



UNIVERSITETET I AGDER

Ikke *bare* livbåter og redningsdrakter.

En historisk analyse av sikkerheten for sjøfolk på norske handelsskip i krigsårene 1939-1945.

THEA ERIKSEN

VEILEDER

May-Brith Ohman Nielsen

Universitetet i Agder, 2018

Fakultet for humaniora og pedagogikk.
Institutt for religion, filosofi og historie.



Forord

10. mai 2012 holdt jeg en minnetale for de norske sjøfolkene som kjempet i andre verdenskrig i forbindelse med markeringen av «Krigsseilernes dag på Agder». I talen lovte jeg at jeg skulle gjøre det jeg kunne for å informere flest mulig om krigsseilernes innsats og om deres historie. Jeg håper denne masteroppgaven kan være et bidrag til dette. Jeg har siden 2012 arbeidet med de norske krigsseilernes historie. Jeg har registrert mange sjøfolk i Krigsseilerregisteret, og hatt flere omvisninger for turister og foreninger om bord på D/S *Hestmanden* Norsk Krigsseilmuseum. Sjøfolkenes innsats i andre verdenskrig var uvurderlig, og vi har mye å takke dem for.

Å skrive denne oppgaven har vært en fantastisk opplevelse, og det er mange som fortjener en takk for støtte og hjelp. Jeg vil aller først rette en takk til mannskapet om bord på D/S *Hestmanden* som tok meg vell i mot og ga meg et lite innblikk i hvordan sjømannslivet er. Videre vil jeg takke LO for forskningsstipendet jeg fikk i siste fase av oppgaveskrivingen. Til slutt vil jeg rette en stor takk til min hovedveileder, May-Brith Ohman Nielsen, og bi-veileder Bjørn Tore Rosendahl, og alle andre som har støttet meg og hatt troen på oppgaven min.

Thea Eriksen

Kristiansand, mai 2018.

Innholdsfortegnelse

| | |
|--|----|
| Forord | 1 |
| Innholdsfortegnelse | 2 |
| Forkortelser | 4 |
| Kapittel 1: Innledning | 5 |
| 1.1 Tema | 5 |
| 1.2 Sikkerheten | 6 |
| 1.3 Problemstilling | 10 |
| 1.4 Avgrensning | 12 |
| 1.5 Kilder og metode | 15 |
| 1.6 Tidligere forskning | 19 |
| 1.7 Disposisjon | 21 |
| Kapittel 2: Risiko og den generell sikkerheten | 23 |
| 2.1 Innledning | 23 |
| 2.2 Utviklingen av krigen | 24 |
| 2.3 Fiendens angrepsmetoder | 26 |
| 2.4 Seilingsruter | 28 |
| 2.5 Lasten | 31 |
| 2.6 Den generelle sikkerheten | 32 |
| 2.7 Konklusjon | 33 |
| Kapittel 3: Ansvarsforholdet for sikkerheten | 35 |
| 3.1 Innledning | 35 |
| 3.2 Norske eksil-myndigheter | 37 |
| 3.3 Egne tilsynsmenn for sikkerheten | 43 |
| 3.4 Livbåtmenn | 47 |
| 3.5 Konklusjon | 49 |
| Kapittel 4: Sikkerhetsutstyret | 52 |
| 4.1 Innledning | 52 |
| 4.2 Sikkerhetsutstyret før 9. april 1940 | 53 |
| 4.3 En kronologisk gjennomgang | 57 |
| 4.4. Det personlige sikkerhetsutstyret | 59 |
| 4.5 Det kollektive sikkerhetsutstyret | 64 |

| | |
|--|-----|
| 4.6 Betydningen av sikkerhetsutstyret..... | 70 |
| 4.7 Konklusjon | 72 |
| Kapittel 5: Sikkerhetskompetansen | 74 |
| 5.1 Innledning | 74 |
| 5.2 Teoretisk formidling av sikkerhetskompetansen..... | 76 |
| 5.3 Praktisk øvelse i sikkerhetskompetansen..... | 83 |
| 5.4 Betydningen av sikkerhetskompetansen..... | 88 |
| 5.5 Konklusjon | 93 |
| Kapittel 6: Det alliert samarbeidet | 95 |
| 6.1 Innledning | 95 |
| 6.2 Det internasjonale samarbeidet før andre verdenskrig | 96 |
| 6.3 Det multilaterale samarbeidet..... | 98 |
| 6.4 Det bilaterale samarbeidet..... | 105 |
| 6.5 Konklusjon | 108 |
| Kapittel 7: Konklusjon | 110 |
| 7.1 Innledning | 110 |
| 7.2 De sentrale problemstillingene..... | 111 |
| 7.3 Oppgaven sett i en videre kontekst..... | 114 |
| 7.4 Avslutning..... | 115 |
| Kilder | 117 |
| Upubliserte kilder | 117 |
| Trykte kilder..... | 118 |
| Nettbaserte kilder | 118 |
| Litteratur | 120 |
| Vedlegg 1..... | 124 |
| Vedlegg 2..... | 125 |

Forkortelser

ILO - International Labour Organization

JMC - Joint Maritime Commission

MD - Maritime Department (i Nortraship)

MOWT- Ministry of War Transport (Storbritannia)

NSF - Norges Sjømannsforbund

NSTC - The Netherland(s) Shipping and Trade Committee

RA - Riksarkivet (Norge)

SOLAS - Safety of Life at Sea

USCG - Unites States Coast Guard

Kapittel 1: Innledning

1.1 Tema

«Mangelen på redningsutstyr har ført til 70 procent tap av mannskap på torpederte amerikanske skip sammenlignet med 20 procent tap på skandinaviske skip. Og 40 procent på britiske», erklærte tillitsmenn i National Maritime Union umiddelbart før et besøk i Washington «(...) Skandinaviske og britiske sjøfolk har en meget bedre chance enn amerikanske sjøfolk nettopp nu til å forbli i live til sjøs. Men det er ikke fordi de er bedre sjøfolk. Nordmennene og danske får det beste redningsutstyr i verden og den beste øvelse i Verden i bruken av det. Etter dem kommer engelskmennene. Deres interesse i sjømennenes velferd har ført til en omfattende redning av liv.»¹

En sivil yrkesgruppe som var særlig utsatt i krigsårene 1939-1945, var sjøfolkene i handelsflåten. Omkring 62 933 allierte og nøytrale sjøfolk mistet livet på havet i løpet av 2. verdenskrig², av disse ca. 4163 på norske skip.³ Yrkesgruppens innsats var et sentralt ledd i de alliertes seier. Ved krigsutbruddet økte sjøfolkenes risiko for å miste livet på jobben drastisk. Dette krevde større avhengighet av, og høyere krav til sikkerhet om bord. Sitatet over fra *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren* fra 2. april 1942. Sitatet viser en av samtidens oppfatninger om norsk og dansk sikkerhet i krigsårene. Av disse tillitsmennene ble norsk og dansk sikkerhet på handelsskipene sett på som den beste i verden. Dette mente de hadde grunnlag i både sikkerhetsutstyret, men også sikkerhetskompetansen. Hvordan var det blitt slik?

Tema for denne masteroppgaven er sikkerheten på norske handelsskip i krigsårene 1939-1945. Oppgavens formål er for det første å skaffe ny empirisk kunnskap om sikkerheten på norske handelsskip i krigsårene 1939-1945, for det andre å drøfte sikkerhetens betydning for sjøfolkene som var avhengige av den. Den nye empiriske kunnskapen bygger på kilder funnet i arkiv fra Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling, Nortraship New York og Nortraship London, samt Sosialdepartementets avdeling for Medisinaldirektøren i Washington. Kildene i arkivene viste

¹ Nortraship New York, *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren*, nr.17, 2.4.1942. 9.

² Slader, *The Fourth Service*, 320.

³ Det er vanskelig å komme frem til et eksakt tall på hvor mange sjøfolk på norske skip som ble drept i krigsårene. Jeg har valgt å benytte meg av tall fra Hjeltnes, *Krig, hjemkomst, oppgjør*, 414 for antall drepte nordmenn. Jeg har imidlertid valgt å belage meg på nyere forskning på de utenlandske sjøfolkene på norske skip når det kommer til antall drepte. Denne forskningen viser til at det i løpet av krigsårene ble drept 953 utenlandske sjøfolk på norske skip. Altså mer enn Hjeltnes foreslår. Tall på drepte utenlandske er hentet fra Rosendahl, *De var også krigsseilere*, 15.

klart at sikkerheten på norske handelsskip i krigsårene var sammensatt og besto av både materielle og ikke-materielle tiltak. Dermed må sikkerheten behandles i en bredere forstand enn bare det materielle sikkerhetsutstyret. Tidligere forskning på sjøfolk i andre verdenskrig har sett sikkerheten gjennom livredningsutstyret og dermed ikke fokusert like mye på kompetanseaspektet ved sikkerheten om bord. I denne oppgaven vil jeg ta i bruk moderne kunnskap om sikkerhet som et analyseverktøy, dette vil gjøre det mulig å drøfte viktige sider ved sikkerhetens på norske handelsskips i et nytt lys.

Det foreligger lite systematisk forskning på sikkerheten om bord på norske handelsskip i krigsårene. Enkelte forskere har trukket frem for eksempel gummidraktene som viktige⁴, men noen dypere analyse av temaet er ikke blitt gjennomført. Denne oppgaven, med en systematisk analyse av sikkerhetsutstyret og sikkerhetskompetanse, har dermed som ambisjon å fylle dette hullet. Selv om det i de siste årene har blitt en større interesse for de norske sjøfolkene som seilte i andre verdenskrig, er fremdeles forskningsfeltet lite sammenlignet med for eksempel forskning på okkupasjonen av Norge. Tidligere forskning har konsentrert seg rundt den overordnede historien om sjøfolkene i krig, ikke enkelte sider ved denne historien, slik en tematisk analyse gjør. Derfor skiller min masteroppgave seg ut ettersom den bidrar til en tematisk og systematisk analyse av sikkerheten. På tross av at denne masteroppgaven kun undersøker sikkerheten, bidrar den til en dypere forståelse for hvilke muligheter sjøfolkene hadde til å overleve i forbindelse med krigsforlis. Sjøfolkenes overlevelse, eller dødstall på havet, er en sentral del av fortellingen om sjøfolkene, og derfor vil jeg argumentere for at også en dybdeanalyse av sikkerheten vil bidra til en bredere forståelse for hvordan sjøfolkenes situasjon var i krigsårene, noe som kan inngå i den eksisterende fortellingen om den norske handelsflåten og sjøfolkene i krig.

1.2 Sikkerheten

«Spørsmålet om sikkerhet til sjøs er kommet til gjennom den politiske prosess, unnfanget av idealister, ført frem av kulturelle strømninger, holdninger, verdier og prioriteringer.»⁵ Dette skriver forfatter Dag Bakka Jr. i innledningen til sin bok om Sjøfartdirektoratets hundreårige virksomhet som ble publisert i 2004. Synet på sikkerhet til sjøs, og sikkerhet på arbeidsplassen, har endret seg mye også siden andre verdenskrig. Sikkerhet blir i dagens samfunn sett på som

⁴ Sæther, *Krigsseilere*, 149 og i Hjeltnes, *Sjømann. Lang vakt*, 130.

⁵ Bakka, *Hundre år for sikkerhet til sjøs*, 6.

en selvfølge på arbeidsplassen. Dette fokuset blir formidlet gjennom blant annet HMS-kurs. Begrepet sikkerhet rommer i dag flere ulike elementer enn det gjorde i perioden rundt andre verdenskrig. Det er derfor nødvendig med en klar definisjon av hva begrepet «sikkerhet» i denne oppgaven skal romme.

I planleggingen av oppgaven ble jeg raskt bevisst på at jeg ønsket å ta i bruk begrepet sikkerhet og ikke bare livredningsutstyr. Dette til tross for at de fleste kildene brukte dette begrepet. Jeg er av den formening at livredningsutstyr ikke rommer all sikkerheten om bord. Sjøfolkens kunnskap er et eksempel. Denne vil ikke være mulig å diskutere utelukkende gjennom bruken av begrepet livredningsutstyr. Sikkerhet er derimot et langt bredere begrep som har muligheten til å romme mer enn bare utstyret om bord. Sikkerhet vil i denne oppgaven derfor bli definert som:

Alle tiltak, både materielle og ikke-materielle, som ble gjort for å sikre sjøfolkens liv i forbindelse med et krigsforlis.

På denne måten vil det være mulig å drøfte både utstyrets og kompetansens betydning for sjøfolkene. Begrepet sikkerhet kan bestå av tre komponenter. For det første vil sikkerhet bestå av en status eller situasjon hvor risikoen er akseptabelt lav. For det andre en følelse av å føle seg sikker samt ha kontroll. For det tredje også en praksis hvor muligheten for en risiko elimineres eller et forsøk på å minimere konsekvensen av en risiko.⁶ Norske eksil-myndigheter kunne gjøre lite i krigsårene for å forsøke å eliminere risikoen, den fiendtlige bruken av ubåtene eller bombeflyene, men de kunne gjøre mye for å minimere konsekvensene av et angrep. Det er disse tiltakene denne oppgaven vil undersøke.

Forskning på hvordan sikkerheten kan bli bedre på arbeidsplassen har pågått over lengre tid. Hvordan mennesker har forsøkt å løse sikkerhetsproblemet på arbeidsplassen har ifølge A. Hale og J. Hovden utviklet seg i tre faser. Den første på 1800- til 1900-tallet, hvor fokuset var på å utvikle teknologien til å bli sikrere. Andre fase besto i å opplære de ansatte bedre i sikkerhetskompetanse. Den siste fasen var fra 1980-tallet hvor fokuset også ble hvordan ledelsen og organisasjonen på best mulig måte kunne tilrettelegge for at sikkerheten kunne være høy på arbeidsplassen.⁷ I følge forfatter Stian Antonsen var det etter Chernobyl-ulykken i 1986 at begrepene *sikkerhetskultur* og *sikkerhetsklima* for første gang ble tatt i bruk i arbeidet med

⁶ Antonsen, *Safety Culture*, 7.

⁷ Ibid. 9.

bedring av sikkerheten på arbeidsplassen.⁸ Begrepene rommer en forståelse for at ulykker som skjer i forbindelse med arbeid eller på arbeidsplassen kan blir minsket eller unngått dersom riktig sikkerhetskultur er etablert. Den tidligere forskningen som tar i bruk begrepene sikkerhetskultur og sikkerhetsklima har dreid seg omkring arbeidsulykker⁹, i min oppgave vil jeg vise at begrepene også kan brukes i forskning på arbeidsplasser påvirket av krig.

Begrepene ligger tett opp mot hverandre, og som Stian Antonsen skriver i sin bok om sikkerhetskultur, er det få forskere som har satt noe klart skille mellom bruken av de to begrepene. Som Antonsen påpeker, finnes det derimot en måte å skille dem fra hverandre på. Sikkerhetskultur kan defineres som «the product of individual and group values, attitudes, perceptions, competencies, and patterns of behavior that determine the commitment to, and the style and proficiency of, an organization's health and safety management»¹⁰. Med andre ord; den dyptgående holdning til sikkerheten. Sikkerhetsklima derimot er en analyse av sikkerhetskulturen i et avgrenset tidsrom. Sikkerhetsklima ser på det overfladiske, og går ikke inn i de dyptgående, lange linjene som danner sikkerhetskulturen.¹¹

I denne oppgaven vil begrepet sikkerhetsklima bli brukt som et verktøy for å kunne analysere sikkerheten innenfor et begrenset tidsrom, hvor sikkerheten var svært presset. Sikkerhetsklima vil fungere som et verktøy som kan være med på å belyse ulike sider ved sikkerheten. I artikkelen «Measuring safety climate: identifying the common features» trekker R. Flin, K. Mearns, P.O'Connor og R. Bryden frem fem hovedmomenter som har vært til stede i tidligere forskning på sikkerhetsklima. Disse er ledelse, sikkerhetssystem, risiko, arbeidsmengde og kompetanse.¹² I denne oppgaven vil disse fem momentene fungere som et rammeverk for min undersøkelse og i analysen av, sikkerheten om bord på norske handelsskip i krigsårene. Disse fem momentene vil altså fungere som et analyseverktøy for meg. Verktøyet vil hjelpe meg å se sikkerheten fra ulike aspekter i de tre empiriske kapitlene sentret rundt sikkerheten (kapittel tre til og med kapittel fem). Momentet om arbeidsmengde vil ligge til grunn gjennom hele oppgaven, og vil derfor ikke bli brukt eksplisitt. Gjennom hele krigen var det et visst press på sjøfolkene om å få jobben gjort raskt. Det kan tenkes at dette kan ha påvirket for eksempel

⁸ Antonsen, *Safety Culture*, 1.

