Mannskapet ble sikret ekstra betalt for søndagsarbeid, de fikk økt vern mot skipperens og rederens vilkårlige avgjørelser angående ansettelsen, bedre vilkår ved sykdom og skader og den svært banebrytende retten til å kreve besiktigelse av et skip de mente var lite sjødyktig. Denne retten var det største tiltaket for mannskapets sikkerhet i den nye loven. Man kan argumentere for at det var en form for forgjenger til offentlig skipskontroll, i det at skipets sjødyktighet kunne kontrolleres, men at det var mannskapet som måtte iverksette prosessen.

Sikkerhetsutstyr ble gitt en langt mindre rolle i loven. Men det var nevnt, noe som utvilsomt kan sies å vært en forbedring. Det viktigste var at utstyret fulgte reglementet, et reglement som på den tiden var ganske løst sammenlignet med senere standarder. Det var ikke det at skipper og redere var for slappe til å orke å utstyret skipet i henhold til reglementet, men at reglementet var et produkt av sin tid, der slike spørsmål ikke hadde noe fokus. Som vi har sett Johan N. Tønnesen

skrive, var det ofte lite hjelp i reglementert sikkerhetsutstyr når det ikke fantes noen kontrollmyndighet til å sørge for at utstyret var i god stand. Det var skipperens oppgave å sørge for at skipet var korrekt utstyrt, og antakelig ville få eller ingen blande seg i det. Det var jo en sak om sjømannsskjønn.

Når det kom til sjødyktighet, var det mer varierte, men også få resultater.

Sjøfartskommisjonen av 1877 hadde kommet fram til at noe offentlig skipskontroll ikke var hensiktsmessig å innføre ved siden av den kontrollen Det Norske Veritas allerede utførte for sine medlemmer. En slik skipskontroll klarte den norske sjøfarten å unngå også i 1893-loven. Skipskontroll eller ikke, så ble sjødyktighet et stort problem utover 1880-tallet. I England ble det satt fokus på sjødyktighet tidligere, både takket være Samuel Plimsoll og en mye større dampskipsandel – og dette er viktig: Plimsoll var interessert i sjødyktighet og skipskontroll, ikke mannskapsforhold. I Norge var det andre forhold og derfor en annen utvikling. Da Plimsoll besøkte Norge i 1876, var den norske flåten fortsatt tungt involvert i trampfarten. Den var vanskelig å regulere rettferdig, noe Plimsoll også var enig i. Det loven gjorde var å utdype og understreke ansvaret skipperen og rederen hadde for å sørge for skipets sjødyktighet. Hvis en reder sendte ut en skip han visste var i dårlig stand og/eller dårlig utstyrt, kunne han straffes med straffarbeid, som nevnt lovens strengeste frihetsstraff. Dersom dette endte med tap av menneskeliv eller stor personskade beviselig på grunn av disse manglene, kunne det i verste fall dreie seg om seks års slaveri. Denne straffen var svært streng, men hvor preventiv den var, er vanskelig å vurdere. Faktum er i alle fall at forlisstatistikken fortsette å vokse de neste 10–15 årene, noe som utvilsomt spilte en rolle for de neste lovarbeidene innen sjøfarten.

Til syvende og sist hadde medaljen som vi har sett også en bakside. Forskjellene mellom den kongelige proposisjonen og Justiskomiteens innstilling var svært forskjellige. Gjennom behandlingen ble det klart at mannskapet oftest fikk det minst fordelaktige utfallet av to muligheter. Både Justiskomiteen og de mest konservative rederne hevdet hardnakket at det var tatt stort hensyn til mannskapets interesser i alle saker, men det var åpenbart en oppfatning om hvor stort hensyn man kunne ta uten at det gikk utover flåtens drift. I tillegg vil jeg argumentere for at det til en viss grad eksisterte en viss skepsis mot sjømennenes evne til refleksjon, synliggjort gjennom uttalelser i debatten som antydte at visse bestemmelser ville bli utnyttet av sjømennene. Interessant nok kom dette fram i de samme debattene som uttalelser i samme art, men mot rederstanden. Det som kanskje i manges øyne skulle bli den moderne humanitetens store inntog i sjøfarten møtte noen hindringer som var vanskelige å komme seg unna. Sjøfarten holdt seg konservativ, dog mindre enn før.

6.3 Loven av 1893 – triumf eller fiasko?

Da *Loven om Sjøfarten* ble sanksjonert den 20. juli 1893, hadde den blitt mer konservativ enn den hadde sett ut i den siste kongelige proposisjonen av samme år. Dette var et resultat av loven til slutt ble en storpolitisk sak og ble viklet inn i det politiske spillet. Et spill de konservative kan sies å ha vunnet, siden de fikk sin endrede komiteinnstilling gjennom til behandling. Mannskapet hadde langt bedre forhold under den nye loven, men i realiteten ble de snytt for en god del enda mer fordelaktige bestemmelser som stod i den kongelige proposisjonen.

