



Torstein Rike

## Som sjømann i fremmed havn

Norske sjømenn i Shanghai - 1887-1897

Masteroppgave i historie - Femårig lektorutdanning

Trondheim, mai 2015

NTNU  
Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet  
Det humanistiske fakultet  
Institutt for historiske studier



# **Som sjømann i fremmed havn**

Norske sjømenn i Shanghai - 1887-1897

Torstein Rike

Masteroppgave i historie – femårig lektorutdanning

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet

Det humanistiske fakultet

Institutt for historiske studier

Trondheim, våren 2015

Omslagsbilde: The Norwegian bark Friedig at Sea under reduced sail.

Antonio Jacobsen

Wikipedia commons.



## **Førord.**

Hva får en sørlending til å skrive en masteroppgave om norske sjømenn? Dette kan i utgangspunktet virke selvforklarende. Min morfar var sjømann og flere av hans brødre var det. Ved å ha sjømenn i familien har det vært mulig å høre personlige historier om livet på sjøen, om hverdagen både i gode og dårlige stunder. Historiene om det strenge hierarkiet, kosthold, den konstante faren og nye ukjente farvann og havner er alle deler av en sjømanns hverdag som har vært gjeldende gjennom historien. Bakover i historien er utvikling av rettigheter og teknologiske endringer viktige for sjømenn. Dette er svært spennende, og bidro til at jeg ville skrive om norske sjømenn.

Nå er jeg endelig i mål. Ikke bare med masteroppgaven, men også den 5-årige lektorutdanningen. Det har vært en fantastisk tid, og det er mange jeg er takknemlig overfor. Først og fremst vil jeg rekke en stor takk til min fremragende veileder Håkon With Andersen. Takk for kyndig veiledning, artige diskusjoner, gode samtaler og eksepsjonelt god faglig hjelp.

Jeg vil også takke familien min: Mamma, Pappa, og Kjetil og Kristin med sine respektive. Takk for mye moro. Satses på at det fortsetter. Jeg velger å gjøre en ekstra stas på Pappa, som har blitt utnyttet i korrekturlesing. Det setter jeg stor pris på.

Takk til studievenner, og spesielt Lars, Lars, Kristian, Ole og Torfinn for en glimrende studietid i Trondheim. Det har vært mye gøy, og selv om vi flytter til hver vår del av landet får vi håpe at kontakten ikke blir borte med det aller første.

Sist, men ikke minst vil jeg takke Anne Gro. Du er helt uunnværlig. Din støtte og dine bidrag i hverdagen har gjort dette veldig mye enklere. Jeg er evig takknemlig for det.

Torstein Rike.

Trondheim, mai 2015.



## **Innhold.**

Forord.....	iii
1.0 Sjøfart og norske sjømenn.....	1
1.1 Problemstilling og avgrensninger.....	2
1.2 Kilder.....	4
1.3 Oppgavens struktur.....	5
1.4 Profesjonsrelevans.....	6
2.0 Historiografien og bakgrunnshistorien.....	9
2.1 Kina og Kinakysten -Åpningen av Kina og sjøfartshistorien.....	9
2.2 Norge som sjøfartsnasjon.....	10
2.3 Generalkonsulatet i Shanghai, historisk og deres oppgaver.....	13
2.4 Sjømenn; rettighetene og utviklingen av disse.....	16
3.0 Sykdom, nød og død.....	21
3.1 «(...) der tjener til dækkelse af nødlidende sømann.».....	22
3.2 Sykdom.....	25
3.3 Dødsfall, kapteinen og pengene.....	26
3.4 «... indgivet klage over mishandling fra nævnte Skibsførers side».....	33
3.5 En avslutning.....	35
4.0 Hyre og avmønstring.....	37
4.1 Departementets brev. Sertifikat og oppspart hyrebeløp.....	38
4.2 S/S «Björg» og andre avmønstringer.....	40
4.3 Enkeltskjebnene, og deres historier.....	44
4.4 En avslutning.....	49
5.0. Norske sjømenn i et internasjonalt arbeidsmarked.....	51
5.1 «...havde det uheld at kolliderere(...)» Kollisjoner og juridiske spørsmål.....	52
5.2 De individuelle skjebner i det internasjonale miljøet.....	55
5.3 En avslutning.....	59
6.0 Avslutning.....	63
6.1. Et bilde av norske sjømenn langs kysten av Kina.....	63

6.2 Om enkeltskjebnene. ....	65
6.3 Det internasjonale arbeidsmarkedet.....	66
6.4 Norske sjømenn i fremmede farvann.....	67
Appendiks.....	71
Kilder. ....	71
Litteratur. ....	71

## 1.0 Sjøfart og norske sjømenn.

I tråd med økningen i verdenshandelen fra midten av 1800-tallet økte Norges kontakt med verden, og Norges sjøfart betraktelig. Økt satsing på handel og flere skip ga flere handelspartnere rundt omkring i verden, til nære og fjerne havner. Dette kan vi grunnleggende se på at verdenshandelen ble mer liberalisert på en generell basis. Storbritannias opphevelse Act of Navigation i 1849 er en viktig tidsmarkør, men også en del andre anti-isolasjonistiske trekk i tiden er svært viktige for å forstå utviklingen. Plutselig var det ikke bare britiske skip som kunne gjøre handel i britiske havner. Markedet for handel eksploderte nærmest over natten. I sammenheng med dette ser vi det flere økonomiske historikere har valgt å kalle for «åpningen av Kina.» Landet som i århundrer hadde vært lukket for handel, og som rundt midten av 1800-tallet var offer for en serie med opiumskriger så seg tvunget til å åpne markedet mot verden. En enorm folkemengde i et fremmed land, som tilsier både nye konsumenter og en rekke med nye handelsvarer. Dette førte til at stormakter, både europeiske og USA, satset stort på handel. Storbritannia kommer i førerretten med en rekke fordelaktige handelsavtaler, men flere land får avtaler som utvikler og etablerer en solid handel i dette området. Med dette økes sjøfarten, da det var et stort behov for å få fraktet varer til og fra kysten av Kina.

I dette ligger en del interessante elementer som kan være verdt å nevne. I perioden frem mot 1870 og til dels etter, var seilskipenes standard svært høy. Fart og kapasitet ble utnyttet til fulle, og kunnskap om navigasjon og værforhold optimaliserte denne typen sjøfart. Samtidig var kunnskap og teknologi omkring dampskip i stadig bedring. I økende grad viste denne typen skip seg som en konkurrent til den stolte seilskute. Det åpnet også opp for en ny type handel, med mer pålitelige frakttider som ikke var like avhengige av vær og vind.

Storbritannia og andre stormakter satset derfor stort på utbygging av dampflåten, som førte til at norske redere kunne få seilskipene på billigsalg. Dette har i ettertiden blitt karakterisert som en gyllen mulighet for at et enkelt land kunne øke handelsflåten og sjøfarten. I tiden mot 1900 ble seilskipene gradvis erstattet av dampskip, raskere i noen land enn andre. Resultatet ble en variert og ustrukturd verdenshandel, med Norge som en liten blant de få og store. Dette fører med seg en økning av norske sjømenn i sjøfarten.

I 1847 fikk Norge sin første handelsavtale med Kina og Japan. Selv om denne er blitt karakterisert som ufordelaktig og dårlig, er det en viktig pekepinn på at nordmenn begynte handelseventyret i disse farvannene. Norge (og Sverige) fikk tillatelse til å utnevne konsuler i området, og sjøfarten kunne ekspandere. Dette skjedde sakte og gradvis, men mange norske



redere så mulighetene for å utnytte dette området i fraktfart og handel. Et skip kunne seile i trampfart, det motsatte av linjefart, i mange år av gangen. Mange av de forhyrede var norske sjømenn. De var ettertraktet i det internasjonale arbeidsmarkedet, og var gjerne å finne også på fremmede skip. Etter å ha seilt med et norsk skip til området, var det ikke uvanlig å mønstre av dette for å få hyre på et fremmed skip for høyere lønninger. Rinman og Brodefors skriver: «The Scandinavians were, however, regarded as the best seamen that one could have on board.»<sup>1</sup> Det var mange som så skandinaver og nordmenn som gode sjømenn, uten for høye krav om lønninger. Mange nordmenn mønstret på fremmede skip i tillegg til at det selvsagt var mange om bord på de norske skipene i dette farvannet.

Med flere norske sjømenn i området er det naturlig at det dukker opp problemer. Livet på sjøen var risikofyllt og å være sjømann i fremmed farvann kunne by på utfordringer. Da det var mange nordmenn i området både på norske og fremmede skip, er det lett å forestille seg situasjoner der disse kunne havne i vanskeligheter. Penge nød, sykdom, udyktighet, fyll, uhell og uforutsette situasjoner er alle eksempler på vanlige problemer. For å få hjelp i de problematiske situasjonene, henvendte man seg til et nærliggende konsulat. Her kunne man blant annet få hjelp til hjemreise, ved pengeproblemer, nytt arbeid og jurisdiksjon dersom det skulle være nødvendig. Det er lett å forestille seg isolasjonen, desperasjonen og ensomheten en nødlidende, syk eller avmønstret sjømann kan ha følt i disse tider. Til tross for at telegrafene hadde gjort sitt inntog i verdenskommunikasjonen, var den fortsatt svært dyr og ble oftest brukt i hastesaker ved rederier eller offentlig anliggende. I stedet henvendte man seg til konsulatet, som kunne bidra med sine ansvarsområder. I tillegg kunne konsulatet korrespondere med andre konsulat, samt det offentlige i Norge for å hjelpe sjømennene.

Det er skrevet mye om norsk sjøfart i et økonomisk perspektiv, med lite fokus på sosialhistorie. Hvis man vektlegger en sosial vinkling, vil det være mulig å komme nærmere sjømannen i seg selv. Dette er hovedtemaet for denne oppgaven.

### **1.1 Problemstilling og avgrensninger.**

Norske sjømenn har en rik historie, og å undersøke deres situasjon i en fremmed havn er interessant for å tegne et bilde av de ettertraktede sjømennene. Det er mye som er uklart, og hvordan det var å være sjømann så langt hjemmefra byr på flere spørsmål som er svært spennende. Hvordan var det å være norsk sjømann i Shanghai? Hvordan var deres kår og situasjon i fremmede farvann? Hvilke problemer dukket opp?

---

<sup>1</sup> Rinman & Brodefors 1983: 31

Vi vet med sikkerhet at norske sjømenn henvendte seg til generalkonsulatet i Shanghai. Både de som hadde arbeid på norske skip, men også de om bord i fremmede. Hva disse henvendelsene dreide seg om er imidlertid uklart. Det er lett å forestille seg at det kunne være problematisk å være sjømann i fremmede havner. Jurisdiksjon, økonomi og arbeidsspørsmål vil alltid være komplisert i utlandet. Ved å undersøke disse henvendelsene til generalkonsulatet, se korrespondansen omkring sjømennene og se det i lys av samtidens normer og lover, vil man trolig kunne tegne et tydeligere bilde av norske sjømenn i fremmede farvann. Vi har et godt grunnlag for å kunne si noe om dette ettersom vi vet historien til konsulatet, deres oppgaver, stilling og juridiske posisjon. Norske sjømenn på norske skip er til en viss grad behandlet i litteraturen, og vi vet en del om deres situasjon og kår. Det er imidlertid færre historier om norske sjømenn på fremmede skip. Dette er også vanskelig å si noe om. Likevel går det an å spore en del historier om deres stilling og situasjon, og hvordan hverdagen på sjøen var for disse menneskene. Undersøkelsene i denne sammenheng vil derfor være av norske sjømenn både på norske og fremmede skip. Ettersom korrespondansen inneholder mye forskjellig og det derfor er varierende hvor mye informasjon man kan hente om de ulike sjømennene, vil også fortellingen om dem variere. Noen ganger er det kun enkeltstående informasjon om en sjømann. Dette er verdifullt, men gir oss ikke en inngående historie om enkeltpersonene. I andre tilfeller var problemene mange, og det foreligger enorme mengder informasjon om enkelte sjømenn. Dette gjør at vi kan sette sammen inngående historier om enkeltskjebnene. Ved å gjøre dette er det mulig å se hvordan livet som sjømann i disse farvann kunne arte seg.

Problemstillingen trenger en del avgrensninger. Perioden som skal undersøkes er satt til 1887-1897. Generalkonsulatet mottok henvendelser fra norske sjømenn både før og etter denne perioden, men det er umulig å ta med alt. 1887 er en kunstig tidsgrense, det er ingen spesiell hendelse som markerer inngangen til valgt periode. Det er likevel starten på en periode hvor den norske handelsflåten øker stort, og i større grad enn tidligere seiler norske skip til Shanghai. Dette medfører flere sjømenn i området, og med dette flere henvendelser til generalkonsulatet. Det er også en periode hvor norske skip både benytter seil og damp som energi for framdrift. Dette medfører at historiene vil omfatte sjømenn på begge typer skip, og de varierte hverdagene dette medførte. 1897 er også et satt tidspunkt. Ved å sette sluttpunktet såpass tidlig vil det i tillegg være mulig å holde seg utenfor de politiske konfliktene som ulmet i perioden, men som først ble gjeldende etter 1900. Konsulatsaken og kampen om et eget konsulatvesen var som kjent en viktig del av opptakten til unionsoppløsningen med Sverige. Dette blir likevel irrelevant i denne sammenheng og er derfor utelatt. Hovedfokuset

vil ligge i nevnte periode og norske sjømenn i Shanghai og omegn. Det er naturlig at det forekommer korrespondanse med tilliggende visekonsulat. Dette vil være relevant da de er i samme farvann, og har «tilhørighet» til generalkonsulatet i Shanghai. Dette medfører at oppgaven har en sosial vinkling og vil i liten grad belyse økonomiske og politiske temaer. Dette er igjen for å holde fokuset rettet mot norske sjømenn og deres situasjon, kår og problemer i fremmede farvann.

Det må også understrekes at det er kildene etter generalkonsulatet som skal undersøkes. Dette medfører at vi kun vil se sjømenn som hadde en grunn til å henvende seg hertil. Da dette er utgangspunktet for undersøkelsene, vil det i seg selv medføre noen avgrensninger. Det er grunn til å tro at flere sjømenn i området ikke hadde mye direkte kontakt med konsulen. Likevel var det svært mange som av ulike årsaker henvendte seg. Dette gjør at bildet som trekkes frem ikke nødvendigvis er helt representativt for norske sjømenn, men omfatter de som var i kontakt med generalkonsulatet.

## **1.2 Kilder.**

Dette er en kvalitativt empirisk studie. Kildene som benyttes velges ut og settes sammen til en fortelling med inngående undersøkelser av enkelte sjømenn i området. Dette gjøres i tråd med annen akademisk litteratur om emnet, som er grunnlaget for kapittel 2. For å få svar på norske sjømanns situasjon og kår i fremmede farvann, med begrensningene som kildene gir har jeg lagt hovedvekten av kildene på: *Utenriksstasjonene. Generalkonsulatet i Shanghai, Kina. Svensk-Norske generalkonsulatet, Shanghai. Korrespondanse*. Dette er korrespondansen etter generalkonsulatet som oppbevares ved Riksarkivet i Oslo. Dette er sortert kronologisk og kommer i mapper hvis størrelse varierer ut ifra hvor mye korrespondanse som foreligger fra de forskjellige periodene. Flesteparten av brevene er nummerert, med et saksnummer og tilhørende årstall. Dette gjelder imidlertid ikke for alle, da noen av uvisse grunner er unummerert. Som nevnt tidligere er perioden for oppgaven satt for å avgrense mengden korrespondanse som kan behandles. Den siste henvendelsen som blir behandlet er fra 1897. Dette ble et naturlig sluttpunkt.

I korrespondansen finnes mange ulike henvendelser. Mange av dem er korrespondanse med det Kongelige norske Departementet for det Indre, som var overordnet konsulatene for Norge under unionstiden. Dette var for å holde konsulatene under norsk styring, ettersom Norge som kjent ikke hadde egen utenrikspolitikk under unionen. I disse forbindelser er det ofte hjemsendelse av sjømenn, utlegg for refusjon og andre henvendelser som kan knyttes til konsulatets administrative oppgaver. Andre vanlige henvendelser som er informative omkring

hvor ulike sjømenn befant seg, er forespørsler om videresending av brev. I tillegg til dette er det naturligvis svært mange henvendelser av varierende karakter fra ulike instanser, der flesteparten er direkte henvendelser fra sjømannen selv.

For å bekrefte eller avkrefte deler av informasjonen vi kan se i brevene fra Departementet for det Indre, er det i deler av oppgaven benyttet arkivet: *Indredepartementet, Handels og konsulatkontoret*. Dette oppbevares også ved Riksarkivet i Oslo, hvor korrespondansen til indredepartementet er sortert etter år, med påfølgende saksnummer. For å underbygge påstander og samle mest mulig informasjon om enkelte av sjømennene valgte jeg å trekke inn dette. Et av problemene ved å se på korrespondansen etter generalkonsulatet er at det er sjelden vi får innblikk i konsulens brev. Kun ved enkelte saker der konsulen har lagt ved gjenpart får vi se disse skrivelserne. I perioden foreligger det nemlig ingen kopibøker for generalkonsulatet, da disse først ble skrevet fra 1906. Ved å se på arkivet etter indredepartementet er det mulig å spore generalkonsulatets brev til indredepartementet, og på denne måten få mer informasjon om situasjonen til enkelte sjømenn.

En kildestudie som dette baserer seg på tolkning. Kilden blir undersøkt, før man ved hjelp av opparbeidet kunnskap tolker den på best mulig måte. Det er verdt å nevne at tolkningen er subjektiv. Den er gjort i lys av mine bakgrunnskunnskaper og forutsetninger. Ved å erkjenne subjektivitet, er det mulig at det er lettere å forstå historiesyn og vinklinger som ligger til grunn for denne oppgaven.

### **1.3 Oppgavens struktur.**

Det er vanlig å benytte seg av kronologisk fremstilling i historiefaget. Dette er for å illustrere eventuelle endringer og se historiske hendelser i rekkefølge. Likevel er tidsperioden 1887-1897 relativt kort, og det er lite endring å spore i henvendelsene til generalkonsulatet. Mange av henvendelsene som dukker opp i 1887, er også å se i 1897. Jeg velger derfor å bruke tematisk inndeling. Henvendelsene fra sjømenn til generalkonsulatet, situasjonen deres og problemene de har er hovedtemaene for kapitlene. Dette er for å gjøre fremstillingen mer oversiktlig, og for at det skal være lettere å forstå hvordan hverdagen for norske sjømenn var i Shanghai og omegn. I tillegg vil jeg da unngå gjentakelser av temaer som allerede er belyst og forklart.

Kapittel 2 er en historiografisk diskusjon omkring sjøfartshistorie generelt og i et norsk perspektiv, sjømanns rettigheter og konsulær historie. Dette er for å vise hvordan emnet er behandlet tidligere, og hvordan denne oppgaven posisjonerer seg i forhold til dette. Av

naturlige årsaker vil dette medføre inngående historiefaglig belysning av oppgavens tema. I kapittel 3 vil sykdom, nød og død bli undersøkt nærmere. Dette var en viktig del av livet som sjømann, og mange av henvendelsene dreier seg om dette. I ett tilfelle finnes det mye korrespondanse omkring en enkelt sjømann. Det vil derfor være mulig å fremstille hans historie mer inngående.

Kapittel 4 dreier seg om hyre og avmønstring. Dette var også en viktig del av sjømenns hverdag, og var noe man til enhver tid måtte forholde seg til. Dette er interessant fordi henvendelsene omkring dette kan variere stort og er svært opplysende om norske sjømenn. Å bli avmønstret, frivillig eller ufrivillig betyr at man står uten arbeid i en fremmed havn. Dette kunne naturligvis medføre komplikasjoner og er derfor viktig å undersøke. Også i dette kapitlet finnes det enkelte sjømenn som hadde mye kontakt med generalkonsulatet, og det vil være mulig å fremstille en lengre historie om deres liv langs Kinakysten.

Kapittel 5 er en undersøkelse av norske sjømenn i et internasjonalt perspektiv. De var en del av et internasjonalt arbeidsmarked, og uansett hvor man hadde arbeid var man i disse farvann omgitt av andre nasjonaliteter. Henvendelser som kan knyttes til det internasjonale miljøet i Shanghai skal derfor også undersøkes. Norske sjømenn var som nevnt godt ansett, men i dette kapitlet skal det undersøkes hvordan deres stilling var på utenlandske skip, og hvordan hverdagen i et internasjonalt arbeidsmarked kunne arte seg. Det vil i likhet med tidligere kapitler også her være mulig å trekke sammen korrespondansen til en fortelling om en enkeltskjebne, denne gangen som sjømann i et internasjonalt miljø. Kapittel 6 konkluderer og avslutter oppgaven.

#### **1.4 Profesjonsrelevans.**

Dette studiet er relevant for mitt virke som lærer på flere måter. Et av læreplanmålene for historie ved studiespesialiserende retning på videregående skole er å finne historisk materiale og lage en historisk fremstilling av dette ved hjelp av kildekritikk.<sup>2</sup> I oppgaven er dette blitt gjort. Ved å ha gjort dette i en masteroppgave vil det være lettere å lage og gjennomføre et undervisningsopplegg knyttet til dette. Dessuten har kildearbeidet gjort at jeg har fått jobbe som historiker, og kan lettere legge til rette for elevarbeid på et dypere nivå. Et kjent virkemiddel i moderne historiedidaktikk er å profesjonalisere elevene, la dem få jobbe slik en historiker gjør. Ved å selv å ha gjort dette er det lettere å avholde et slikt undervisningsopplegg.

---

<sup>2</sup> Utdanningsdirektoratet 2009

Når det gjelder oppgavens tematikk er det ikke til å komme utenom at Norge som sjøfartsnasjon er viktig. Mange elever vil ha slektninger som har vært på sjøen. Ved å ha kunnskap om norske sjømenn i fremmede havner, vil jeg kunne gi historiefaget en personlig relevans for noen av elevene. Dessuten vil det være stor relevans for læreryrket å ha faktiske historiekunnskaper om perioden, noe arbeid med sekundærlitteraturen omkring temaet har gitt. Dette kan bidra til større faglig autoritet og tydeligere formidling. Norges historie fra 1850 til første verdenskrig inneholder svært mange endringer som er viktige i skolen, og både oppgavens tematikk og kontekst har stor relevans for perioden.



## 2.0 Historiografien og bakgrunnshistorien.

Før fremlegging av kildematerialet og behandlingen av dette er det helt nødvendig å kontekstualisere problemstillingen, både med bakgrunnshistorie og med en gjennomgang av litteratur om tematikken. Ved å gjøre dette, vil vi se Norges posisjon i verdenshandelen og norske sjømenns rettigheter rundt 1900. Det var en spennende tid med mange endringer, og dette kan være nyttig å ha i mente når man skal undersøke norske sjømenns situasjon og kår i fremmede havner. Det kan også være interessant for å vise hvordan denne oppgaven posisjonerer seg i forhold til annen litteratur, og på hvilken måte denne oppgaven kan være et bidrag til historiefaget. Ved å se på hovedfokuset til de ulike akademiske tekstene vil det uunngåelig fremgå realhistoriske fakta som belyser oppgavens tematikk.

### 2.1 Kina og Kinakysten -Åpningen av Kina og sjøfartshistorien.

Storbritannia, USA og andre stormakter utviklet handel med Kina i løpet av det 19. århundre. Dette skyldtes ikke tilfeldigheter. Tidligere var Kina et lukket land og de ble ikke en del av den voldsomme handelsutviklingen som spesielt i et europeisk perspektiv er kjent ved den økende handelen og koloniseringen i Sør-Amerika. Dynastiene som hersket i Kina forbød nemlig handel på et offisielt plan, da det var frykt for infiltrering og ødeleggelse av imperiet. Det er vanlig å anta at handel forekom i landet likevel, men selvsagt i mye lavere grad enn om det hadde vært offisielt akseptert.<sup>3</sup> Grunnet enorme folkemengder og eksotiske handelsvarer begynte likevel flere stormakter, med Storbritannia i forsetet, å jobbe for å opprette handel med imperiet. I utgangspunktet var dette enveis interesse, da Kina hadde lite interesse av de europeiske varene og ønsket å forbli et lukket land. Disse motstridende interessene ble gjeldene i opiumskrigene, to store kriger i perioden 1839-1860, hvor europeiske makter «tvang» seg inn i det kinesiske markedet.<sup>4</sup> Krigene førte til «åpningen av Kina». Dette er en viktig del av utviklingen av verdenshandelen, og blir omtalt i svært mange verk om verdenshistorien. Det er vanskelig å spore noe opphav til dette begrepet, men det blir inngående behandlet i Lincoln Paine sin bok *The Sea And Civilization*. Ingrid Myrstad behandler også begrepet i *Konsulen, Kina og skipsfarten*, og drøfter opiumskrigene i åpningen av Kina.<sup>5</sup> Her blir det vektlagt hvordan landet til slutt måtte gi opp å stritte imot, og heller fokusere på å regulere handelen gjennom traktater og handelsavtaler. Birger Dannevig

---

<sup>3</sup> Paine 2013: 523-525

<sup>4</sup> Ibid.