⁹ Ibid. 8.

¹⁰ Ibid. 16.

¹¹ Ibid. 17.

¹² Flin et.al, «Measuring safety climate: identifying the common features», 185.

muligheten til å avholde livbåtøvelser før avgang.¹³ Momentene vil bli brukt særlig i kapitlenes delkonklusjoner.

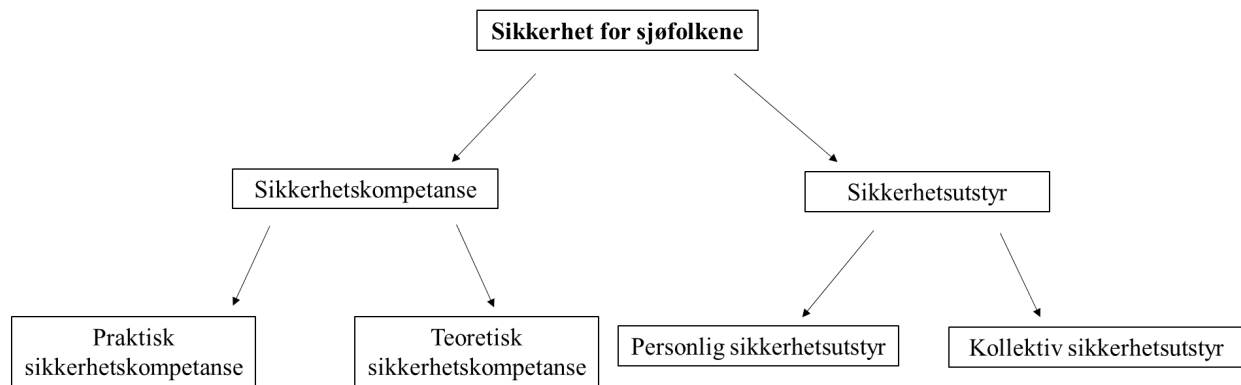
På bakgrunn av dette vil sikkerhetsklima være det sentrale begrepet i denne oppgaven, og ikke sikkerhetskultur. Begrepet sikkerhetskultur kan også være til hjelp, særlig når det er snakk om sjøfolkens holdninger til sikkerheten. Men i og med at begrepet sikkerhetskultur er såpass dyptgående, vil det være vanskelig å bruke det som et analyseverktøy i en oppgave som bare omhandler noen få år. På tross av dette ønsker jeg og å ta i bruk perspektiver av sikkerhetskultur som jeg mener også er relevant i forbindelse med sikkerhetsklima. Antonsen peker i sin bok også på nødvendigheten av å se begrepene i sammenheng med organisasjonens systematisering av sikkerhet. International Atomic Energy Agency har i en håndbok om sikkerhetskultur delt begrepet opp i to komponenter. Sikkerhetskultur rommer både rammeverket rundt sikkerheten, samt de ansattes bruk av rammeverket.¹⁴ I denne oppgaven vil disse to komponentene av begrepet være sentrale. Komponentene vil representere skillet mellom teori og praksis. Hvordan sikkerhetsreglene og utstyret var ment å være ideelt sett, var noe annet enn hvordan det var i praksis. Og selv om eksil-myndighetene ga sjøfolkene sikkerhetsutstyr, var det ikke gitt at dette ble tatt i bruk eller virket slik det skulle.

Kategorisering av sikkerheten

Som sagt over rommer sikkerhet både materielle og ikke-materielle tiltak som ble gjort for å sikre livet til flest mulig sjøfolk i forbindelse med et krigsforlis. Denne oppgaven kommer til å omhandle tiltak som var rettet direkte mot å redde sjøfolkene, og ikke nødvendigvis mot å redde lasten eller skipet. Tiltakene som skulle sikre lasten reddet også menneskeliv, men hadde kanskje ikke dette som sitt hovedmål. Derfor skiller denne oppgaven seg fra tidligere norsk forskning ved at den systematisk undersøker sikkerhetstiltakene spesielt rettet mot å redde sjøfolkens liv i forbindelse med et krigsforlis. Disse tiltakene fant sted på skipene. Dermed vil ikke for eksempel de norske korvettenes innsats bli diskutert, selv om de reddet mange sjøfolks liv i krigsårene.

¹³ Konkrete eksempler på dette har jeg ikke funnet i kildematerialet mitt, men jeg fant et eksempel på dette i forbindelse med ILOs konferanse. Se kapittel seks for mer om dette.

¹⁴ Antonsen, *Safety Culture*, 19.



Figur 1: Systematisering av sikkerhetstiltak for å sikre sjøfolks liv på norske handelsskip.

For å skille mellom de to synene på sikkerheten, sikring av last og sikring av mennesker, og samtidig klargjøre hvordan sikkerheten i denne oppgaven vil bli organisert, har jeg laget en figur over hvordan sikkerheten for sjøfolkene vil bli kategorisert i denne oppgaven (Figur 1). Videre kan denne sikkerheten deles inn i to underkategorier, sikkerhetsutstyr og sikkerhetskompetanse. Under sikkerhetsutstyr kommer det to kategorier, det personlige- og kollektive sikkerhetsutstyret. Sikkerhetskompetanse organiseres med teoretisk- og praktisk kompetanse. Figuren viser hvor sammensatt sikkerheten på norske skip var i perioden 1939-1945. Sikkerheten for sjøfolkene vil bli diskutert i kapittel fire og fem.

1.3 Problemstilling

I denne masteroppgaven ønsket jeg å se sikkerheten gjennom alle krigsårene, også det året hvor ikke norske skip offisielt var en del av krigsinnsatsen. Dette har jeg valgt ettersom sjøfolk på norske skip var svært utsatt også i året 1939-1940, ettersom de seilte på krigsfarvann. Denne periodiseringen har også tidligere forskning på norske sjøfolk valgt.¹⁵ Dette betyr at oppgaven vil fokusere i perioden 1939-1940 på skip som seilte i krigsfarvann, og i perioden 1940-1945 på skip i Nortraships uteflåte. Hovedproblemstillingen for oppgaven vil være:

Hvordan var sikkerheten for sjøfolk på norske handelsskip i krigsårene 1939-1945?

Problemstillingen jeg har valgt for denne oppgaven er vid, jeg vil derfor trenge noen underproblemstillinger for å kunne besvares. Grunnen til at jeg har valgt å gå for en såpass vid problemstilling er at jeg ønsker å kunne si noe om det sammensatte bildet av sikkerheten i krigsårene. Gjennom mitt kildearbeid har jeg sett at det finnes flere sider ved sikkerheten på norske handelsskip i krigsårene som burde belyses. Disse sidene har tidligere ikke blitt

¹⁵ Et eksempel her er fembinds-verket *Handelsflåten i krig, 1939-1945*, som også har denne inndelingen.

diskutert, og for at de også skal kunne få en plass i denne oppgaven har jeg da altså valgt å gå for en vid hovedproblemstilling. Problemstillingen vil ligge til grunn i alle kapitlene sammen med spørsmålet om utviklingen over tid. Oppgaven er sentrert rundt en avgrenset periode på kun seks år. Det betyr imidlertid ikke at det var få endringer. En krig krever raske avgjørelser, noe som igjen i mange tilfeller gjør at endringer skjer raskere enn normalt - nettopp fordi det er krig og de involverte har et sterkere behov for endringer. Nettopp fordi sjøfolkene i krigsårene var særlig utsatt for å miste livet, var sikkerheten ekstra viktig. I denne forbindelsen kan spørsmålet om ansvaret stilles, dette blir underproblemstilling én:

Hvem hadde ansvaret for sjøfolkernes sikkerhet i krigsårene 1939-1945?

I tidligere forskning er dette spørsmålet sjeldent eller aldri blitt systematisk undersøkt i forbindelse med sikkerheten om bord på norske handelsskip. Norske skip i uteflåten var underlagt det statseide rederiet Nortraship i krigsårene 1940-1945. Dette betydde i praksis at den norske stat ved okkupasjonen av Norge rekvirerte alle norske skip som ikke var tatt av aksemaktene. Disse skipene gikk altså fra å være underlagt flere ulike rederier i fredstid til å i krigsårene være samlet under ett rederi. Denne problematikken, i forbindelse med sikkerheten, er av interesse når det kommer til et eventuelt spørsmål om hvem som faktisk hadde innflytelse over hvordan sikkerheten var om bord. Jeg mener at denne problematikken ikke har blitt diskutert nok i den tidligere forskningen, og vil derfor ta opp denne problemstillingen i masteroppgaven.

Underproblemstilling nummer to dreier seg om spørsmålet som kanskje mange vil anse som kjernen i spørsmålet om sikkerheten, nettopp sikkerhetsutstyret:

Hvilket sikkerhetsutstyr var tilgjengelig for sjøfolkene og hvordan endret dette seg i løpet av krigsårene?

Sikkerhetsutstyret, altså det materielle utstyret sjøfolkene hadde tilgjengelig på skipene, er kanskje det temaet som det er skrevet mest om i den tidligere litteraturen om sjøfolkene i krigstid. Hva sjøfolkene hadde av utstyr kunne avgjøre hvor lenge de overlevde og hvor stor sjanse de dermed hadde for å bli reddet etter et krigsforlis. Derfor er en undersøkelse av dette, samt av utstyrets betydning i praksis, et viktig element i svaret på hvordan sikkerheten på norske skip var i krigsårene. I min masteroppgave ønsker jeg imidlertid også å se på den historiske utviklingen av sikkerheten over tid. Gjennom det empiriske kildearbeidet har jeg funnet en skillelinje i utviklingen av sikkerheten i krigsårene, nemlig i 1942.

Det materielle sikkerhetsutstyret var imidlertid ikke alt sjøfolkene var avhengige av i tilfelle krigsforlis. Kompetansen rundt sikkerhet var også avgjørende. Derfor er underproblemstilling nummer tre:

Hvilken sikkerhetskompetanse ble forsøkt formidlet til sjøfolkene, og hvilken betydning hadde denne sikkerhetskompetansen?

Sikkerhetskompetansen har ikke blitt diskutert i tidligere forskning, dette på tross av at nyere forskning på sikkerhet viser at kompetanse rundt sikkerheten er viktig for å kunne klare seg i en overlevelsessituasjon.¹⁶ Her er det snakk om trening på nødssituasjoner, slik som livbåtøvelse, men også spredningen av kunnskap om hva sjøfolkene skulle foreta seg i tilfelle evakuering.

Til slutt ønsker jeg å sette sikkerheten på norske skip inn i en større internasjonal sammenheng. Innenfor forskning på sjøfolk under andre verdenskrig er det skrevet lite utenfor de nasjonale rammene.¹⁷ Dette betyr at det er lite komparative analyser mellom ulike nasjoners handelsflåter. Jeg ønsker å vise at når det kom til sikkerhet var det i krigsårene et samarbeid mellom de allierte på et multilateralt plan, men det også var samarbeid mellom norske eksilmyndigheter og andre nasjoner på et bilateralt plan. Dermed blir den aller siste underproblemstillingen:

Hvordan forholdt norske eksil-myndigheter seg til det multi- og bilaterale samarbeidet rundt sjøfolkenes sikkerhet i krigsårene?

1.4 Avgrensning

I arbeidet med denne oppgaven har jeg foretatt noen avgrensninger. Disse avgrensningene var nødvendige for å kunne belyse sikkerheten på en best mulig måte. Den norske handelsflåten besto av mange ulike typer av skip, alt fra hvalkokerier til tankskip.¹⁸ Problemer og utfordringer knyttet til sikkerheten på så mange ulike skip vil ikke bli problematisert i denne oppgaven. På tross av dette vil en skipstype få ekstra plass når det kommer til utviklingen av sikkerhetsutstyret, nemlig tankskipene. Den norske handelsflåten var kanskje verdens mest moderne og den hadde mange tankskip da krigen brøt ut i 1939. Disse ble svært viktige for de allierte. Men tankskipene som eksploderte kunne føre til store tap av menneskeliv om de ble torpedert. Dette ble viet ekstra oppmerksomhet i krigsårene, og derfor velger jeg i deler av

¹⁶ Leach, *Survival Psychology*, 123-124.

¹⁷ Rosendahl, «Seafarers or war sailors?», 40.

¹⁸ Hegland, *Nortraships flåte*, del 1, 35.

denne oppgaven å undersøke særskilt sikkerheten på denne typen skip men gå i dybden på andre skipstyper.

En handelsflåte kan defineres som alle skip som frakter gods eller passasjerer eller begge deler, enten i innenriks- eller utenriksfart.¹⁹ På tross av denne definisjonen vil jeg ha hovedfokus på skipene i utenriksfart og på godsskip. Selv om jeg har funnet noen kilder som viser til sikkerhetsinstruksjoner for norske passasjerskip under Nortraship, vil jeg ikke forfølge dette i oppgaven. Avgrensningen er blitt gjort på bakgrunn av at jeg ønsker å undersøke sjøfolkene sikkerhet, ikke passasjerene. Før andre verdenskrig hadde det ikke blitt satt i gang noen særlige tiltak for å sikre sjøfolkene, men det hadde blitt satt i gang mange tiltak for å sikre passasjerer gjennom for eksempel arbeidet til organisasjonen *Safety of Life at Sea* (SOLAS) - som vil bli diskutert i kapittel seks.²⁰ I perioden før invasjonen av Norge, vil det derfor dreie seg om tiltak for skip som seilte i krigsfarvann. Altså ikke langs kysten.

Sjøfolkene som arbeidet på den norske handelsflåten i krigsårene var ingen homogen gruppe. Sjøfolkene varierte i alder, de hadde ulike stillinger om bord og hadde ulike nasjonaliteter. I den nyeste forskningen på sjøfolk om bord på norske skip i krigsårene er det særlig de utenlandske sjøfolkene som blir løftet frem. Et eksempel her er boken *De var også krigsseilere* redigert av historiker Bjørn Tore Rosendahl, som for første gang gir en navneliste over de utenlandske sjøfolkene ansatt på norske skip i krigsårene som omkom.²¹ Ifølge denne boken ble det drept 953 utenlandske sjøfolk på norske skip i løpet av krigsårene.²² Antallet utenlandske sjøfolk som arbeidet på norske skip i krigsårene gikk fra 3246 i 1940, til 4675 i 1943. Altså var en av fire sjøfolk på den norske handelsflåten utenlandske i 1943.²³ Også Rosendahls PhD-avhandling «Seafarers or war sailors?» belyser dette temaet.²⁴ Her er det et særlig fokus på kinesiske og indiske sjøfolk. Spørsmålet om sikkerheten var lik for alle som arbeidet om bord på de norske handelsskipene i krigsårene er sentralt i min masteroppgave. Jeg ønsker å ta i bruk denne nye kunnskapen som forskningen har fremlagt om utenlandske sjøfolk, og derfor også undersøke om denne gruppen hadde et annet utgangspunkt enn de norske når det kommer til sikkerheten. Fordi de utenlandske sjøfolkene egne stemmer ikke var til stede i kildematerialet mitt, var det vanskelig å kunne ta dem med i hver enkelt del av oppgaven. Derfor vil det ikke være før i

¹⁹ Lønnå, *Sjøens kvinner*, 9.

²⁰ ILO, "Life-saving measures for merchant seamen in times of war", 6.

²¹ Rosendahl (red.), *De var også krigsseilere*.

²² Ibid. 14-15.

²³ Ibid. 17.

²⁴ Rosendahl, "Seafarers or war sailors?".

kapittel fem at situasjonen for de utenlandske sjøfolkene eksplisitt vil bli diskutert. Jeg har på tross av dette valgt gjennom hele oppgaven å betegne mannskapet på den norske handelsflåten som «sjøfolk på norske skip» og ikke «norske sjøfolk». Jeg mener skillet mellom disse to betegnelsene er viktig. I denne oppgaven mener jeg det er riktig å ta i bruk en betegnelse som kan romme hele mannskapet, og ikke bare de norske.

En annen viktig avgrensning må gjøres når det kommer til typen sikkerhet jeg ønsker å undersøke. Jeg vil i denne oppgaven ikke se på arbeidsulykker som for eksempel kan ha skjedd ved lossing. Selv om begrepene sikkerhetskultur og sikkerhetsklima i sin tidligere bruk er knyttet til slike typer arbeidsulykker, vil ikke denne typen ulykker bli diskutert i denne oppgaven. Heller ikke sikkerhet knyttet til ulykker slik som brann vil bli behandlet. Dette kategoriserer jeg som ulykker som kunne skjedd også i fredstid. Denne oppgaven har som hovedmål å se på hvilke tiltak som ble gjort for å redde sjøfolk i forbindelse med krigsforlis, dermed vil ikke ordinære brannøvelser bli undersøkt i denne oppgaven.