Vi har sett på konflikter i lovarbeidet på det høyeste politiske nivå, i en tid da mange høytstående politikere også var skipsredere, selv om skipsrederne ikke var en gruppe som var fullstendig enige i ett og alt. Skipsredere eller ikke, de konservative kreftene stod fortsatt sterkt før århundreskiftet. Innstillingens motstandere prøvde bevisst å stemme for utsettelse av behandlingen, slik at de kunne kjøpe seg ekstra tid til å kanskje få gjort om på noen endringer. Det fikk de ikke til. Resultatet ble at loven endte opp mer konservativ enn de ønsket.

Lovbehandlingen viste også at det var sterkt motstridende interesser i spill. Kanskje var det ikke annet å forvente, da mange av bransjens menn også var politikere på høyeste nivå. Det handlet hele tiden om å verne sjømannsstanden så mye som mulig, men uten å la det gå for mye utover flåtens ekstremt viktige konkurranseevne. Dette var slett ingen enkel sak. Mannskapet fikk mange nye rettigheter og var betydelig bedre stilt i 1893-loven, men som vi har sett, trakk de det korteste strået i mange konfliktsaker. Mannsapsforhold var rett og slett det feltet som det var lettest å gripe inn i, fordi en revisjon der ikke ville ha like omfattende økonomiske og driftsmessige konsekvenser enn innføring av skipskontroll. Selv midt inne i en periode med voldsomme forlisstatistikker, ble det ikke gjort noe mer for å bedre sjødyktigheten av norske skip. Jeg mener dette henger sammen. Rederne ville beholde sin fulle frihet så lenge det lot seg gjøre, og konservative krefter var ikke særlig villige til å endre noe som etter deres syn virket. Men, loven må ikke ses på som noen total fiasko av den grunn; den må sies å være den første av sitt slag der den gryende moderne staten tok tak i problemene i sjøfarten, en mindre seier i en strid som på ingen måte var avsluttet. Ideene hadde fått fotfeste, og sjøfartens konservative krefter kunne ikke motsette seg dem for evig.

Faktoren som skulle spille størst rolle videre var forlisprosenten. Denne var helt uten tvil en godt kjent faktor i hele perioden jeg har dekket, men den var vanskelig å håndtere fordi den krevde langt mer direkte tiltak, noe som aktørene i sjøfarten selv var svært skeptisk til. Etterhvert som antallet forlis fortsatte å øke, ble et problem helt tydelig, et problem som utvilsomt satte fart på det videre sikkerhetsarbeidet i sjøfarten:

Hva skulle man med arbeiderrettigheter, når arbeiderne likevel druknet?

Epilog

Etter 1893-loven ble det fart i utviklingen. Det var fortsatt mange problemer å ta tak i, spesielt bidro de stadig økende forlistallene til at sjødyktighet ble den neste store saken å håndtere. Den norske flåten bestående av svært enkle treseilskip begynte etterhvert å bli så skrøpelige at noe måtte gjøres. Situasjonen illustreres godt av forfatteren Tryggve Andersen som i 1902 dro ut på en sjøreise. I hans *Dagbok fra en sjøreise* nevner han dette om skipets tilstand:

Læk, møllepumpen i jagende gang, brækket rør med taljer på og rådden rig - nationalflaget kunde også i grunden ha været overflødig, vort ydre råber vor nationalitet på lang vei.»²⁴⁵

Allerede året etter ble Sjøfartskontoret opprettet, med Magnus Andersen som første sjøfartsdirektør (1903–1911). I 1886 hadde han seilt over Atlanterhavet i en åpen sjekte sammen med styrmann Christen Christensen, men han ble mer kjent for ferden til Chicago med *Viking*, en kopi av Gokstadskipet, i 1893. Grunnlaget for denne opprettelsen var Sjødyktighetsloven av 1903, som innførte formell statlig kontroll av skip. Lastelinje klarte sjøfarten å unngå helt til 1909, men da var det stopp. Ved lovendring ble lovbestemt lastelinje vedtatt. Konflikt rundt skipskontrollen, kjent som *Veritas-konflikten*²⁴⁶, skulle bli hovedgrunnen til Magnus Andersens avgang som sjøfartsdirektør.

Skikkelig internasjonalt fokus på sikkerhetsutstyr til sjøs ble det ikke før etter Titanic-forliset, med den første diskusjonen av en *Safety Of Life At Sea*-konvensjon i 1914. Disse senere hendelsene er interessante fordi de tegner hele bildet på prosessen som moderniserte sjøfarten på mine valgte hovedfelter: Først mannskapsforhold, fordi arbeidere skulle ha rettigheter. Deretter skipskontroll, fordi mannskapets og lastens sikkerhet var avhengig av et godt og sjødyktig skip. Til slutt kom sikkerhetsutstyr på skip, fordi selv *Titanic*, skipet som ikke kunne synke, faktisk *kunne* synke.

245 Tryggve Andersen, *Dagbok fra en sjøreise*, Kristiania 1923: 265, hentet fra artikkelen *Annus Horribilis*

246 Veritas-konflikten var en mangefasettert konflikt mellom Det Norske Veritas og Magnus Andersen, og kan leses om i With Andersen & Colletts *Anchor and Balance*.