<sup>5</sup> Myrstad 2012



diskuterer dette noe mer implisitt i sin bok *Skipene fra Norge*, hvordan Kina måtte åpne flere havner for handel og sjøfart. Opiumskrigenes effekt uttrykkes klart i Paines bok. Han illustrerer opiumskrigenes betydning, og hvordan Storbritannia presset seg inn i handelsmarkedet i Kina. Blant annet skriver han om Nanjingtraktaten av 1842, fredsslutningen av første opiumskrig:

The treaty of Nanking forced China to pay twenty-one million dollars in restitution, opened the «treaty ports» of Canton, Amoy, Fuzhou, Ningbo and Shanghai to British traders, abolished the Canton system, and allowed the British to trade wherever they wanted and to occupy Hong Kong.<sup>6</sup>

Traktaten fastslo at flere kinesiske havner skulle åpnes for handel. Kinas dager som et lukket land var over. Flere stormakter kunne begynne handel langs kysten av Kina. Et marked med så mye folk og mange nye varer, førte til ekspansjoner, og det var mange stater som var interessert i å utvide handelsmarkedet for å få vinning av dette.<sup>7</sup> I etterdønningene av dette fikk derfor flere land, som Tyskland og Russland, handelsavtaler med Kina (Japan ble også en del av denne ekspanderte handelen i løpet av noen år).<sup>8</sup> Norge fikk en handelsavtale i 1847.<sup>9</sup>

Mye av litteraturen problematiserer og diskuterer denne avtalen. Ingrid Myrstad argumenterer for at det var en avtale som dannet opptakten til økt norsk handel i området. I Worm Müller diskuteres det at traktaten stadig var under diskusjon i samtiden, og at den burde forbedres og fornyes.<sup>10</sup> Også Dannevig påpeker mulighetene Norge gikk glipp av ved denne traktaten: «Selv om traktaten sjelden ble særlig sterkt håndhevet fra kinesisk side, gikk våre skip likefullt glipp av store muligheter.»<sup>11</sup> Felles for alle verkene er at de påpeker hvordan traktaten var begynnelsen på norsk handel i området, ettersom Norge fikk sjansen til å etablere offisiell kontakt med landet.

## 2.2 Norge som sjøfartsnasjon.

Med traktaten og diskusjonen rundt denne i mente passer det fint å gå videre med norsk sjøfartshistorie i et mer generelt perspektiv. Et naturlig utgangspunkt om norsk sjøfartshistorie er Jacob Worm Müllers (red) seksbinds verk om norsk sjøfartshistorie som ble utgitt i

---

<sup>6</sup> Paine 2013: 523-525

<sup>7</sup> Ibid.

<sup>8</sup> Ibid.

<sup>9</sup> Myrstad 2012

<sup>10</sup> Worm Muller 1950: 302

<sup>11</sup> Dannevig 1982: 66

perioden 1923-1950.<sup>12</sup> I verket er det samlet en rekke forfattere sine artikler om norsk sjøfartshistorie helt opp til samtiden, og redaktøren selv står for mange av kapitlene. Han forklarer i artikkelen *Skipsfartsbevegelsen og Farvann 1860-80* om hvordan Norge økte sin handel til flere deler av verden i denne perioden, deriblant Kina og Japan.<sup>13</sup> I *Contrari Vind*, utgitt av Aust-Agder kulturhistoriske senter i forbindelse med en sjøfartsutstilling, får vi innblikk i Norges utvikling av handelsflåten. Blant annet skriver de om tiden etter opphevelsen av navigasjonsakten: «Norske skip kunne dermed gå inn i internasjonal fraktfart, og Norge ble en ledende skipsfartsnasjon.»<sup>14</sup> Norske skip fraktet varer. Norge var kun i liten grad involvert i selve handelen. Frakte handelsvarer var derimot en viktig inntektskilde. Thorsten Rinman og Rigmor Brodefors har i boken *The Commercial History of Shipping*, vist sjøfartshistorie opp til 1960-tallet, med en vinkling mot deres skandinaviske opphav.<sup>15</sup> De forklarer hvordan Norge klarte å øke sjøfartsandelen i verdenshandelen fra 1850-1890. Norske redere slo seg kraftig ved å kjøpe brukte seilskip fra rederier som i større grad satset på dampskip.<sup>16</sup> Dette er også tema i Andersen og Colletts bok: *Anchor and Balance*.<sup>17</sup> I boken får vi også innblikk i sørlandskystens valg om å fortsette med å bygge seilskip, og hvordan senteret for sjøfart skiftet mot Bergen i takt med at også norske redere etter hvert prioriterte dampskip. I boken går historien også videre mot første verdenskrig. Det er tydelig hvordan det var vanskelig for norske dampskipsredere å gå med overskudd i tiden etter 1900. Det var vanskelig å få linjefartavtaler, og konkurransen i trampfartmarkedet var svært hard i disse tider.

Ingrid Myrstad har i sin artikkel diskutert utviklingen av norsk handel med hovedfokus på Kina, for så å snevre det inn til å dreie seg om generalkonsulatets handelsfremmede oppgaver. Hun diskuterer etableringen av en verdenshandel, og skriver om Sverige-Norge: «Tross sin beskjedne størrelse og perifere geografiske plassering kan Sverige-Norge fra midten av 1800-tallet regnes som en viktig aktør i den internasjonale varehandelen (...).»<sup>18</sup> Også hun understreker viktigheten av norske skip som en global leverandør, og at Norge bare i liten grad var en importør og eksportør. Mange av artikkelens referanser er fra Dannevig bok.<sup>19</sup> Brautaset & Tenold skriver: «The only existing specialized study of Norwegian vessels

---

<sup>12</sup> Worm Müller 1950

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Aust-Agder kulturhistoriske senter 2007

<sup>15</sup> Rinman & Brodefors 1983

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> Andersen & Collett 1989

<sup>18</sup> Myrstad 2012

<sup>19</sup> Dannevig 1982

and crews in Asia is Birger Dannevig's *Skipene fra Norge: (...)*»<sup>20</sup> Den har en viktig rolle i norsk akademisk litteratur om norsk handel og norske skip i Asia. Dannevig argumenterer for at Norge hadde en vanskelig rolle som en av de få og store. Storbritannia fikk store fordeler i handelen med Kina og frihandelen etter opphevelsen av «Act of Navigation» ikke ble så åpen som den skulle. Dette har vi sett bli nevnt tidligere, men Dannevig presiserer Storbritannias fordeler. Det er verdt å merke seg at alle nevnte verk understreker Norges ekspanderende sjøfart, og hvorfor Norge var en svært viktig sjøfartsnasjon i 1890 og frem mot 1900 tallet.

Angående antall norske skip i asiatiske havner blir dette diskutert i den nevnte Brautaset og Tenold artikkelen; *Lost in Calculation? Norwegian Merchant Shipping in Asia 1870-1914*.<sup>21</sup> I denne ser vi en oppsving i tonnasje til asiatiske havner fra 1891 og utover 1890-tallet, før det virkelig eksploderer rundt 1905. Antall skip gikk også opp, dog litt senere. De viser også til ulike trender, som at Norges skipsfart gikk fra langdistanse til intra-asiatisk dampskipsfart. De poengterer det andre har diskutert, nemlig at Kina ble åpnet opp for verden etter 1850. Og de samme forfatterne har i artikkelen *Globalisation and Norwegian Shipping policy, 1850-2000* gjort rede for hvordan Norge kunne gå fra å være en relativt primitiv og beskjeden sjøfartsnasjon i 1800 til å bli en svært viktig aktør på slutten av århundret, i et politisk perspektiv på norsk sjøfart.<sup>22</sup> De historiografiske linjene i historien om norsk sjøfart både generelt og i Asia virker å være ganske entydige. En problematikk som Brautaset og Tenold tar opp samme artikkel, er den manglende referanseføringen til Dannevig.<sup>23</sup> De stiller derfor spørsmål til muligheten for å bruke disse i akademisk øyemed. Det samme gjelder verket til Jacob Worm Müller, og det kan diskuteres om disse kan støtte opp omkring den historiografiske diskusjonen om Norges sjøfart og ekspansjonen herunder. Dette kan imidlertid forklares ved å huske på forfatternes samtid, og at fokuset på et solid referanseapparat var mindre enn i dag. Dannevig diskuterer inngående Norges posisjon blant de få og store, og fremstiller dette på en enestående litterær måte. Worm Müller er en pioner i historien om norsk sjøfart, og er svært hyppig referert til i norsk akademisk litteratur om sjøfart. Å se bort i fra disse viktige bidragene er svært vanskelig, da mye av annen litteratur om emnet er bygget på dem.

---

<sup>20</sup> Brautaset & Tenold, 2011: 206

<sup>21</sup> Brautaset & Tenold 2011

<sup>22</sup> Brautaset & Tenold 2008

<sup>23</sup> Brautaset & Tenold 2011

### 2.3 Generalkonsulatet i Shanghai, historisk og deres oppgaver.

Det kan være nyttig å trekke noen linjer omkring konsulatvesen i seg selv før vi går nærmere inn på generalkonsulatet i Shanghai, for å forstå konsulatenes rolle i et statsapparat. Dette er et fenomen som i betraktning av omfanget er svært lite behandlet i akademisk litteratur, og har ifølge Jan Melissen måtte vike for litteratur omkring diplomati.<sup>24</sup> Konsulene er i større grad knyttet til menneskene, og ikke så involvert i politiske spill og forhandlinger. I boken *Consular Affairs and Diplomacy* vektlegges den konsulære historien, spesielt på 1800-tallet. Han skriver: «In the tense climate of growing economic rivalry that characterized the nineteenth century, European consuls were enjoying their finest hour.»<sup>25</sup> Både som bistandsassisterende og handelsfremmede aktør var det svært lukrativt å være konsul. Dette understrekes også i Myrstad's artikkel.<sup>26</sup> Nedgangstidene for konsuler kom først i det 20. århundre, da handelsinteressene ble for store til at europeiske stormakter kunne stole blindt på konsulenes handelsetteretninger. Et annet viktig verk om konsulære affærer er Lee og Quigley's bok *Consular Law and Practice*.<sup>27</sup> I en litt annen vinkling enn Melissen går forfatterne løs på internasjonal konsulærvirksomhet i et historisk perspektiv. Om selve rollen til et konsulat skriver Melissen at konsulatet skal være en utvidelse av staten selv.<sup>28</sup> Lee og Quigley mener snarere at i et historisk perspektiv kan man se at staten har overført makt og jurisdiksjon til konsulatet, for at det skal kunne opptre selvstendig som et isolert organ. Mange av bøkene som omhandler konsulærvirksomhet i Kina bygger på boken til Lee og Quigley, som derfor er et svært viktig bidrag til konsulærhistorie.

Når det gjelder det norske (og svenske) konsulatvesenet, er det flere verk som tar for seg historien og problemene herunder. Ingrid Myrstad forteller om utviklingen, fra et europeisk løst spredt nettverk til en verdensomspennende formell institusjon.<sup>29</sup> Hun understreker også viktigheten av overgangen fra honorærkonsul til yrkeskonsul i Shanghai spesifikt, og hvordan dette gjorde generalkonsulatet mer profesjonalisert. En honorærkonsul tok betalt for henvendelser og arbeid, men kun dette. I motsetning til yrkeskonsul hadde ofte en honorærkonsul et virke ved siden av stillingen som konsul, noe en yrkeskonsul ikke hadde mulighet til.<sup>30</sup> Dette blir behandlet inngående i en artikkel av Kevin Stringer, som

---

<sup>24</sup> Melissen 2011

<sup>25</sup> Melissen 2011: 9

<sup>26</sup> Myrstad 2012

<sup>27</sup> Lee & Quigley 2008

<sup>28</sup> Melissen 2011

<sup>29</sup> Myrstad 2012

<sup>30</sup> Myrstad 2012: 147-148

argumenterer for handelsfordelene en honorærkonsul fikk.<sup>31</sup> Dette gjør at generalkonsulatet ble mer profesjonalisert. Et verk som beskriver dette tydelig er Leos Müllers bok *Consuls, corsairs, and Commerce*. Her forklarer han utviklingen av det svenske konsulvesenet rundt Middelhavet i de foregående århundrer, og Norges konsulathistorie som blir innlemmet med den svenske i 1814. Han understreker at de ulike interessene for konsulatvesenets posisjon var gjeldende helt fra starten av unionstiden, og at det var en uunngåelig konflikt, som til slutt endte med unionsoppløsningen. Kjell Emanuelsons *Den svensk-norska uteriksförvaltningen 1870-1905* er også et viktig bidrag i denne sammenhengen.<sup>32</sup> Han undersøker utenriksforvaltningen til unionen i den nevnte perioden i lys av økonomisk og politisk historie. Konsulatvesenets posisjon, utvikling og stilling blir redegjort for. Det kommer frem at Norge hadde mest utgifter i forbindelse med dette, og hadde i så måte et mer aktivt konsulatvesen som mottok flere henvendelser fra utenlandsfarere.<sup>33</sup> Det blir i et eget underkapittel også redegjort for konsulvesenet i seg selv gjennom historien, med informasjon om at flere konsuler var misfornøyd med antall instanser man måtte forholde seg til. Også Emanuelson redegjør for konflikten mellom norske og svenske interesser som utviklet seg til den kjente konsulatsaken.

Et annet bidrag som også bør nevnes er Ayro Makkos artikkel om konsulatvesenet fra 1875-1905.<sup>34</sup> Etter at verdenshandelen økte betraktelig etter napoleonskrigene, ble resultatet en global økonomi hvor flere land var avhengig av hverandre i et økonomisk perspektiv. Konsulatvesenet var ifølge Makko en viktig måte å få innpass i den globale økonomien når unionen ikke var en del av imperialismen som rådet verden over. Han diskuterer konsulatenes rolle som en måte å få fordelene en kolonimakt hadde, uten militære kostnader som bieffekt. I likhet med Emanuelson og Müller argumenterer også Makko for de ulike interessene mellom Norge og Sverige i konsulataffærer, og hva som ble konsekvensene av disse.

Hva gjelder svensk-norsk konsulatrepresentasjon i Kina, er det viktig å huske på at dette først ble muliggjort etter traktaten i 1847. I følge Myrstad ble det først i 1851 utnevnt en honorær generalkonsul i Canton, men denne posten ble av handelsmessige grunner flyttet til Shanghai.<sup>35</sup> Hun forklarer utviklingen av konsulatvesenet i området med opprettelse av visekonsulat rundt, og hvordan en kombinasjon mellom handelsfremmende og bistandsassisterende virksomheter var hovedoppgavene til generalkonsulatet. Worm Müller

---

<sup>31</sup> Stringer 2011

<sup>32</sup> Emanuelson 1980

<sup>33</sup> Emanuelson 1980: 118

<sup>34</sup> Makko 2014

<sup>35</sup> Myrstad 2012: 150-152

viser til fordelene norsk skipsfart dro av å ha konsulær representasjon i området; og at det virket handelsfremmende.<sup>36</sup> Myrstad tilbakeviser denne påstanden i noen grad når hun skriver: «Likevel, den svensk-norske konsulære representasjonen i Kina står som et eksempel på at konsulær tilstedeværelse i en havn, alene ikke var nok til å fremme svensk og norsk handel og skipsfart i et ukjent farvann.»<sup>37</sup> De handelsfremmende virkninger kan altså diskuteres. Det er likevel både hos Myrstad og Worm Müller understreket hvordan det var en hjelp for nordmenn i området, som igjen understøtter litteraturen om konsulær virksomhet generelt.

For selv om Myrstad har den handelsfremmende virkningen som hovedfokus, er hun inne på oppgavene overfor sjømenn. At norske kapteiner hadde oppmøteplikt på generalkonsulatet innen 48 timer etter ankomst til Shanghai er redegjort for. Dette var en svært administrativ oppgave, men forteller oss at sjømenn måtte forholde seg til konsulatet. Jan Melissen understreker i sin bok viktigheten av konsulat for folk flest.<sup>38</sup> Dette føres videre i Leos Müllers bok om konsulærvirksomhet, hvor han redegjør for oppgavene overfor nødlidende skipskapteiner og sjømenn: «Nevertheless, liaising with local authorities still has its place among the important functions of the consuls, even if troubled shipmasters have these days been replaced by tourists.»<sup>39</sup> En av konsulenes viktigste oppgaver har alltid vært å forholde seg til mottakerlandets autoriteter for hjelpelse av sjømenn. Og dette kan føres videre ved å se på lovgivning omkring konsulens oppgave, og spesielt oppgaver knyttet til den nye loven av 1893. Gustav Blom gjennomgikk denne i samtiden, og la ved kommentarer om endringer fra foregående lover.<sup>40</sup> I denne nevnes flere av konsulens oppgaver. Blant annet står det at konsulen skal innsette ny skipsfører dersom sykdom inntreffer, og har det administrative ansvaret for skipsføreren i forhold til bistand eller hjemreise. Det står også beskrevet rettighetene til en sjømann dersom han eksempelvis nekter å møte om bord, og hvordan konsulen kan hjelpe skipsføreren med å få ham om bord dersom dette inntreffer i utlandet; Konsulen kan ta kontakt med politiet dersom det blir nødvendig.<sup>41</sup> I tillegg finner vi bestemmelser knyttet til udugelighet, og hvordan konsulen kan godkjenne avmønstring gjort av skipsføreren dersom det kan bevises at sjømannen er udyktig i arbeidet: «Godtgjøres det, at en sjømand er udugelig til den tjeneste, hvortil han har ladet seg forhyre, kan han afskjediges

---

<sup>36</sup> Worm Müller 1950

<sup>37</sup> Myrstad 2012: 175

<sup>38</sup> Melissen 2011

<sup>39</sup> Müller 2004: 48

<sup>40</sup> Blom 1893

<sup>41</sup> Blom 1893: 44

mot at erholde hyren til afskjeden.»<sup>42</sup> Et annet interessant element med denne loven, er at det i motsetning til tidligere lovgivning var påbudt å ha et eksemplar av denne loven om bord. Det er derfor tenkelig at lovene kan ha hatt større innvirkning på hverdagen til sjøs enn tidligere.

## 2.4 Sjømenn; rettighetene og utviklingen av disse.

Historien om lovverk, status og arbeidsforhold til sjømenn er en svært sentral del av oppgaven. De historiografiske linjene i denne sammenheng er derfor viktige å undersøke. Leon Fink sin bok *Sweatshops at Sea* kan være et naturlig utgangspunkt.<sup>43</sup> Han tar for seg utviklingen av sjømanns status og rettigheter fra 1812 til i dag i et sosialt perspektiv. Et viktig argument er å se overgangen fra seilskip til dampskip, og hvordan dette påvirket sjømenn. Fra å være en helt egen klasse, isolert ute på havet, ble sjømenn i dampskipets tidsalder omgjort til en slags arbeiderklasse på havet. Kravene om maritim kompetanse ble endret og det var for mange stillinger ikke nødvendig med veldige kunnskaper om sjømannskap. I tillegg redegjøres det for sjømanns organisering og fagbevegelser for å forbedre rettighetene deres, med et eget kapittel: «Workers of the sea, unite?».<sup>44</sup> Dette finner vi også i Håkon Lies biografi om Andrew Furuseth.<sup>45</sup> I et mer personlig perspektiv får vi innblikk i fagorganiseringen i USA mot slutten av 1800-tallet og frem mot første verdenskrig. Sjømanns organisering førte med seg en rekke nye bestemmelser i forbindelse med sykdom, rømming, forlis og andre element i sjømanns hverdag. I et norsk perspektiv er Finn Olstads *Vår skjebne i vår hånd*, historien om norsk sjømannsforbund et viktig bidrag. I boken legges det vekt på utviklingen av fagorganisasjoner for norske sjømenn; Sjømandsforeningernes fællesforening av 1902 og Matros og fyrbøterunionen av 1910.<sup>46</sup> Både Olstad, Fink og Lie legger vekt på de nye bestemmelsene for rømming, sykdom og forlis.

Rømming og bestemmelsene omkring dette kan være interessant å se litt på. I Storbritannia ble dette dekriminalisert i 1880. Det ble imidlertid rekriminalisert i 1895, og utgjorde utgangspunktet for en viktig diskusjon omkring sjømanns rettigheter: Hvor frie var sjømenn?<sup>47</sup> Dødsstraffen for rømming som hadde eksistert i tidligere tider var byttet ut med tvangsarbeid og fengsel. Håkon Lie skriver om hvordan Furuseth stod i spissen for å få redusert straffen ved rømming i USA. I utgangspunktet var det 9 måneders fengsling for

---

<sup>42</sup> Blom 1893: 51

<sup>43</sup> Fink 2011

<sup>44</sup> Fink 2011: 117

<sup>45</sup> Lie 1993

<sup>46</sup> Olstad 2006: 43

<sup>47</sup> Fink 2011

rømming, men dette ble etter press fra fagbevegelsene omgjort til en måned. Fink problematiserer det faktum at man er låst på båten når den er ute på havet, og at det var andre bestemmelser for sjømannen. Denne problematikken er gjeldende også hos Olstad, som skriver: «Sjømannen var bundet til sitt skip, på en helt annen måte enn for eksempel industriarbeideren til sin fabrikk.»<sup>48</sup> Videre forteller han at rømming fra norske skip ga strenge straffer (uten å spesifisere hva dette innebærer). Likevel rømte så mange som 17 000-18 000 norske sjøfolk i løpet av 1890-årene og det første tiåret på 1900-tallet.<sup>49</sup> I en oversikt over den norske skipskontroll fra 1866-1912 viser konsulatrapporter at det ble innrapportert 12 904 rømminger på norske skip.<sup>50</sup> Det spriker i antallet her, men det kan skyldes ulikt kildegrunnlag. Det er likevel hevet over enhver tvil at rømming forekom også blant norske sjømenn, som mønstret på utenlandske skip for bedre lønn og kår.<sup>51</sup>

Dette kan føres videre. Norske sjømenn arbeidet altså på utenlandske skip. Både i Dannevig, Myrstad, Rinman og Brodefors, Olstad og Worm Müller kan vi lese om norske sjømanns posisjon i et internasjonalt perspektiv. De var pålitelige, ettertraktet og billige i drift. Mange nordmenn som var forhyret på utenlandske skip var rømlinger, selv om mange også var nordmenn som av ulike årsaker stod uten arbeid i fremmede havner og tok hyre på fremmede skip. Olstad nevner amerikanske skip som en arbeidsgiver, da lønningene her var høye.<sup>52</sup> Også britiske skip var vanlige arbeidsgivere da flåtens størrelse gjorde det lettere å få arbeid. Denne problematikken blir behandlet i Fink, og hvilke tiltak som ble gjort for å holde amerikanske sjømenn på amerikanske skip.<sup>53</sup> Dette er interessant, for et flaggbytte for en sjømann medfører visse komplikasjoner. En norsk sjømann på et fremmed skip i en fremmed havn må forholde seg til ulike juridiske lover. Er det sin egen, skipets eller havnens lov man skal følge? Dette er lite behandlet i litteraturen om norske sjømenn. Et svar kan være i Lee og Quigleys bok om konsulære affærer, og hvordan *ekstraterritorialitet* ble et viktig begrep i forbindelse med ekspansjonen av konsulatvesenet. Konsulen fikk i noen tilfeller myndighet til å utøve jurisdiksjon i landet han oppholdt seg i, med utgangspunkt i senderlandets lover.

Rettighetene og kår for sjømenn utviklet seg i perioden. Det er vanskelig å komme utenom engelskmannen Samuel Plimsoll. I Finks bok kan vi lese om «The Sailors Friend».<sup>54</sup> I en tid med ekstremt mange skipsforlis innførte Plimsoll etter harde kamper med politikere i

---

<sup>48</sup> Olstad 2006: 36

<sup>49</sup> Olstad 2006: 37

<sup>50</sup> Den norske skibskontrol 1914

<sup>51</sup> Olstad 2006

<sup>52</sup> Olstad 2006: 37

<sup>53</sup> Fink 2011

<sup>54</sup> Fink 2011: 67-92



England en frivillig lastelinje, som ble obligatorisk i 1906. Dette er i ettertiden blitt et symbol på bedre rettigheter for sjømenn i denne perioden. Et verk som må nevnes er hans *Our Seamen: An Appeal*.<sup>55</sup> Ikke lenger kunne skipene overlastes; det var regulert hvor dypt skipet kunne ligge i vannet. Dette var for å minske antall forlis, som spesielt i England på 1860- og 1870-tallet var svært mange. Plimsoll er også nevnt i Andersen og Colletts bok om det norske Veritas, og hvordan Plimsoll søkte å få staten involvert i sjøfartens sikkerhet til sjømenns beste.<sup>56</sup> Dette er en interessant problemstilling som forårsaket mye diskusjon i samtiden; Sjømenns sikkerhet og rettigheter mot statlig inngripen i den maritime verden og rederienes forretninger. Det er likevel viktig for å forstå at i denne perioden økte sjømenns rettigheter og kår på flere plan. Både enkeltmenneskenes kamper og sjømenns organisering og samarbeid resulterte i dette.