Ifølge undersøkelsene til Elisabeth Lønnå seilte det også et hundretalls kvinner om bord på norske handelsskip i krigsårene.²⁵ I utgangspunktet skulle også disse blitt undersøkt i denne oppgaven. Tanken var å lete i kildene etter sikkerhetstiltak tilpasset kvinnene. For eksempel kunne et spørsmål være om gummidraktene kom i egne størrelser for kvinnene om bord. Etter grundig kildearbeid ser jeg at dette arbeidet blir for omfattende. Som i så mange andre situasjoner er ikke kvinnene behandlet i kildene, og selv om dette er et funn i seg selv har jeg altså valgt å ikke ta med problematikken med tilpasning av sikkerhetsutstyr for kvinnene om bord. Selv om jeg har valgt å ikke gå i dybden når det kommer til sikkerhet for kvinner, betyr ikke dette at det ikke er muligheter for å forske på dette. Mye mer kan helt sikkert sies om kvinnene på norske handelsskip i krigsårene, også mer enn det Elisabeth Lønnå presenterer i sin bok *Sjøens kvinner- ute og hjemme*.

Det er ikke mulig å måle på noe vis hvilke sikkerhetstiltak som reddet flest menneskeliv på handelsskip i krigsårene. I så tilfelle måtte hvert skip undersøkes for seg, og man måtte vite hvilket utstyr hver av dem hadde eller ikke. Dette er ikke mulig ettersom vi ikke har informasjon om hva hver enkelt sjømann gjorde når angrepet kom, om de hadde på seg redningsvesten eller ikke, for eksempel. Derfor vil denne oppgaven bli generell i sine konklusjoner. Det er det

²⁵ For mer informasjon om kvinnene om bord på norske handelsskip i krigsårene se: Elisabeth Lønnå, *Sjøens kvinner*, 93-106.

kildemateriellet jeg har tilgjengelig som vil danne bildet av hva som kunne redde flest liv, og hva som ikke utgjorde noen forskjell.

1.5 Kilder og metode

Et første steg i å skrive denne oppgaven var å skaffe ny empirisk kunnskap om sikkerhet på norske handelsskip i krigsårene. Fordi tidligere forskere har skrevet lite systematisk om dette, måtte jeg i første omgang danne meg et bilde av nettopp sikkerheten. Jeg startet med en gjennomgang av sentrale arkiver (arkivene etter Nortraship og Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling), hvor jeg fant myndighetenes organisering og perspektiv på sikkerheten. Deretter måtte jeg lete etter sjøfolkenes perspektiv, ettersom jeg ønsket å ikke bare formidle rammeverket rundt sikkerheten, men også hvordan de som skulle ta det i bruk opplevde det og forholdt seg til det. I stor grad har det meste av denne oppgaven kommet fra skriftlige kilde. Jeg har derfor måttet bruke mye tid på å lese og systematisere disse. Derfor er det min tolkning av disse kildene, i den konteksten jeg mener de må tolkes ut ifra, som vil være det empiriske grunnlaget for oppgaven. Videre skal jeg redegjøre for hvordan jeg bygget opp denne empiriske kunnskapen og hvordan jeg arbeidet med kildene.

I første omgang var det helt avgjørende for meg å systematisk gjennomgå arkivene etter de sentrale aktørene som hadde med sjøfolkenes sikkerhet å gjøre i krigsårene. Jeg gjennomgikk Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling før jeg gjennomgikk Nortraships Maritime Departement hos Nortraship London og New York. Dette gjorde jeg ettersom jeg forstod at Sjøfartsavdelingen hadde hovedansvaret på dette feltet. I arkivene etter Sjøfartsavdelingen fant jeg en god del kilder som kunne bidra til å danne et bilde av hvordan sikkerhetsutstyret og sikkerhetskompentansen var i krigsårene. Jeg fant blant annet forskriftene og tilleggene til forskriftene som kunne danne et rammeverk for den videre undersøkelsen. Hvilken avdeling som hadde ansvaret for sikkerheten hos Nortraship er ikke beskrevet i tidligere forskning og var derfor fra starten av uvisst for meg. Etter å ha gjennomgått det jeg fant av informasjon om Nortraships organisatoriske oppbygning, satt jeg fortsatt igjen med få svar. I *Håndbok for Riksarkivet*, hvor det finnes en oversikt over hva Nortraships arkiver inneholder, fant jeg ut at jeg måtte starte undersøkelsene mine i Maritime Departement.²⁶ Det fantes mange kilder her som kunne fortelle meg noe om Nortraships perspektiv på sikkerheten. Ut ifra kildene jeg fant hos Handelsdepartementets og Nortraships arkiver, fant jeg ut at Sosialdepartementets avdeling

²⁶ Johannessen, Knut (red.), *Håndbok for Riksarkivet*, 469.

for Medisinaldirektøren i Washington også kunne gi et bilde på sikkerheten. Derfor ble det nødvendig å lete også her.

Etter gjennomgangen av alle disse arkivene kunne jeg danne meg et bilde av hvordan norske eksil-myndigheter ville at sikkerheten skulle være ideelt sett. Det var ut i fra dette rammeverket oppgaven ble skrevet. Gjennom å lage en tidslinje over endringene i sikkerheten, samt undersøke hvilke endringer som ble diskutert mest, kunne jeg si noe om sikkerheten i sin helhet. I disse arkivene fant jeg også rapporter og telegram fra sjøfolk som ikke var fornøyde med sikkerheten om bord på deres skip. Jeg forsto at også sjøfolkenes perspektiv måtte komme frem i denne oppgaven, og jeg tok derfor i bruk andre kilder som kunne fortelle meg noe om dette.

Jeg valgt å bygge oppgavens rammeverk opp rundt de sentrale myndighetenes arkiver og det jeg fant i disse. En konsekvens av dette blir da at jeg bygger rammeverket av min fortelling rundt bare en side av saken, altså fra myndighetenes perspektiv. Tanken bak å bruke myndighetenes arkiver som rammeverk for oppgaven var at det her kunne finnes spor etter hvilke tiltak som ble iverksatt, når det kom til sikkerheten. Hvordan disse tiltakene fungerte finnes det imidlertid kun i få tilfeller spor etter her. Jeg fant imidlertid en god del rapporter og klager, som kunne hjelpe meg i å se saken også fra sjøfolkenes side og hvordan de ulike tiltakene fungerte i praksis, i disse arkivene. Jeg har også valgt å bruke sjøforklaringer og intervjuer for å få et innblikk i hvordan sjøfolkene opplevde sikkerheten. Gjennom å bruke disse kildene mener jeg at oppgaven vil få flere nyanser enn den ville hatt om jeg bare hadde benyttet meg av det jeg fant i myndighetenes arkiver.

I forbindelse med spørsmålet om hvordan sjøfolkene opplevde sikkerheten lette jeg også i arkivene etter Norges Sjømannsforbund (NSF), men uten brukbare resultater. Verken jeg eller de ansatte på Arbeiderbevegelsens arkiver kunne finne arkivmaterier relevante for min oppgave. Fra deres arkiv er det derfor kun Norges Sjømannsforbunds medlemsblad jeg har tatt i bruk som kilde i denne oppgaven. Fra kildene jeg fant hos både Nortraship Maritime Departement samt Sjøfartsavdelingen, kunne det virke som om det skulle finnes en god del kilder hos NSF. Dessverre har jeg ikke lyktes med å finne disse, på tross av en sterk tro på at det fantes blant annet flere klager fra mannskap på ulike skip om sikkerheten, som ble sendt inn til Norges Sjømannsforbund i krigsårene. Derfor vil kun de klager og rapporter som finnes hos Nortraships Maritime Departement, Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling og hos Medisinaldirektøren være tilgjengelig og anvendt som kilde i denne oppgaven.

For å kunne si noe om hvordan sjøfolkene opplevde sikkerheten har jeg brukt intervjuer gjort av historiker Guri Hjeltnes, i forbindelse med bøkene *Handelsflåten i krig 1939-1945*, og sjøforklaringer etter forlis. Gjennom disse kildene vil det være mulig å få et innblikk i hva sjøfolkene selv tenkte om utstyret, og hvordan de valgte å ta det i bruk (eller ikke). Derfor vil disse kildene være med på å fortelle hvordan utstyret fungerte i praksis.

I forbindelse med utgivelsen av sine to bøker om sjøfolkene i krig, gjorde Hjeltnes flere intervjuer med sjøfolk som hadde seilt i krigsårene.²⁷ Noen av intervjuene har jeg brukt i oppgaven. Intervjuene er av stor verdi ettersom de gir et inntrykk av hva sjøfolkene tenkte rundt sikkerheten og da særlig gummidraktene. Sjøfolkene som ble intervjuet er holdt anonyme og vil derfor bare bli referert til ved nummeret på intervjuet. I utgangspunktet ønsket jeg selv å gjøre noen intervjuer med gjenlevende sjøfolk som hadde arbeidet på norske handelsskip i krigsårene, men fant fort ut at dette ville bli utfordrende. Ikke bare fordi det er få gjenlevende, men fordi de bor spredt i landet og det ville involvert mye reising – noe jeg ikke følte jeg kunne ta meg tid til. Derfor vil heller Hjeltnes sine intervjuer bli brukt. Videre har også populærhistoriske bøker om sjøfolkene blitt viktige. I mange av disse har det blitt gjort intervjuer med sjøfolk, som dermed også kan brukes i denne oppgaven.

Sjøforklaringene fra forliste skip i andre verdenskrig er også en kilde til kunnskap om hvordan sikkerheten fungerte da skipet forliste. Sjøforklaringer er et avhør hvor mannskap som har overlevd et krigsforlis, forlis eller ulykke må forklare seg. Slike avhør har i Norge eksistert i variert form helt siden middelalderen²⁸, og ble i 1999 revidert gjennom NOU:30. I utgangspunktet skulle disse avhørene hjelpe til i forsikringsspørsmålet i fredstid. Sjøfolkene måtte avlegge ed på det de forklarte. Hvordan sjøforklaringene ble benyttet endret seg da andre verdenskrig startet. For norske myndigheter ble nå sjøforklaringene en kilde til hvordan for eksempel sikkerheten fungerte, og som et redskap for å finne ut hvorfor mange sjøfolk ble drept. Dette skiller seg ut fra hvordan sjøforklaringene for eksempel ble brukt i første verdenskrig. I første verdenskrig var ikke norske skip samlet i ett rederi, og det var mange rederier som var bekymret for skipene sine som seilte i en krig de ikke en gang var offisielt en del av. Dermed ble det for mange redere et spørsmål om å få pengene sine tilbake på grunn av krigen. Dette var ikke alltid like lett og som Andre Naustviks masteroppgave i historie fra 2015 viser var det flere

²⁷ Kopier av intervjuene finnes hos ARKIVET freds- og menneskerettighetssenter. Det er her jeg har lest intervjuene i forbindelse med denne oppgaven.

²⁸ NOU, 1999: 30, 7.

sjøfolk som benyttet seg av krigen som unnskyldning for å få økonomisk vinning.²⁹ Jeg kan ikke se at dette var tilfellet i andre verdenskrig, da forholdene var svært annerledes.

Sjøforklaringene er delt inn i tre deler. Den første med avhør av de overlevende. Var det mange fra mannskapet som overlevde, var det som regel kaptein og andre offiserer som ble avhørt. Alle måtte være enige i de andres utsagn. Sjøforklaringenes andre del besto av en gjengivelse av hendelsesforløpet. Dette ble som regel gjengitt etter hukommelse, ettersom skipsbøkene som regel gikk ned med skipet. Den siste delen av sjøforklaringen var en liste over mannskapet om bord, og hvorvidt de var reddet, savnet, tatt til fange eller døde.

Sjøforklaringene gir oss i ettertiden et unikt innblikk i hvordan sikkerheten fungerte på norske skip som forliste. I tillegg til dette kan sjøforklaringene være en kilde til hva sjøfolkene selv mente burde endres i forbindelse med sikkerheten. Selv om forklaringene ble foretatt under ed kan det tenkes at sjøfolkene presenterte kun sitt syn på sikkerheten, og denne kan i noen tilfeller skille seg ut fra hvordan opplevelsen var for andre. Det er også viktig å huske på at ikke alle i mannskapet fikk forklare hva de opplevde. I noen få tilfeller gikk skipet med hele mannskapet tapt, og i disse tilfellene finnes det ikke noen sjøforklaring. Dermed er det naturlig nok ikke mulig å få høre disse menneskenes opplevelse av sikkerheten.

I denne oppgaven har jeg valgt å lese gjennom alle sjøforklaringene etter norske skip som krigsforliste i perioden 1940-1945. Disse har blitt gjort tilgjengelige gjennom en utgivelse av et to-binds verk av Norsk Sjøfartsmuseum i 2003 med direkte avskrift av de originale sjøforklaringene, som finnes på Riksarkivet. Disse har så blitt skannet og gjort digitalt tilgjengelig gjennom Krigsseilerregisterets hjemmeside. Her er hver av sjøforklaringene koblet til deres tilhørende skip og mannskap. Det er denne digitaliserte versjonen jeg har tatt i bruk. Derfor vil henvisningene til de enkelte sjøforklaringene bli gjort gjennom krigsseilerregisteret. Dette mener jeg er enklere for lesere som vil lese sjøforklaringene selv, da det bare er å følge en URL-lenke.

Hvordan skal jeg ta i bruk sjøforklaringene i denne masteroppgaven? Flere historikere har tidligere benyttet seg av sjøforklaringene som kilde til kunnskap om krigsforlis, både i første- og andre verdenskrig. Blant dem Jon Rustung Hegland i sine bøker om Nortraship flåten, Guri Hjeltnes i sine bøker om sjøfolk i krig, samt i Andre Naustviks masteroppgave i historie om krigsforlis i første verdenskrig. Sjøforklaringene fungerer som et lite innblikk i hva som hendte

²⁹ Naustvik, «Forlat fartøiet saa hurtig som mulig», 9.

i forbindelse med et krigsforlis. Tidligere har imidlertid ikke sjøforklaringene blitt tatt i bruk som en kilde til hvordan sikkerheten var om bord. Ikke i alle sjøforklaringene ble dette, sikkerheten om bord, et tema – men i mange. Derfor er sjøforklaringene gode å bruke for å få et innblikk i nettopp sikkerheten. Grovt sett blir sikkerheten behandlet innenfor to kategorier. Enten var sikkerheten «etter forskriftene god», eller den var ikke det og sjøfolkene hadde ofte selv noen kommentarer til bedringer som kunne bli gjort. Det er ikke mange sjøforklaringer som inneholder direkte kommentarer om forslag til bedringer i sikkerheten, en noen. Disse har jeg valgt å benytte meg av i denne oppgaven.

1.6 Tidligere forskning

Forskning på sjøfolk i krig har internasjonalt vært i det jeg vil kalle en kartleggingsfase over lengre tid, hvor forskningen har vært preget av en «få fakta på bordet» - tilnærming. Altså at en kartlegging av fagområdet i bredden har gått foran dybdeanalyser av enkelte temaer. Dette er ikke rart med tanke på at forskningsfeltet gjerne først må kartlegges i bredden før det kan utvides i dybden. På bakgrunn av dette finnes det få tematiske analyser om sjøfolkene i krigsårene. I Norge har forskning og historieskriving om sjøfolkene i andre verdenskrig gått i bølger.³⁰ Dette kan ha flere forklaringer blant annet at norske sjøfolk som deltok i andre verdenskrig i etterkrigstiden ikke ble en naturlig del av den kollektive fortellingen om Norges innsats i verdenskrigen, at den generelle interessen for sjøfolkenes historie utviklet seg til etter hvert å bli et eget forskningsfelt, samt den historiografiske utviklingen hvor historien nedenfra med sosialhistorien etterhvert ble interessant.

I norsk sammenheng er det særlig tobinds-verket skrevet av Jon Rustung Hegland utgitt i 1976, som trekker frem sikkerheten for sjøfolkene. Selv om Hegland bøker er sentrert rundt Nortraship, blir sikkerheten ved flere anledninger trukket frem. Hegland peker på at sikkerhetstiltakene kom for sent og at de ikke fungerte slik de skulle, særlig ved utgangen av 1940.³¹ I Heglands første bok finnes det også avskrifter av ulike krigssirkulærer som sier noe om ulike krav til sikkerheten om bord på norske skip.³² Disse mangler imidlertid kildehenvisninger. Det er på bakgrunn av dette vanskelig å finne ut når i krigsårene disse sirkulærene stammer fra, noe som også gjør det vanskelig å ta dem i bruk i denne oppgaven ettersom utviklingen i sikkerheten i følge mitt materiale viser seg å vokse fra år til år. Ellers er

³⁰ Hjeltnes, *Sjømann. Lang vakt*, 13.

³¹ Hegland, *Nortraships flåte*, del en, 114.