Appendiks

Politisk persongalleri

Andersen, Hans (V), født 1829. Kontorist fra Skien.

Faye-Hansen, David (V), født 1833. Byfogd i Drøbak.

Hagerup, George Francis - Justisminister (H), født 1853. Professor og diplomat fra Horten. Leder for Høyre og senere statsminister i to perioder: 1895 til 1898 og 1903 til 1905.

Havig, Christian Fredrik (V), født 1855. Embetsmann og stortingsmann fra Namsos. Sakfører, fut og sorenskriver i Lofoten og senere i Ringerike.

Hægstad, Marius (V), født 1850. Skolemann, språkforsker og redaktør fra Ålesund. Sentral innen norsk språkpolitikk og spesielt angående landsmålet.

Knudsen, Gunnar (V), født 1848. Politiker, ingeniør, skipsreder og industribygger fra Arendal. Senere parlamentarisk leder, og partileder i Venstre. Flere perioder som landbruksminister, finansminister og statsminister mellom 1903 og 1920.

Knudsen, Jørgen (H), født 1843. Skipsreder, fabrikkeier og politiker. Bror til Gunnar Knudsen.

Løvland, Jørgen - Odelstingspresident (V), født 1848. Redaktør, skolemann og politiker for Venstre. Sentral i unionsoppløsningen 1905, Norges siste statsminister i Stockholm, den første utenriksministeren 1905–08 og statsminister 1907–08.

Nilsen, Sivert Andreas (V), født 1823. Postmester fra Nordland.

Olsen, Johan Julius (V), født 1838. Sjømann, skipsreder og gårdbruker fra Vest-Agder.

Rinde, Peder (V), født 1844. Kjøpmann, skipsreder, bankmann og godseier fra Telemark. Ordfører i Sannidal 1871-74 og 1879-82. Senere også ordfører i Skåtøy 1886-1902. Medlem av en hel rekke

komiteer og kommisjoner.

Rynning, Ole Roald (H), født 1838. Sakfører og stortingsmann fra Telemark. Borgermester i Drammen 1890-1913.

Sverdrup, Jakob L. R. (MV), født 1845. Sogneprest og forhenværende statsråd fra Kristiania.

Utheim, John (V), født 1847. Teolog fra Nordmøre. Ordfører i Horten fra 1899 til 1901, amtmann i Nordre Bergenshus amt fra 1902 til 1910.

Kilder

Den norske skibskontroll – en kortfattet oversigt over den norske skibskontrol og dens virksomhet med statistiske tabeller om handelsflaaten i tidsrummet 1814-1914, Oslo (Kristiania) 1914

Lov om Søfarten, Stockholms Slot den 24de Marts 1860

Lov om Sjøfarten af 20. Juli 1893, med Uddrag af Motiverne (Utgitt i 1899 av Høyesterettsadvokat Gustav Blom)

Stortingsforhandlingene 1893, Del 8-1: Odelingstidende s. 252–259, 324–518, 703–716

Internettressurser

Britannica Online Encyclopedia: www.britannica.com

Store Norske Leksikon, samt Norsk Biografisk Leksikon: www.snl.no

Statistisk Sentralbyrå: www.ssb.no

Annus Horribilis: www.ssb.no/histstat/artikler/art-2000-11-01-01.html

Norsk Samfunnsvitenskapelig database, Fakta om det politiske system: www.nsd.uib.no/polsys

Elektronisk utgave av 1860-loven:

<http://lenkeserv.bibsys.no/lenkeserv/action/serv?id=100011869&bib>

Elektronisk utgave av Gustav Bloms utgivelse av 1893-loven:

<http://lenkeserv.bibsys.no/lenkeserv/action/serv?id=090212826&bib>

Litteratur

Andersen, Håkon With & Collett, John Peter, *Anchor and Balance. Det Norske Veritas 1864–1989*, Oslo 1989

Andersen, Tryggve, *Dagbok fra en sjøreise*, Kristiania 1923

Bakka jr, Dag, *Hundre år for sikkerhet til sjøs. Sjøfartsdirektoratet 1903–2003*, Oslo 2004

Bech, Ulrich, *The risk society: towards a new modernity*, London 1992

Bjørnson, Øyvind, *100 år for bedre arbeidsmiljø. 1893–1993. Arbeidstilsynet 100 år*, Gjøvik 1993

Det Norske Veritas, *Det Norske Veritas 1864–1914*, Kristiania 1914

Egeland, John O., *Kongeveien*, Oslo 1973

Jones, Nicolette, *The Plimsoll Sensation*, London 2006

Lupton, Deborah, *Risk (key ideas)*, New York 1999

Kjeldstadli, Knut, *Fortida er ikke det den engang var*, Oslo 1999

Kloster, Knut Utstein, *Krigsår og Gullflom*, Oslo 1935

Plimsoll, Samuel, *Our seamen: an appeal*, London 1873

Sjøfartskontoret, *Sjøforklaringer over norske skibes forlis 1914–1918*, Kristiania 1918

Worm-Müller, Johan S. (red), *Den norske sjøfarts historie fra de ældste tide til våre dage*, Kristiania/Oslo 1923–1951