Rettighetene og kårene til sjømenn var i stadig bedring. Bestemmelser ved rømming, avmønstring, forlis, sykdom og sikkerhet er noen av elementene i denne prosessen. Elisabeth Solvang Koren har i sin doktoravhandling *Beskytte, Forme, Styrke* redegjort for utviklingen av norske sjømenns rettigheter, dog med et henblikk på helsepolitikk.<sup>57</sup> Også hun understreker at mesteparten av norsk litteratur omkring sjøfart har et økonomisk perspektiv. Hennes avhandling er derfor viktig i den sosiale historien om norske sjømenn. Her blir lovgiving omkring sykdom i nære og fremmede havner undersøkt, og det er tydelig at de ble bedret mot slutten av 1800-tallet og opp mot første verdenskrig, der hennes avhandling avsluttes. Dette understreker det som vi har sett i tidligere i litteratur, sjømenns kår og rettigheter ble utvidet og forbedret. I artikkelen *Med Saltvann i årene*, skrevet av nevnte Koren og Tore L. Nilsen er mye av doktorgradsarbeidet til Koren videreført, og bestemmelser om kosthold og kår for norske sjømenn blir undersøkt.<sup>58</sup> Det generelle bildet av en norsk sjømann i perioden skal vises frem. Vi kan også her lese en del om lovgivning for norske sjømenn, 1860-loven og endringene som kom frem i loven av 1893. Disse endringene gjaldt altså både sykdom, spørsmål om udugelighet, pengenød og flere andre situasjoner som krevde konsulær bistand. Blant annet ble tukturen fra 1860-loven, kapteinens rett til å bruke vold mot sjømenn, avvirket i denne perioden. Dette har som kjent blitt tatt opp i Gustav Bloms gjennomgang av loven fra samtiden. Likevel er det fremdeles usikkert i hvor stor grad denne loven fikk innvirkning på konsulatets innflytelse. Det er tenkelig at en slik lov tar tid å implementere i

---

<sup>55</sup> Plimsoll 1873

<sup>56</sup> Andersen & Collett 1989

<sup>57</sup> Koren 2008

<sup>58</sup> Koren & Nilsen 2013

praksis, og vi vet av kildene at det tok en stund før eksemplaret faktisk ankom generalkonsulatet. Dette er vanskelig å følge opp i litteraturen, men er interessant å ha i bakhodet for videre undersøkelser.



### 3.0 Sykdom, nød og død.

I denne delen av oppgaven skal vi undersøke henvendelser omkring sykdom, nød og død for norske sjømenn i farvannet omkring Shanghai for å se på sjømenns situasjon og kår i fremmede havner. Disse elementene i det maritime liv var en del av hverdagen på sjøen, og det er derfor viktig å se på korrespondansen til generalkonsulatet i forbindelse med dette. Dette er noe av det mest naturlige som skjedde på båter, og enhver sjømann fra perioden ville kunne fortalt historier om dødsfall på skipet. En så viktig del av korrespondansen er nødvendig å undersøke for å få et klarere bilde av norske sjømenn i Shanghai og omegn. Vi skal se på noen enkeltstående tilfeller om sykdom om bord, for å se hvordan henvendelsene til generalkonsulatet arter seg og se hvilke grep generalkonsulatet gjorde ovenfor de syke sjømennene. I tillegg vil det forekomme bekreftelser på refusjon for utlegg fra departementet for det indre. Noen ganger er det også korrespondanse med sykehuset i Shanghai. Disse notisene fra søstrene på sykehuset er svært verdifulle og gir oss mye informasjon om hvordan sykdomssituasjonen artet seg for en norsk sjømann. Dette bidrar til å kaste lys over enkeltskjebnenes historie. På grunn av at sykdom kan variere i grad og alvorlighet, er det naturlig at korrespondansen vil omhandle noen aktører mer enn andre, og at det selvsagt var mange tilfeller av sykdom som ikke generalkonsulatet ble involvert i. Kildene i denne sammenhengen gir oss kun svar på sykdom for norske sjømenn var i kontakt med generalkonsulatet.

Delkapitlets siste undertittel omhandler død. Som sjømann er man omgitt av konstant fare. Havet kan aldri kontrolleres, og det har alltid vært risikofylt å være sjømann. I våre dager er faren redusert betraktelig, men dødsfall ved forskjellige tilfeller hendte såpass ofte i denne perioden at det er vanskelig å se bort fra det. Det var noe generalkonsulatet måtte forholde seg til, samtidig som det kunne involvere flere instanser. Dette gir oss informasjon om kommunikasjonen mellom generalkonsulatet og visekonsuler i omegn, samt sykehus og lignende, og hvordan disse samarbeidet når det gjaldt norske sjømenn. Samtidig kan vi finne informasjon om norske sjømenn på fremmede skip, hvordan deres situasjon var, samt prosessen rundt dødsfall, begravelser og hjemsendelse av etterlatenskaper.

Kildene gir oss i noen tilfeller innblikk i hvordan en familiesituasjon kunne være for sjømenn. Det er en tragisk bakenforliggende historie for det hele, og det kan være vanskelig å skjønne hvor vanskelig et dødsfall kunne være for familien. Sjømennene mønstret på, forlot både kone og barn for å jobbe for føden i fjerne farvann. Om de var ansatt på et norsk skip ved et norsk rederi, var det ofte tilfellet at rederiet sendte deler av hyren til familien som en

vanlig lønn. Ved forhyring på fremmede skip ser vi imidlertid ofte at sjømannen sender oppspart hyrebeløp via generalkonsulatet til departementet for det indre som så forvalter pengene. I tillegg til at man kan regne med at pengene var kjærkomne for familien, kan man også regne det som et livstegn; familien får en bekreftelse på at sjømannen er i live og at det går bra. Om pengestrømmen stoppet er det helt naturlig at dette kunne føre til bekymring. Enten det var snakk om dødsfall eller at sjømannen mistet hyren, så er det dårlige nyheter og kunne gå ut over familiens evne til å klare seg.

Kapitlet vil innledningsvis inneholde historier om nødlidende norske sjømenn langs kysten av Kina, med hovedfokus på Shanghai. Dette får vi ofte vite på gjennom generalkonsulatets korrespondanse med departementet for det indre, som konsulatene rundt omkring var underlagt. I disse brevene bekrefter departementet refusjon for utlegg i forbindelse med nødlidende sjømenn. I andre tilfeller foreligger det brev fra sjømenn direkte som ber om penger til ulike formål, da forskjellige hendelser har gjort at de stod på bar bakke i fremmede havner uten utsikter til å skaffe seg inntekter med det første. Det er vanskelig å forestille seg hvor hjelpeløse sjømenn kan ha følt seg langs Kinakysten, alene i et fremmed land uten midler til å betale for seg. Det er trolig at disse sjømennene banket på generalkonsulatets kontor og ba om bistand. Da ikke dette ble skrevet brev om, er det kun disse bekreftelsene som kan gi oss pekepinn på hvordan dette foregikk. Dette skal undersøkes nærmere i kapitlet.

### **3.1 «(...) der tjener til dækkelse af nødlidende sømann.»**

Mange norske sjømenn var nødlidende. Problemene dette medførte gjorde at de henvendte seg til generalkonsulatet. Kildefunn viser at denne prosessen for utlegg ofte kunne skje på følgende måte: Sjømenn som av ulike grunner medførte utgifter for konsulatet, enten i form av kost og losji, sykdom, hjemreise eller administrative utgifter ble betalt av konsulatet. Kvitteringer og skrivelser om utgifter ble deretter sendt hjem til departementet for det indre, og det var viktig at alt ble sendt inn. Dersom dette var korrekt anført, noe det ikke alltid var, ble det sendt en anvisning for den danske banken C.J Hambro & Son, London, som konsulen kunne hente ut pengene sine fra. Generalkonsulatet sendte bekreftelse på mottatt anvisning. Departementet for det indre krevde så inn pengene fra de nødlidende sjømenn. Det tidligste funnet i kildene fra den aktuelle perioden omhandler utlegg for seks sjømenn som forliste med damperen «Atlas» fra Bergen. Brevet er fra departementet for det indre, og er datert

9.12.1887.<sup>59</sup> I korrespondansen kan vi finne flere brev som forteller om dette forliset, navn på mannskapet og at de var i god behold.<sup>60</sup> Skipet forliste ved den russiske øya Sakhalin, og mannskapet kom seg til Shanghai for å få hjelp fra konsulatet i forbindelse med dette, mens kapteinen ble værende på «strandingsstedet.» Dette er en ganske betydelig distanse og vitner om hvor viktig det var for sjømennene å komme seg til generalkonsulatet i Shanghai. Skipet ble trolig kondemnert da skadene var alvorlige. Dette kom sannsynligvis frem av en inspeksjon gjort av den gjenblivende kapteinen, samt en forsikringsagent som vurderte skadeomfanget. Interessant med dette eksemplet er at det en drøy måned senere, 13.1.1888, ble sendt enda en anvisning fra departementet for det indre, som gjelder utlegg for to andre sjømenn forlist på samme damper.<sup>61</sup> Det kan tyde på at enten mannskapet kom i puljer, eller at konsulatet har sendt regningene delvis for å få dekket utleggene.

Hvordan dette fungerte i praksis er vanskelig å si, men det er ikke utenkelig at de to puljene med sjømenn ankom Shanghai til forskjellige tider, da det kan ha vært vanskelig å komme seg hit. Det er også verdt å merke seg at det ikke er nevnt hvorfor generalkonsulatet måtte legge ut penger. Formuleringen er i disse tilfellene: «(...) der tjener til dækkelse (...) omhandlende Udlæg for 2 Mand af Besætningen paa forlist Dampskib «Atlas» af Bergen, Skipper Wulff».<sup>62</sup> Det er altså vanskelig å vite hva utleggene *egentlig* dreide seg om, altså om det var kost, losji, sykehusregninger eller noe annet. Kilder peker imidlertid på at konsulen berettet dette til departementet for det indre, uten at det blir gjengitt i bekreftelsesbrevene fra departementet, som er den viktigste kilden omkring nødlidende sjømenn. I arkivet etter departementet for det indre er det også bare registrert utgifter i en slik forbindelse, så også her er det vanskelig å finne omstendighetene omkring den nødlidende sjømannen. I et av disse brevene fra departementet datert 5.6.1889 bekrefter de at brevet om utlegg for en nødlidende sjømann er mottatt, men det er ikke berettet noe omkring omstendighetene som gjorde sjømannen nødlidende.<sup>63</sup> Dette kan tyde på at konsulatet i utgangspunktet skal underrette disse årsakene, men at ikke dette ble gjort i denne sammenheng.

---

<sup>59</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1864-1894. Del A. No 28-1888. Brev fra departementet for det indre. Datert 9.12.1887.

<sup>60</sup>Generalkonsulatet, korrespondanse, 1864-1894. Del A. (Unummerert). Et håndskrevet brev fra great northern telegraph company. Datert 21.9.1887. Generalkonsulatet, 1864-1894. Del A. (Unummerert). Et brev fra den nederlandske konsulen i Nagasaki. Datert 22.10-1887.

<sup>61</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1864-1894. Del A. No 68-1888. Fra departementet for det indre. Datert 13.1.1888.

<sup>62</sup> Ibid.

<sup>63</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1864-1894. Del A. No 199-1889. Fra departementet for det indre. Datert 5.6.1889.

Disse eksemplene er på ingen måte enkeltstående, og både kildene og utdrag fra litteraturen viser at utlegg for sjømenn i nødlidende situasjoner var en svært vanlig del av generalkonsulatets hverdag. Mange norske sjømenn var nødlidende. Det kan også virke som om dette var en svært standardisert prosess, noe brevene fra departementet for det indre tyder på da disse ikke forandrer seg gjennom hele perioden. Selve prosessen har vi sett ovenfor, men det må understrekes hvor vanskelig situasjonen kan ha vært for en pengelens sjømann i Shanghai. Det var ingen garanti for gode kår i området og mange trengte hjelp til grunnleggende behov. For å vise et typisk eksempel på kildene til utlegg for nødlidende sjømenn kan vi se på et brev fra departementet for det indre fra 1895.<sup>64</sup> Generalkonsulatet mottok et brev om anvisning for refusjon i forbindelse med utlegg for to nødlidende sjømenn, Oscar Mortensen av Drammen og Oscar Christensen av Fredrikshald (dagens Halden) på £5.0.2. Etersom disse sjømennene blir nevnt hverken tidligere eller senere i korrespondansen kan vi regne med at de møtte opp hos generalkonsulen og ba om bistand grunnet pengene, fikk pengene og klarte seg videre takket være generalkonsulatets bistand. Generalkonsulatet fikk så refundert utleggene fra departementet for det indre. Dette bekreftes i en skrivelse av 21.5.1895.<sup>65</sup>

I noen tilfeller henvendte sjømannen seg direkte til generalkonsulatet. Tredjestyrmann Arne Arntzen arbeidet om bord på S/S «Nagoya Manè».<sup>66</sup> Arntzens skip ligger i en uthavn hvor det er dårlig med offisielle postforbindelser, og det kommer frem av korrespondansen at Arntzen i utgangspunktet skulle ha sendt noen penger han skyldte konsulatet. Disse hadde han sannsynligvis lånt før han ble forhyret på nåværende skip, da han var i nød og trengte penger. Styrmannen tør ikke sende pengene fra der han var i øyeblikket, da han var redd for at disse skulle bli borte på veien, selv om han bedyrer at han kunne betalt de umiddelbart om han hadde muligheten. Videre ser vi et nytt brev fra samme Arntzen, som tyder på at generalkonsulatet har sendt en puring på pengene, hvor Arntzen ble fornærmet over anklagene mot hans ærlighet og forsikret om at pengene skal betales så fort han hadde muligheten til det.<sup>67</sup> Eksemplet tjener til å vise hvordan generalkonsulatets pengebistand kunne fungere i praksis. Samtidig viser det oss at når man hadde fått hyre, var det trolig vanlig praksis å betale pengene tilbake igjen. Generalkonsulatet regnet med en viss ærlighet. Dersom pengene ikke forelå innen en viss tidsramme, kunne man regne med en puring. I dette tilfellet

---

<sup>64</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 367-1895. Fra departementet for det indre. Datert 8.4.1895.

<sup>65</sup> Indredepartementet. 1448-1895. Brev fra generalkonsulatet til departementet for det indre. Datert 21.5.1895.

<sup>66</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del A. No 478-1895. Fra Arne Arntzen. Datert 19.6.1895.

<sup>67</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del A. No 552-1895. Fra Arne Arntzen. Datert 20.6.1895.

virker det som om generalkonsulatet allerede hadde ventet lenge på pengene ettersom purringen må ha kommet like etter mottatt brev. Likevel er det viktig å se rollen til generalkonsulatet og hvor tydelig det kommer frem at det må hjelpe norske sjømenn i perioden, og at det blir gjort.

### **3.2 Sykdom.**

Det er verdt å merke seg at det altså er lite spesifikt hva utleggene dreide seg om. Det eneste vi vet med sikkerhet er at konsulatet hadde forskjellige utgifter i forbindelse med sjømenn, og at disse ble refundert i de fleste tilfeller. Ordet nødlidende blir brukt mye utover perioden, men er i den aktuelle perioden først nevnt i en skrivelse av 31.7.1888, hvor departementet gir anvisning på tilbakebetaling for utlegg.<sup>68</sup> Dette dukker opp senere, samtidig som det aldri står eksplisitt hva nødlidende handler om. I utgangspunktet ville det være naturlig å trekke inn alle situasjoner der sjømenn er i nød under samlebetegnelsen. Det virker likevel som om eksempelvis sykdom er utelatt fra begrepet. Vi kan i en skrivelse fra departementet for det indre av 1.5.1889 lese om en sinnssyk styrmann Thüs.<sup>69</sup> Han har medført konsulatet utgifter, og disse refunderes. Videre skrives det om sinnssykdommen til styrmannen, og departementet ber konsulatet ta en beslutning om hva det er best å gjøre med ham. I utgangspunktet har styrmannen tenkt seg til Yokohama, men dette frarådes av departementet på grunn av sinnstilstanden. Ettersom Thüs ikke har noen slektninger som kan stille med midler til hjemreise, vil dette gå på statskassens regning som naturligvis sees på som siste mulighet og må i tilfelle foregå på billigst mulig måte. En annen er at konsulatet sørger for styrmannen i Shanghai, og legger til rette for at han skal klare seg, gjerne med assistanse. Eksemplet viser oss hvordan sykdom ble behandlet, og hvordan sjømenn ute av stand til å ta vare på seg selv kom i kontakt med generalkonsulatet. Flere ganger måtte konsulatet gjøre noe i forhold til syke sjømenn; hjemsending, utgifter for sykehus og videre. I noen tilfeller kunne selvsagt også de syke bli avmønstret på et skip, og om de ikke var i stand til å arbeide bød dette selvsagt på problemer som måtte behandles av konsulatet.

Problemene når man skal undersøke sykdom for sjømenn i området er flere. Man vet naturligvis med sikkerhet at det skjedde. Sykdom har alltid vært en del av en sjømanns hverdag. Og i sekundærlitteraturen er sykdom for sjømenn nevnt og utviklingen av

---

<sup>68</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1864-1894. Del A. No 280-1888. Fra departementet for det indre. Datert 31.7.1888.

<sup>69</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1864-1894. Del A. No 178-1889. Fra departementet for det indre. Datert 1.5.1889.



rettighetene i denne forbindelse diskutert. Likevel vet vi at det er mange forskjellige sykdommer som kunne ramme en sjømann, og noen var selvsagt mer alvorlige enn andre. En sykdom som kunne behandles av skipslegen og som kunne helbredes til sjøs er trolig aldri blitt rapportert til generalkonsulatet. Dette vil det ikke foreligge kilder på. Det som dukker opp i kildene er som oftest refusjon for utgifter knyttet til bistand for syke sjømenn, som er sendt av departementet for det indre.<sup>70</sup> Sykdomstilfeller som vi finner i generalkonsulatets korrespondanse, hvor det kommer skriv direkte til generalkonsulen om en syk sjømann virker å være mer alvorlige og kompliserte. Dette kan være grunnet i at sjømannen selv på grunn av sykdomssituasjonen ikke hadde mulighet til å møte opp for å be om hjelp hos generalkonsulatet selv. Et annet eksempel på dette finner vi i et brev fra den amerikanske generalkonsulen i Shanghai fra 4.3.1897.<sup>71</sup> Han avmønstret den norske sjømannen Annannias Svensson fra det amerikanske skipet «Luzon» og fikk ham innlagt på sykehuset. Ettersom han er norsk, har amerikaneren underrettet sykehuset om at den svensk-norske generalkonsulen tar hånd om utgiftene. Dette tilfellet viser at sjømannen selv ikke kunne gå til generalkonsulatet, han ble innlagt istedet. Det kan skyldes sykdommen. Kanskje ble sykdommen forverret ute på sjøen i den grad at når skipet anløp Shanghai handlet det om å få Svensson innlagt. Korrespondansen gikk deretter fra generalkonsulen til skipets flagg, og til sjømannens nasjonalitets konsul. Den svensk-norske konsulen på sin side var ansvarlig for å ordne med utgiftene for sjømannen som ble gjort i henhold til norsk lov.

### **3.3 Dødsfall, kapteinen og pengene.**

Sykdom og død hører sammen i noen tilfeller, og dødsfall om bord har som vi vet i alle tider vært en uunngåelig del av et skips hverdag. Kildene viser til flere dødsfall for norske sjømenn i disse fremmede havner, og det reiser seg en del spørsmål som en følge av dette. Hvordan dette ble håndtert, hva som skjedde med etterlatenskapene og hva man gjorde med korrespondanse til Norge for å informere om dødsfallet er tanker som er viktige å besvare for å forstå de norske sjømenn og konsulatet i en slik sammenheng. En episode på våren 1893 som også gir innblikk i norske sjømenn om bord på utenlandske skip, kan trekkes frem for å illustrere dette. Sjømannen Carl Jonsson på det tyske fartøyet «Galvestow» falt ned fra riggen

---

<sup>70</sup> Dette er det flere eksempler på. Generalkonsulatet, korrespondanse 1894-1896. Del B. No 66-1896. Hjelp for syk sjømann Emil Gabrielsen. Fra departementet for det indre (udatert). Generalkonsulatet, korrespondanse. 1864-1894. Del A. No 144-1889. Brev fra departementet for det indre. Datert 19.3.1889.

<sup>71</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1897-1898. Del A. No 188-1887. Brev fra et amerikansk generalkonsulat. Datert 4.3.1897.

og døde.<sup>72</sup> Etterlatenskapene og pengene etter sjømannen ble brakt inn av kapteinen, og to vitner fulgte med for å bekrefte den ulykksalige episoden. Det viste seg at han like før påmønstringen av den tyske barken hadde blitt avmønstret et britisk skip av ukjent årsak. Han ble begravd i Shanghai, og utgiftene ble betalt av kapteinen, noe som ifølge korrespondansen var lovpålagt etter det som trolig var tysk lov.

Dette virker som en ganske interessant sak som byr på flere spekulasjoner. Hvorfor Jonsson måtte avmønstre et britisk skip er selvsagt vanskelig å si. Om han gikk frivillig eller måtte avmønstre er på ingen måte avklart. Hvis det var tilfelle at han gikk frivillig fra det britiske skipet, for så å på mest ulykksalige vis falle i døden måneder senere på «Galvestow» minner det i beste fall om uflaks. Det er selvsagt en mulighet at det britiske skipet hadde som formål å hyre billigere arbeidskraft (kinesere) og at en dyrere nordmann ble overflødig. En annen mulighet er at dette var en mann som hadde dårlig arbeidslyst, var dårlig i arbeidet og derfor ble avmønstret. Det vil i så fall kunne være med på å forklare dødsårsaken. En edru og dyktig sjømann kan kun skyldes på uflaks dersom han faller ned fra riggen. Dette blir selvsagt bare spekulasjoner, men omstendighetene rundt Jonssons dødsfall gjør hele saken mistenkelig. Dødsfall er som nevnt et vanlig fenomen i maritim historie, men sjeldent er de av denne typen. Videre om Jonsson blir det ikke nevnt noe videre om hva som skjer med effektene, men det er flere pekepinner som tilsier at han ikke hadde noen slektninger å sende pengene til. Blant annet mottok aldri konsulatet bekreftelse på mottagelse av hjemsendte etterlatenskaper etter avdød sjømann, noe som helt klart var det vanligste i situasjoner omkring døde sjømenn.

Nettopp dette viser seg flere ganger i kildene, noe som tyder på at dette var vanlig praksis dersom det *var* noen mottaker for pengene hjemme. Dessuten foreslår visekonsulatet som først nevner dødsfallet å bruke pengene på begravelsen (som var kapteinens ansvar). Dette kan også tyde på at i dette tilfellet var pengene bare hans. Vi kan i flere tilfeller følge slike historier, og det er tydelig at praksis i utgangspunktet var å sende hjem etterlatenskapene, noe som i sin natur virker rimelig. Prosessen virker tydelig: En sjømann dør, dette blir rapportert til konsulen som har ansvar for å sikre at alt går korrekt for seg i forhold til begravelse og hjemsendelse av etterlatenskaper, før departementet for det indre bekrefter mottagelsen av disse. Et annet eksempel på dette dukker senere opp i kildene, da i

---

<sup>72</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1864-1894. Del B. No 122-1893. Brev fra et svensk-norsk visekonsulat i Jachow. Datert 9.5.1893.

forbindelse med sykdommen og dødsfallet til skipstømmermann Johannesen Johansen.<sup>73</sup> Han var forhyret på S/S «Bankchef Henriksen» en tid, men ble syk om høsten 1892 og ble i samråd med konsulatet lagt inn på «Sailors Home» i Swatow.<sup>74</sup> Her ble han fram til han var nødsagen til å mønstre på det norske skipet «Oscarshal», som etter hvert skulle seile fra Swatow til Shanghai.