³² *Ibid.* 269-275.

det få kildehenvisninger i Heglands bok, det er derfor vanskelig å finne tilbake til hva Hegland bruker som belegg for de ulike påstandene. Med dette som bakgrunn har jeg ikke valgt å støtte meg fullt og helt til Heglands bøker når det kommer til hvordan sikkerheten var på norske skip. Kildegrunnlaget jeg har for å skrive denne oppgaven rommer mer fra de ulike aktørene enn det ser ut til at Hegland har tatt i bruk når det kommer til uttalelser om sikkerheten i sine bøker.³³ Et eksempel her er at jeg har gjennomgått arkivene etter Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling som hadde med sikkerheten å gjøre, samt Nortraship London og New Yorks Maritime Departements deler som omhandler sikkerheten. Dette kan ikke jeg se at Hegland har gjort i sin forskning.

I norsk sammenheng må også arbeidet til historiker Guri Hjeltnes trekkes frem. Hun ser på sjøfolkens historie og opplevelser i krigsårene, og ikke bare de militære sidene av krigen. Som en del av et fem-binds verk om handelsflåten i krig kom Hjeltnes med to bind konsentrert om sjøfolkene i uteflåten, utgitt i 1995 og 1997. Hun skrev med andre ord historien nedenfra, fra sjøfolkens perspektiv. Hjeltnes berører sikkerheten ved flere anledninger i sine bøker, men diskuterer den ikke systematisk. Hun konkluderer med at «det å få lasten frem - å holde forsyningslinjene oppe - var prioritert foran forsvaret av sjøfolkene.»³⁴ og at «atskillige sjøfolk som møtte døden i verdenskrigens første år, hadde for dårlig utstyr.»³⁵ Disse påstandene stiller jeg meg bak, samtidig som jeg ønsker å poengtere at det trengs en større diskusjon før vi kan si noe om hvordan sikkerheten var videre i krigen. Det Hjeltnes presiserer her, om at utstyret hadde vært dårlig de første årene, forstår jeg gjelder frem til 1942. Dette skillet er noe min oppgave forhåpentligvis kan gjøre mer rede for enn det tidligere forskning har gjort.³⁶

Den eneste boken i norsk sammenheng som tar opp sjøfolkens sikkerhet systematisk er boken *Hundre år for sikkerhet til sjøs - Sjøfartsdirektoratet 1903-2003*, skrevet av Dag Bakka jr. og gitt ut i 2004. Denne boken ser på arbeidet til Sjøfartsdirektoratet gjennom 100 år, altså en lengre periode enn min. Boken er på 190 sider, noe som betyr at den går lite i dybden på enkelte perioder. Dette gjelder også for omtalen av sikkerhet for sjøfolk i andre verdenskrig, hvor forfatteren kun har satt av fem sider til dette. Bakkas bok går heller ikke i dybden når det gjelder hvordan sikkerheten på norske handelsskip i uteflåten var i krigsårene. Dette på tross av at det er naturlig å tenke at denne perioden måtte være den aller viktigste når det kom til arbeidet med

³³ Eksempel på dette finnes i referanselisten over kildene Rustung tok i bruk da han skrev sine to bøker om Nortraships flåte. En oversikt over denne finnes her: Rustung, *Nortraships flåte*, del to, 398-399.

³⁴ Hjeltnes, *Sjømann. Lang vakt*, 275.

³⁵ Ibid. 278.

³⁶ Se 3.2 Norske eksil-myndigheter.

sikkerhet, og hvor de største endringene skjedde over en kortere periode. Likevel har Bakkas historie om sikkerhet en verdi for denne oppgaven i det at den ser utviklingen i sikkerhet over en lengre periode. Ved å bruke boken som et referanseverk vil det være mulig å si noe om endringene i sikkerheten. I min oppgave ønsker jeg å se på sikkerheten i krigsårene, i en liten avgrenset periode. For å kunne se sikkerheten i kontekst med den tidligere og videre utviklingen vil Bakkas bok være av stor verdi.

Det er svært få forskere som har diskutert sikkerhet på handelsskip i andre verdenskrig både nasjonalt og internasjonalt. Internasjonalt er det imidlertid ett bidrag til denne debatten jeg har hatt stor nytte av i mitt arbeid. I 1999 kom G.H og R. Bennett ut med boka *Survivors- British merchant seamen in the second world war*. I denne boka undersøker de erfaringene fra overlevende britiske sjøfolk, og hva som påvirket deres mulighet til å overleve et krigsforlis.³⁷ Forskningen som er lagt ned i forhold til denne boka er til inspirasjon for denne masteroppgaven. Både nye spørsmål, samt perspektiver på temaet «sjøfolk i krig» bli her stilt opp og diskutert. Boka bidrar også til å se sikkerheten i et helt nytt lys ved å se sikkerheten for sjøfolk isolert. I denne forskningen er det sikkerheten rundt sjøfolkene selv som står i sentrum. Denne innfallsvinkelen velger jeg også å anvende i min oppgave.

I 1956 ble det utgitt en forskningsrapport som tok utgangspunkt i forskning gjort på sjøfolk som overlevde krigsforlis i perioden 1940-1944. Rapporten er skrevet av R.A. McCance, J.W.L.Corsfill og E.M.Widdowson. Rapporten ble skrevet etter at det ble klart at mer medisinsk forskning trengtes for å kunne få en bedre innsikt inn i sjøfolkenes muligheter til å overleve. Rapporten er bygget opp av en analyse av ulike faktorer som forskerne mente kunne ha påvirket overlevelsen til sjøfolkene. Denne rapporten er verdifull i min oppgave, ettersom den forteller noe om hva sjøfolkene mente var avgjørende for overlevelse. Rapporten bygger på intervjuer av britiske sjøfolk, og deres problemer er ikke nødvendigvis de samme som for sjøfolk på norske skip. Dette må tas med i betraktningen. Likevel byr rapporten på unik innsikt i hvilke faktorer som påvirket sjøfolkenes mulighet til å overleve, sett fra et medisinsk ståsted og er derfor av verdi for denne oppgaven.

1.7 Disposisjon

Oppgavens struktur følger på lang vei oppgavens oppbygning i form av underproblemstillinger. Hvert kapittel vil ta for seg hver sin del som belyser sikkerheten. Jeg har valgt en tematisk

³⁷ Bennett og Bennett, *Survivors*, xi.

oppbygning ettersom jeg ønsker å undersøke hver del av sikkerheten for seg. Dette betyr også at oppgavens deler kan virke separate, og de individuelle utviklingstrekkene i sikkerheten innenfor de ulike temaene vil derfor også kunne virke separate. På bakgrunn av dette vil oppgaven avslutte med en analyse hvor alle utviklingstrekkene fra de ulike temaene vil trekkes sammen.

Første kapittel er oppgavens grunnlag og introduksjon. Kapittel to vil fungere som bakgrunnskapitlet hvor både den generelle sikkerheten, samt en redegjørelse for risikobildet sjøfolkene seilte i under krigen vil bli foretatt. Dette kapitlet er ment som en innføring for leseren i hva sjøfolkene måtte sikres mot, altså hvilke farer de var utsatt for i krigstid. Videre vil jeg i kapittel tre diskutere ansvarsforholdet mellom tre ulike nivåer når det kom til sikkerhet for sjøfolkene. Dette kapitlet kan også fungere som en innføring i hvilke aktører som kunne påvirke utviklingen i sikkerheten. Kapittel fire vil undersøke hvilket sikkerhetsutstyr sjøfolkene hadde tilgjengelig. Her vil utstyret deles inn i to kategorier: personlig- og kollektivt sikkerhetsutstyr. Dette vil bli gjort for å bedre kunne belyse hvordan utstyret ble brukt på ulike måter og hadde ulike funksjoner. I kapittel fem undersøker jeg hvilken kompetanse sjøfolkene hadde mulighet til å tilegne seg i krigsårene. Kapittel seks er kanskje det kapitlet som skiller seg aller mest ut fra de andre. I dette kapitlet står det internasjonale samarbeidet rundt sjøfolkenes sikkerhet i sentrum, og hvordan norske eksil-myndigheter forholdt seg til dette. Kapitlet anvender komparasjon for å kunne drøfte om sikkerheten på norske skip var unik sammenlignet med andre allierte skip. Kapittel syv vil være det konkluderende kapitlet hvor alle trådene bli samlet, og spørsmålet om hvordan sikkerheten var blitt stilt på nytt med utgangspunkt i de ulike problemstillingene.

Kapittel 2: Risiko og den generelle sikkerheten

2.1 Innledning

Sjøfolkenes risiko for å bli drept økte i takt med krigshandlingene. Selv i fredstid var (og er) sjømannsyrket tilknyttet større risiko sammenlignet med andre yrker.³⁸ I løpet av krigsårene 1939-1945 ble omkring 62 933 sjøfolk fra allierte og nøytrale lands handelsskip drept på havet.³⁹ For å kunne si noe om hvordan en best kunne sikre sjøfolkene fra døden på havet, er det helt grunnleggende å ha en forståelse for hvilke utfordringer sjøfolkene møtte i krigsårene. Med andre ord, hva skulle sjøfolkene sikres mot? I dette kapittelet drøfter jeg hvilke faktorer som påvirket sjøfolkenes mulighet til å overleve en krigsseilas. Kapittelet vil fokusere på fire sentrale faktorer: krigens utvikling, endring i fiendens angrepsmetoder og utstyr, seilingsruter og skipenes last. De naturlige klimatiske forholdene vil også bli diskutert. Marinehistorikeren W.J.R. Gardner minner oss på at naturfaktorene ikke må gå oss forbi når vi skal analysere krigen på havet.⁴⁰

Jeg har også i dette kapittelet valgt å undersøke nærmere hvilke generelle sikkerhetstiltak som ble igangsatt for å sikre skipet og lasten sjøfolkene seile med. Disse tiltakene sikret også indirekte sjøfolkene, men dette var kanskje ikke tiltakenes egentlige motiv. Det krigsherjede Europa var avhengige av lasten handelsskipene fraktet, samt kontakten denne frakten mellom de allierte betydde. Historikerne G.H og R. Bennett velger å betegne disse tiltakene som «general measures» som rommer «[...] all measures intended primarily to protect the whole vessel and cargo».⁴¹ Disse tiltakene var primært sikkerhet for at skipet og lasten skulle komme frem. Uansett om disse tiltakene ikke hadde som hovedmål å redde menneskeliv, gjorde de nettopp det. Med dette som bakgrunn ønsker jeg å undersøke hvordan de generelle sikkerhetstiltakene påvirket sjøfolkenes mulighet til å overleve. I denne oppgaven har jeg valgt å ikke se på disse generelle tiltakene, men tiltak rettet spesifikt mot å redde sjøfolkene. Det er likevel viktig å være klar over disse generelle tiltakene også, selv om det ikke er oppgavens perspektiv. De generelle tiltakene vil i dette kapittelet bli undersøkt gjennom den mest sentrale av disse nemlig konvoisystemet. Det fantes mange andre tiltak i tillegg til konvoisystemet, men

³⁸ Ide, “Troubled waters”.

³⁹ Slader, *The Fourth Service*, 320.

⁴⁰ Gardner, *Decoding history*, 22-24.

⁴¹ Bennett og Bennett, *Survivors*, 58.

jeg har valgt å fokusere på dette i denne oppgaven, ettersom jeg ser det som mest sentralt i forhold til sjøfolkene.

2.2 Utviklingen av krigen

For å kunne si noe om hvilke risikoer sjøfolkene måtte forholde seg til, er krigens utvikling sentral ettersom den på mange måter avgjorde hvilke typer av risiko sjøfolkene var utsatt for til enhver tid, og hvordan disse risikoene endret seg ettersom det maktpolitiske spillet utviklet seg. Med andre ord er det nødvendig å kjenne til konteksten rundt sjøfolkene, både storpolitisk og i sjøkrigen sett for seg. Krigen på havet var et sentralt ledd i de alliertes krigføring, forsyningslinjene måtte holdes oppe. Hjeltnes sier det på denne måten: «skulle Tyskland lykkes i å knekke Storbritannia, måtte det være nettopp gjennom en handels- og blokadekrig [...]»⁴². Selv om krigen utspilte seg på havet, i luften og på land trakk Winston Churchill frem sjøkrigen spesielt: “The Battle of the Atlantic was the dominating factor all through the war. Never for one moment could we forget that everything happening elsewhere, on land, in the air, depended ultimately on its outcome.”⁴³ Alle de ulike elementene påvirket hverandre. Det som skjedde til lands, påvirket det til vanns, og omvendt. Hvordan påvirket dette sjøfolkenes mulighet til å overleve?

Storpolitikk

I det storpolitiske bildet i andre verdenskrig var det særlig fire hendelser som hadde direkte innflytelse på sjøfolkene. Krigens utbrudd og senkningen av passasjerskipet Athenia 3. september 1939, betydde starten på en krig hvor aksemaktene ikke ville følge de undertegnede reglene for ubåtkrig fra 1936.⁴⁴ Dette hadde direkte konsekvenser for norske sjøfolk som i utgangspunktet seilte under nøytrale flagg, og derfor ikke ifølge reglene fra 1936, skulle blitt angrepet. Invasjonen av Norge i april 1940 hadde også stor betydning for sjøfolkene på norske skip, men også for sjøfolk på andre lands skip. Dette fordi Tyskland nå hadde en lang kyststripe med lettere tilgang på handelsfarten på Nord-Atlanteren, noe som betydde at det ble enklere å angripe handelsskip.⁴⁵ I juni 1940 ble deler av Frankrike okkupert av Tyskland, noe som betydde at tyske ubåter kunne få en egen base i Biscaya-bukta, noe som igjen betydde kortere vei til handelsskipene.⁴⁶ I juni året etter ble Sovjetrusland en del av den allierte siden, og

⁴² Hjeltnes, *Sjømann. Lang vakt*, 165.

⁴³ Burns, “Impact of the technology on the defeat of the u-boat”, 343.

⁴⁴ Woodman, *The real cruel sea*, 25.

⁴⁵ Milner og Lindgjerdet, *Slaget om Atlanterhavet 1939-1945*, 48.

⁴⁶ Dimpleby, *The Battle of the Atlantic*, 86.

forsyninger dit ble viktig. USAs entré i krigen etter det japanske angrepet på marinebasen Pearl Harbor på Hawaii 7. desember 1941, betydde en intensivering av sjøkrigen.⁴⁷ 6. juni 1944 startet frigjøringen av Frankrike, som igjen førte til at de tyske ubåtene ikke lenger kunne stasjoneres der.

Slaget om Atlanterhavet og sjøkrigen

Til forskjell fra krigen på land hadde ikke krigen på havet noe pause, eller såkalt «phoney war». Krigen på havet varte fra andre verdenskrig startet til den tok slutt. Krigføringen på havet i andre verdenskrig blir som regel analysert gjennom det som kalles slaget om Atlanterhavet. Dette var ikke bare *ett* slag, men karakteriserer en hel periode av krigen.⁴⁸ Krigen på havet hadde sin egen utvikling, men ble påvirket av endringene i allianseforholdet mellom stormaktene. De aller fleste handelsskipene seile på Atlanteren i krigsårene. Gjerne mellom USA og Storbritannia, men også videre nord til Murmansk. Hovedvekten av forskning og historieskriving om krigen til sjøs omhandler slaget om Atlanterhavet, men sjøfolkene seilte på de andre verdenshavene også.

Slaget om Atlanterhavet kan deles opp i mange ulike periodiseringer. Marinehistorikeren Gardner velger å dele opp slaget i åtte faser.⁴⁹ Jeg ønsker ikke å gå inn i hver av fasene, men heller trekke frem de utviklingstrekkene som hadde stor betydning for sjøfolkene. Slaget startet i realiteten 3. september 1939 ved at passasjerskipet *Athenia* ble senket. Etter dette ble senkningene av handelsskip opprettholdt helt til siste senkning 7. mai 1945. *Figur 2* viser utviklingen i antall senkede allierte skip på Atlanterhavet. Denne figuren er satt sammen av statistikk over antall senkede allierte og nøytrale skip på Atlanterhavet. Tallene er hentet fra S. W. Roskills bøker.⁵⁰ Her ses tydelig perioden med høyest antall senkede mellom januar 1942 og januar 1943. Mye av dette skyldtes USAs inngang i krigen. Da USA ble en del av krigen, ble mange handelsskip angrepet utenfor den amerikanske kysten i operasjonen «Drumbeat», satt i gang av Karl Dönitz, tyskernes ansvarlige for ubåtenes operasjoner.⁵¹ USAs entré i krigen betydde også at japanske myndigheter engasjerte seg enda mer for å angripe handelsskip.

⁴⁷ Dimpleby, *The Battle of the Atlantic*, 245.

⁴⁸ Gardner, *Decoding history*, 1.

⁴⁹ Gardner, *Decoding history*, 18-22.

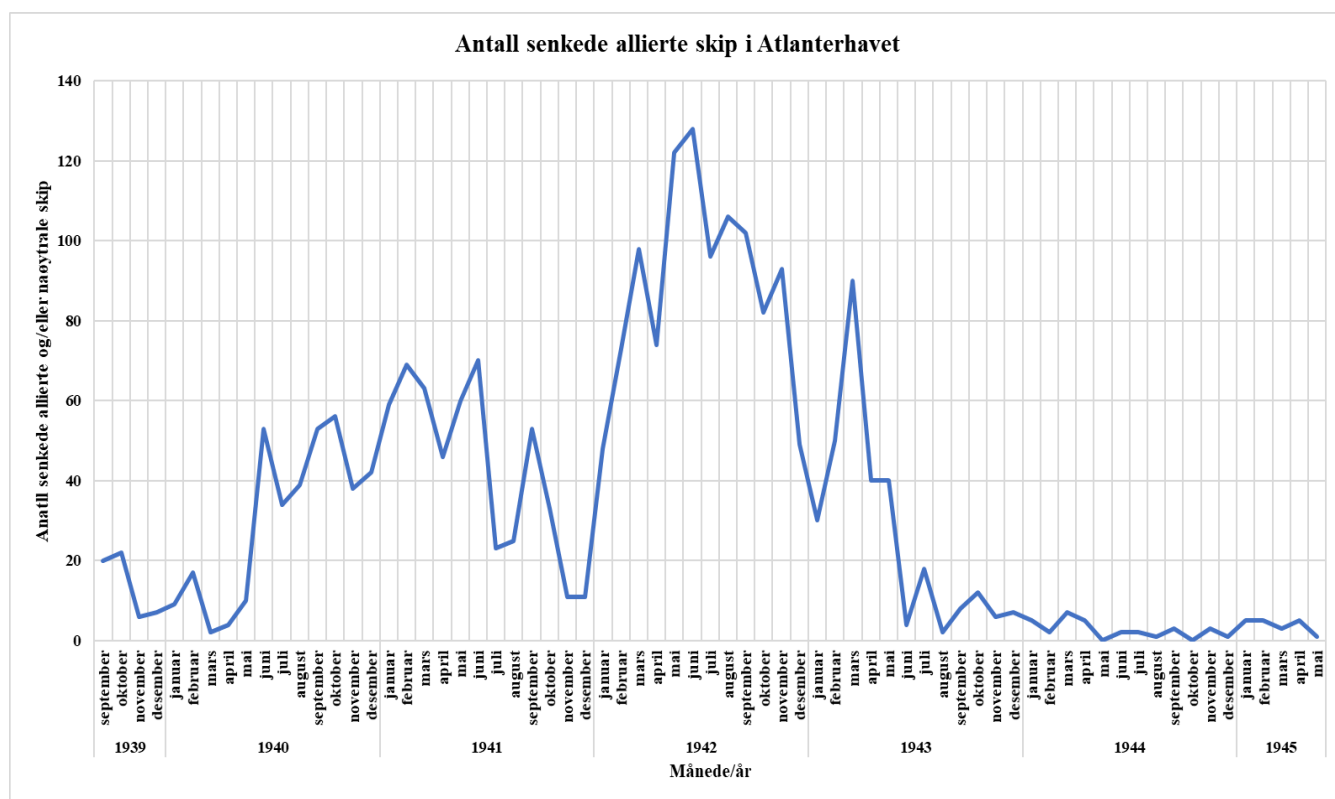
⁵⁰ Roskill, *The War at Sea vol. I*, 617-618.

Roskill, *The War at Sea vol. II*, 486.

Roskill, *The War at Sea vol. III part I*, 389.

Roskill, *The War at Sea vol. III part II*, 478.

⁵¹ Dimpleby, *The battle of the Atlantic*, 247.



Figur 2: Oversikt over antall allierte og nøytrale skip som ble senket i slaget om Atlanterhavet. Tall hentet fra Roskill, se fotnote 50.

Som *Figur 2* tydelig viser ble det senket svært få skip fra mai 1943. Ettersom de allierte utviklet sin egen teknologi, slik at det skulle være lettere å oppdage de tyske ubåtene, ble også flere ubåter angrepet og senket. Mot midten av 1942 økte de alliertes senkninger av tyske ubåter drastisk. I 1943 nådde dette toppen.⁵² Dönitz tok derfor i mai 1943 avgjørelsen med å bringe inn de ubåtene som patruljerte på havet.⁵³ Selv om dette betydde et skille i antallet senkninger i krigen, betydde det ikke at senkningene stoppet helt opp. Som *Figur 2* viser fortsatte senkningene til og med mai 1945.

2.3 Fiendens angrepsmetoder

Sentralt i sjøfolkens utfordringer og risiko i krigsårene sto aksemaktens angrepsmetoder og utstyr. Det var dette som forårsaket krigsforlisene og gjorde det nødvendig med ekstra sikkerhet på skipene. For å kunne knekke de allierte var aksemaktene avhengige av å stoppe handelsskipene. For å gjøre dette hadde aksemaktene flere muligheter og metoder. De fire mest sentrale i krigsårene var bruken av ubåter, bombefly, miner og overflateskip. Ubåtene tok

⁵² Burns, «Impact of technology», 353.

⁵³ Milner og Lindgjerdet, *Slaget om Atlanterhavet 1939-1945*, 143.

utvilsomt livet av aller flest sjøfolk, og vil derfor bli behandlet i denne delen av oppgaven. Angrepene var alle både direkte og indirekte årsaken til dødstallene blant sjøfolk. Direkte ved for eksempel at en torpedo traff skutesiden og dermed skadet sjøfolkene, eller indirekte ved at en sjømann ble kastet over bord som følger av et angrep og senere døde av drukning.

Ubåtene hadde blitt tatt i bruk allerede i første verdenskrig, men ikke i samme omfang som i andre verdenskrig. Ubåtene kunne holde seg under vann i flere timer, og kunne dermed snike seg innpå handelsskip. Ubåtenes våpen var torpedoer som ble skutt ut av båten og mot handelsskipet. Traff torpedoen riktig kunne handelsskipet få store skader og synke på kun få minutter. Torpedoen kunne også forårsake skader hvor splinter kunne drepe mange. I løpet av krigen ble ubåtene svært sentrale i den tyske Krigsmarinens taktikk for å stanse flest mulig handelsskip. Flere ubåter begynte fra 1941 å operere i samlet flokk, og angripe konvoier slik. Dette ble kalt for «ulveflokk-taktikken» (eller på tysk Rudeltaktik). Taktikken var effektiv, men fortsatt var det angrep på enkelte skip som ble mest brukt. I perioden mellom juni og september 1940 senker tyske ubåter 274 allierte handelsskip.⁵⁴ Ubåtene utviklet seg også mye i løpet av krigen. Blant annet fikk de bedre rekkevidde, og de sluttet å etterlate seg bobler i vannet slik at de allierte fikk større problemer med å se dem.⁵⁵

Både torpederingen fra ubåtene og bombingene fra bombeflyene var direkte faretruende for sjøfolkene som arbeidet på dekk. Lenge har historikere og historieskriverne som har behandlet sjøfolkene pekt på torpederingen som farligst. Dette kan forklares ved at torpedoene ofte ble stilt inn mot maskinrommet. For maskinistene som arbeidet her var det vanskelig å komme seg opp når torpedoen traff skipet, i mange tilfeller var det helt umulig. Derfor var det mange maskinister som mistet livet i krigsårene. Også dekkspersonell kunne være spesielt utsatt ved bombing. Sosiologen Tony Lane peker i sin bok på sjøfolkene i krig, at antallet drepte innen ulike yrker varierte, men at de som arbeidet på dekk og i maskinen skilte seg ut med høye dødstall.⁵⁶

Hva var så det som senket flest handelsskip i løpet av krigen? Dette varierte med krigens utvikling. Det første krigsåret var det ubåtene som senket flest og miner senket nest-flest skip. I 1942 senket fortsatt ubåtene flest skip men fly senket nest-flest.⁵⁷ Slik fortsatte fordelingen videre ut krigen.

⁵⁴ Hjeltnes, *Sjømann. Lang vakt*, 183.

⁵⁵ Uboat.net, "Technologies, the torpedoes".

⁵⁶ Lane, *The merchant seamen's war*, 229-230.

⁵⁷ Roskill, *The War at Sea 1939-1945*, Vol. I, appendix R, tabell I og II.

2.4 Seilingsruter

Seilingsrutene påvirket særlig to aspekter ved overlevelse på sjøen i krigsårene, sjansen for å bli angrepet og muligheten til å overleve etter et angrep. Noen farvann var mer utsatte enn andre. Risikoen som var tilknyttet de ulike seilingsrutene var ikke bare koblet til fiendens tilstedeværelse der, men også de naturlige forholdene. Med dette menes temperatur, vind og/eller nedbør. De naturlige forholdene kunne være med på å avgjøre hvor lenge sjøfolkene overlevde svømmende i vannet, eller hvordan oppholdet i en livbåt kunne bli. I denne delen skal jeg undersøke hva som påvirket sjøfolkene i forbindelse med seilingsrutene.

Angrepsforholdet

Aksemaktenes strategiske senkninger av handelsskip skjedde på alle verdenshavene i løpet av krigsårene. I de første årene av krigen var det ikke slik. Ser vi på kart over hvor handelsskip ble senket på for eksempel Atlanterhavet gjennom krigsårene, ser vi en markant endring i området de ble senket. Ved krigens start ble de aller fleste handelsskipene senket utenfor Storbritannia, få skip ble senket på midten av Atlanterhavet.⁵⁸ Ved inngangen til juni 1940 flyttet området hvor skipene ble senket seg til Nord-Atlanteren.⁵⁹ Fra april 1941 til desember 1941 ble skipene angrepet over hele Atlanterhavet, også i Sør-Atlanteren. Senkningene flyttet seg også nærmere USAs kystlinje.⁶⁰ USAs entré i krigen vises klart i perioden fra januar 1942 til juli 1942, da de aller fleste handelsskipene ble senket ved USA-kysten. Færre skip ble på dette tidspunktet senket utenfor Storbritannia.⁶¹ I perioden fra august 1942 til mai 1943 spredde senkningene seg fra midten av Atlanteren, noe som fortsatte til krigens slutt.⁶² Ser vi bort fra Atlanterhavet ser vi at japanske angrep på handelsskip tok seg opp fra desember 1941. Dette kan forklares enkelt ved at Japan på dette tidspunktet ble en del av andre verdenskrig.

Utviklingen i hvor skipene ble angrepet endret seg altså i løpet av krigsårene. Noen seilingsruter var derfor mer utsatte enn andre. Å seile over Atlanterhavet ble i store deler av krigen sett på som svært farlig, særlig om skipene seilte uten konvoi. Etter at Japan ble en del av krigen, ble også de asiatiske farvannene farligere enn tidligere. Dette hang også sammen med at japanske ubåtkapteinere i mange tilfeller tok livet av de overlevende i livbåtene.⁶³ To konvoiruter ble kjent

⁵⁸ Thowsen, *Nortraship. Profitt og patriotisme*, 79.

⁵⁹ *Ibid.* 298.

⁶⁰ *Ibid.* 312.

⁶¹ *Ibid.* 373.

⁶² Basberg, *Nortraship. Alliert og konkurrent*, 42 og 55.

⁶³ Bennett og Bennett, *Survivors*, 226-227.

som særlig utsatte, konvoiene til Murmansk og konvoiene til Malta, kjent som «Selvmordskonvoiene».⁶⁴

Aksemaktene benyttet seg også av ulike angrepsmetoder på ulike ruter og steder. Dette betydde igjen at sjøfolkene møtte ulike typer angrep avhengig av hvor de seilte. Luftangrep for eksempel, var mest vanlig på rutene mot Murmansk og Arkhangelsk. Ubåtene opererte i Atlanterhavet, og overflateskipene i Indiahavet.⁶⁵ For mange av skipene som transporterte varer på andre hav enn Atlanterhavet var det også få konvoier å seile i, dermed ble skipene utsatt for større risikoer her også, fordi de måtte seile alene.⁶⁶

Naturforholdene

To aspekter ved overlevelsen til sjøs ble særlig påvirket av naturforholdene. For det første hvor lenge sjøfolkene kunne holde seg i live om de skulle havne i vannet. For det andre hvordan en potensiell livbåt- eller flåteseilas kunne bli - og dermed muligheten for å overleve denne. Naturforholdene temperatur, vind og nedbør var alle like mye til stede i fredstid som i krigstid. Naturforholdene hadde sjøfolkene vært kjent med i alle år. I krigstid utgjorde imidlertid disse forholdene en større risiko, for de som kjempet for livet i vannet eller i en livbåt. Klimaet sjøfolkene seilte i endret seg drastisk mellom de ulike seilingsrutene, fra Nord-Atlanteren til Indiahavet. Forholdene avgjorde ikke bare sjøfolkenes mulighet for å overleve, men også hvilke sikkerhetsutstyr som ville hjelpe dem. Med dette som bakgrunn vil det altså være nødvendig å kjenne til kunnskap om hvordan menneskekroppen fungerer i møte med disse ulike forholdene.

Hvordan kunne naturforholdene være med på å påvirke sjøfolkenes overlevelsesmuligheter når de befant seg i vannet etter et angrep? I løpet av krigen var det mange sjøfolk som ufrivillig havnet i vannet. Dette kunne skje som følge av torpedering eller bombing, hvor sjøfolkene enten selv ble nødt til å hoppe i vannet, eller ufrivillig ble kastet over bord. I slike tilfeller var (og er) vannets temperatur avgjørende for hvor lenge sjøfolkene kunne holde seg i live. Temperaturen i vannet endrer seg naturligvis ettersom hvor nær eller lang ifra man er ekvator, og så klart andre faktorer som årtider. Det vil altså bety at de kaldeste seilingsrutene som regel var mot nord-Russland, for eksempel Murmansk-konvoiene. De varmeste seilingsrutene ville da være de som gikk langs Sør-Amerika eller Afrikakysten. Havets temperatur endret seg også ettersom det var vinter eller sommer i området.

⁶⁴ For mer informasjon om disse konvoiene se Hjeltnes, *Sjømann. Lang vakt*, 295-331.

⁶⁵ Bokomslag Basberg, *Nortraship. Alliert og konkurrent*.

⁶⁶ Bennett og Bennett, *Survivors*, 47.

Vannets temperatur og dets påvirkning på menneskekroppen avhenger av hvor langt fra eller nær temperaturen i vannet er kroppens naturlige temperatur på 37 grader celsius. Vann som holder 33-34 grader blir betegnet som «termonøytralt», og det beste for menneskekroppen. Vann med temperatur 30-33 grader ligger i det kritiske skillet mellom det kroppen tåler og ikke. Blir vannet i underkant av dette vil kroppen begynne å få problemer. For det meste er temperaturen i verdenshavene kaldere enn kroppens minimumstemperatur, og kan dermed utgjøre en fare for de som måtte oppholde seg unødvendig lenge i vannet.⁶⁷ Selv om kaldt vanns påvirkning på kroppen lenge har blitt forstått som avgjørende for overlevelse, er det ikke før i de siste tiårene at forskningen har kunnet forklare den på en ordentlig måte.

Forskerne Frank Golden og G.R. Hervey delte i 1981 tiden en menneskekropp hadde for å overleve etter å ha havnet i kaldt vann, inn i fire stadier.⁶⁸ Det første stadiet etter nedsenkning kunne vare fra 0-3 minutter og resulterte i at huden ble nedkjølt, samt at hjertet begynte å jobbe hardere slik at hjerterytmen kunne øke.⁶⁹ I dette stadiet kunne vedkommende få et såkalt «kulde-sjokk». Dette kunne føre til store indre skader, og kunne i verste fall være dødelig. Dette kuldesjokket kunne minimeres ved at personen var ung, trent og hadde litt ekstra fett på kroppen.⁷⁰ Det andre stadiet varer mellom 3 til 30 minutter og innebærer at musklene nær huden blir nedkjølt, for eksempel armer og ben.⁷¹ Det tredje stadiet varer i mer enn 30 minutter etter nedsenkning i vannet. I dette stadiet blir organene nedkjølt og hypotermi kan oppstå. Hypotermi kan defineres som “a deep body temperature more than 2 degrees Celsius below normal.”⁷² Denne tilstanden oppstår bare innenfor det tredje stadiet. Det siste stadiet er etter at redningen har funnet sted, hvor mange også risikerer å dø ettersom kroppen ikke tåler oppvarmingen.⁷³ En av de beste løsningene, om mulig, er at sjøfolkene kommer direkte i livbåtene. Bare noen sekunder i det kalde vannet kan ha mye å si for overlevelsen etterpå.⁷⁴ Kalde og våte klær tett inntil kroppen kan også være med på å avgjøre hvor lenge man kan holde seg i live.