På denne turen ble det dramatisk. Generalkonsulatet skriver: «(...) at tømmermand Johannes Johansen af Bergen er sporløst forsvunden på touren fra Swatow den 21. Mars 1893».<sup>75</sup> I løpet av turen ble tømmermannen borte, uten at noen hadde hørt fra ham. Bergens stift skriver i et brev til indredepartementet at de tolker det som at han har druknet.<sup>76</sup> De ber indredepartementet ordne slik at etterlatenskapene etter Johansen blir sendt til generalkonsulatet, som kan hjemsende disse. Dette følges opp ved at kapteinen på «Oscarshal» kom til generalkonsulatet med det oppsparte hyrebeløpet. I tillegg auksjonerte de bort effektene, og sendte pengene hjem sammen med skipskisten til Johansen.<sup>77</sup> Etterlatenskapene, som lød på £13.5.7 ble sendt til Norge av generalkonsulatet. Departementet for det indre bekrefter mottagelsen av disse i en skrivelse av 8.9.1893.<sup>78</sup> Det er også i denne saken mange spørsmål som reises, spesielt omkring omstendighetene på båten «Oscarshal». Det er trolig at han ikke var ved beste helse, ettersom han var tvunget til å mønstre på et nytt skip og trolig ikke var helt frisk. Hvorvidt sykdommen gjorde at han eksempelvis falt over bord, eller at det mentale aspektet ved sykdommen forårsaket forsvinningen er aldri nevnt og derfor vanskelig å vite. Om høsten samme år, i et brev av 29.9.1893 mottar generalkonsulatet en forespørsel fra en C.G Benzenius som ber om bekreftelse på ryktene om at Johansen er død.<sup>79</sup> Saken viser oss hvorledes prosessen omkring døde sjømenn foregikk, og at dette var viktige henvendelser som generalkonsulatet måtte forholde seg til. Vi skal se senere på hvordan meldinger til slektninger hjemme kunne arte seg vedrørende dødsfall i fremmede farvann. I dette tilfellet virker det nemlig bare som at generalkonsulatet videresender informasjonen til departementet for det indre, som i sin tur tar kontakt med den lokale instansen i Norge. Likevel kan det påpekes at vi flere ganger ser at konsulatet må bekrefte

---

<sup>73</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1864-1894. Del B. No 337-1893. Brev fra en ved navn Johan Horne. Datert 28.6.1893. Refererer til at Johannesen ble syk f.aa(forrige år).

<sup>74</sup> Indredepartementet. 6155-1893. Brev fra generalkonsulatet til departementet for det indre. Datert 5.7.1893.

<sup>75</sup> Indredepartementet. 5071-1893. Brev fra generalkonsulatet til departementet for det indre. Datert 3.6.1893.

<sup>76</sup> Indredepartementet. 5071-1893. Brev fra Bergens stift til departementet for det indre. Datert 22.7.1893.

<sup>77</sup> Indredepartementet. 6155-1893. Brev fra generalkonsulatet til departementet for det indre. Datert 5.7.1893.

<sup>78</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1864-1894. Del B. No 530-1893. Fra departementet for det indre. Datert 8.9.1895.

<sup>79</sup>Generalkonsulatet, korrespondanse. 1864-1894. Del B. No 449-1893. Brev fra C.G Benzenius til generalkonsulatet. Datert 29.9.1893.

eller avkrefte «rykter» om dødsfall.<sup>80</sup> Dette kan tyde på at de hjemmeværende hørte om dødsfall på sjøen via ulike kanaler. Deretter skrev de konsulatet i håp om å få sannheten.

Dødsfallene for norske sjømenn i disse farvann viser seg å være en svært viktig del av korrespondansen til generalkonsulatet i perioden. Vi får innblikk i nordmenn på fremmede skip og situasjonen som forårsaket dødsfall. Grunnet alvorligheten som dødsfall ofte innebærer er det svært nøye behandlet, som vi også kunne se i saken angående den uheldige Carl Jonsson. En viktig brikke i forståelsen for utviklingen av praksisen omkring dødsfall for norske sjømenn i fremmede havner, og kontakten med det norske konsulatvesenet (de forenede Rigers konsuler) faller på plass ved å undersøke et skriv fra departementet for det indre av 29.12.1894. Departementet klager på mangelfulle innberetninger fra konsulene omkring i verden vedrørende dødsfall, og spesifiserer hvordan det ifølge konsulatforordningen skal rapporteres. Innrapporteringen må blant annet inneholde fullt navn, hjemsted, alder «m.m».<sup>81</sup> Nevnte dødsfallet med Carl Jonsson er det første dødsfallet i perioden som blir behandlet av generalkonsulatet, men rutinene har tidligere ikke vært helt slik departementet ønsket. Dette måtte innskjerpes og vi ser hvordan alle detaljer omkring den avdøde måtte innrapporteres, mest sannsynlig i tillegg til hjemsendelse av alle personlige effekter og etterlatenskaper.

Dette kan eksemplifiseres ved å se på dødsfallet til Henrik Skjulstok fra Tønsberg, om bord S/S «Bygdø». Under tragiske omstendigheter avgikk båtsmann Skjulstok ved døden 1.7.1895 som følge av en hjertefeil.<sup>82</sup> Dette berettes til generalkonsulatet fra et visekonsulat. Samtidig viser denne konsulen til et skriv fra generalkonsulatet som mest sannsynlig omhandler prosedyrer for avdøde sjømenn i henhold til et sirkulære fra departementet, og at saken er blitt behandlet i henhold til dette. Blant annet blir det understreket at det var kapteinens ansvar å levere etterlatenskapene til generalkonsulatet ved ankomsten til Shanghai, som så sendte disse hjem. Hvem som ga beskjed om dødsfallet til slektningene hjemme er fortsatt vanskelig å si. En mulighet er naturligvis at de stakkars menneskene ikke fikk beskjed før de fikk melding om det oppsparte hyrebeløpet. Dette er en mulig slutning å trekke, ettersom det ikke på noe tidspunkt i korrespondansen forekommer bekreftelse på mottagelse

---

<sup>80</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 331-1896. Brev fra kona til Gustav Fløien, datert 2.3.1896. Et annet eksempel finner vi: Generalkonsulatet, korrespondanse. 1864-1894. Del B. No 499-1893. Brev fra en instans i Bergen til generalkonsulatet. Datert 29.9-1893. Kan også se dette på: Generalkonsulatet, korrespondanse 1894-1896. Del A. No 8-1895. Brev fra en søster til en sjømann, og til generalkonsulatet.

<sup>81</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1894-1896. Del A. No 194-1895. Fra departementet for det indre. Datert 29.12.1894.

<sup>82</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1894-1896. Del A. No 528-1895. Brev fra en svensk-norsk visekonsul i Hanoi. Datert 15.7.1895.

av denne beskjeden (og brev sendt hjem av denne typen viktighetsgrad hadde ofte et motstående bekræftelsesbrev). En annen mulighet er naturligvis kapteinen. Vi vet av kildene at kapteinen måtte vitne for et konsulat om dødsfallet, og sammen med noen utvalgte fra båten måtte bekrefte omstendighetene rundt ulykken. Dette var tilfellet ved Jonssons bortgang.

Likevel er det ingen kilder som har informert om at meldingen hjem var direkte kapteinens ansvar. Imidlertid er det selve prosessene omkring henvendelsene vedrørende dødsfall som er det viktige i denne sammenheng og disse har vi vært inne på tidligere. I denne perioden er det mulig å se en økning i antall dødsfall i disse fremmede farvann, både for sjømenn og andre nordmenn i området. Dette ser vi av bekræftelsesbrevene fra departementet for det indre på hjemsendt oppspart hyrebeløp. De hjemsendte hyrebeløpene forekommer hyppigere enn beskjeder fra andre instanser; visekonsulat, sykehus og lignende. Dette kan fortelle oss at ikke generalkonsulatet ble direkte involvert i omstendighetene rundt hvert dødsfall. Det er selvsagt en mulighet at dødsfall av mer naturlig karakter enn eksemplene vi har sett ble rapportert personlig av skipets kaptein til generalkonsulatet, da dette ikke var like alvorlig og derfor ikke hastet på samme måte. Dette vil det ikke foreligge kilder på. En annen mulighet er naturligvis at ikke generalkonsulatet ble informert om norske sjømanns bortgang, at alt ble gjort av skipet, kapteinen og rederiet. Dette virker likevel ikke så sannsynlig da det er så mange brev fra departementet for det indre angående dødsfall. En naturlig slutning er derfor at generalkonsulatet hadde det juridiske ansvaret for å sørge for at alt gikk rett for seg i forbindelse med dødsfall, og at alle tvister omkring oppspart hyre og uheldige omstendigheter rundt dødsfallet ble innrapportert.

På bakgrunn av dette kan vi lese mye omkring dødsfall for norske sjømenn i fremmede farvann gjennom kildene etter generalkonsulatet i Shanghai. Syke sjømenn ble tatt hånd om, og etterlatenskapene og oppspart hyrebeløp ble sendt til hjemmевærende slektninger i Norge. I tillegg fungerte det som en kommunikasjonspost for familie og slektninger. Dette kan vi også se et eksempel på i et brev datert 28.7.1896.<sup>83</sup> Otto Thoresen, sjef for rederiet med samme navn, har fått forespørsel fra foreldrene til avdøde styrmann Oscar Edwardsen etter etterlatenskaper og effekter. Edwardsen døde nemlig i Shanghai i august 1895, og foreldrene har ikke mottatt noe etter sønnen. De etterspør dette, samtidig som de forespør hvordan hjemsendelsen vil foregå. Eksemplet viser det vi har sett tidligere. Etterlatenskapene etter avdøde norske sjømenn ble sendt hjem, og generalkonsulatet hadde ansvaret for å påse at dette gikk rett for seg.

---

<sup>83</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 809-1896. Fra Otto Thoresen. Datert 28.7.1896.

Et annet eksempel som gir oss svar på enda flere spørsmål knyttet til dødsfall for norske sjømenn, er korrespondansen som omhandler dødsfallet til Christian Pedersen (engelsk: Peterson). Han ble lagt inn på sykehuset i Shanghai fra S/S «Sultan» i Juli 1896, og var ifølge søstrene på sykehuset svært dårlig.<sup>84</sup> Han snakket i vei om sin kone og sine barn, noe vi kan tolke som et klart signal på en desperasjon og angst han følte overfor dem. Det å dø så langt unna sine nærmeste, koblet sammen med en nærmest vandrende bevissthet som kan være forårsaket av sykdommen, gjør dette til en tragisk skjebne. Søstrene ved sykehuset var redde for at han ville bli bevisstløs. I brevet ba de derfor generalkonsulen om å komme til sykehuset for å være til trøst for mannen. Det kommer frem av brevets karakter at de frykter at han har svært kort tid igjen. Og rett nok, 22.7.1896 kommer det et brev fra samme sykepleieren (sister superior).<sup>85</sup> Hun bekrefter at Pedersen sovnet stille inn på morgenen og vedlegger et brev fra Pedersen til kona som generalkonsulatet måtte sende til Norge. I tillegg forteller hun om hva den døde etterlot seg på sykehuset. Disse blir sannsynligvis sendt til generalkonsulatet. Sykehuset sendte også brev til Melchers & Co, agenten til S/S «Sultan», som videre sender brev til generalkonsulatet med forespørsel om hvem han ønsker skal administrere begravelsen.<sup>86</sup>

Dette er interessant. Det er altså en inngående korrespondanse knyttet til dette dødsfallet og sykdommen før det, og alle må forholde seg til generalkonsulatet som har en slags administrativ rolle i det hele. Dette kan være på grunn av sykdomsforløpet til Pedersen, og hans «vandrende bevissthet» mot slutten av sykeleiet. 24.7.1896 mottok generalkonsulatet et brev fra kaptein Rafen på S/S «Sultan» angående dødsfallet til Pedersen.<sup>87</sup> Han vier respekt til avdøde ved å fortelle om den sørgmodige stemningen som fulgte hans død, og hvor dyktig sjømann han var. Samtidig ber han konsulen telegrafere rederiet for skipet, slik at de kan informere familien om Pedersens bortgang. Dette brevet forteller oss at generalkonsulatet ga beskjed til rederiets kontor i Norge, slik at de kunne fortelle det til slektninger. Kapteinen hadde altså ikke oppgave å sørge for at slektningene ble fortalt. Det kan naturligvis være at om Pedersen hadde gått bort på havet, ville kapteinen skrevet brev til rederiet selv, og ikke gått veien innom generalkonsulatet. Telegrafi er likevel en raskere måte å gjøre det på, og da Pedersen døde på sykehuset, ber altså kapteinen generalkonsulatet om å gi beskjed. Senere i

---

<sup>84</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 665-1896. Fra sykehuset i Shanghai. Datert 21.7.1896.

<sup>85</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 669-1896. Fra sykehuset i Shanghai. Datert 22.7.1896.

<sup>86</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 671-1896. Fra Melchers & Co. Datert 22.7.1896.

<sup>87</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 680-1896. Fra føreren av S/S «Sultan», kaptein Rafen. Datert 24.7.1896.

korrespondansen finner vi et brev fra Pedersens kone, Lovise S. Pedersen, datert 5.9.1896 hvor hun takket for brevet vedrørende hennes manns død, og ber generalkonsulen undertegne døds- og begravelsesattester slik at forsikringspengene for hennes mann kan bli utbetalt.<sup>88</sup> Formuleringen til konen kan være verdt å vie litt oppmerksomhet. Enten så takker hun for at generalkonsulatet har telegrafert til rederiet som har tatt kontakt med fru Pedersen om hennes manns død, eller så har generalkonsulatet skrevet til fru Pedersen på egenhånd om Pedersens død. Hvis sistnevnte var tilfelle kan det tyde på at det var vanlig praksis at generalkonsulatet informerte om dødsfall i disse farvann. I så fall informerte generalkonsulen både rederiet og fru Pedersen om dødsfallet. Dette er selvsagt vanskelig å si noe om. Det er dog viktig å lære av denne korrespondansen at på et norsk skip fra et norsk rederi så er det lite som tyder på at det var kapteinens oppgave å informere om dødsfall.

Det er viktig å huske på at dette var et norsk skip. Vi har fortsatt ikke noen gode svar på hvem som gir beskjed til slektningene dersom en norsk sjømann døde på et fremmed skip. Dette har vært tilfellet tidligere, som da Carl Jonsson falt ned fra riggen og døde om våren 1893. En annen episode som kan trekkes frem, er andrestyrmann Carl Falkenbergs død om bord det britiske dampskipet S/S «Swal». 19.9.1896 fikk generalkonsulatet beskjed om at Falkenberg døde 12 september samme år, av kolera. Dette var brev fra en britisk generalkonsul i Shanghai. I tillegg la denne konsulen ved oppspart hyre på 26 dollar og andre etterlatenskaper etter Falkenberg, i samme brevet.<sup>89</sup> Generalkonsulen ble altså informert om dødsfallet. I desember 1896 mottar generalkonsulen et brev fra det britiske konsulat i området han døde, som i større grad broderer ut omkring dødsfallet til Falkenberg.<sup>90</sup> Dette kan tyde på at generalkonsulatet etterspurte mer informasjon, blant annet informasjon omkring legene tilknyttet dødsfallet, og dødsattesten. Eksemplet tjener igjen til å vise hvordan dødsfall ble håndtert. Samtidig viser det at det er vanskelig å komme med noe annet enn spekulasjoner omkring hvem som ga beskjed til slektningene i forbindelse med dødsfall for norske sjømenn på fremmede skip. At generalkonsulatet etterspør mer informasjon omkring omstendighetene rundt dødsfallet, og ber om en attest for dette som ble utfylt av en lege kan tyde på at han var ansvarlig for å sende dette hjem. Generalkonsulatet var en formell instans som hadde politisk og juridisk myndighet og skulle sørge for at dødsfall ble behandlet på riktig måte i forhold til

---

<sup>88</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 951-1896. Fra Pedersens kone, Lovise S. Pedersen. Datert 5.9.1896.

<sup>89</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 857-1896. Fra britisk generalkonsulat i Shanghai. Datert 19.9.1896.

<sup>90</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 1-1897. Står også informasjon om legen som utskrev dødsattesten, og hvor dødsattesten befinner seg. Fra britisk konsul i Kiskiang. Datert 28.12.1896.

norsk lov. Ute på sjøen måtte norske sjømenn forholde seg til skipets flagg sin lov. Likevel er det i havner, på sykehus og lignende tenkelig at det var norske lover som gjaldt for norske sjømenn, og at det var generalkonsulatets ansvar å sørge for at dette ble overholdt. Da livet som sjømann endte i disse farvann, ble generalkonsulatet kontaktet og dødsfallet ble fulgt opp.

### **3.4 «... indgivet klage over mishandling fra nævnte Skibsførers side».**

Jurisdiksjon er svært interessant, og kan ta oss bort fra dødsfall og videre inn i nye spørsmål omkring norske sjømenn i Shanghai, deres situasjon og kår og deres henvendelser til generalkonsulatet. Et element i sjømenns hverdag som heldigvis forekom relativt sjelden, men som dog alltid vil ha vært en del av hverdagen på sjøen, er vold om bord. Det er liten tvil om at et skip tradisjonelt sett har hatt et strengt hierarki hvor offiserene har rett til å bestemme over mannskapet. Dette kan begrunnes ut ifra den konstante faren som omgir skipet ute på sjøen og nødvendigheten av klare rangordninger og rutiner i nødsituasjoner. Tidligere var korporlig avstraffelse et innebygd element i hverdagen på sjøen for å opprettholde dette hierarkiet; man måtte ha en sanksjonsmulighet. Dette utviklet seg i løpet av 1800-tallet i tråd med sjømenns økte rettigheter og bedre kår, som vi har sett i sekundærlitteraturen.<sup>91</sup> Den voldelige hverdagen på sjøen ble stadig redusert, og i de tilfellene hvor det skjedde ble det gjerne etterfulgt av rettslige skritt og konsulær involvering. Dette er svært interessant, for ved å studere disse delene av korrespondansen kan vi se hvordan sjømenn med konsulens godkjenning kunne avmønstre skip før kontraktstiden dersom det hadde forekommet vold om bord, uten at det skulle gi strafferettslige følger som rømming.<sup>92</sup> Dette gir oss et enda nærere bilde av norske sjømenn i disse farvannene, samtidig som det også kan være en pekepinn på utviklingen av rettigheter for sjømenn mot slutten av 1800-tallet. Det er verdt å legge merke til at det ikke er nevnt noe om vold og mishandling i tidligere deler av korrespondansen; frem til 1895 er det aldri et tema. Hvorfor det plutselig blir rapportert inn kan selvsagt ha flere årsaker, som alle kan være nyttige å ha i mente. Kanskje er det effekter av den nye lovgivningen som trer inn. En annen mulighet er at det er faktisk flere norske sjømenn i farvannet, hvilket øker sannsynligheten for at voldshandlinger skjer. Samtidig må vi huske på at korporlig avstraffelse alltid hadde vært en del av livet på sjøen, og det er lite sannsynlig at

---

<sup>91</sup> Fink 2011, Olstad 2006, Koren & Nilsen 2013, Lie 1993

<sup>92</sup> Blom 1893: 48-49. Loven om rettigheter til sjømannen ved mishandling fra skipsførers side.



det ikke forekom i tidligere tider. Det er heller trolig at rettighetene til sjømenn øker og at norske sjømenn fikk bedre kår i denne perioden.

I et brev fra departementet for det indre, datert 9.12.1895 «(...) har Sømand Mathias Edvardsen af besætningen paa norsk dampskip «Sultan», Kaptein Rafen, indgivet klage over mishandling fra nævnte Skibsførers side.»<sup>93</sup> Edvardsen ble behandlet svært dårlig ute på sjøen, og sendte brev til departementet for det indre hvor han klagde dette. Dette er sannsynligvis for å få stoppet misbruket, samt rapportere kapteinens handlinger slik at det kunne få konsekvenser. Det kommer også frem av brevet at Edvardsen har rapportert dette til generalkonsulatet. Departementet for det indre ba derfor generalkonsulen om å fortelle om hva som hadde skjedd, omstendighetene rundt mishandlingen for så å sende dette inn til indredepartementet igjen. Dette medfører at det er vanskelig å vite hva som egentlig skjedde med Edvardsen på skipet og hvor alvorlig mishandlingen egentlig var. Vi kan likevel ane og tenke oss noen elementer i denne mishandlingen. Slag har alltid blitt benyttet på sjøen i korporlig avstraffelse, og det er ingen grunn til å tro at dette tilfellet skal utelates fra dette. I tillegg kan ydmykelse og nedsettende språkbruk også ha vært en del av det. At sjømannen går til generalkonsulatet for å rapportere det tyder på at det har vært ganske alvorlig. Hva som skjedde etter dette ble bestemt av departementet for det indre ut ifra opplysningene de hadde fått. Det er faktisk mulig at Edvardsen gikk først til generalkonsulatet, for å rapportere om mishandlingen, hvorpå generalkonsulatet instruerte Edvardsen om å sende et offisielt brev til indredepartementet. Dette kunne være for å gjøre det på en mest mulig korrekt måte, samtidig som det kanskje kunne gi enda større grad av alvorlighet dersom sjømannen selv innrapporterte mishandlingen.

Et annet eksempel på mishandling finner vi i et brev fra det tyske konsulatet i Nagasaki, datert 15.5.1897.<sup>94</sup> Den norske sjømannen Karl Petersen meldte seg selv på dette konsulatet etter at han rømte fra det amerikanske skipet «A.B Fuller». «As the man statement, that he has been abused with blows and bad language by the second mate».<sup>95</sup> Andrestyrmannen har slått Petersen, i tillegg til at han er blitt utsatt for stygt språk noe som var ganske ille på denne tiden. Etter rømmingen drar han til det tyske konsulatet for å melde seg. Hva som skjer med denne saken er vanskelig å si noe om, ettersom korrespondansen ikke følges opp. Ettersom han meldte seg i Nagasaki er det likevel tenkelig at han fikk passasje til

---

<sup>93</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 69-1896. Brev fra departementet for det indre. Datert 9.12.1895.

<sup>94</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1897-1898. Del A. No 388-1897. Brev fra tysk konsulat i Nagasaki. Datert 15.5.1897.

<sup>95</sup> Ibid.

Shanghai, hvor han ble sendt til det svensk-norske generalkonsulatet. Hvorfor han i utgangspunktet gikk til det tyske konsulat er vanskelig å vite, men vi kan anta at dersom det ikke var et svensk-norsk visekonsulat i havnen sjømannen befant seg i, var det naturlig å henvende seg til et tysk konsulat. Senere skal vi se at fire norske fyrbøtere som ble avmønstret bodde på det tyske konsulat. Det var ikke uvanlig at nordmenn forholdt seg til fremmede konsulat. Det kan kanskje forklares ved å se på forholdet mellom Tyskland og Norge, samt Sverige. Det nære samarbeidet gjorde det tyske konsulatet til det mest nærliggende å henvende seg til, da det ikke var noe svensk-norsk konsulat i nærheten. Det interessante i denne saken, og foregående eksempel er imidlertid at konsulatet blir involvert i en sak som omhandler mishandling.<sup>96</sup> Som nevnt over, er det aldri et tema før det fra 1895 og utover blir innrapportert to tilfeller av det. Dette kan føre med seg en tankegang om at mishandling ikke var vanlig på tiden. Akkurat dette skal man nok være forsiktig med å si. Det er viktig å huske på at vi ser sakene gjennom generalkonsulatets arkiv, og korporlig avstraffelse forsvant sannsynligvis ikke helt selv om lovgivningen endret seg. Da er det lettere å tro at ikke alle tilfeller ble rapportert til generalkonsulatet. Noen ble løst om bord, og noen ble kanskje glemt etter en eventuell avmønstring som følge av voldsbruk. Det er også mulig at dette kan være et bilde på sjømenns økte rettigheter og bedre kår, både i et internasjonalt og norsk perspektiv som følge av aktivisme og ny lovgivning.<sup>97</sup> Dessuten kan vi også legge merke til at dette er første, og for øvrig også eneste gang der rømming blir omtalt i korrespondansen hos generalkonsulatet i perioden.<sup>98</sup>

### **3.5 En avslutning.**

Sjømenn er omgitt av konstant fare. Havet gir livet på sjøen en dimensjon som ikke finnes i fastlandsyrker. Dette måtte sjømenn forholde seg til. I tillegg gjorde de maritime kår, kostholdet, boforholdene og livsstilen sjømenn spesielt utsatt for flere sykdommer. Som sjømann levde man under trangere kår og med dårligere kost i denne perioden enn man ville gjort på land. Derfor kan man regne med at død på havet var en svært naturlig del av livet på sjøen. Det skjedde i alle havner til alle tider. Historien er full av enkeltepisoder omkring dødsfall. Karakteren på disse dødsfallene varierte stort. Av denne grunn er det spesielt

---

<sup>96</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 295-1896. Fra departementet for det indre. Datert 18.2.1896. Dette er en annen sak om mishandling om bord, med litt andre forutsetninger, men som dog blir rapportert inn til generalkonsulatet.

<sup>97</sup> Blom 1893: 48-49

<sup>98</sup> Rømming er ikke omtalt i noen av kildene, hverken fra departementet for det indre, eller skipsførere som snakker om sjømenn som har rømt.

interessant å undersøke dødsfall for norske sjømenn, og hvordan dette ble håndtert. Rutinene og korrespondansen forteller oss mye om norske sjømenn på fremmede skip. Blant annet har vi sett at en norsk sjømann falt ned fra riggen og døde, like etter at han ble avmønstret et annet skip. Generalkonsulatet fikk beskjed om dette fra et visekonsulat som forteller om omstendighetene rundt dødsfallet. Den samme praksisen går igjen i dødsfallene som har vært nevnt og virker som den fastsatte rutinen i perioden. Generalkonsulatet gir deretter beskjed til Norge og sørget samtidig for å få hjemsendt etterlatenskaper og oppspart hyre. Dette ble gjort i henhold til norsk lov til tross for at dødsfallet skjedde på et fremmed skip. Om dødsfallet skjedde på et norsk skip var rutinene i stor grad de samme, men da kunne det være det norske rederiets ansvar å fortelle om dødsfallet til de hjemmeværende slektninger. Generalkonsulatet sørget fremdeles for at hjemsendelsen skjedde i henhold til norsk lov.