Sjøfolkene som klarte å komme seg i livbåtene uten å havne i vannet var igjen avhengige av temperaturen i lufta, samt vind og nedbørsmengde. Ble skip torpedert i varmere farvann kunne en eventuell livbåtseilas by på nye utfordringer. Heteslag, og solbrenthet hadde stor påvirkning

⁶⁷ Piantidosi, *The biology of human survival*, 121.

⁶⁸ Golden og Tipton, *Essentials of sea survival*, 57.

⁶⁹ Ibid. 57 og 59.

⁷⁰ Ibid. 65.

⁷¹ Ibid. 57.

⁷² Ibid. 284.

⁷³ Ibid. 58.

⁷⁴ Lane, *The merchant seamen's war*, 232.

på sjansen for å overleve. Hete kunne igjen også påvirke avhengigheten av vanninntak. I varmen har menneskekroppen et større behov for veske, enn i kulden. Også storm ble et problem. Spesielt vinterstormene i Atlanterhavet kunne være nådeløse: “in such conditions the weather was an even greater threat than the enemy.”⁷⁵

2.5 Lasten

Den norske handelsflåten fraktet ulik last i krigsårene. Behovet for frakt av soldater, våpen og ammunisjon var gjennomgående under hele krigen. Spesielt gjaldt dette i forbindelse med større operasjoner slik som for eksempel landgangen i Normandie i 1944. Her var flere norske skip med på å frakte soldater. Frakten av soldater var ikke i utgangspunktet knyttet til noen risiko når det kom til lasten skipet bar på. Større risiko var det knyttet til frakten av olje og ammunisjon i form av sprengstoff. Bennett og Bennett har i listen over det de mener er de fem største årsakene til at sjøfolk mistet livet under krigen, tatt med lasten som en av årsakene.⁷⁶

Norge hadde ved verdenskrigens begynnelse en av verdens største og mest moderne tankflåte.⁷⁷ Tankflåtene fraktet olje, noe som var svært ettertraktet under krigen. De allierte var avhengige av oljen for å kunne ha nok drivstoff til for eksempel flyene. Disse ble svært viktige i eskorten av konvoier, og i kampen om Storbritannia. Uten en jevn tilførsel av denne oljen ville de allierte fått store problemer. Oljen var essensiell i å holde krigen i gang.⁷⁸ Risikoen for de sjøfolkene som arbeidet på disse tankskipene var stor dersom skipet skulle bli torpedert. Selve risikofaktoren lå i at skipet kunne gå i luften eller senkes på rekordfart. Dette ga få eller ingen mulighet for sjøfolkene til å komme seg ut av skipet. Sjøfolkene som klarte å komme seg ut av brennende skip som var i ferd med å synke, møtte nye problemer når de havnet i vannet. Vannet kunne ha brennende oljeflekker på overflaten, og man kunne dermed få store brannskader om man ikke da mistet livet. Også oljesølet som ikke tok fyr kunne by på store utfordringer for de svømmende sjøfolkene. Det kunne være vanskelig å få en sjømann dekket av olje opp i en livbåt. Oljen kunne også gjøre det vanskelig å se da den kunne dekke øynene, eller man kunne få den i munnen og dermed i panikk forsøke å svelge sjøvann for å bli kvitt oljen. Dette gjorde situasjonen enda vanskeligere.⁷⁹

⁷⁵ Dimbleby, *The Battle of the Atlantic*, 121.

⁷⁶ Bennett og Bennett, *Survivors*, 58.

⁷⁷ Hjeltnes, *Sjømann. Lang vakt*, 100.

⁷⁸ Bennett og Bennett, *Survivors*, 73-74.

⁷⁹ *Ibid.* 74.

Lasten på et skip kunne også avgjøre hvor fort skipet sank.⁸⁰ Dette hadde en direkte følge for de sjøfolkene som var om bord, og spesielt de som befant seg under dekk. Tiden det tar for et skip å synke bestemmes av en rekke faktorer, deriblant lasten. Som Bennett trekker frem i sin undersøkelse av sjansen for å overleve på den britiske handelsflåten under andre verdenskrig, var lasten en av grunnene til at noen skip sank fortere enn andre.⁸¹ Etter krigen ble det gjort en analyse av 296 skip og hvor lang tid det tok før disse sank. Undersøkelsen viste at 69,6% av skipene sank innen de første 15 minuttene.⁸² Dette betydde at sjøfolkene hadde relativt liten tid på seg til å få med seg det de trengte fra skipet og komme seg ut til livbåtene. Slike analyser må ses på med et kritisk blikk, slik som Bennett og Bennett poengterer. Analysen bygger på intervjuer med sjøfolk som overlevde krigsforlisene. De kan ha følt at skipet sank raskere enn det i realiteten gjorde.⁸³ Denne undersøkelsen er imidlertid den eneste vi har som kan gi oss et bilde av tiden det tok for et skip å synke. Dermed velger jeg å ta den i bruk i min oppgave.

2.6 Den generelle sikkerheten

I krigsårene ble det jobbet hardt for å sikre at lasten og skipene kom frem. Handelsskipenes jobb var sentral i den allierte kampen mot aksemaktene. Derfor ble det også utviklet en egen sikring spesielt for skipene. De mest sentrale motsvaret til de tyske ubåtene var konvoisystemet.⁸⁴ I tillegg til dette ble det arbeidet med å knekke den tyske Enigma-koden. Ved hjelp av koden kunne tyske landstasjoner sende ut meldinger til ubåtene om hvor handelsskip befant seg. Ved å knekke denne koden, kunne de allierte redde skipene fra ubåtene. Denne koden viste seg vanskelig å knekke, og ikke før i mars 1943 ble bruken av maskinen vanskelig for tyskerne å ta i bruk ettersom de allierte knakk koden og dermed kunne lese alle meldingene.⁸⁵ Alle disse forsøkene på å redde skip og last, reddet også indirekte sjøfolkene. Det sentrale spørsmålet er om disse tiltakene var ment for lasten og skipet, og ikke sjøfolkene. Selv om dette spørsmålet kanskje ikke lar seg besvares så lett, er det verdt å undersøke disse tiltakene. Tiltakene ble forordnet av enten USA eller Storbritannia. Norske eksil-myndigheter hadde lite med denne generelle sikkerheten å gjøre.

⁸⁰ Bennett og Bennett, *Survivors*, 73.

⁸¹ I.c .

⁸² Bennett og Bennett, *Survivors*, 77.

⁸³ I.c.

⁸⁴ Gardner, *Decoding History*, 69.

⁸⁵ Ibid. 137.

Konvoisystemet var blitt tatt i bruk i første verdenskrig, og systemet ble sentralt også i andre verdenskrig. En konvoi bestod av to elementer. For det første bestod den av flere enn ett skip som seilte sammen. For det andre at disse skipene ble vaktet av enten fly eller krigsskip/eskorteskjip. Gardner peker på at det ikke alltid var slik i krigsårene at begge disse elementene var til stede.⁸⁶ I krigens første år seilte de aller fleste konvoiene alene, og uten eskorteskjip. Selv om dette betydde at skipene ikke hadde noen mulighet for å forsvare seg i tilfelle angrep, bød det på problemer for ubåtene. Gardner peker på at flere skip i samme synsvidde gjorde det vanskelig for ubåtene å velge ut og sikte seg inn på kun ett skip.⁸⁷ Gardner mener vi må skille mellom konvoisystemet i teori og praksis. I realiteten kunne bare noen skip seile i konvoier. Dette måtte være skip som kunne seile med stabil fart over 7 knop. Alle skip som ikke kunne holde denne farten oppe under hele overfarten fikk ikke bli med i konvoien.⁸⁸ Dette betydde altså at ikke alle skip kunne bli beskyttet av et slikt system. Selv for noen av skipene som fikk være med, endte det ikke alltid bra. Noen, særlig eldre skip, klarte ikke å holde oppe den normerte farten på hele strekningen. Skipene falt da ofte bak konvoien, og var et lett bytte for de tyske ubåtene.⁸⁹

Konvoisystemet skjermte mange handelsskip og sjøfolk fra ubåtene, men ikke alle. Noen skip ble ofre for det som på tysk ble kalt for Rudeltaktik, ulveflokk-taktikken. Denne er beskrevet tidligere i dette kapitlet, men gikk i hovedsak ut på at flere ubåter gikk sammen om å angripe konvoien. Strengt regler gjaldt dersom konvoien ble angrepet. Alle skip måtte holde farten oppe. Det var ikke lov å stanse for å plukke opp overlevende fra forlis, dette skulle eskorten gjøre. På tross av dette var det mange handelsskip som trosset reglene og stanset for å redde sjøfolkenes liv⁹⁰

2.7 Konklusjon

Flere faktorer bidro til å gjøre sjøfolkenes hverdag på verdenshavene mer utfordrende i krigsårene 1939-1945. Ikke bare var trusselen for å bli senket høyere ettersom krigen utviklet seg, men også muligheten for et potensielt møte med naturforholdene ble større, enn det hadde vært i fredstid. Sjøfolkene måtte ikke bare gjøre jobben sin, men også leve under konstant stress og i frykt for å bli angrepet. Mange sjøfolk utviklet, som et resultat av dette, post-traumatisk

⁸⁶ Gardner, *Decoding History*, 70.

⁸⁷ l.c.

⁸⁸ Gardner, *Decoding History*, 74.

⁸⁹ l.c.

⁹⁰ Bennett og Bennett, *Survivors*, 153.

stressyndrom i etterkant av krigen.⁹¹ Handelsskipene og lasten de fraktet var av stor betydning for de allierte, og en stans i denne frakten kunne bety slutten for de allierte. Derfor var opprettholdelsen av skipsfarten nødvendig gjennom alle krigsårene.

Selv om ikke alle truslene mot handelsskipene gjorde seg gjeldende fra krigens start, var ubåtene en gjennomgående risiko for de allierte sjøfolkene. Senkningen av mange skip var mulig på grunn av ubåtenes effektive metoder, blant annet ulveflokk-taktikken. De alliertes motsvar til ubåtenes trussel, nemlig konvoiene, viste seg også å være effektive. Det er imidlertid nødvendig å skille mellom hvordan konvoiene fungerte i teori og praksis, slik som Gardner peker på. For de skipene som ble angrepet i en konvoi, var det ikke mer hjelp i konvoien. Skipene som ikke hadde blitt angrepet måtte fortsette, uten å stoppe for å hjelpe.

Det var naturlig nok flere typer risiko i krigstid enn i fredstid, når det kom til å seile på verdenshavene. Risikoene innebar ikke bare møte med fienden, men også møte med naturforholdene. En forståelse for disse naturforholdene er grunnleggende for å forsøke å forstå hva sjøfolkene som havnet i vannet eller i livbåten opplevde. Denne forståelsen er også grunnleggende for å kunne si noe om hva som skulle til for å redde flest mulig sjøfolk spørsmålet, som jeg videre i denne oppgaven skal undersøke. Hva kunne redde sjøfolkene når skipet ikke lengre kunne redde dem, og hvem hadde ansvaret for denne delen av sikkerheten?

⁹¹ I norsk sammenheng ble dette kalt for «krisseilersyndromet», blant sjøfolk med denne lidelsen. Mer om dette i: Hjeltnes, *Krigsseiler. Krig, hjemkomst, oppgjør*, 453-458.

Kapittel 3: Ansvarsforholdet for sikkerheten

3.1 Innledning

Skulle sjøfolkene på de norske handelsskipene i krigsårene ha mulighet til å overleve et angrep, måtte de få denne muligheten gjennom sikkerhetsutstyr og sikkerhetskompetanse. De to mulighetene representerer de norske eksil-myndighetenes instrumenter for å kunne bedre sikkerheten om bord på norske skip. Andre verdenskrig førte til en økning i risikoen for at sjøfolkene ble drept på havet. En del av konseptet «sikkerhet» omfatter muligheten for å minimere «ulykker».⁹² I dette tilfellet altså minimere følgene av en torpedering eller bombing av handelsskip, eller med andre ord minimere risikoen for at sjøfolkene om bord mistet livet. Norske eksil-myndigheter kunne ikke alene forebygge at «ulykken» skjedde, men kunne bistå i arbeidet med å minimere konsekvensen av den.

“The cornerstone of good safety is commitment from the top. In matters of safety [...] it is the commitment, competence, attitudes and motivation of individuals at all levels that determines the end result” står det i en nyere forskningsartikkel om sikkerhet på arbeidsplassen.⁹³ Et fokus på sikkerhet må altså være gjennomgående i alle ledd, men muligheten til å sikre seg mot risikoen må komme fra toppen. Altså vil ledelses-momentet fra Flin et.al sin artikkel om tidligere forskning på sikkerhetsklima, være gjeldende her.⁹⁴ Derfor har jeg i dette kapitlet undersøkt hvem som hadde ansvaret for denne sikkerheten. Ansvarsforholdet for sikkerhet har ikke tidligere blitt diskutert i forskningslitteraturen om den norske handelsflåten under andre verdenskrig. For å kunne skape en forståelse for hvilke muligheter sjøfolkene hadde for å overleve, må vi også forstå hvem som bestemte over disse mulighetene. Hvem hadde ansvaret for sikkerheten?

Okkupasjonen av Norge 9. april 1940 representerte et skille i ansvaret for sikkerheten på norske skip. I fredstid lå dette ansvaret hos de ulike rederiene. De norske myndighetene kunne komme med reguleringer. Rederiene sto imidlertid fritt til å velge hvor mye penger som skulle brukes på sikkerhetsutstyr og hvor stort fokus det skulle være rundt sikkerhetskompetanse. Ved Nazi-Tysklands okkupasjon av Norge endret dette seg, ettersom rederiene ble avskåret fra kontakt

⁹² Antonsen, *Safety Culture*, 7.

⁹³ Davy, «A study on education in establishing strategies for improving safety at sea», 485.

⁹⁴ Flin et.al, «Measuring safety climate: identifying the common features», 185.

med og kontroll av sine skip. For å bevare det norske eierskapet av skipene, samt muligheten til å kunne bruke skipene i den allierte tjenesten, ble alle norske skip utenfor Norge samlet under et statseid rederi - Nortraship. Dette medførte at det ikke lengre var flere ulike rederier som skulle bestemme over sikkerheten, men ett som attpåtil var statseid.

Sammenligner vi denne norske organiseringen i krigsårene med for eksempel den britiske, vil vi se at britiske skip beholdt sine rederier under hele krigen. Britiske myndigheter kunne imidlertid bestemme hva skipene skulle frakte, samt hvor de skulle seile.⁹⁵ Myndighetene forsøkte også å regulere sikkerheten gjennom diverse anbefalinger, og i noen få tilfeller gjennom rettslige krav.⁹⁶ Hovedansvaret for sikkerheten derimot forble den samme som i fredstid, hos rederiene. Dette resulterte i at det i noen tilfeller varierte i både kvalitet og kvantitet når det kom til sikkerheten på ulike britiske skip. Bennett og Bennett peker på eksempler hvor enkelte rederier brukte svært lite penger på sjøfolkenes sikkerhet.⁹⁷ I noen tilfeller var det bare sikkerhetsutstyr til deler av mannskapet.⁹⁸ De britiske myndighetene kunne bare foreslå hvilke sikkerhetsutstyr rederne *burde* kjøpe inn, men kunne ikke *kreve* noe eller stoppe redere som ville bruke mer penger på for eksempel dyrere sikkerhetsutstyr av bedre kvalitet, om de ønsket det.⁹⁹

Foruten at april 1940 skapte et skille i ansvaret for de norske handelsskipene, representerte 1942 et annet skille i muligheten til å forbedre sikkerheten om bord. Dette skjedde etter at Handelsdepartementet fra september 1942 kunne utstede forskrifter om sikkerheten uten behov for kongelig resolusjon. Dette betydde at nye sikkerhetstiltak kunne iverksettes raskere enn tidligere. Faktumet at skipene var organisert i et statlig eid rederi kan også ha bidratt til at det var enklere å iverksette nye tiltak, ettersom et ledd(rederiene) var fjernet. Hvem hadde så ansvaret; hvordan fungerte dette i praksis, og hvordan var dette ansvarsforholdet organisert?

Etter en systematisk undersøkelse av Handelsdepartementets og Nortraships arkiver, har det vist seg at ansvaret for sikkerheten lå på tre nivåer. Nivå en gjennom de høyeste myndighetene, altså Nortraship, Handelsdepartementet og Sosialdepartementet, nivå to gjennom besiktelsesmenn og tilsynsmenn, som skulle tilse at sikkerheten var i god stand, og nivå tre gjennom ansettelsen og utdanningen av livbåtsmenn som skulle ha ansvaret for sikkerhetene

⁹⁵ Bennett og Bennett, *Survivors*, 29.

⁹⁶ *Ibid.* 24.

⁹⁷ *Ibid.* 98.

⁹⁸ *Ibid.* 97.

⁹⁹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0001/0006, notat ved Atle Tange, 18.12.1942.

om bord på skipet. Alle disse tre nivåene utgjorde systemet som i teorien skulle holde sikkerheten på de norske skipene i god stand etter forskriftene. Men dette systemet var ikke organisert å denne måte i alle krigsårene. Ikke før i 1943 var alle nivåene organisert og på plass.

3.2 Norske eksil-myndigheter

Hvilken sikkerhet som skulle tilbys sjøfolkene i krigstid ble bestemt av norske eksil-myndigheter. En myndighet kan defineres som et organ med lovlige rett og makt til å bestemme.¹⁰⁰ Når det kom til sikkerheten om bord på norske handelsskip var ansvaret delt mellom Handelsdepartementet i Londons Sjøfartsavdeling, Nortraship, samt Medisinaldirektoratet ved Medisinaldirektør Karl Evang. Hver av disse hadde sin del av ansvaret for at sikkerheten var god, slik at risikoen for at sjøfolkene mistet livet i forbindelse med et krigsforlis ble holdt lavest mulig.

Eksil-myndighetene hadde i krigsårene ansvaret for både den materielle- og ikke-materielle sikkerheten for sjøfolkene. Dette innebar altså både utstyret og kompetansen. Ved en helt spesiell inndeling og organisering av de norske handelsskipene i krigsårene, gjennom det statseide rederiet Nortraship, ble det skapt en effektivisering av sikkerheten på myndighetsnivå. Samarbeidet mellom de ulike instansene som hadde ulike ansvarsområder for sikkerheten, ble enklere i krigstid enn det hadde vært i fredstid. I det norske tilfellet ble ikke sikkerheten en politisk kampsak, men en felles prioriteringssak. Dette til forskjell fra hvordan forholdene var i Storbritannia, som Bennett og Bennett skisserer gjennom sin bok. Forfatterne mener blant annet at på grunn av at de britiske skipene var underlagt flere ulike rederier i krigsårene, hindret dette muligheten til å bedre sikkerheten.¹⁰¹ Gjennom Nortraships tette samarbeid med både Sjøfartsavdelingen og Medisinaldirektøren, lå forholdene til rette for at endringene som ble bestemt på myndighetsnivå kunne bli iverksatt raskt.

Handelsdepartementet i Londons Sjøfartsavdeling

I krigsårene fantes det to instanser underordnet den statlige norske virksomheten i eksil som hadde med sjøfolkene og skip å gjøre. Det var Sjøfartsavdelingen underlagt Handelsdepartementet, og Skipsfartsdepartementet som tidligere hadde vært en del av Forsyningsdepartementet. I krigsårene ble all eksil-norsk virksomhet styrt fra London. I denne forbindelse ble mange av de tidligere ordningene endret slik at de ble tilpasset den nye

¹⁰⁰ Thorsen, «Myndighet», Store norske leksikon.

¹⁰¹ Bennett og Bennett, *Survivors*, 25.

krigstilstanden. Dette gjaldt også for de ulike departementene. Når det kom til sikkerheten om bord på norske skip i krigsårene var denne underlagt Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling. På bakgrunn av dette var myndigheten fra den statlige siden, når det kom til å bestemme over sikkerheten, Sjøfartsavdelingen.¹⁰²

Handelsdepartementet hadde i krigsårene blitt delt i tre deler. Mellom den Alminnelige avdelingen, Sjøfartsavdelingen og Telegrafstyret. Denne ordningen var på plass i 1942, og Olav Hindahl ble departementets leder. Stig Olmer ble sjef for Sjøfartsavdelingen, som hadde som sin oppgave å holde kontroll med skips sjødyktighet.¹⁰³ Dette betydde at avdelingen var ansvarlig for at skipenes sikkerhet var etter forskriftene.

Forslag til sikkerhetstiltak kom i form av forskrifter, som forklares i dybden i kapittel fire. Gjennom forskriftene kunne Sjøfartsavdelingen regulere minimumskravene til sikkerhet på norske skip. Dette hadde vært mulig etter en lovendring i 1903, hvor staten kunne føre kontroll med skips sjødyktighet. Dette innebar at norske skip måtte oppfylle visse krav for å kunne få nødvendig sertifisering.¹⁰⁴ Loven var den aller første i Norge hvor myndighetene forsøkte å verne om sjøfolks liv på havet.¹⁰⁵ Den første loven om redningsmateriell på norske skip kom i 1909 ved kongelig resolusjon. Videre ble denne erstattet 1. september 1939 med «Forskrifter for ekstraordinære sikkerhetsmateriell for skip i krigsfarvann». I mars 1940 kom en ny forskrift for bygging av livbåter og flåter,¹⁰⁶ og senere i mars ble det stilt krav til redningsvester på alle skip.¹⁰⁷

Etter at Norge ble en del av verdenskrigen kom det ikke flere forskrifter, før i september 1942. Det lange oppholdet i endring av sikkerhetsmateriellet skyldtes mest sannsynlig Norges inngang i krigen, og at det på grunn av dette ble gjennomført mange endringer i Handelsdepartementets oppbygning. Endringer i en eksisterende forskrift kunne gjøres av de enkelte departementene. De kunne imidlertid ikke erstatte eller legge til noe, dette måtte gjøres ved kongelig resolusjon.¹⁰⁸ Dette byråkratiet ble et problem da eksil-regjeringen og kongen var vanskelige å få tak i. For å sitere Handelsdepartementet: «denne fremgangsmåten er under de foreliggende

¹⁰² Kolsrud, *En splintret stat*, 92-93.

¹⁰³ Ibid. 93.

¹⁰⁴ NOU, 2005:14, 25.

¹⁰⁵ Ibid. 31.

¹⁰⁶ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter om bygging av livbåter m.v.». 15.3.1940.

¹⁰⁷ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter om ekstraordinære redningsredskaper- tillegg». 29.3.1940.

¹⁰⁸ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0073/0001, foredrag til statsråd. 2.

omstendighetene meget tungvint».¹⁰⁹ Handelsdepartementet hadde store problemer med å få de kongelige resolusjonene gjennom. Det hele endte med et forslag om å gi Handelsdepartementet generell fullmakt over lovgivningen i forbindelse med sikkerheten på norske skip.¹¹⁰ 18. april 1942 ble dette bestemt, og Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling hadde nå muligheten til å skrive ut forskrifter for sikkerheten. Dette hadde stor betydning for ansvarsforholdet, hvor Sjøfartsavdelingen hadde mulighet til å regulere forskriftene etter behov på en raskere måte.

I forbindelse med fornyingen samt utvidelsen av sikkerheten om bord på norske handelsskip, ble det også et behov for en egen ansatt med spesielt ansvar for nettopp dette. Denne personen skulle fordype seg i hvordan sikkerheten for sjøfolkene kunne bli bedre, samt følge med på blant annet britenes sikkerhetstiltak. I august 1942 ble Atle Tange ansatt som Handelsdepartementets inspektør, og var ansvarlig for sikkerhetsutstyret om bord på norske skip.¹¹¹ Tange ble dermed eksperten på sikkerheten, og i de påfølgende endringene var han aktivt med.

Nortraship

I Nortraships samlede flåte var det i juni 1940 rundt 985 norske skip.¹¹² Den norske handelsflåten gjorde Norges stilling spesiell, sammenlignet med de andre allierte nasjonene.¹¹³ Kun Nederland hadde en lignende ordning. Ved hjelp av en provisorisk anordning 22. april 1940 kunne Nortraships leder, og daværende skipsfartsdirektør, Øivind Lorentzen handle på vegne av de norske rederiene.¹¹⁴ Lorentzen representerte ved dette det nye, tette båndet mellom det statlige og det som i fredstid hadde tilhørt det private. Disse to ble altså smeltet sammen gjennom Nortraship. Nortraship vokste seg i løpet av krigen til å bli et stort foretak, og fungerte også inn i fredstid. Hadde organiseringen i et statseid rederi noen konsekvenser for sjøfolkene sikkerhet i krigsårene?

Da Norge ble okkupert 9. april 1940 var det viktig for norske myndigheter å beholde norske skip i norsk eierskap. Alle norske skip ble samlet under ett rederi – The Norwegian Shipping and Trade Mission, kjent ved sin telegramadresse Nortraship. I krigsårene hadde Nortraship mer enn 1000 ansatte. Det fantes to hovedkontor, ett i London og ett i New York. Avdelingen hadde egne underavdelingene som skulle ha ansvar for ulike deler av shippingen. I alt var der

¹⁰⁹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0073/0001, foredrag til statsråd. 2.

¹¹⁰ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0073/0001, foredrag til statsråd. 2.

¹¹¹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002/0002, notat fra Handelsdepartementet, 13.8.1942.

¹¹² Hegland, *Nortraships flåte*, del en, 35.

¹¹³ Thowsen, *Nortraship. Profitt og patriotisme*, 14.

¹¹⁴ Thowsen, «Øivind Lorentzen», Norske biografiske leksikon.

17 underavdelinger hos Nortraship London og 18 underavdelinger i Nortraship New York, blant disse var Technical Departement, Information Departement og Maritime Departement.¹¹⁵ I arkivene etter Maritime Departement finnes det aller mest om sikkerhet. Jeg har på grunnlag av dette konkludert med at det var denne avdelingen hos Nortraship som hadde ansvaret for sikkerheten. I *Håndboken for Riksarkivet* fra 1992 blir det opplyst om at arkivet fra denne avdelingen inneholder informasjon om forholdene om bord på de norske handelsskipene.¹¹⁶ Et av ansvarsområdene Maritime Departement hadde var å samarbeide med Technical Departement for å følge utviklingen i sikkerhetsutstyret.¹¹⁷

Maritime Departement og Nortraship skulle se til at alle forskriftene som ble utstedt fra Handelsdepartementet i London ble iverksatt. Nortraship hadde kontorer i alle de store havnebyene så langt vest som San Fransisco i USA, til helt øst i Brisbane Australia, så langt nord som Reykjavik på Island til helt sør i Wellington på New Zealand.¹¹⁸ Gjennom disse kontorene skulle Nortraship nå ut til alle de norske skipene som seilte på verdenshavene. I og med at Nortraships representanter var spredd over hele kloden, skulle det være rimelig å anta at iverksettelsen av sikkerhet ikke var en utfordring. På tross av at Nortraship hadde apparatet som skulle tilsi at alt av endringer i sikkerhetstiltak skulle nå ut til de norske skipene, var det ikke alltid slik. Krigen skapte mange problemer, blant annet for distribueringen av selve utstyret.

Organiseringen i Nortraship var helt spesiell i Norges historie. I krigsårene var det bare Nederland som hadde en ordning mest lik som den norske. Da Nederland ble okkupert 10. mai 1940 hadde nederlandske myndigheter allerede ordnet det slik at nederlandske skipsredere kunne flytte sine hovedkontor til land som ikke var okkupert eller berørt av krigen.¹¹⁹ 15. mai 1940 ble Nederlands svar på Nortraship opprettet ved navnet The Netherland(s) Shipping and Trade Commitee (NSTC). NSTC representerte alle nederlandske skip.¹²⁰ I 1942 tok nederlandske myndigheter over all kontroll med skipene.¹²¹ Også i NSTC var det slik at kostnadene ble tillagt staten, slik som i det norske tilfellet.¹²² Det finnes lite forskning på NSTC

¹¹⁵ For en fullstendig oversikt over de ulike underavdelingene hos Nortraship se: Thowsen, *Nortraship. Profitt og patriotisme*, 494.

¹¹⁶ Johannessen, Knut (red.), *Håndbok for Riksarkivet*, 469.

¹¹⁷ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0002/0002, memorandum ved kaptein Worsøe, 18.5.1942. 1.

¹¹⁸ Thowsen, *Nortraship. Profitt og patriotisme*, bokomslag.

¹¹⁹ Klooster, «Important, yet overlooked: an overview of the Dutch merchant fleet in the second world war», 247.

¹²⁰ Klooster, «Important, yet overlooked: an overview of the Dutch merchant fleet in the second world war», 248.

¹²¹ Ibid. 252.

¹²² I.c.

som er utgitt på engelsk, noe som gjør det vanskelig å sammenligne NTSC og Nortraship når det kommer til organiseringen av for eksempel sikkerheten. Hva et statseid rederi hadde å si for sjøfolkens sikkerhet vil derfor bare være mulig for meg å drøfte ut ifra kunnskap om sikkerheten på norske skip og gjennom Nortraship. En sammenligning av de to organiseringene ville kunne belyse forskjeller og likheter mellom de organiseringen av den nederlandske og norske handelsflåten, og dermed kunne si noe mer utdypende om konsekvensene av organiseringen i et statseid rederi og forholdet til sikkerhet.

Historikeren Finn Olstad skriver i sin bok om Norges Sjømannsforbund at det var en dualisme mellom fellesinteresse og egeninteresse i Nortraship, som følge av at det fremdeles var mange redere i maktposisjoner.¹²³ På den ene siden ville det være naturlig for rederne å tenke på det kommersielle aspektet ved skipsfarten. På den andre siden var alle interesserte i å bidra til den allierte seieren. Nortraship måtte være et fellesprosjekt. I debatten om Nortraships rolle er det naturlig å derfor trekke inn denne dualismen i spørsmålet om for eksempel etterkrigsaspektet. Rosendahl sier i sin phd-avhandling at i følge hans forskning hadde Nortraship fortsatt et sterkt redersyn på handelsflåten.¹²⁴ Når det kom til sikkerhet kan jeg ikke se at reder-kreftene dro denne utviklingen i en spesiell retning. Rederne, som skulle få skipene tilbake etter krigen, måtte ikke betale for det nye utstyret som kom i krigsårene. Men det kan tenkes at noen var bekymret for at de nye sikkerhetstiltakene skulle utvides og bli kostbare i etterkrigstiden. Jeg kan imidlertid ikke se gjennom mine kilder at nettopp dette aspektet hadde noen påvirkning på utviklingen i krigen. I diskusjonene rundt om det skulle innføres nytt utstyr eller ikke, kan jeg ikke se at problemet med kostnader sto i veien eller avgjorde noe. Kanskje tenkte rederne at sikkerhetstiltakene og regelverket kom til å bli tilbakeført når freden kom, slik som det hadde skjedd i første verdenskrig.¹²⁵ Forskriftene het tross alt «Forskrifter for ekstraordinære redningsredskaper». Fra dette er det enkelt å se at disse tiltakene var ment for en ekstraordinær situasjon, ikke fredstid. På den andre siden kan mange redere ha vært interessert i å sikre sjøfolkene, og at det ikke lå noen profittrettede tanker bak.

Et annet viktig aspekt ved Nortraship, i forbindelse med sjøfolkens sikkerhet, var hvorvidt det at rederiet var statseid hadde noen påvirkning på villigheten til å gjennomføre tiltakene bestemt av Handelsdepartementet? Rosendahl argumenterer i sin PhD-avhandling for at nettopp fordi

¹²³ Klooster, «Important, yet overlooked: an overview of the Dutch merchant fleet in the second world war», 288.

¹²⁴ Rosendahl, «Seafarers or war sailors?», 167.

¹²⁵ Bakka, *Hundre år for sikkerhet til sjøs*, 74.

Nortraship var statseid hadde det andre motiver for sine beslutninger.¹²⁶ Fordi Nortraship var underlagt staten Norge (i krigsårene eksil-Norge) kan det tenkes at ansvaret for at flest mulig sjøfolk overlevde var større enn i fredstid. Hadde ikke Nortraship gjennomført alle de sikkerhetstiltakene de gjorde i krigsårene, og mange flere sjøfolk hadde mistet livet som følge av dette, kan det tenkes at skylden for dette havnet hos staten Norge. Noe som på ingen måte kan ha vært ønskelig. Kanskje var det fordi Nortraship var direkte underlagt staten at de følte et større ansvar for å sikre sjøfolkenes liv?

Organiseringen av Nortraship hadde i krigsårene en rekke positive konsekvenser for sjøfolkenes sikkerhet. For det første betydde denne organiseringen at alle skip ble underlagt ett rederi, hvor beslutningene om innføring av ulike sikkerhetstiltak ble drøftet fra flere hold. Dette betydde i praksis at ikke bare noen få personer tok beslutninger, men flere og i samråd med eksperter på området hos Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling. For det andre betydde denne organiseringen at skipene skulle få tilgang på samme typen sikkerhet. I fredstid var det varierende sikkerhet på norske skip, ettersom flere ulike rederier hadde ulike tiltak på sine skip. I krigsårene skulle dette endres slik at alle skip fikk den samme sikkerheten. Selv om det var slik det var tiltenkt i teorien, ble det ikke alltid slik i praksis ettersom det for noen skip tok lengre tid å få skiftet ut det gamle utstyret. I arkivene etter Nortraships New York og Londons Maritime Department kan jeg ikke finne noe som vitner om noen saker hvor Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling og Nortraship hadde ulike meninger, og hvor avgjørelsene ble gjort på bakgrunn av dette. Jeg vil derfor argumentere for at dette samarbeidet bare hadde positive følger for utviklingen av sikkerheten, og distribueringen av den til sjøfolkene.