Sykdom er også viktig i perioden og mye av korrespondansen omhandler informasjon om norske sjømenn i forhold til sykdom. Noen ganger ser vi at norske sjømenn blir avmønstret fra skip på grunn av sykdom og lagt inn på sykehus. Generalkonsulatet blir så kontaktet, og må inntil videre dekke utgiftene for sykehusoppholdet til sjømannen. Korrespondansen forteller oss hvordan dette ble arrangert og at det i tilfeller ved fremmede skip var fremmede flagg som håndterte innleggingen, før generalkonsulatet ble kontaktet. Konsulen måtte legge ut for utgiftene og få disse refundert fra departementet for det indre. Vi har sett hvordan den sinnssyke styrmann Thüs ble en bekymring for flere norske organ, og hvordan det ble en diskusjon omkring hva som skulle gjøres med ham. Det viser at norske sjømenn i en så fremmed havn som Shanghai ikke var isolert for beskyttelse av staten, og generalkonsulatet grep inn for å beskytte dem. Dette viser flere av eksemplene.

Voldsbruk og korporlig avstraffelse der norske sjømenn er offeret er også en viktig del av korrespondansen og har gitt oss svar på norske sjømenns stilling i de fremmede farvann, og deres henvendelser til generalkonsulatet. Henvendelsene er fra 1895 og fremover og kan være et bilde på forbedrede kår for sjømenn generelt som understøttes av sekundærlitteraturen om emnet. Det er tydelig at norske sjømenn henvendte seg til generalkonsulatet angående vold for å få stoppet den dårlige behandlingen. Generalkonsulatet kunne ta steg for å sikre en lovlig og akseptert avmønstring, slik at den aktuelle sjømannen ikke begikk kontraktsbrudd av straffbar karakter. Disse er på sin side en viktig del av korrespondansen, og blir hovedtemaet for undersøkelsene i neste kapittel.

#### **4.0 Hyre og avmønstring.**

I denne delen av oppgaven skal vi undersøke norske sjømenns situasjon og kår i fremmede havner gjennom henvendelser som var knyttet til hyrespørsmål og avmønstring. Dette var en svært vanlig del av livet for norske sjømenn i disse farvann, og noe man måtte forholde seg til. En ting er hyren selv, altså lønn for sjømenn. Hva slags praksis det er omkring denne er viktig å besvare. Tidligere har det blitt vist hvordan dette fungerte i forbindelse med dødsfall, men det er hevet over enhver tvil at det ble sendt hjem hyre også når sjømenn var i live. Dette var for å sikre seg at slektninger hjemme kunne forsørges. Å mønstre på var ofte husstandens eneste inntektskilde og det virker derfor naturlig at sjømenn sendte pengene hjem. Dette er likevel noe som varierte ut ifra hyren til sjømannen. Var han om bord et norsk skip var denne praksisen trolig ulik enn om det var et fremmed skip som var arbeidsgiver. Spørsmål omkring penger og hyre sammenfattes ofte med spørsmål og henvendelser omkring sertifiseringer og godkjenninger på kvalifikasjoner. For å kunne være sikker på at en norsk sjømann hadde de kvalifikasjonene han påstod, var det et krav fra de fleste fremmede skip at det forelå papirer på kompetanse. Et eksempel på dette er styrmannspapirer. Disse måtte sjømennene skaffe selv, da gjennom generalkonsulatet. Det samme gjelder dersom kvalifikasjonene var tilstrekkelige til at man kunne snakke om forfremmelse. Sjømannen måtte selv ta kontakt med generalkonsulatet for å forandre styrmannspapirene til skippersertifikat. Dette foreligger det flere kilder på, og kan være med på å belyse flere spørsmål omkring norske sjømenn i perioden.

Den andre delen av kapitlet omhandler avmønstring. Dette var noe som i de fleste tilfeller skjedde under ukompliserte omstendigheter med enighet blant alle parter. Likevel kunne det være mer kompliserte i enkelte situasjoner og skape problemer både på et personlig plan, men også i forhold til jurisdiksjon. Av denne grunn finnes det mye korrespondanse i forhold til dette, og det er tydelig at det er noen saker som var mer kompliserte enn andre. Dersom en avmønstring skjedde i henhold til loven og var forventet av sjømannen, ble ikke generalkonsulatet involvert. I de mer problematiske tilfellene ville sjømannen henvende seg til generalkonsulatet med spørsmål om råd og bistand. Dersom det var grunn til å tro at avmønstringen var skjedd uregelmessig, kunne generalkonsulatet benytte sin juridiske posisjon for å løse tvister angående dette. Dette skal undersøkes nærmere. I kraft av at korrespondansen er så stor i de mest alvorlige tilfellene av ulovlig avmønstring vil det være mye informasjon tilgjengelig. Derfor vil det kunne være mulig å følge en rekke med brev som omhandler en enkelt sjømann. Disse kan settes sammen for å danne et større bilde av denne

enkeltpersonen, for å få en mer innadgående forståelse for norske sjømenns situasjon og kår i Shanghai og andre havner. På denne måten kan man se hvordan spørsmål og henvendelser angående hyre og avmønstring fortonet seg, og hvordan livet til en norsk sjømann kunne arte seg langs Kinakysten. Vi kan også følge hvor dramatisk utviklingen kunne være dersom man plutselig ble avmønstrert og stod i en fremmed havn uten hyre eller mulighet til å komme hjem.

#### **4.1 Departementets brev. Sertifikat og oppspart hyrebeløp.**

Teknologien mot slutten av 1800-tallet begrenset kommunikasjonen til brev, og i saker med hastverk telegrafi. Dette gjorde at sjømenn i fremmede farvann trengte bistand for å ha papirene i orden. Papirene det er snakk om var i mange tilfeller bevis på kompetanse i maritim forstand, skipperpapirer, styrmannspapirer og lignende. Det kunne også være attester, pass, fornyelse av pass og andre papirer av en mer offentlig grad. Eksempelvis kan vi se sjømann Andersen, som er ombord på båten «Higo Manu», som trenger at konsulatet videresender sertifisering på hans «master examination» (styrmannseksamen oversatt) til Nagasaki da skipet han har hyre på skal seile fra Shanghai.<sup>99</sup> Denne har Andersen sannsynligvis tatt i Norge, og trenger at generalkonsulatet godkjenner og videresender denne til skipet han har hyre på. Ved å bekrefte ovenfor arbeidsgiveren at han har styrmannseksamen, vil Andersen ikke bare kunne bli styrmann som innebærer høyere lønn og mer ansvar. Han vil også starte med å gå gradene på skipet, for å etter hvert kunne kvalifiseres som skipper. Konsulens administrative oppgave var å videresende, for å bistå nordmannen på dette utenlandske skipet. Det kan også være indirekte tegn på at sjømenn har henvendt seg til konsulatet i disse sammenhenger. Postvesenet ble sannsynligvis benyttet dersom det var vanskelig for sjømenn å henvende seg personlig på konsulatet, noe det også finnes eksempler på.<sup>100</sup>

Et annet eksempel er skipper Anders Nielsen Sandberg på den engelske barken «Sea Swallow», som i all sannsynlighet har henvendt seg til konsulen, for å få utstedt skipperborgerskap som det kongelige departement utsteder mot at han betaler et administrativt gebyr.<sup>101</sup> Skipperborgerskap er sannsynligvis en gammel betegnelse som viser til praksisen fra

---

<sup>99</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1864-1894. Del A. No 184-1891. Fra C.A Andersen. Datert 28.4.1891.

<sup>100</sup> Flere eksempler på dette. Generalkonsulatet, korrespondanse 1894-1896. Del A. No 140-1895. Brev fra Lars Sørensen. Datert 20.2.1895. Generalkonsulatet, korrespondanse 1894-1896. Del B. No 8-1897. Brev fra Endre Nielsen. Datert 18.11.1896.

<sup>101</sup>Generalkonsulatet, korrespondanse. 1864-1894. Del A. No424-1887. Det er svært sannsynlig at sjømannen har henvendt seg, ettersom departementet stadfester at de svarer på konsulens henvendelse av 22.juli (brevet er datert 1.11.1887).

tidlig nytid med borgerskapsrettigheter ved oppnådde skipperkvalifikasjoner. Forespørselen blir senere fulgt opp av konsulatet og i et annet brev får vi vite at konsulen får refusjon for utgifter i forbindelse med utstedelse av skippersertifikatet til nevnte Sandberg.<sup>102</sup> Dette er ikke et enestående eksempel, flere av brevene i perioden fra departementet omhandler nettopp utstedelse av ulike sertifiseringer, samt refusjon for utgifter knyttet til dette.<sup>103</sup> Dette viser at flere norske sjømenn jobbet seg frem på fremmede skip.

En annen del av korrespondansen som i stor grad baserer seg på brev fra departementet for det indre er spørsmål omkring hyrebeløp og hjemsendelse av dette. I forrige kapittel så vi hvordan praksisen for konsulatet var når det dreide seg om dødsfall, og hva man gjorde med hyrebeløp og etterlatenskaper for norske sjømenn. Det er likevel viktig å huske på at flesteparten av de norske sjømenn i disse trakter overlevde og kom hjem til slutt. Praksisen i forbindelse med deres hyrepenger er derfor også svært viktig å undersøke. For sjømannen selv, som var så langt fra slektninger i Norge var det svært viktig at han kunne forsørge de hjemme. Dette var jo hovedsakelig grunnen til å dra. Hvordan hyren hans kom hjem til Norge er derfor interessant å undersøke, også fordi vi kan regne med at de aller fleste sjømenn i ønsket å få sin oppsparte hyre hjemsendt. Dette var en måte å finansiere husstanden hjemme i Norge, ettersom det var få utgifter knyttet til å være til sjøs.

I et brev fra departementet for det indre datert 12.8.1887 finner vi bekreftelse på mottagelse «af insendtes anvisning for sils kr.1212.11 udgjørende Summen af endel af norske Sømænd gennem Generalkonsulatets hjemsendte Hyrebeløb.»<sup>104</sup> Departementet bekrefter mottagelsen av hjemsendt hyrebeløp for flere sjømenn. Den samme formuleringen kan vi finne i et brev fra 6.1.1888.<sup>105</sup> En personspeifikk finner vi første gang i 1889, da angående hjemsendt hyrebeløp for norsk sjømann P.A Merlus.<sup>106</sup> Viktighetsgraden av denne typen korrespondanse er stor, da det forteller oss praksisen som var vanlig for norske sjømenn i fremmede havner med få utsikter over å komme seg tilbake til Norge. Sjømenn gikk til konsulatet og fikk sendt hjem oppsparte midler som de hadde. Spesielt viktig kan vi regne

---

<sup>102</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1864-1894. Del A. No. 236-1888. Fra departementet for det indre. Datert 9.6.1888.

<sup>103</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1864-1894. Del B. No 440-1894. Fra departementet for det indre. Udatert. Også Generalkonsulatet, korrespondanse 1894-1896. Del A. No 677-1895. Fra departementet for det indre. Datert 9.8.1895. Generalkonsulatet, korrespondanse 1864-1894. Del A. No 279-1888. Fra departementet for det indre. Datert 26.7.1888.

<sup>104</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1864-1894. Del A. No 327. Fra departementet for det indre. Datert 12.8.1887.

<sup>105</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1864.1894. Del A. No 52-1888. Fra departementet for det indre. Datert 6.1.1888.

<sup>106</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1864-1894. Del A. No 98-1889. Fra departementet for det indre. Datert 11.2.1889.

med at dette var for sjømenn som hadde hyre på utenlandske skip. De hadde trolig færre utsikter med å komme seg hjem med det første. Dessuten er det tenkelig at mannskap ombord på noen av de norske skipene hadde en annen type avtale enn bare pengene i lomma. De norske rederiene hadde i større grad en stilling som «vanlig» arbeidsgiver i samtiden, og betalte som oftest til husstanden, sett bort fra en brøkdel som gikk til sjømannen selv. Det står imidlertid aldri spesifisert hvilke skip de sjømenn som sender hjem oppspart hyre er knyttet til. Dette medfører at vi trolig i disse tilfellene stort sett leser om norske sjømenn på fremmede skip, da de på norske skip ofte hadde avtaler med rederiene.

#### **4.2 S/S «Björg» og andre avmønstringer.**

En stor del av henvendelsene til konsulatet, som også økte svært i forbindelse med økningen av den norske handelsflåten er spørsmål omkring arbeid. Flere sjømenn med like kvalifikasjoner gir økt konkurranse om stillinger, og det var mange som i perioden hadde problemer med å skaffe seg hyre på skip. Folk ble avmønstret av ulike grunner, noen ganger ureglementert og mot egen vilje. Flere av tilfellene kunne føre til vanskelige og nødlidende situasjoner for sjømennene i etterkant. Hva slags situasjon disse var i, hvordan utsiktene for hyre var og graden av «desperasjon» varierte likevel. Arkivet etter generalkonsulatet tyder på at det var en vanlig praksis for sjømenn å henvende seg til konsulatet dersom man var avmønstret og trengte nytt arbeid.

Flere av kildefunnene peker på at det var flere nordmenn om bord på utenlandske skip som ble avmønstret av ulike grunner. Allerede i 1890 får konsulatet beskjed om at en norsk sjømann har blitt avmønstret et britisk skip, og at han har utestående hyre han skal få.<sup>107</sup> Dette er et brev fra et britisk visekonsulat, og det er tenkelig at pengene blir sendt til det svensk-norske generalkonsulatet hvor sjømannen kan hente dem. Den avmønstrede sjømannen har i dette tilfellet trolig avmønstret frivillig. Dette var som oftest et resultat av at enten kontraktstiden var over, eller at skipsføreren tilbød penger mot at de avmønstret. Et annet tilfelle finner vi i et brev fra 15.5.1891, der det trolig dreier seg om ufrivillig avmønstring. Britisk generalkonsulat bekrefter avmønstringen (uten å grunngi den), og videresender pengene for to avmønstrede sjømenn om bord det britiske skipet «Canara».<sup>108</sup> I tråd med samme prosedyren som over ble pengene sendt til konsulatet. Avmønstringer av denne typen

---

<sup>107</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1864-1894. Del A. No 221-1890. Fra britisk visekonsul i Shanghai. Datert 30.7.1890.

<sup>108</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1864-1894. Del A. No 198-1891. Fra britisk konsul. Datert 15.5.1891.

kunne føre til problemer både for sjømennene og konsulatet. Hvis det var vanskelig å finne ny jobb eller ny hyre, stod sjømennene uten inntekt og trengte da konsulatets hjelp for å enten få hyren de hadde krav på fra det foregående skip eller penger til kost og losji, og eventuell hjemreise.

Dette kan vi eksemplifisere med å se på det jeg har valgt å kalle «Björg-saken» fra 1893.<sup>109</sup> S/S «Björg» var en damper tilhørende Trondhjemske Dampskibsselskab, som ble ført av kaptein Olsen. Fire fyrbøtere på dette skipet ble avmønstret 8.2.1893. De bodde på det tyske konsulat i Shanghai en stund for utgifter som blir sendt av dem til svensk-norske generalkonsulat. Grunnen til at de ble avmønstret er først berettet av kaptein Olsen; de nektet å arbeide. Fyrbøterne forteller også dette i et brev for å oppklare omstendighetene, og godtar avmønstringen. Likevel påpeker de at det var søndag, og de ville på bønnemøte. Maskinisten nektet dem, men de gikk likevel. Dette ble ansett som mytteri av kaptein Olsen, som avmønstret dem umiddelbart. To av dem fikk hyre på andre skip med en gang, den tredje fikk arbeid i politiet. Den siste, Kristian Emil Christensen fant seg derimot ikke ny hyre og tok inn på «Sailors Home» i Shanghai. Problemene oppstod da kapteinen nektet å betale ham hyre ut kontraktstiden, som var lovfestet dersom det var umulig å skaffe seg nytt arbeid. I kontrakten til Christensen som er undertegnet av kaptein Olsen, står det: «Tvist om Kontraktens rette Forstaaelse skal foreløpig afgjøres af Konsulen og ikke kunne indbringes for nogen udenlandsk Domstol.»<sup>110</sup> Konsulen hadde altså som oppgave å avgjøre dersom det ikke ble enighet om kontrakten. En svært misfornøyd Olsen ble tatt inn på generalkonsulens kontor for å avgjøre dette. Her ble det bestemt at man anså søndagen som formildende omstendigheter for unnasluntring av arbeid. Det ble derfor besluttet at Olsen skulle betale minstebeløpet for hyrekontrakten ut kontraktstiden. Den var på to år og beløpet var 360 kroner.

Dette er et interessant tilfelle. Det blir nemlig berettet i forklaringen fra de fire maskinistene hvor fælt mannskapet kan bli behandlet ute på sjøen av høyere rangerte personer i hierarkiet. Vi får innblikk i hvordan hierarkiet fungerer, da mistanke om mytteri umiddelbart fører til avmønstring, altså kontraktsbrudd. Deretter ser vi hvordan situasjonen omkring denne sjømannen som ikke fikk hyre blir gjenstand for konsulær innblanding. Sjømannen henvendte seg til konsulatet for å få penger han hadde krav på, og konsulen gjorde de nødvendige grep for å ordne det på en korrekt måte. Dette var kontraktsfestet hos sjømannen selv, og

---

<sup>109</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1864-1894. Del B. No 179-1893. Dette er en underliggende mappe i arkivet med alt av aktuell korrespondanse.

<sup>110</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1864-1894. Del B. Hyrekontrakten til Christensen, i den underliggende mappen omkring «Björg»-saken.



undertegnet av skipets kaptein. Det ble avgjort som et brudd fra kapteinens side, heller enn fyrbøternes side. Dette kan være en pekepinn på de bedrede kår og arbeidsvilkår for sjømenn utover 1800-tallet som vi har stadfestet i sekundærlitteraturen. I tillegg ser vi handlingsmulighetene for en avmønstret norsk sjømann i en fremmed havn.

I et brev fra desember 1895 får vi innblikk i livet som skipsfører.<sup>111</sup> G.Christophersen ba generalkonsulatet om å sjekke mulighetene for å få jobben som fører av den norske barken «Marie». Han hadde tidligere jobb på det norske dampskipet S/S «Sultan», men forlot det for å bli førstestyrmann på det tyske skipet «Walter Sigfried». Grunnen til at han forlot skipet blir ikke fortalt, men vi kan regne med at dette dreide seg om penger, samt mulighet for forfremmelse og videre karriere. Med hyre på dette tyske skipet jobbet Christophersen opp sin kunnskap om farvannet, og kunne vise til 6 års erfaring som skipsfører i Norge og England før han dro til Kina. Det kommer også frem at forrige gang de trengte fører til «Marie», spurte han generalkonsulatet om mulighetene for å få jobben. Da mannen som fikk jobben den gangen nå er ute av bildet, «tillader jeg mig igjen at besvære dem, ved at bede dem om de vil have den godhed igjen at hjælpe mig (...)». Eksemplet illustrerer en del ting. Blant annet får vi se hvordan en søken etter hyre kan arte seg. Spesielt i denne sammenhengen er at Christophersen *har* hyre, men ønsker seg jobb som fører av «Marie». Dette kan både skyldes penger, mulighet for å bli skipsfører, men det kan også skyldes et ønske om å komme seg over på et norsk fartøy. Dessuten viser det hvordan søkte etter arbeid, her ved å benytte seg av generalkonsulatet.

Dette finnes det også flere eksempler på. Man kan anta at generalkonsulatet, spesielt utover 1890-tallet, hadde god oversikt over skipene i trampfart omkring Shanghai. I tillegg viser kildene at generalkonsulatet hadde både samarbeid og god kontakt både med fremmede konsulat i Shanghai, og de svensk-norske visekonsulat i nærliggende havner.<sup>112</sup> Et annet eksempel kan tjene til å bygge opp omkring dette. En norsk maskinist, Gustav Fløien, avmønstret den norske damperen «Produce» og ba generalkonsulatet underrette ham dersom det skulle anløpe Shanghai et norsk skip som trengte maskinist.<sup>113</sup> Fløien søkte hyre, men spesifiserer at det bare er aktuelt med norske skip. Hvorfor han bare ville på norske skip er interessant i seg selv, og kan ha flere grunner. Språklige barrierer, kjennskap og trygghet til

---

<sup>111</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del A. No 928-1895. Fra Christophersen selv. Datert 11.12.1895. En lignende forespørsel om hyre, samt attestforespørsel ser vi på No 932.1895. Brev fra Lyder Kristensen. Datert 19.12.1895.

<sup>112</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1864-1894. Del B. No 93-1893. Brev fra visekonsulat i Shantou (Swatow). 29.3.1893. Også Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del A. No 59-1896. Brev fra konsulatet i Bangkok. 31.12.1895.

<sup>113</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del A. No 479-1895. Fra Gustav Fløien. Datert 19.6.1895.

norske rederier, norske fartøy og norske skipsførere, eller ønske om å tjene fedrelandets flåte kan være noen av disse. Hvorfor han avmønstret er naturligvis vanskelig å si, men ettersom han selv sier han har gode attester på jobbene han har gjort er det høyst sannsynlig at kontraktstiden gikk ut. Om alt gikk rett for seg var det dermed duket for at Fløien kunne få seg ny hyre. I mellomtiden måtte han vente, og bruke oppsparte midler i ventetiden. Dette er et viktig poeng, som vil avgjøre graden av hastverk en sjømann hadde med å få seg noe nytt; Hvor kresen han kunne være. I Fløiens tilfelle ser vi at han hadde mulighet til å kunne vente på et norsk skip, noe det er all grunn til å tro at ikke alle hadde.

En sak som dukker opp i korrespondansen til generalkonsulatet, og skapte hodebry for konsulen selv omhandler den tidligere nevnte damperen S/S «Produce», ført av kaptein Borgersen. Det kommer frem at to ansatte på skipet, Hjalmar Schjøllberg og Hagbert Moe, begge matroser ble avmønstret uten noen synlig grunn av kapteinen i havnen Yokohama.<sup>114</sup> De ble sendt til Shanghai og ble innkvartert på et losjihus der. Konsulen i Shanghai reagerte med vantro over kapteinens behandling av de to matrosene. Han adresserte kapteinen i et brev hvor han forklarer det ulovlige i hans handlinger, og at han ifølge lovverket ikke kan avmønstre folk uten å konsultere generalkonsulatet først (og det må være en god grunn for avmønstring). Blant annet skriver han: «You are aware that according to the regulations, you are not allowed to take such steps on your own accord without the consent and knowledge of the consulate.»<sup>115</sup> Han understreker i brevet at kapteinen holdes ansvarlig for utgiftene knyttet til disse mennene, der kost og losji lyder på en dollar per dag per mann. Konsulatet tok i tillegg kontakt med firmaet de hadde fått last fra, som kunne fortelle at skipet ikke skulle til Shanghai. Konsulen beordret derfor kapteinen til å enten komme til Shanghai, eller ordne det slik at disse mennene kunne komme seg om bord igjen via en annen havn. Han gir også ordre til matrosene om å gå om bord så snart de kan fremfor å skaffe seg ny hyre.

Interessant nok i denne saken fikk de to mennene gode attester av kapteinen for søk etter nytt arbeid; han gir sitt ord på at de har gjort en god jobb for ham. Dette kan tyde på at også denne kapteinen er ute etter å skaffe seg billigere arbeidskraft. Dette ble dog mer problematisk for skipsføreren enn han i utgangspunktet hadde tenkt seg, ettersom det ikke var gjort forskriftsmessig. I slike tilfeller var det ofte vanlig at kapteinen gjorde arbeidsforholdene så dårlig som mulig, slik at mannskapet avmønstret «frivillig», en praksis som skal

---

<sup>114</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1894-1896. Del A. No 456-1895. Brev fra svensk-norsk visekonsulat i Yokohama. Datert 14.6.1895.

<sup>115</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1894-1896. Del A. (Unummerert, en kopi av brevet generalkonsulatet skrev til kapteinen).

undersøkes senere. Dette var ikke tilfellet i denne saken; kapteinen bare avmønstret dem. Saken er ganske enestående i sin karakter, men er langt fra den eneste som dukker opp av henvendelser angående avmønstring av en litt mistenkelig karakter.<sup>116</sup>

### 4.3 Enkeltskjebnene, og deres historier.

Det kan være av nytte å se på en mer utfyllende historie om en enkeltstående sjømann, for å eksemplifisere og undersøke korrespondansen mellom en norsk sjømann og konsulatet i Shanghai og se på avmønstring i denne sammenhengen. Dette kan også være opplysende om flere av elementene i henvendelsene som er undersøkt tidligere. I tillegg får vi et nærbilde av norske sjømenns situasjon og kår i fremmede farvann. Jens Andreas Danielsen fra Lindesnes ble født 13.1.1852.<sup>117</sup> Det er uvisst hva slags kår, jobb og utdanning han hadde i Norge, men kildene viser at han kom til Kina i 1881.<sup>118</sup> Der ble han etterhvert fører av S/S «Way Lee» som sannsynligvis seilte under kinesisk flagg. Her ble han avmønstret i 1886, etter at han hadde utført sine plikter dårlig, og somlet i arbeidet gjentatte ganger.<sup>119</sup> Til tross for avmønstringen krevde han lønn, hvorpå det aktuelle rederiet nektet å gi ham penger og forklarte til konsulatet han Danielsen «is trying to grow something out of nothing» og at han forsøkte å svindle dem.<sup>120</sup> Danielsen på sin side mente han hadde alle rettigheter, og ville holde selveste guvernøren av Taiwan ansvarlig for alle utgifter i jakten på pengene han mente han hadde rett på.

Utover på 1890 tallet dukker gjeldsbrev undertegnet Danielsen selv opp hos konsulatet, som tyder på at han var i pengene og opparbeidet seg stor gjeld.<sup>121</sup> I jakt på å gjøre rette for seg bestemte Danielsen seg på sommeren 1892 for å kjøpe en gammel tysk damper som hadde vært i kinesisk tjeneste, S/S «King Ling». Dette førte med seg en rekke med sertifiseringer, verdivurderingspapirer og salgspapirene til departementet for det indre for

---

<sup>116</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1894-1896. Del A. No 585-1894. Fra departementet for det indre. Datert 17.7.1894. Kan også finne spørsmål om avmønstring ved No 318-1895. Fra svensk-norske konsulatet i Hong Kong. Datert 26.4.1895. Et unummerert telegram fra generalkonsulatet i Shanghai til norske konsulen i Nanchang, datert 12.10.1895 viser også til en ulovlig avmønstring (men dette følges ikke opp mer i korrespondansen).

<sup>117</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1864-1894. Del A. No 261. Dette er informasjon fra indredepartementet i forbindelse med utstedelse av midlertidig nasjonalitetsbevis. Datert 20.7.1892.

<sup>118</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1889-1894. No 8.1895. Søsteren til Danielsen forklarer dette i et brev til generalkonsulatet. Datert 20.11.1894.

<sup>119</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1864-1894. Del A. No 449-1888. Brev fra en sannsynlig Taiwansk instans som forklarer om Danielsen ombord «Way Lee», og problematikken i at han holder dem ansvarlig for tort og sveie i jakt på hyren han mener han har krav på. (Uvisst, datomarkeringen er 9. dag, 11.måned, 14.år.

<sup>120</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1864-1894. Del A. No 449-1888.

<sup>121</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1864-1894. Del A. Unummerert gjeldsbrev fra Danielsen. Datert 2.12.1891.

å få utstedt et midlertidig nasjonalitetsbevis. Et midlertidig bevis er gyldig i to år, og Danielsen må styre skuta tilbake til en norsk havn for å få utstedt et permanent nasjonalitetsbevis. Nasjonalitetsbeviset foreligger i arkivet etter departementet for det indre, og ble utstedt av generalkonsulatet 29.9.1892.<sup>122</sup> Generalkonsulatet i Shanghai fikk også tilsendt alle papirer i forbindelse med kjøpet av båten, inkludert mannskapsliste, lønnsliste og kontraktsbestemmelser for at kjøpet skulle kunne gjennomføres. Dette var ikke uproblematisk, og Danielsen ble på et tidspunkt hentet av politiet i Frimurerlogen i Shanghai for å forklare seg for konsulatet i saken. Båten ble likevel Danielsens eie ene og alene (dette var ifølge indredepartementet viktig for at kjøpet skulle være gyldig), og nasjonalitetsbeviset utstedt.<sup>123</sup>

Dette skulle vise seg å være langt ifra noen gullgruve for kaptein Danielsen, ettersom fraktmulighetene ifølge han selv utover 1892 ble sterkt redusert og det ble vanskeligere å slå seg frem med et enslig skip i flåten.<sup>124</sup> Riktignok prøvde han seg på en frakt for byrået Silva & Co. Dette fikk imidlertid et dårlig utfall, da uenigheter mellom Danielsen og hans kinesiske mannskap hindret avreise. Da pengene fra byrået allerede var betalt søkte det nevnte byrået det svensk-norske konsulatets hjelp for å ta de nødvendige stegene for å få disse pengene betalt, da Danielsen ikke ville gi pengene tilbake. Etter konsulens innblanding kan det likevel virke som om pengene kom i boks.<sup>125</sup> Danielsen var på dette tidspunktet så tom for penger at det ble umulig å drifte båten videre og han så seg nødt til å selge den. Kjøperen ble det østerrikske rederiet Madl & Co. Dette bekreftes i en skrivelse fra generalkonsulatet til departementet for det indre, hvor det også blir fastslått at det midlertidige nasjonalitetsbeviset er kansellert.<sup>126</sup> Tollkassereren i Skudeneshavn (sannsynligvis Danielsens daværende hjemplass) bekreftet at mottok informasjon om dette fra departementet for det indre.<sup>127</sup> Generalkonsulatet mottok også i etterkant av dette salget en del papirer, og ble forespurt av Danielsen om å sertifisere verdi og inntekt på damperen for at rederiet ville utbetale ham

---

<sup>122</sup> Indredepartementet. 3696-1893. Nasjonalitetsbevis utstedt av generalkonsulatet 29.9.1892.

<sup>123</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1864-1894. Del A. No 284, 261, et unummerert brev fra Danielsen for å bekrefte mottagelsen av midlertidig nasjonalitetsbevis, Del B. No 244, 347-1888. Dette er alle brev som bekrefter kjøpet, samtidig som vi kan se disse kontraktene og rapporten fra politiet. Nasjonalitetsbeviset foreligger hos indredepartementet. 3696-1893.

<sup>124</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1864-1894. Del B. No 114-1883. Fra Danielsen. 14.4.1893.

<sup>125</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1864-1894. Del B. No 18. Brev fra byrået Silva & Co i Singapore. Datert 28.1-1893 & 63. Brev fra Silva & Co. Datert 14.3.1893.

<sup>126</sup> Indredepartementet. 3696-1893. Brev fra generalkonsulatet til departementet for det indre. Datert 5.4.1893.

<sup>127</sup> Indredepartementet. 3696-1893. Brev fra tollkassereren i Skudeneshavn til departementet for det indre. Datert 10.6.1893.

pengene som han sårt trengte, ettersom han var i stor gjeld.<sup>128</sup> I mellomtiden hadde konsulen også mottatt bekymringsmeldinger fra Danielsens søster, som hadde lest i et sjøfartsblad i Norge at han hadde kjøpt seg båt og lurte på om konsulen hadde mer å underrette.<sup>129</sup> Dette kan tyde på at de hjemmeværende slektninger stilte seg spørrende til hva Danielsen egentlig drev med i disse fremmede farvann, noe som er forståelig. Det neste vi hører i historien, er nok et brev fra søsteren datert 20.11.1894, som ønsker at konsulen nå skal bekrefte eller avkrefte beskjeden om Danielsens død. Hun hadde fått brev fra en gentleman i Singapore, som kunne underrette om at Danielsen hadde omkommet på Java, og var sist sett 13.4.1894 etter at han hadde reist dit fra Kina.<sup>130</sup> Det siste vi vet fra Danielsens liv er at konsulatet i Singapore i 1895 fikk tilsendt papirer og etterlatenskaper i forbindelse med hans død, som ble videresendt til departementet for det indre.<sup>131</sup> Etterlatenskapene lød på £0.4.6, altså svært lite penger også i samtiden.

Det er ingen hemmelighet at en slik historie er noe utenom det vanlige. Det er høyst usannsynlig at dette var et normalt liv som norsk sjømann langs Kinakysten. Historien om Danielsen er likevel en av flere enkeltskjebner vi kan følge. Dette er nyttig for å undersøke norske sjømenns henvendelser til generalkonsulatet i praksis. Samtidig gir det en mulighet for å gå i dybden omkring praksisen for avmønstring. På denne måten får vi i større grad innblikk livet som en sjømann langs Kinakysten, og hvordan dette kunne arte seg. Danielsen ble avmønstrert på grunn av dårlig arbeidsmoral og søkte deretter lykken som egenrådlig reder. Da dette ble vanskelig, fikk han solgt skipet, men var allikevel i pengeneød. Brutaliteten i historien er slående. Han fikk virkelig kjenne hvor hardt livet kunne bli dersom man både var uheldig, hadde overmot og bommet på investeringene. Det er selvsagt vanskelig å si noe om Danielsen hadde planer om å dra tilbake til Norge som en rik mann eller om han ville bli værende i Asia. Det er mye som tyder på at han var barnløs og ugift, og det var derfor enklere å bli værende i disse farvann, samtidig som han ikke måtte bekymre seg over de hjemmeværendes økonomiske situasjon.

---

<sup>128</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1864-1894. Del B. No 114-1893. Brev fra Danielsen. Datert 14.4-1893, og No 67 (u.å.). Salgspapirer. Datert 15.3.1893.

<sup>129</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1864-1894. Del B. No 412-1893. Brev fra søsteren til Danielsen. Datert 12.4.1895.

<sup>130</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1894-1896. Del A. No 8-1895. Brev fra søsteren til Danielsen. Datert 20.11.1894.

<sup>131</sup> Indredepartementet. 1459-1895. Notis fra departementet for det indre om at konsulen i Singapore har oppgitt utlegg ved forsendelse av etterlatenskaper ved hans død. Står også bekrefte i Indredepartementet. 1460-1895. Flere utlegg fra konsulatet i Singapore som refunderes av departementet for det indre.

Det første møtet med Peter Bloch er i et brev datert 5.10.1894.<sup>132</sup> Her etterspør han en styrmannspatent, og ber det tilsendt Chinese Engineering & Mining. C/O Shipping Office, Tientsin. Dette tyder på at han kan ha vært ansatt på som styrmann på et kinesisk skip, i alle fall et fremmed skip. Dette får vi bekreftet i et brev av en noe mer uoffisiell karakter, datert til august 1895, da han ba konsulen sende et sertifikat til konsulen i Hong Kong.<sup>133</sup> Dette skyldes at de skulle foreta utbyttinger på skipet han var på. Han skriver: «(...) da her inden 3 maaneder skal kun engelskmænd ind som styrmænd.»<sup>134</sup> Bloch måtte se seg om etter nytt hyre, og skriver videre at han skulle forsøke å få seg jobb som førstestyrmann om bord et norsk eller dansk dampskip, ettersom han tok sikte på å komme seg hjem til Norge om et års tid. Full av optimisme virker det som om Bloch på dette tidspunktet hadde gode utsikter til å få seg hyre i Hong Kong, som åpenbart var stedet han skulle bli avmønstret av det foregående skipet og han så for seg en retur til hjemlandet uten noen særlige problemer.

Dette skulle likevel vise seg å bli mer problematisk enn Bloch hadde forestilt seg. I et langt brev, datert til oktober 1895, altså to måneder etter forrige brev og skrevet på syltynt papir der skriften skinner gjennom på begge sider (som antakeligvis kan tjene som et bevis på pengene han i øyeblikket befant seg i) ber han konsulen i all forlegenhet om et pengelån.<sup>135</sup> Grunnene til dette er utgiftene han har hatt i løpet av de siste månedene. Han fikk nemlig ikke jobb som førstestyrmann i en annen kinesisk by han hadde besøkt, men ble fortalt om to danske skip han kunne sende brev til, hvor mulighetene som førstestyrmann var gode. Føreren av «Ask» fortalte ham, at førstestyrmannen ble værende, men andrestyrmannen mest sannsynlig skulle gå av, og at han kunne komme å snakke med ham når dette skipet ankom Hong Kong. Bloch dro da tilbake til Hong Kong, og 6 uker etter forrige avslag gikk han om bord for å snakke med føreren av «Ask». Dessverre for Bloch hadde kapteinen uten å skrive dette ansatt en styrmann han kjente fra før av, som han visste var dyktig. Bloch hadde i mellomtiden bodd på hotell, brukt opp den oppsparte hyren fra forrige ansettelse, og hadde gått til å låne av både konsulatet og engelske forretningsmenn. Utsiktene for å få hyre i Hong Kong var dessuten svært dårlige. Bloch tok nå sikte på å dra til Shanghai. I siste delen av brevet bekrefter han sin desperasjon, hvor han skriver: «Kommer jeg blot til Shanghai, tager jeg den første plads jeg kan faa enten det er seilskib eller damp.»<sup>136</sup> Fra å kreve stilling som førstestyrmann innså Bloch alvoret, og trengte virkelig penger for å få hjulene til å gå rundt.

---

<sup>132</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse 1889-1894. Del B. No 627-1894. Brev fra Bloch selv. Datert 5.10.1894.

<sup>133</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1894-1896. Del A. No 635-1895. Brev fra Bloch. 21.8.1895.

<sup>134</sup> Ibid.

<sup>135</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1894-1896. Del A. No 757-1895. Brev fra Bloch. Datert 15.10.1895.

<sup>136</sup> Ibid.

Problemet var lånesummen han har pådradd seg i Hong Kong, samt reisen til Shanghai som lød på 30 dollar. Beløpet han ønsker å låne er 90 dollar, altså en betydelig sum. Til sammenligning har vi sett at kost og losji på et «Sailors Home» var omkring 1 dollar per natt per person. Lånesummen til Bloch tilsvarer 90 dager på et seilerhjem. Hva som skjedde med Bloch like etter denne desperate situasjonen er uklar, men i et brev til generalkonsulatet datert 4.8.1896 sender han tilbake 16 dollar. Dette brevet er også undertegnet av tollbetjenten Peter Bloch, som altså fortsatt var i Shanghai, og tok seg arbeid i tollvesenet. Dette fortsatte han med, men satte seg i dyp gjeld, noe et brev datert til 15.5.1897 tyder på.<sup>137</sup> I brevet forteller han egentlig om førstemasinist Fløien (som mest sannsynlig er den tidligere nevnte masinisten), som har opparbeidet seg stor gjeld hos en kinesisk bankbetjent uten å gjøre opp for seg. Han mener at Fløien er en skam for den norske nasjon i Shanghai. Samtidig benytter han seg av muligheten for å fortelle at han i 10 måneder har betalt ned gjelden på 400 dollar og regner med å være gjeldfri om 3 måneder. Dette er det siste vi hører fra Bloch, som kan bety flere ting. Det er likevel bevist at han ikke kom seg hjem etter ett år, som opprinnelig var planen.

Historiene om enkeltskjebnene er interessante å undersøke, for det viser enkelte sjømenns situasjon og kår i fremmede farvann, og deres forhold til generalkonsulatet. Riktignok gikk Bloch ut av det maritime etter en stund, og forsvinner i strenge øyemed ut av oppgaven, men det var som sjømann at de trøblede tider startet. Hvordan konsulatet blir et redskap for nødlidende, blakke og arbeidssøkende sjømenn i fremmede farvann, blir illustrert til det ytterste i en slik historie. Det kan nesten virke som om han klarte å «komme seg på rett kjøll» grunnet bistanden fra generalkonsulen. Norske sjømenn var flere ganger på dypt vann i flere forbindelser, og korrespondansen tyder på at generalkonsulatet grep inn i henvendelser og saker av større juridisk karakter. Dersom de norske sjømenn trengte bistand i juridiske spørsmål, var kommunikasjonsmulighetene fortsatt såpass begrenset at det var lettere å henvende seg til generalkonsulatet. Dette kan tenkes at fungerte som et middel for at eksempelvis skyldspørsmål og konflikter om avgifter foregikk under de rette omstendigheter. Det må naturligvis understrekes, at det er vanskelig å vite hvor mange slike spørsmål som dukket opp, da de eneste kildene i denne sammenheng er sakene der generalkonsulatet ble involvert. Likevel er det slående å se situasjonen man kunne ende opp i dersom man ble avmønstret.

---

<sup>137</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1897-1898. Del A. Unummerert brev fra Bloch. Datert 15.5.1897.

#### **4.4 En avslutning.**

Avmønstring var alltid noe norske sjømenn måtte forholde seg til i perioden. Vi ser hvordan man kan ha hyre på et skip, for så på kynisk vis bli avmønstret i løpet av kort tid. Å stå uten arbeid i en fremmed havn må ha virket svært skremmende for mange, og generalkonsulatet involveres i flere saker. De fleste avmønstringer skjer uten vanskeligheter og komplikasjoner, de er i henhold til loven. Noen er likevel av mer ureglementert karakter. Det fører med seg mange henvendelser fra norske sjømenn til konsulatet og store mengder korrespondanse omkring den enkelte sak. Dette gjør at vi får et klart bilde av saken, og hvordan de norske sjømenn som ble avmønstret ble håndtert og behandlet. Det står i denne sammenheng tydelig frem, at avmønstringer ofte kunne føre til alvorlige og desperate situasjoner for enkelte sjømenn. Ved å miste utsiktene for fast inntekt og måtte belage seg på andre inntektskilder enn det man i utgangspunktet har sett for seg, ser vi hvordan norske sjømenn i en fremmed havn måtte forholde seg til avmønstring.

Kristian Emil Christensen ble avmønstret damperen S/S «Bjørg» i 1893, sammen med fire andre fyrbøtere. Da det var en tvilsom karakter på avmønstringen fra kapteinens side, samtidig som Christensen ikke fikk nytt arbeid med en gang måtte generalkonsulatet involveres. Denne saken ble løst på en måte som var juridisk korrekt. Andre tilfeller av avmønstringer fører også til at norske sjømenn må bruke generalkonsulatets juridiske posisjon for å sikre seg at rettighetene deres blir overholdt. Sjømenn henvendte seg i noen tilfeller direkte til generalkonsulatet etter avmønstringen for å få informasjon om muligheter for nytt arbeid. I disse tilfellene var generalkonsulatets oversikt over trampfarten i Shanghai et viktig ledd i søken etter nytt arbeid. Dette understreker også hvordan norske sjømenn byttet skip, noen ganger frivillig og andre ganger tvunget. Det var mange norske sjømenn på fremmede skip, og de henvendte seg til generalkonsulatet for bistand og råd etter en avmønstring.

En annen type henvendelser var spørsmål omkring papirer på maritim kompetanse. På grunn av samtidens begrensede kommunikasjon var generalkonsulatet en instans som sjømenn kunne henvende seg til for å få de rette papirene på opparbeidet maritim kompetanse. Papirene ville gjøre de nye arbeidsgiverne klar over hvilken stilling de kunne forhyres til. Det kunne også være et ledd for å få sertifisert nye kvalifikasjoner. I noen deler av perioden har vi sett at arbeidsmarkedet var tøft, og det var stor konkurranse om plassene. Å sørge for at man har de rette papirene i orden, som bevis på opparbeidet kompetanse var en prosess for å skaffe seg de beste forutsetningene for å få seg nytt arbeid. Likevel var det ikke alle som fikk arbeid



og det førte til komplikasjoner. I desperasjon henvendte flere sjømenn seg til generalkonsulatet, og i noen tilfeller flere ganger. Dette har gjort at vi har et klart bilde av hendelsesforløpet til enkeltstående sjømenn, og kan følge deres historie som norsk sjømann omkring Shanghai. Deres kamp for arbeid, penger og i de mest ekstreme tilfellene, livet, gjør at vi kan belyse en del av spørsmålene omkring avmønstring og hyre ved personlige historier. Det er viktig å huske på at disse sjømennene var en del av et internasjonalt arbeidsmarked der konkurransen om arbeid var stor og det kunne for enkelte være vanskelig å lykkes. Dette skal undersøkes nærmere i neste kapittel.

## 5.0. Norske sjømenn i et internasjonalt arbeidsmarked.

Størrelsen på Shanghai og antall skip fra forskjellige nasjoner tilsier at havnebyen i denne perioden var preget av et internasjonalt miljø. Det er enkelt å se for seg det travle havnestrøket med utallige språk og flagg som kretser om hverandre mens skipene er på jakt etter neste frakt. I dette miljøet kan man forestille seg situasjoner som kunne bli kompliserte. I fraktspørsmål var det ofte snakk om store pengebeløp som skulle fordeles, og når det oppstod problemer rundt dette ble det internasjonale perspektivet ekstra kompliserende av flere grunner. Jurisdiksjon er blant annet et viktig tema. Ofte ser vi at de historiske aktørene forsøker å holde domstoler unna og heller ordne opp problemer på en vennlig måte. I disse tilfellene ble ofte generalkonsulatet involvert og kan derfor undersøkes via korrespondansen fra riksarkivet. Ved å gjøre dette, vil vi forhåpentligvis få et enda klarere bilde av norske sjømenn i fremmede farvann og deres situasjon og kår.

Kapitlets første del vil omhandle skader og kollisjoner i et internasjonalt perspektiv. Dette foreligger det flere kilder på, og det er interessant å se rutinene omkring dette og hvordan spørsmål om skyld og erstatningsansvar ble løst. Generalkonsulatet mottok ofte henvendelser i slike saker. Det er interessant å se at både norske skip og internasjonale aktører henvendte seg dit. De fremmede aktørene skrev til generalkonsulatet og ba om assistanse i saker som omhandlet deres last. De norske skipene og skipsførere gjorde det samme dersom situasjonen var slik. I tillegg er det mange kilder som omhandler kollisjoner mellom to skip, og skyldspørsmål omkring dette. Som oftest fikk generalkonsulatet informasjon om en kollisjon via en av de involverte partene og ble deretter tilsendt alt av nødvendig informasjon for å få innblikk i saken. Loggbøker, vitnebeskrivelser og offisielle uttalelser fra skipsføreren gjør at vi i noen tilfeller har et svært tydelig bilde av hendelsesforløpet, samt hvordan kollisjonen ble behandlet.

I tillegg vil det også i denne delen være mulig å få innblikk i individuelle skjebner. Norske sjømenn var som arbeidsfolk også en del av det internasjonale miljøet, og det er hevet over enhver tvil at de tok seg hyre på fremmede skip. Forholdene til fremmede sjømenn, og hvordan de byttet flagg i forskjellige situasjoner er en viktig del av korrespondansen. Ved å se på disse historiene, vil vi forhåpentligvis danne et enda klarere bilde av norske sjømenn i Shanghai. Det er imidlertid viktig å huske på at henvendelsene som blir behandlet i dette kapitlet dreier seg om problemene. Vi får sjelden innblikk i historiene preget av suksess og velstand, som sannsynligvis også hendte. Dette er fordi det var liten grunn for at disse skulle henvende seg til generalkonsulatet.

## 5.1 «...havde det uheld at kollidere(...)» Kollisjoner og juridiske spørsmål.

En av henvendelsene som kan være interessant å se nærmere på, er et brev fra «The American Trading Company», datert 12.1.1895.<sup>138</sup> Det norske dampskipet S/S «Albert» hadde last med dette firmaet fra Shanghai til Nagasaki. Underveis ble lasten svært skadet, og handelskompaniet ville ta rettslige steg for å få ordnet opp. De ba generalkonsulatet ta kontakt med føreren av skipet, kaptein Irgens, for å få en garanti fra ham om å være klar til å møte de rettslige prosessene som måtte følge av skaden. I tillegg sendte de også et brev til Irgens selv (en kopi blir vedlagt av dette til generalkonsulatet), hvor de gjorde kapteinen oppmerksom på ta kontakt med generalkonsulatet for å gi sin garanti for dette. Konsulen måtte i denne saken opptre som et mellomledd, for å forsikre seg at alt gikk riktig for seg for begge parter, og at ikke det norske skipet skulle kunne vri seg unna eventuelle juridiske anklager. Den juridiske stillingen til konsulatet fungerer altså begge veier. Norske sjømenn og skipseiere kunne henvende seg dersom det var spørsmål omkring jurisdiksjon ved utenlandske agenturer og motsatt vei. Saken ble fulgt opp av et nytt brev fra handelskompaniet, datert til 14.1.1895.<sup>139</sup> Her understreker de viktigheten av å avholde en garanti fra kapteinen, ettersom undersøkelser i forbindelse med den skadde lasten ble gjort. Dette er mest sannsynlig noe de vil ha mens de finner ut av skyldspørsmål og om skipet kan holdes ansvarlig for det skadde godset. Ifølge handelskompaniet var det snakk om betydelige anklager og summer. Det er derfor interessant å se at norske sjømenn måtte forholde seg til generalkonsulatet i disse juridiske situasjonene.

Hvordan akkurat denne saken utviklet seg videre, sier dessverre korrespondansen ikke noe mer om. Det er trolig at spørsmålene om skyld ble avgjort på en måte som alle parter kunne være fornøyde med. Blant annet skriver handelskompaniet i et brev til kaptein Irgens: «We trust we shall be able to arrange all matters in a friendly matter, but we must have your guarantee.»<sup>140</sup> De bedyrer altså sitt ønske om å ordne opp på en vennlig måte. Det kan være dette ble tilfelle, og at ingen hadde store problemer med å godta beslutningene som ble tatt i denne saken. Norske sjømenn i problematiske situasjoner med internasjonale aktører måtte forholde seg til generalkonsulatet. «The American Trading Company» så seg nødt til å involvere generalkonsulatet da det var snakk om store beløp og alvorlige anklager. S/S

---

<sup>138</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del A. (Unummerert brev). Fra «The American Trading Company». Datert 12.1.1895.

<sup>139</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del A. No 41-1895. Fra «The American Trading Company». Datert 14.1.1895.

<sup>140</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del A. (Unummerert brev). Brev fra handelskompaniet til Kaptein Irgens på S/S «Albert». Datert 17.1.1895

«Albert» skadet lasten og ble stilt for alvorlige anklager og måtte forholde seg til disse. Generalkonsulatet opptrådte i en juridisk rolle for å påse at alt gikk rett for seg.

Et annet eksempel som kan være opplysende og illustrerende omkring norske sjømenn i et internasjonalt perspektiv, kan vi finne i et brev fra 18.5.1895. Kaptein Jacobsen, fører av S/S «Peik», forteller om en kollisjon:

«Da jeg paa reisen fra Tientsin hertil, den 14ende denne, i tyk taage havde det uheld at kollidere med et chinesisisk fiskerskib, tager jeg herved den friheden, at sende dem et uddrag af min journal, over samme, i form af en Protest, gjort for den britiske Consul hersteds.»<sup>141</sup>

Ettersom han gjorde alt som var mulig for å unngå kollisjon, nekter han å betale for skadeserstatningen som det britiske konsulat tydeligvis har pålagt ham å betale. I tillegg la han skylden over på de kinesiske skipene, og forteller at de ikke gjorde alt i sin makt for å unngå kollisjonen, og at det derfor må være deres skyld. Jacobsen ber generalkonsulatet ta kontakt med de rette myndighetene, eventuelt fiskeskipet selv og forklare dem saken og at det *ikke* var «Peik» sin skyld. Han er ikke interessert i å stå til rette for erstatning i en sak hvor han gjorde alt han kunne for å unngå kollisjon i tykk tåke. Da burde heller de kinesiske fiskerne stå til ansvar. Det er naturligvis en mulighet at fiskerskipet fikk betydelig større skader enn den norske lastedamperen som var et større skip. Likevel burde ikke skipsstørrelsen være grunnlag for fordeling av ansvar, ifølge kaptein Jacobsen. Han håper at dette kan ordnes på konsulatet, og at de slipper å betale skadeserstatning. Det er trolig at saken videre blir vurdert av generalkonsulen, hvor han går gjennom skipsjournalen, og ser om de kan ha en god sak. Korrespondansen følges ikke opp videre i brevform, men ut ifra karakteren på brevet fra kapteinen kan vi anta at ikke saken kokte bort i kålen. Dette kan skyldes at kapteinen tok saken videre på konsulatet personlig, og at det derfor finnes sparsomt med korrespondanse i riksarkivet etter dette. Norske sjømenn henvendte seg altså ved juridiske spørsmål flere ganger. I 1895 er det to større juridiske spørsmål. Dette kan være et tegn på den økte andel nordmenn i farvannet som resulterte i økt antall henvendelser hos konsulatet. Det er også et synlig bevis på de internasjonale forhold som rådet i Shanghai, og hvordan norske sjømenn måtte forholde seg til internasjonale aktører og arbeidere.

---

<sup>141</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del A. No 379-1895. Brev fra Kaptein Jacobsen. Datert 18.5.1895.

I 1896 kolliderte norske S/S «Normandie» og britiske S/S «Peking».<sup>142</sup> Dette foreligger i svært mange brev og ble en gjenstand for konsulær involvering der spørsmål omkring skyld måtte avgjøres blant annet med hjelp av generalkonsulatet i Shanghai. Vitner fra den norske damperen sendte inn sin beretning, og det foreligger forklaringer både fra kapteinen, maskinistene, og tre av besetningen uten titler. Noen av disse er også notert av generalkonsulatet selv, men foreligger i den store mappen som omfatter denne saken. Dette fører til at vi fra korrespondansen har et ganske klart bilde av hendelsesforløpet sett med øynene til det norske skipet. «Normandie» var på vei ut av havna i Shanghai, og møtte den britiske båten. De forsøkte først å sette motorene for full maskin for å kunne svinge styrbord med størst mulig effekt. Da det ble klart at dette ikke kom til å fungere ettersom «Pekings» plassering i kanalen var for midtstilt gikk føreren av «Normandie» for å begrense skadene. Han fikk stoppet akselerasjonen og satt motoren i revers av full styrke. Oppi denne dramatikken forteller loggbokutdragene som ble forelagt generalkonsulatet: «(...) at the same time two blows in the steam whistle was given (...) it was heard S/S «Peking» gave one blow in the whistle and this was understood to mean that he wanted to keep to the Shanghai side, which he also later did.»<sup>143</sup> «Peking» vred om fra midt i leden til sin styrbord. Likevel skjedde kollisjonen ifølge kildene 3-4 minutter etter at «Normandie» hadde satt motorene i revers.

Deler av besetningen på «Normandie» anklagde «Peking» for ikke å ha gjort det som var mulig for å unngå kollisjonen. Blant annet var det den britiske båten som hadde tidevannet på sin side. Flere av vitnebeskrivelsene, spesielt fra maskinrommet påpekte at «Peking» ikke ga varsling i skipshornet som den norske gjorde, noe loggboken fra broen imidlertid motsier. Det er likevel tydelig hva det norske skipet mener om kollisjonen og skyldspørsmålet. Da dette var en ganske alvorlig kollisjon med store skader på et stort fartøy måtte generalkonsulatet involveres. Dette var for å påse at alt gikk riktig for seg og for at ikke noen skulle beskyldes uten grunn. Situasjonen kompliseres naturligvis ytterligere da det var kollisjon mellom to ulike nasjoners skip i en tredje nasjons havn. Det internasjonale samarbeidet mellom landene i denne sammenhengen ble derfor svært viktig for å kunne løse opp i dette. Generalkonsulatet måtte forholde seg til det fremmede skipet, og til det fremmede skipets konsulat i avgjørelsen av skyldspørsmål. Norske sjømenn var i et svært internasjonalt

---

<sup>142</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del A. Unummerert. Flere ledd i denne korrespondansen gir et klart bilde av saken. Alt er datert 5.4.1896.

<sup>143</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del A. Unummerert. En del av den store mappen omkring kollisjonen.

miljø i området i denne perioden og måtte forholde seg til dette, noe som blir eksemplifisert i denne hendelsen.

## **5.2 De individuelle skjebner i det internasjonale miljøet.**

Tidligere har vi sett flere historier om norske sjømenn i farvannet omkring Shanghai som av ulike grunner henvendte seg til generalkonsulatet. I mange sammenhenger spilte internasjonale relasjoner en rolle. I disse tilfellene kan vi se hvordan norske sjømenn var en del av et internasjonalt arbeidsmarked der man var forhyret om bord fremmede skip. Den forulykkede Carl Jonsson gikk i 1892/1893 fra et britisk skip til det tyske «Galvestow».<sup>144</sup> Jonssons skjebne var en følge av ulike grunner, men han er et tydelig eksempel på nordmenn i det internasjonale perspektivet. Et annet eksempel som tidligere har vært nevnt, er den norske sjømannen Karl Petersen, som rømte fra «A.B Fuller» grunnet mishandling fra annenstyrmanden.<sup>145</sup> I hans tilfelle vet ikke hva som skjedde videre, men det er tydelig at han arbeidet på et fremmed skip. Også i den inngående historien om J.A Danielsen får vi innblikk i en norsk sjømann og hans forhold til det internasjonale miljøet. Danielsen var fører av et kinesisk skip, ble avmønstret, kjøpte et gammelt tysk skip og solgte dette etter hvert til et østerriksk firma. Mer involvert i ulike internasjonale aktører og større del av det internasjonale arbeidsmarkedet i Shanghai og omegn er det vanskeligere å finne. Flere av de personlige historiene vi får mulighetene til å følge omhandler nettopp nordmenn i den internasjonale sfære. Dette gir viktig informasjon om norske sjømenns situasjon i fjerne farvann og deres stilling i det internasjonale arbeidsmarkedet.

Vi skal se nærmere på enda en av disse historiene. Den 22.6.1896 sendte fyrbøter Gabriel Becker et brev til generalkonsulatet fra et hotell i Yokohama.<sup>146</sup> Han fortalte at han ble mønstret på S/S «Oslo» i Oslo under kaptein Pedersen, for å gå i fraktfart på Kina. Ved ankomsten til Kina forsøkte kapteinen å få dem til å mønstre av i bytte mot 10 dollar, noe ingen gjorde. Kapteinen gjorde det samme da skipet la til i Sydney, hvor tre av mannskapet lot seg avmønstre. Uten å ansette nye for å erstatte de avmønstrede norske sjømennene, seilte kaptein Pedersen til Hong Kong hvor han mønstret på kinesere i de nye ledige postene ombord. Da kineserne var svært billige i drift var det mer lønnsomt å ha dem om bord. Dette

---

<sup>144</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse, 1864-1894. Del B. No 122-1893. Brev fra en svensk-norsk visekonsul i Jachow. Datert 9.5.1893.

<sup>145</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1897-1898. Del A. No 388-1897. Brev fra tysk konsulat i Nagasaki. Datert 15.5.1897.

<sup>146</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 594-1896. Fra Becker. Datert 22.6.1896.

gjorde Becker rasende og han skrev om de nyforhyrede kineserne og forholdene ombord: «(...) hvilket gjorde vor stilling næsten uudholdelig, da vi var nødt til at leve sammen med disse uvenlige og uciviliserede mennesker.»<sup>147</sup> Kulturforskjeller og språklige barrierer tatt i betraktning kan dette tyde på noen forskjellige ting. Enten var disse kineserne ikke særlig vennlige om bord, eller så var Becker fordomsfull når det gjaldt kinesiske sjømenn. Problemene fortsatte imidlertid for Becker, for ifølge han selv var kapteinen så innstilt på å avmønstre ham at han begynte å høre klager på arbeidet sitt. Disse gikk på at han ikke klarte å holde damp, noe som er problematisk når du er fyrbøter. Det var både kapteinen og førstemaskinisten, som han for øvrig hadde seilt sammen med før som klagde. Han hadde aldri hørt klager på arbeidet før. Etter hans syn ble han derfor tvunget til å avmønstre. Han forsøkte å snakke med den norske konsulen i Yokohama, men det var ifølge Becker vanskelig ettersom konsulen ikke kunne norsk. Etter flere forsøk på å bli hjemsendt eller få fri passasje til Shanghai, så Becker seg nødt til å skrive brev til generalkonsulatet i Shanghai hvor han i all hovedsak ba om bistand og råd, ettersom han på tidspunktet bodde på et losjhus, og ikke hadde mye midler for å klare seg videre.

Interessant nok mottok generalkonsulatet like etter brevet fra Becker, en skrivelse som et svar på et brev generalkonsulatet sendte til konsulen i Yokohama i denne forbindelse.<sup>148</sup> Dette brevet har trolig vært sendt av generalkonsulatet for å forsøke å oppklare omstendighetene. Det kommer frem at kaptein Pedersen på S/S «Oslo» hadde henvendt seg til konsulen om en fyrbøter som ikke kunne gjøre jobben sin. Konsulen skulle da undersøke hva slags muligheter kapteinen hadde til å avmønstre denne Becker, slik at det ble riktig i forhold til norsk lov. Det viste seg at kapteinen kunne bevise at Becker ikke kunne utøve arbeidet sitt, noe som førte til at kapteinen med konsulens tillatelse kunne avmønstre ham. Kapteinen var imidlertid villig etter konsulens overtalelser til å ha Becker om bord til skipet anløp Hong Kong, som kulltrimmer. Konsulen skriver:

The captain was willing to do this, but Becker who seems to have a very obstinate character refused altogether to work as a trimmer, in company with the Chinese

---

<sup>147</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 594-1896. Fra Becker. Datert 22.6.1896.

<sup>148</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 647-1896. Brev fra visekonsulen i Yokohama. Datert 9.7.1896.

already on board, and wished to leave the «Oslo» under the impression that the captain would be compelled to give him a passage to Norway.<sup>149</sup>

Det er tydelig at Becker var misinformert. Kapteinen var selvsagt ikke pålagt å betale hjemreisen da han med konsulens tillatelse ble avmønstret på grunn av udyktighet. Dessuten avslører konsulen at Becker hadde en svært vanskelig natur i sin karakter. Dette understøttes senere i brevet: «For instance, in presence of the captain he (Becker) pretended that he knew not a single word of English, but afterwards he could explain everything quite sufficiently to me.»<sup>150</sup> I følge visekonsulatet nektet altså Becker å både snakke og forstå engelsk foran kapteinen, selv om dette ville gjort møtet lettere. Dessuten hadde han fått for mye penger av kapteinen i avmønstringsprosessen, da han hadde nektet å jobbe etter han hadde fått klager.

Dette var dessverre for kapteinen ikke loggført, så ved avmønstringen fikk Becker utbetalt 27 dollar i tillegg til 25 dollar han ikke hadde jobbet for. På dette tidspunktet får vi vite fra Beckers eget brev at han bodde på et losjehus og skrev til generalkonsulatet med klager på konsulen i Yokohama, samt at han begynte å gå tom for penger. Han fikk ifølge konsulen tilbud om hyre på et skip som skulle til Hamburg, noe han nektet å ta. Fra Beckers side vet vi ikke mer hva som skjedde, men konsulen skrev i brevet at han forsøkte å få penger under påskudd av å skulle dra til Kobe. Konsulen ba ham om å møte opp, kjøpte billett til Kobe og fikk sendt ham av sted med 6 dollar til gode (konsulen la av en del av oppsparte hyren fra S/S «Oslo» i tilfelle en slik situasjon skulle oppstå). Det siste vi vet fra Becker, er at konsulen oppdaget at han etter reisen til Kobe hadde lagt igjen en hotellregning (fra dette losjihuset vi har hørt om) på 20 dollar. Mot slutten av brevet skriver også konsulen i Yokohama sine beklagelser ovenfor generalkonsulatet, hvor han tydeligvis har fått beskjed om at det var vanlig praksis for kapteiner å klage på udyktighet for å få konsulens tillatelse til avmønstring, og at dette var kaptein Pedersens mål hele veien, noe ikke konsulen i Yokohama var klar over.

Historien om Gabriel Becker forteller mye interessant om norske sjømenn i Shanghai. Det er tydelig at Becker har en svært fordomsfull holdning mot de kinesiske sjømenn. Kanskje var dette noe som ikke bare gjaldt for Becker, men var en mer allmenn oppfatning. Ut ifra korrespondansen kan vi slutte at det var vanlig med kinesere om bord mange båter, på

---

<sup>149</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 647-1896. Brev fra visekonsulen i Yokohama. Datert 9.7.1896.

<sup>150</sup> Ibid.



grunn av deres arbeidsmoral og lave lønnskrav. Hvis det blant mange sjømenn eksisterte en del holdninger mot kinesiske sjømenn, eksempelvis at de var usiviliserte, kan det være med på å belyse hvorfor man byttet skip. Det forteller også om det som kan ha vært vanlig praksis for norske skipsførere. Ved å «tvinge» de norske sjømennene til å avmønstre, kunne skipsføreren mønstre på billigere arbeidskraft helt lovlig. Generalkonsulatet berettet åpenbart denne praksisen til konsulen i Yokohama. Dette i seg selv er uhyre interessant, fordi det avslører en praksis som kan trekkes helt frem til dagens industri. I jakten på størst mulig overskudd avmønstret kapteinen de noe dyrere norske sjømenn, og ansatte billig kinesisk arbeidskraft. En fyrbøter på et dampskip var noe av det enkleste å erstatte. Den eneste kvalifikasjonen man måtte ha, var å kunne klare å holde dampen tilstrekkelig til motorkraft. Den virkelige arbeiderklassen på dampskipet fant man i arbeidsmaurene på fyrrommet. Dette gir saken om Becker en ekstra dimensjon. Til tross for hans vanskelige karakter, har kildene vist at det var vanlig praksis å avmønstre spesielt fyrbøtere på denne måten. Det kan være verdt å nevne at denne praksisen trolig ikke fant sted på seilskip. Her var kravet om maritim kompetanse mye større, selv om man tilhørte dekksmannskapet. Avmønstringer av denne typen var trolig utelukkende et fenomen på dampskip.

Et annet eksempel på mye av det samme som situasjonen omkring Becker finner vi i et brev til generalkonsulatet fra Johan L Paulsen som trolig var fyrbøter, datert 9.6.1896.<sup>151</sup> Han skrev i brevet at han hadde hyre med S/S «Kong Olaf», men gikk i land 9 måneder etterpå, i Hong Kong. Det var flere grunner til dette. Blant annet var kahytten til fyrbøterne innrettet slik at det var ifølge Paulsen «(...) dobbelt saa varmt der som nede i Fyrrømmet (...)».<sup>152</sup> Om ikke dette er helt bokstavelig ment kan man likevel anta at varmen var uutholdelig om bord, også for fyrbøter Paulsen. Dessuten, og kanskje mer interessant, skriver han at kapteinen forsøkte å gjøre livet om bord så dårlig som mulig for de norske forhyrede slik at de gikk i land, og han kunne forhyre billig kinesisk arbeidskraft. Dette gjorde at han ikke hadde det beste forholdet til kinesisk arbeidskraft, noe som også kan leses ut fra karakteren omkring avmønstringen. Dessuten støtter Paulsen altså opp under praksisen Becker ble et offer for. Dette er svært interessant, da det er to tilfeller i korrespondansen som påpeker dette, og disse er fra juni 1896. Hverken før eller etter får vi informasjon om denne praksisen, men man kan anta at det har skjedd tidligere, dog uten generalkonsulatets innblanding. Det kan være et tegn på at avmønstring ble i større grad gjenstand for konsulær innblanding utover 1890-tallet. Det kan også tyde på at skipsførere og rederier utnyttet praksisen med å avmønstre nordmenn til

---

<sup>151</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 539-1896. Brev fra Paulsen. Datert 18.6.1896.

<sup>152</sup> Ibid.

fordel for billigere kinesisk arbeidskraft. Det kan tenkes at Gabriel Becker ble tvunget i land ved at de gjorde ham udyktig i arbeidet sitt, mens Paulsen ble tvunget ved at kapteinen gjorde forholdene for mannskapet så ubehagelige som mulig. Likhetene er imidlertid slående, og kan vanskelig oversees i forbindelse med avmønstringsspørsmål knyttet til norske sjømenn og generalkonsulatet. Det er også svært interessant hvordan de internasjonale forholdene spiller en viktig rolle for skjebnene til de to norske sjømennene. Disse er ikke enestående eksempler, men kan være med på å representere et større bilde i historien om norske sjømenn i det internasjonale arbeidsmarkedet i Shanghai.

For den nevnte Johan Paulsens del ba han generalkonsulatet om bistand til å bli sendt hjem, da han var gift og hadde to barn. Hans hustru var sykkelig, og kunne ikke ta vare på familien på egenhånd. Paulsen var usikker på hva familien levde av ettersom han ikke hadde noen penger å sende tilbake til Norge. Han fryktet derfor at de levde fattigkassen, og var desperat etter enten hjemsendelse eller ny hyre i farvannet. I brevet skriver han: «(...) ja, jeg er villig til at gjøre hva som helst bare jeg kan kome meg hærfra.»<sup>153</sup> Brevet tyder på en forferdelig desperat situasjon, der en sjømann innser at han ikke lenger kan forsørge familien som sliter for å få endene til å møtes hjemme i Norge. Uten å ha mulighet for å kommunisere, må de vente i håp om neste pengeforsendelse. Man kan bare ane hvor håpløst og hjelpeløst dette må ha føltes for både sjømannen selv og familien hjemme i Norge. Paulsen bedyrer at han alltid hadde forsørget sin familie og at han aldri hadde tenkt at de skulle komme i den situasjonen som var tilfellet. Likevel var det vanskelig for ham å se noen utvei. Da kan vi nok en gang skimte en nødlidende sjømann, en som er i pengetrøbbel og søker til generalkonsulatet for bistand og råd når livet som sjømann i et internasjonalt arbeidsmarked har blitt for brutalt.

### **5.3 En avslutning.**

Det internasjonale arbeidsmarkedet, og det internasjonale miljøet i Shanghai var noe som alle sjømenn måtte forholde seg til. Flagget på skipet du tilhørte spilte for mange mindre rolle enn stilling, lønn og arbeidsforhold. Dette førte til at det kunne være en fauna av ulike nasjonaliteter på ett enkelt skip, som selvsagt hadde en bestemt nasjonalitet. Det internasjonale arbeidsmarkedet gjorde at generalkonsulatet mottok henvendelser fra norske sjømenn i forbindelse med avmønstring av fremmede skip, nød, sykdom, død og mishandling på fremmede skip. Dette har vi sett både i dette kapittelet, men også i tidligere undersøkelser.

---

<sup>153</sup> Generalkonsulatet, korrespondanse. 1894-1896. Del B. No 539-1896. Brev fra Paulsen. Datert 18.6.1896.

Det er fristende å forestille seg hvordan dette kan ha sett ut i havnestrøkene i den travle byen Shanghai. Norske sjømenn på jakt etter arbeid gikk i disse strøkene, på drikkesteder der det var muligheter for å skaffe seg arbeid og forsvant i trampfart for et fremmed skip for flere år av gangen. Hvis dette mot formodning skulle by på problemer, henvendte de seg til generalkonsulatet for eksempelvis å få godkjennelse for avmønstring, informasjon om nytt arbeid eller bistand og råd. I løpet av perioden ser vi at det utvikles en praksis der skipsførere, deriblant norske, «tvinger» norske sjømenn til å avmønstre gjennom ulike prosesser. Norske sjømenn var, som vi har sett i sekundærlitteraturen ikke blant de dyreste, men ble i mange tilfeller avmønstret til fordel for billigere kinesisk arbeidskraft. Dette var en praksis som kan aktualiseres i våre dager, med en industri som benytter seg av billigere arbeidskraft for å sikre størst mulig overskudd. Dette gir bildet av norske sjømenn i Shanghai i denne perioden en ekstra dimensjon, og gjør at vi får et enda klarere bilde av norske sjømenn i fremmede farvann. Dette blir også eksemplifisert i delene av korrespondansen som omhandler enkeltstående sjømenn. I tilfellet til Gabriel Becker er det mye korrespondanse som omhandler hans situasjon og stilling på det norske skipet, og avmønstringen som fulgte. Dette belyser elementene på en måte som gjør det lettere å forstå hvordan det internasjonale miljøet påvirket enkeltmenneskene.

I den internasjonale sfæren i den travle havnebyen Shanghai var det naturlig at norske skip og sjømenn kom i kontakt med internasjonale aktører. Vi har sett flere eksempler på kollisjoner og skader på lasten, hvor nordmenn måtte forholde seg det internasjonale miljøet. Generalkonsulatet ble i disse tilfellene et slags bindeledd, hvor både de fremmede og norske aktører kunne henvende seg for bistand. Det hersket en viss konsensus om at man skulle forsøke å holde domstolene utenfor. Av denne grunn finner vi enkeltsaker med enorme mengder korrespondanse. I flere tilfeller dreide henvendelsene seg om kollisjon og skader på skip. Generalkonsulatet mottok henvendelser fra norske skipsførere som forklarte sin uskyld i kollisjonssaker og la frem vitnebeskrivelser og loggbokutdrag for å understøtte dette. Dette ble brakt sammen med motpartens forklaringer før det forelå en avgjørelse omkring skyldspørsmål. Dette kunne trolig også være et resultat av forhandlinger mellom det svensk-norske generalkonsulatet og et konsulat fra det aktuelle landet. I saker der det ikke dreide seg om fremmede skip, men fremmede aktører ble også generalkonsulatet involvert. Dette var en måte aktørene kunne være i kontakt med norske skip, hvor det foregikk under de rette formene. Vi har derfor også korrespondanse omkring skyldspørsmål og erstatningssaker mellom norske skip og disse internasjonale aktørene. De fleste agenturene i området var naturlig nok fra andre land enn Norge. Dette fører til at norske sjømenn var avhengige av å

forholde seg til det internasjonale miljøet. Dersom dette skulle by på problemer måtte man henvende seg til konsulen. Dette var også et trinn for å prøve å holde domstolene unna, og løse sakene med generalkonsulatet som en fungerende juridisk instans. Det er svært interessant å bemerke at dette virket begge veier. Både norske sjømenn og de internasjonale aktørene kunne i disse tilfellene henvende seg til generalkonsulatet for bistand. Dette blir nok et eksempel på det internasjonale miljøet, og det internasjonale arbeidsmarkedet som rådet i Shanghai i perioden, som norske sjømenn måtte forholde seg til.



## **6.0 Avslutning.**

Ved å undersøke norske sjømenn i fremmede farvann ser vi at mange interessante historier blir tydeliggjort. Skjebnen til den enkelte sjømann, historier om avmønstring og nød, vold, sykdom og mange andre elementer i en sjømanns hverdag viser seg å være viktige også langs kysten av Kina. Hvordan var det å være norsk sjømann i et fremmed farvann? Hvilke problemer dukket opp? Hvordan var deres situasjon og kår, som sjømenn Shanghai? Dette er problemstillinger som har vært undersøkt. Ved å se på henvendelsene til generalkonsulatet i Shanghai i perioden 1887-1897 ser vi at det er mulig å tegne et bilde av norske sjømenn i fremmede farvann. Det skal likevel understrekes at henvendelsene dreier seg stort sett om sjømenn som har problemer. Bildet av norske sjømenn gjennom generalkonsulatets korrespondanse kan være noe skjevt, da ikke alle sjømenn i farvannet henvendte seg. Likevel er det såpass mange henvendelser av ulik karakter, at problemene som dukket opp gir oss et bilde av norske sjømenn i et sosialt perspektiv. I de tre kapitlene; Sykdom, avmønstring og internasjonale forhold, med underliggende tema, er flere historier blitt undersøkt. Ved å gjøre dette har vi sett situasjonen og kår til norske sjømenn i Shanghai og problemene som dukket opp i hverdagen. I tillegg har vi belyst problematikken i et internasjonalt arbeidsmarked som er gjeldene helt frem til nåtidens industri. Norske arbeidere blir erstattet av billigere utenlandsk arbeidskraft.

### **6.1. Et bilde av norske sjømenn langs kysten av Kina.**

Norske sjømenn henvendte seg til generalkonsulatet i Shanghai. Dette skjedde både før og etter perioden som er undersøkt, men i denne sammenheng er 1887-1897 vektlagt. Både ved personlig oppmøte, ved direkte forespørsler, gjennom tilliggende visekonsulat, organer hjemme i Norge og andre instanser. Felles for dem alle er at de hadde en grunn til å henvende seg, og var i problemer av ulike årsaker. Situasjonen mange av disse befant seg i, og problemene som for mange oppstod som sjømann i et farvann så fjernt fra den norske kystlinjen er en viktig del av fortellingen om den norske sjømann. Samtidig er det også interessant å se variasjonen de ulike henvendelsene har. Både i grad av alvorlighet, hastverk og desperasjon er henvendelsene fra norske sjømenn, rederier og ulike konsulater i områdene svært forskjellige. Generalkonsulatet i Shanghai måtte forholde seg til denne variasjonen, og måtte være tilgjengelig for bistand, råd, juridisk hjelp, administrative oppgaver og hyrespørsmål. I tillegg fungerte det som en informasjonskanal som kunne bistå med opplysninger omkring norske sjømenn for hjemmeværende slektninger og lignende.

Dette gjør at vi kan danne et bilde av norske sjømenn langs kysten av Kina og få svar på deres situasjon og kår. Både i Shanghai, Shantou, Taiwan, Hongkong, samt flere deler av Japan og Indonesia, kan vi i ettertiden spore historiene og hendelsene som preget deres liv. Korrespondansen fra generalkonsulatet og departementet for det indre gjør oss i noen tilfeller i stand til å følge enkeltpersoners skjebne. Veien fra velstand til nød og desperasjon kunne være kort. En sjømann er alltid omringet av farer, både naturgitte og andre problemer. Det er lett å ane desperasjonen til en sjømann som blir avmønstret i en fremmed havn, og sliter med å få nytt arbeid. I mange tilfeller er arbeidet på skipet familiens inntekt. Mannen mønstret på og forlot kone og barn i flere år, mens oppspart hyrebeløp ble sendt hjem for å forsørge. Dersom denne inntektskilden brått ble avsluttet kunne dette føre til enorme vanskeligheter for husstanden. Dessuten var sjømannen langt hjemmefra, og de begrensede mulighetene for kommunikasjon i samtiden gjorde at det var vanskelig å formidle informasjon om situasjonen. De hjemmeværende visste lite om når neste pengeforsendelse kom, og måtte belage seg på at sjømannen fant seg hyre umiddelbart. Dette var imidlertid ikke alltid tilfellet. Vi har sett eksempler på at sjømenn i farvannene omkring Kina fryktet at familien måtte gå til fattigkassen for å få livnært seg, og ba derfor om bistand til hjemreise.

Sykdom preget også livene til enkelte sjømenn i denne perioden. Farene var ikke bare naturgitte. Sjøfolk levde tett innpå hverandre, ofte med begrenset kosthold og dårlig hygiene. Dette fører til sykdom. Om det var umulig å arbeide videre, økonomiske vanskeligheter som følge av dette eller død som sannsynlig utfall av sykdomsforløpet ble generalkonsulatet involvert. En syk sjømann i Shanghai var svært isolert. Det var vanskelig å kontakte hjemmeværende slektninger. Likevel ser vi at flere av dem ble hjulpet. I noen tilfeller måtte sykehuspenger betales, og en syk sjømann var ikke alltid i stand til å dekke disse selv. I andre tilfeller var det umulig å oppholde seg i dette området, og sjømannen ble med generalkonsulatets bistand sendt hjem. Dette har vi sett eksempler på. I samarbeid med instanser hjemme i Norge ble altså norske sjømenn håndtert og hjulpet.

Det var imidlertid ikke alle som kunne returnere. Død i løpet av fartstiden var alltid en fare for norske sjømenn, og for noen ble påmønstringen i en norsk havn den siste avskjed med fedrelandet. Generalkonsulatet i Shanghai mottok mange henvendelser i forbindelse med dødsfall for norske sjømenn i området, som gjør at vi kan lese mye om norske sjømanns situasjon og kår. Disse kunne selvsagt være av naturlige årsaker. Antall kilder på dette er imidlertid få, da omstendighetene rundt dødsfallet var lite dramatiske. Likevel ble det innsendt oppsparte hyrebeløp og etterlatenskaper. Dette var generalkonsulatets ansvar, og de måtte påse at alt ble gjort i henhold til norsk lov. Blant annet viser kildene at dersom den

avdøde hadde mange eiendeler, ble disse auksjonert bort og lagt sammen med det oppsparte hyrebeløpet. Innsendelsen blir bekreftet i korrespondansen gjennom brev fra departementet for det indre, som er den eneste sikre kilden på norske sjømenns bortgang av mer naturlige årsaker. Norske sjømenn var selv ikke i døden helt isolert.

Andre dødsfall er av mer dramatisk karakter. I disse sakene florerer det med brev, vitnebeskrivelser, legeattester og korrespondanse med instanser i Norge. Vi har tidligere sett hvordan en norsk sjømann falt ned fra riggen på et tysk skip og døde. Etterlatenskapene ble selvsagt hjemsendt av generalkonsulatet, men besetningen på skipet måtte i tillegg møte opp hos generalkonsulen selv for å vitne om ulykken. En annen sjømann, Johannes Johansen tar opp mye plass i korrespondansen og ble gjenstand for involvering av flere organer. Han ble syk, men ble nødt til å jobbe for å komme seg tilbake til Norge. Likevel forsvant han brått fra turen til Shanghai. Dødsfallet til sjømann Johansen kan stå som en illustrasjon på de harde kår som kunne møte en norsk sjømann, og hvor brutalt livet som sjømann i fremmede farvann kunne være.

Vold om bord er også undersøkt. For å beskytte sjømenn mot den konstante faren et skip var utsatt for, trengte man å opprettholde det strenge hierarkiske arbeidsmiljøet. Dette var imidlertid i endring i perioden. Sjømenn som innrapporterer avstraffelse og dårlig behandling viser de brutale sidene i livet som sjømann, og kan samtidig vise oss rollen til generalkonsulatet overfor norske sjømenn. Konsulen inntok en viss juridisk rolle i slike saker for å påse at avstraffelsen opphørte og at sjømannen kunne komme bort fra skipet. En av henvendelsene viste oss avmønstring som ble gjort med generalkonsulens godkjennelse, da det hadde forekommet korporlig avstraffelse og sjømannen forlot skipet. Dette kan også vise oss norske (og internasjonale) sjømenns kår og at deres situasjon ble endret og bedret mot slutten av 1800-tallet.

## **6.2 Om enkeltskjebnene.**

Avmønstringsspørsmål og korrespondansen omkring dette hos generalkonsulatet gir i noen tilfeller svært utfyllende informasjon. Det gir oss muligheten til å følge enkelte sjømenn over flere år. Dette er svært opplysende i spørsmålene omkring henvendelsene til generalkonsulatet og bidrar til å eksemplifisere flere ting ved norske sjømenn i fremmede farvann. Det har vi sett i den utfyllende historien om Jens Andreas Danielsen. Hans reise fra skipsfører på et kinesisk skip til egenrådlig reder, med stadig økende gjeld som fører til salg av skipet og en uvisst skjebne, illustrerer mye om norske sjømenn i disse farvann. Det var langt fra sikkert at



man returnerte til Norge som en velstående og suksessrik sjømann. Dette har vi også sett eksemplifisert ved Peter Bloch, som endte opp som tollbetjent med høy gjeld. Historiene omkring enkeltstående skjebner er et resultat av mange henvendelser fra sjømennene til generalkonsulatet. Det er derfor viktig å understreke at disse historiene ikke nødvendigvis er den vanlige fortellingen om en norsk sjømann i Shanghai. Samtidig har det gitt mulighet for å undersøke henvendelsene i dybden, og sette det sammen til en større fortelling for å se norske sjømenn i fremmede farvann i en kontekst.

Uansett hvor fjern og mekanisk korrespondansen til generalkonsulatet kan virke er det skjebnen til enkeltmennesker som blir undersøkt. Dette er viktig å huske. De historiske aktørene opplevde mye dramatik knyttet til de ulike henvendelsene. I tilfeller får vi indisier på at generalkonsulatet mottok henvendelser direkte på kontoret. Dette er typisk ved pengenød, da det eneste som viser oss henvendelsene er anvisning på refusjon av utlegg for nødlidende sjømenn, fra departementet for det indre. En avmønstret sjømann gikk gjennom byen og opp til generalkonsulatet for å be om penger for å få dekket behov. I tillegg spurte de kanskje etter informasjon om ny hyre. Generalkonsulatet, med oversikt over trampfarten ga informasjon om ledige posisjoner og aktuelle skip. Deretter seilte sjømannen videre, på et norsk eller fremmed skip. Viselig er det også mange som går bort fra det maritime liv, og søker lykken på land. Både politiet, tollvesenet og den kinesiske hær var aktuelle institusjoner for videre karriere. Flere norske sjømenn ble værende i Shanghai.

For å få nytt arbeid trengte man de rette papirene. Sjømenn ble ofte avmønstret både frivillig og ufrivillig, og det var viktig å ha papirer på opparbeidet maritim kompetanse for å optimalisere jobbmulighetene. I lys av samtidens kommunikasjonsmuligheter var generalkonsulatet nærliggende å henvende seg til. Generalkonsulatet tok så kontakt med aktuelle instanser i Norge og fikk utstedt papirene. Vi vet at konkurransen om arbeid var hard, og det var slett ingen garanti for å få ønsket arbeid umiddelbart, uansett hva slags kompetanse man hadde. Og i en tid der et internasjonalt arbeidsmarked var gjeldende, var det mange norske sjømenn som kom i nød som en følge av avmønstringer.

### **6.3 Det internasjonale arbeidsmarkedet.**

Shanghai var en viktig havn for det internasjonale arbeidsmarkedet i perioden 1887-1897. En enorm havneby med mange nasjonaliteter på de fleste skip. Dette måtte de norske sjømenn forholde seg til, og mange av henvendelsene til generalkonsulatet kan knyttes til dette internasjonale miljøet. Det er lett å forestille seg kompliserte situasjoner i et slikt miljø. En

kollisjon mellom et norsk og fremmed skip byr på problemer. Hvem som har skylden, hvordan erstatningsspørsmålet blir avgjort og om fremmede domstoler skal involveres må avklares for å få gjennomført saksgangen. Det er vanskelig å tro at et konsulat skal være partisk på noen måte, men det må likevel ha vært betryggende for norske sjømenn å ha en norsk juridisk representant i en sak med internasjonale aktører. Slik kan vi se at generalkonsulatet også var en juridisk representant for de norske sjømenn i området, og de kunne få råd og bistand. Av kildene kan det virke som om at aktørene var innstilt på å holde domstoler unna, og heller løse sakene på en vennlig måte.

Det viser seg at flere av henvendelsene dreier seg om avmønstring i dette internasjonale miljøet. Det er ikke alle postene på et dampskip som krever mye maritim kompetanse. Utover 1800-tallet utviklet det seg en praksis i sjøfarten der nordmenn i disse postene ble erstattet av kinesere, som var billigere arbeidskraft. Dette var en del av det internasjonale arbeidsmarkedet, og som sjømann måtte du jobbe sammen med utenlandske sjømenn. Du kunne også risikere å bli erstattet av dem. Vi har sett flere eksempler på dette, og de bidrar til å understreke at norske sjømenn i fremmede havner var en del av et internasjonalt arbeidsmarked.

#### **6.4 Norske sjømenn i fremmede farvann.**

Det vil på dette tidspunktet være naturlig å spørre om det er mulig å si noe generelt om norske sjømenn i Shanghai, basert på kildematerialet vi har undersøkt. Trekke noen lange linjer, gjennom hele perioden og på tvers av den tematiske inndelingen, for å sette sammen bitene til en helhet. Det vil i så fall kunne gi et klart bilde på hvordan det var å være norsk sjømann i Shanghai på slutten av det 19. århundre. Kanskje vil det også kunne trekkes ut fra Shanghai, og gjelde norske sjømenn i fremmede farvann.

Det er svært tydelig at det internasjonale miljøet stod sterkt i Shanghai, også for norske sjømenn. Svært mye av korrespondansen omhandler sjømenn på fremmede skip. Disse har gjerne seilt med et norsk skip til Shanghai og avmønstret, før de har latt seg forhyre på et fremmed skip. Nasjonaliteten varierer svært, og kan stå som et bevis på mangfoldet av flagg som vanket i havnestrøkene i byen. Nordmennene i området var i mange tilfeller nødt til å mønstre på disse fremmede skipene, og kunne bli borte lenge av gangen i denne typen trampfart. Arbeidet deres på fremmede skip gjorde at de måtte sende oppsparte hyrebeløp hjem selv. Dette ble gjort via generalkonsulatet som videresendte til departementet for det indre. Dette var en vanlig praksis, og kildene forteller oss at det var mange nordmenn forhyret

på fremmede skip. For de fleste fortonet arbeidet på fremmede skip seg svært uproblematisk. Likevel ble det komplisert noen ganger, og sjømannen henvendte seg til generalkonsulatet.

Eksempelvis i avmønstringssaker ble generalkonsulatet ofte involvert, der det var snakk om ufrivillig avmønstring. Sjømannen fikk bistand og råd, og fikk rettighetene sine overholdt. Deretter henvendte sjømannen seg til generalkonsulatet med spørsmål om informasjon om ny hyre, eksempelvis på fremmede skip. Dette varierte ut ifra hva slags kvalifikasjoner du hadde, og viser oss at offiserer gjerne hadde tid til å vente, mens andre deler av mannskapet som var lavere betalt, hadde større hastverk for å få hyre. Ventetiden til offiserene var ofte grunnet i venting på det rette arbeidet. Kanskje var det en spesiell posisjon, nasjonalitet eller andre ting. Flere spesifiserte overfor generalkonsulen at det bare var aktuelt med norske skip. Andre tok hva enn de kunne finne, og jobbet langs kysten av Kina i mange år før de kom hjem. Hvis de i det hele tatt kom hjem.

Flere sjømenn ble syke i denne perioden, og måtte legges inn på sykehus. Dette kunne være alvorlige sykdommer og de ble liggende på sykehuset lenge, uten fast inntekt eller muligheter for ny hyre. Henvendelsene til generalkonsulatet viser oss at de syke norske sjømenn ble hjulpet både økonomisk og praktisk, og flere ble sendt hjem ved hjelp av generalkonsulatet. Dette viser oss at de norske sjømenn i Shanghai ikke var fullstendig isolert og selv om de ble syke i et fremmed farvann var det hjelp å få. Dette gjaldt også om de ble syke på fremmede skip. I noen tilfeller fikk kapteinen på det fremmede skipet dem innlagt. Generalkonsulatet «tok over» ansvaret for sjømannen og dekket utgiftene dersom ikke sjømannen hadde mulighet til å betale disse selv. Dette var også tilfelle dersom sykdommen hadde døden til følge. De blir tatt hånd om, og det blir gitt beskjed til eventuelle hjemmeværende slektninger, og oppspart hyrebeløp, etterlatenskaper og effekter blir hjemsendt. Ved dødsfall på norske skip gir rederiet beskjed til de hjemmeværende, mens generalkonsulatet tar seg av beskjeden ved arbeid på fremmede skip. Det er lite som tyder på at dødsfall blir «glemt» da dødsfallene av mer naturlig karakter kun medfører hjemsendelse av etterlatenskaper. Generalkonsulatet er også i kontakt med leger og vitner til de forskjellige dødsfallene, for å ha mest mulig informasjon omkring omstendighetene. Likevel er det lett å se at livet som sjømann i fremmed farvann i noen tilfeller kunne være brutalt.

De var også langt hjemmefra. Mange av problemene som dukket opp i området kan ha blitt komplisert av denne grunn. Det var vanskelig å komme seg fort hjem, og samtidens teknologiske utfordringer gjorde at mesteparten av kommunikasjon skjedde via postvesenet. For sjømenn kan dette ha gjort at isolasjonen fra Norge, slektninger og venner ble en tung byrde å bære. I situasjoner der en sjømann ble nødlidende kan man i ettertiden godt forstå

desperasjonen som dette førte med seg. De var klar over at generalkonsulatet var en norsk stasjon i området, og at konsulen fungerte som en representant for den norske stat. Han kunne utøve jurisdiksjon og være en administrativ og informativ post for de norske sjømenn. Dette har gått igjen i henvendelsene som har blitt undersøkt i denne sammenhengen, og viser at norske sjømenn, til tross for å være i fremmede havner, hadde noen å støtte seg på dersom livet langs kysten av Kina av ulike grunner ble problematisk.

Det er trolig at dette kan være tilfellet i flere av de fremmede farvann som norske sjømenn fartet omkring 1890-tallet, etter at ekspansjonen hadde gjort Norge til en ledende sjøfartsnasjon. Gjennom korrespondansen til generalkonsulatet har vi fått vite om flere av henvendelsene som dukket opp hos nærliggende visekonsulat. Disse støtter opp omkring dette. Henvendelsene er mye av det samme, og bistandsrollen til konsulatet er alltid den samme. Slik kan det ha vært i hele verden på slutten av 1800-tallet. Det er trolig at norske sjømenn langs kysten av Kina ikke var forskjellige fra de norske sjømenn i andre deler av verden.

Som sjømann i fremmed havn kunne man møte på mange utfordringer. Dette har korrespondansen til generalkonsulatet vist. Mange ble avmønstret og kom i økonomiske vanskeligheter. Noen ble syke, og for noen endte livet i disse farvann. Om ikke de suksessrike historiene har blitt løftet frem i denne sammenhengen, har vi sett problemene som kunne påvirke norske sjømanns situasjon og kår langt hjemmefra.



## **Appendiks.**

### **Kilder.**

Riksarkivet i Oslo. Utenriksstasjonene, Generalkonsulatet i Shanghai, Kina. 1864-1894. Del A+B. SAKARKIV. Korrespondanse etter år.

Riksarkivet i Oslo. Utenriksstasjonene, Generalkonsulatet i Shanghai, Kina. 1894-1896. Del A+B. SAKARKIV. Korrespondanse etter år.

Riksarkivet i Oslo. Utenriksstasjonene, Generalkonsulatet i Shanghai, Kina. 1897-1898. Del A+B. SAKARKIV. Korrespondanse etter år.

Riksarkivet i Oslo. Indredepartementet. Handels og konsulatkantoret C. Saker ordnet etter journalnummer. 1892.

Riksarkivet i Oslo. Indredepartementet. Handels og konsulatkantoret C. Saker ordnet etter journalnummer. 1893.

Riksarkivet i Oslo. Indredepartementet. Handels og konsulatkantoret C. Saker ordnet etter journalnummer. 1895.

### **Litteratur.**

Andersen, Håkon With & Collett, John Peter. (1989). *Anchor and Balance – Det norske Veritas 1864-1989*. Oslo: Cappelen.

Aust-Agder Kulturhistoriske senter. (2007). «*Contrari vind: Norske sjøfolk seilet for å leve – ikke for å seile*». Arendal: Aust-Agder kulturhistoriske senter.

Blom, Gustav (1893). *Lov om Sjøfarten af 20. Juli 1893, med Uddrag af Motviverne*.

Kristiania: Norske Sjøfartstidenes forlag. En elektronisk utgave er hentet fra

Nasjonalbibliotekets internettsider:

<http://www.nb.no/nbsok/nb/2baf3280aba4651b56150964b4adf116.nbdigital?lang=no#0>

Brautaset & Tenold (2008). Norwegian Shipping Policy 1850-2000. *Business History*, 50(5) 565-582

Brautaset & Tenold (2011). Lost in Calculation? Norwegian Merchant Shipping in Asia, 1870-1914. *Research in Maritime History*. (Reprint series no. 473) 203-221

Dannevig, Birger (1982). *Skipene fra Norge: Fortellingen om den gamle norske skipsfart på Det fjerne Østen – Særlig Kina og øyene i Østindia*. Bergen: Nordanger

Den Norske Skibskontrol (1914). *En kortfattet oversigt over den norske skibskontrol og dens virksomhet med statistiske tabeller om handelsflaaten i tidsrummet 1814-1914*. Kristiania: Sjøfartskontoret.

Emanuelson, Kjell (1980). *Den Svensk-Norska uteriksförvaltningen 1870-1905: dess organisations- och verksamhetsförändring*. Lund: Gleerup

Fink, Leon (2011) *Sweatshops at sea: Merchant seamen in the World's first Globalized Industry, from 1812 to the Present*. Chapel Hill: University of North Carolina press

Koren, Elisabeth S. (2008). *Beskytte, forme, styrke: helsefremmende arbeid overfor norske sjøfolk i utenriksfart med hovedvekt på perioden 1890-1914*. (Doktorgradsavhandling), Universitetet i Bergen, Bergen

Koren, Elisabeth S. & Nilsen, Tore L (2013). Med saltvann i årene. *Fortellinger om Kyst-Norge*. Hentet fra <http://www.kyst-norge.no/Dokmnt//Saltvann.pdf>

Lee, Luke T. & Quigley, John (2008). *Consular Law and Practice*. Oxford: Oxford University Press

Lie, Håkon (1993) *En Sjømanns Saga: Andrew Furuseth – Havets Abraham Lincoln*. Oslo: Tiden Norsk Forlag.

Makko, Ayro. (2014). I imperialismens kölvatten? Ett maritimt perspektiv på stormaktsspel, kolonialism uten kolonier och den svensk-norska konsulsstaten, 1875-1905 *Historisk tidsskrift, utgiven av svenska historiska föreningen* (2014:3) 499-523.

Melissen, Jan (2011) Introduction – The Consular dimension of Diplomacy: Blending Diplomacy and Consular Affairs. I Jan Melissen & Ana-Mar Fernández Pasarin (Red.), *Consular Affairs and Diplomacy*. (1-17). Leiden: Martinus Nijhoff Publishers

Müller, Jacob W. (Red), (1950) Skibsfartsbevegelsen og farvann 1860-80. I Jacob Worm Müller (red) *Den Norske Sjøfarts Historie: fra de ældste tider til vore dage*. Kristiania: Steenske Forlag

Müller, Leos. (2004). *Consuls, corsairs, and commerce: the Swedish consular service and long-distance shipping, 1720-1815*. Stockholm: Almqvist & Wiksell International.

- Myrstad, Ingrid (2012). Konsulen, Kina og Skipsfarten: Det svensk-norske konsulatvesen i Kina på 1800-tallet. *Sjøfartshistorisk Årbok 2010*, 129-176
- Olstad, Finn (2006). *Vår skjebne i vår hånd: Norsk Sjømannsforbunds historie/Bind 1*. Oslo: Pax Forlag
- Paine, Lincoln (2013). *The Sea and Civilization: A Maritime History of the World*. New York: Knopf
- Rinman, Thorsten & Brodefors, Rigmor. (1983). *The Commercial History of Shipping*. Göteborg: Rinman & Lindèn AB
- Stringer, Kevin (2011). Honorary Consuls in an era of Globalization, Trade, and Investment. I Jan Melissen & Ana-Mar Fernández Pasarín (Red.), *Consular Affairs and Diplomacy*. (63-96). Leiden: Martinus Nijhoff Publishers
- Utdanningsdirektoratet. (2009). Læreplan i historie – Fellesfag i studieforbereidende utdanningsprogram. Hentet 8.5.2015 fra <http://www.udir.no/kl06/HIS1-02/>