På den andre siden var det en debatt om Nortraships stilling som ble reist i mai 1942. Norges Sjømannsforbund (NSF), Det norske maskinistforbund sammen med Arbeidernes Styrermannsforening mente at ledelsen i Nortraship var for reder-drevet, og at dette hadde fått utslag i blant annet sikkerhetsutstyret.¹²⁷ De ville ha flere sjøfolk inn i Nortraships styre, og foreslo en ny fordeling av medlemmene i Nortraships styre, hvor NSF ønsket seg to representanter.¹²⁸ En komite ble nedsatt for å undersøke klagen, men fant ikke nok bevis på flere av punktene.¹²⁹ Selv om forholdet mellom Nortraship og NSF med flere kan virke

¹²⁶ Rosendahl, «Seafarers or war sailors?», 166.

¹²⁷ Olstad, *Vår skjebne i vår hånd*, 290.

¹²⁸ Ibid. 291.

¹²⁹ Mossige, *Nortraship*, 205.

utfordrende på dette tidspunktet, kan jeg ikke se at det fikk noen avgjørende konsekvenser for utviklingen av sikkerheten. Noen måneder senere kom den nye forskriften som endret mange av de tidligere sikkerhetstiltakene, og etter dette kan jeg ikke se noen videre konflikter om sikkerheten mellom Nortraship og NSF. Tvert imot finnes det flere korrespondanser mellom de to i arkivene etter Nortraship, hvor det fremgår at samarbeidet var godt.

Medisinaldirektør Karl Evang

En del av ansvaret for sjøfolkene ve og vel lå også hos Medisinaldirektoratet. Direktoratet var i krigsårene underlagt Sosialdepartementet, som på lik linje med Handelsdepartementet i krigsårene var organisert i tre deler, den alminnelige avdelingen, Medisinaldirektoratet og Repatrieringskontoret.¹³⁰ 28. november 1941 ble Medisinaldirektoratet opprettet, etter Karl Evangs ide. Evang hadde fulgt regjeringen til London som eneste myndighetsperson med bakgrunn i medisin.¹³¹ Av både historiker Ole Kolsrud og Guri Hjeltnes blir Evang trukket frem som en foregangsperson som Medisinaldirektør og innen medisinalvesenet for sjøfolkene.¹³²

Evang arbeidet under hele krigen med å finne løsninger på problemer knyttet til sjøfolkene overlevelse etter krigsforlis. I utgangspunktet var Medisinaldirektoratets arbeid knyttet til å opprette legekontor i utlandet for nordmenn, samt ta vare på de sjøfolkene som var i land.¹³³ Evang engasjerte seg altså utover dette. I arkivet etter Evang som Medisinaldirektør i Washington (hvor hans kontor var i krigsårene) finnes det en tykk mappe som inneholder notater, samt forskning på ulike aspekter ved sjøfolkene overlevelse.¹³⁴

Selv om Evang ikke hadde noen formell makt når det kom til å utstede forskrifter, slik som Sjøfartsavdelingen hos Handelsdepartementet kunne gjøre, ble han en ressursperson som ansatte i Sjøfartsavdelingen tok kontakt med. På bakgrunn av dette vil jeg kategorisere Evang og hans Medisinaldirektorat som en del av de overordnede myndighetene som hadde med sjøfolkene sikkerhet å gjøre i krigstiden.

3.3 Egne tilsynsmenn for sikkerheten

Som en erkjennelse av behovet for å etterse sikkerheten på norske skip i krigsårene, ble det i 1942 ansatt egne tilsynsmenn som skulle se til sikkerhetsutstyret. En slik ordning hadde ikke

¹³⁰ Kolsrud, *En splintret stat*, 107.

¹³¹ Ibid. 103.

¹³² Hjeltnes, *Sjømann. Lang vakt*, 274 og Kolsrud, *En splintret stat*, 105.

¹³³ RA, «Helsedirektørens oversikt over Medisinaldirektoratets virksomhet utenfor Norge 1940-1945», 5.

¹³⁴ Denne mappen kan finnes ved denne arkivreferansen: RA/S-2910/D/Da/L0071/0003.

tidligere eksistert, men i fredstid hadde tilsynet av sikkerheten gått under skipskontrollen. Ansettelsen av egne tilsynsmenn med oppgave å etterse sikkerheten kom som følge av et behov for et skjerpet tilsyn ved sikkerheten. Bestemmelsen om dette ble tatt av Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling, med støtte av det norske Veritas samt Nortraship.

I fredstid måtte alle skip gjennom jevnlige undersøkelser (tilsyn) for å kunne oppnå et fartssertifikat. Dette var en del av loven om statlig kontroll av skip fra 1903. Ordningen var ment å sikre at alle skip fulgte de reglene som ble utstedt av Sjøfartskontoret. I fredstid ble skipene sjekket gjennom to ulike besiktelser. Den første var en periodisk besiktelse som fant sted hvert fjerde år, og ble gjennomført av konsulatene rundt omkring i verden. Disse besiktelsene skulle påse at skipene var i sjødyktig stand, og at de hadde alle papirene i orden. Den andre besiktelsen måtte foretas i en norsk havn og ble kjent som alminnelig tilsyn. Under denne besiktelsen skulle også skipets sikkerhetsutstyr sjekkes.¹³⁵ Etter at krigen hadde skilt de norske skipene fra de norske havnene hadde ikke noe slikt alminnelig tilsyn funnet sted.¹³⁶ Det vil altså si at det ikke hadde vært noe systematisk undersøkelse av sikkerhetsutstyr på norske skip før saken om dette ble tatt opp mot slutten av 1941.

Behovet for et slikt tilsyn av livredningsutstyr gjorde seg gjeldende allerede i juli 1941. Fra konsulatet i Gourock i Skottland var det via konsul Fritjof Utne sendt en klage på myndighetenes tilsyn av sikkerheten på norske skip. Han var av den formening at mange sjøfolks liv kunne vært reddet, om det ikke var for norske myndigheters dårlige tilsyn av sikkerheten.¹³⁷ Utne mente at det burde ansettes egne tilsynsmenn som skulle se til at sikkerheten var slik den skulle være. Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling henvendte seg til Veritas som fra sin side ikke så det nødvendig å innføre en slik ordning. Dette fordi de tilsynene som nå fant sted i teorien også skulle kontrollere sikkerhetsutstyret om bord.¹³⁸ Nortraship mente heller ikke at en slik ordning var nødvendig.¹³⁹ Saken ble avsluttet midlertidig i oktober 1941, ved at Sjøfartsavdelingen sammen med Nortraship bestemte seg for å minne alle kapteiner på sitt ansvar ovenfor sikkerheten.¹⁴⁰

¹³⁵ Thowsen, *Nortraship. Profitt og patriotisme*, 36-37.

¹³⁶ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0002/0002, notat, 13.8.1942.

¹³⁷ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002/0002 (mappe 2) brev fra Fritjof Utne til Handelsdepartementet, 25.7.1941. 1.

¹³⁸ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002/0002 (mappe 2) brev fra P. Damslet i det norske Veritas til Handelsdepartementet, 6.8.1941. Side 1.

¹³⁹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002/0002 (mappe 2) brev fra Nortraship London til Handelsdepartementet, 6.9.1941.

¹⁴⁰ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002/0002 (mappe 2) brev fra S. Olmer til visekonsulatet i Gourock, 8.10.1941.

Senere samme måned ble saken igjen satt på dagsorden da Veritas snudde i sin beslutning, etter at det fra konsulatet i Tyne hadde kommet nok en klage på tilsynet av sikkerhetsutstyret.¹⁴¹ Veritas mente nå at saken om spesielle tilsynsmenn for sikkerheten burde tas opp igjen.¹⁴² Nortraship snudde også i denne saken, etter at de hadde fått en klage fra et annet hold om nettopp tilsynet av sikkerheten.¹⁴³ Altså var det et behov for en ny ordning når det kom til besiktelsen av sikkerheten om bord på norske skip.

Ikke alle hold valgte å snu i saken, og representanten fra Kverndal og Co (som hadde fungert som en del av besiktelsessystemet) mente at en ny ordning ikke var nødvendig, da hans foretak kunne ta på seg dette ansvaret.¹⁴⁴ Veritas på sin side var av den formening at en slik ny ordning var nødvendig, og at Kverndal og Co ikke kunne påta seg denne rollen.¹⁴⁵ Etter klage fra Norges Sjømannsforbund, og flere møter om saken, ble det bestemt at en ny ordning med tilsyn av sikkerheten måtte komme på plass. Tilsynsmennene ansatt av Nortraship hadde siden sommeren 1941 ikke hatt muligheten til å etterse sikkerhetsutstyret, eller om dette var slik de nye forskriftene krevde.¹⁴⁶

10. august 1942 ble fem tilsynsmenn ansatt i Storbritannia på vegne av Handelsdepartementet, for å etterse sikkerheten. Disse skulle gå om bord i alle skipene som kom til deres havner. Skipenes sikkerhet skulle sjekkes opp mot de nylig bestemte forskriftene. Tilsynsmennenes hovedoppgave var å tilse at alle kapteinene var klare over hvilke sikkerhetsutstyr de måtte ha om bord. De skulle også sjekke alle dekksgdagbøkene for når båtøvelser og brannøvelser var blitt holdt, på disse øvelsene måtte alle i mannskapet delta.¹⁴⁷ Ble ikke dette overholdt, kunne mannskapet som ikke deltok få bot. Det var viktig at alle i mannskapet deltok på båtøvelsene. Ettersom krigen utviklet seg, ble det stilt nye krav til hvor ofte slike øvelser skulle holdes. Det var slike saker tilsynsmennene sjekket om kapteinene hadde fått med seg, og etter hvert også

¹⁴¹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002/0002 (mappe 2) bred fra konsulatet i Tyne/Newcastle til Handelsdepartementet, 17.9.1941.

¹⁴² RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002/0002 (mappe 2) brev fra Veritas ved P. Damslet til Handelsdepartementet, 15.10.1941.

¹⁴³ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002/0002 (mappe 2) brev fra Nortraship MD til Handelsdepartementet, 4.11.1941.

¹⁴⁴ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002/0002 (mappe 2) brev fra Olaf Kverndal til Handelsdepartementet, 20.12.1941.

¹⁴⁵ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002/0002 (mappe 2) brev fra Veritas ved P. Damslet til Handelsdepartementet, 26.1.1942.

¹⁴⁶ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002/0002 (mappe 2) brev fra det norske konsulatet i Tyne til Handelsdepartementet, 12.6.1941. Side 3.

¹⁴⁷ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0002/0005, instruks sendt fra Olav Hindahl ved Handelsdepartementet, 1.10.1942.

livbåtmennene når disse tok over kontrollen. Tilsynsmennene skulle etter en besiktelse skrive en rapport og fylle ut et skjema som siden skulle undersøkes.¹⁴⁸

1. februar 1943 ble det ansatt to nye tilsynsmenn i New York, og 1. juni 1943 en ny tilsynsmann i London. I London hadde det ikke tidligere blitt ansatt en tilsynsmann, ettersom departementet ville se hvordan erfaringen ble med de andre.¹⁴⁹ Skipskontrollen holdt med dette tilsyn med alle norske skip utenfor Norge. Tilsynsmennenes ansvar ble ved nye instruksjoner til tilsynsmenn 5. august 1943 utvidet til også å omfatte undersøkelser av lugarforhold.¹⁵⁰

Hvilken betydning hadde disse tilsynsmennene i sikkerhetssammenhengen? Tilsynsmennene skulle påse at alle norske skip hadde det de var pålagt av sikkerhetsutstyr. Tilsynsmennene hadde en helt spesiell kunnskap om sikkerhetsutstyret, og de hadde som krav at de hele tiden måtte holde seg oppdaterte på de nyeste forskriftene for ekstraordinære sikkerhetstiltak som Handelsdepartementet utstedte med jevne mellomrom. Tilsynsmennene fungerte som et bindeledd mellom arbeidstakerne (sjøfolkene) og arbeidsgiveren (Nortraship).

Denne opprettelsen hadde også betydning for utviklingen av sikkerhetsutstyr. Tilsynsmennene hadde direkte kontakt med alle norske skip og deres mannskap. Dette medførte at tilsynsmennene kunne sende inn rapporter til for eksempel Handelsdepartementet når det var noe av sikkerhetsutstyret som viste det seg å ikke fungere slik det skulle. Det finnes flere slike rapporter i Handelsdepartementets arkiver. Her kan vi lese rapporter angående ønske om stropper fra broen og kniver festet til livvesten.¹⁵¹ Slike opplysninger var verdifulle for departementet som skulle videreutvikle og påse at sikkerheten var i topp stand. Erfaringen tilsynsmennene opparbeidet seg var også en stor ressurs når det skulle utvikles nye forskrifter om sikkerhet. I forbindelse med utarbeidelsen av «Inventarbok for livbåter» i 1943 kom flere tilsynsmenn med klare meninger om hva denne burde inneholde.¹⁵²

Tilsynsmennene var av betydning for sikkerheten, men deres virke betydde ikke at alle skip hadde sikkerhetsutstyr på plass. Tilsynsmennene arbeidet fra Storbritannia og New York. Dette

¹⁴⁸ Selv om det finnes en egen mappe med tittelen «Rapporter fra tilsynsmenn» i arkivene etter Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling, finnes det få kilder i den. Jeg har ikke klart å finne ut hvor alle disse rapportene ble bevart, og har derfor ikke hatt muligheten til å bruke disse i oppgaven.

¹⁴⁹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0002/0003, notat av Atle Tange, 8.3.1943.

¹⁵⁰ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, instruksjoner fra Olav Hindahl ved Handelsdepartementet, 5.8.1943.

¹⁵¹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0001/0002, rapport til Handelsdepartementet, 20.5.1941.

¹⁵² RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0086/0001, brev fra Halfdan Andersen til Handelsdepartementet i London, 7.11.1944.

betydde at de ikke nådde ut til skip som for eksempel seilte lengre borte, slik som på Stillehavet. Et eksempel på dette var da skipet D/S *Nea* kom til London i januar 1945. D/S *Nea* ble da sjekket, og det viste seg at skipet manglet det meste av sikkerhetsutstyr. Kapteinen fortalte at skipet hadde seilt i Middelhavet de siste 20 månedene, og før dette fra og til små øyer. Dermed hadde ikke sikkerheten blitt ettersatt, og skipet hadde heller ikke hatt mulighet til å kjøpe inn sikkerhetsutstyr.¹⁵³ Dette kunne ha fått katastrofale følger, skulle skipet blitt angrepet.

3.4 Livbåtmenn

Hvem hadde så ansvaret for sikkerhetsmateriellet om bord på skipet? Skulle det skje at skipet ble torpedert på en av de oversjøiske overfartene, var det viktig at mannskapet visste hvilket redningsutstyr som fantes om bord, og ikke minst hvordan de skulle ta det i bruk. En bedring i livredningsutstyr var bare til hjelp hvis sjøfolkene visste hvor dette befant seg, og kunne ta det i bruk. Det var kapteinen som var ansvarlig for sikkerhetsutstyret, i utgangspunktet. Men som Hegland skriver i sin bok hadde også den menige sjømann sin del av ansvaret¹⁵⁴

Før krigen hadde det i Norge blitt utdannet egne livbåtmenn, som skulle arbeide på passasjerskip og ha ansvaret for sikkerhetsutstyret samt livbåtene. For å få et båtmannssertifikat måtte sjøfolkene være over 18 år, ha seilt i minst 12 måneder og ha bestått en prøve.¹⁵⁵ Slike sertifikat ble utstedt flere steder i landet. Livbåtmenn skulle kun arbeide på passasjerskip, og det var i den internasjonale loven om sikkerhet på passasjerskip fra 1929 pålagt at alle passasjerskip hadde flere slike livbåtmenn.¹⁵⁶ På vanlige lasteskip var det ingen krav om at det skulle være egne livbåtmenn, og det kan tenkes at fokuset på sikkerheten var mindre her enn på passasjerskip hvor mannskapet hadde ansvaret for andre menneskers liv.

Fra Sjømannsforbundets avdeling i Liverpool kom det i april 1943 forslag om «baatmenn for livbaat og livredningsmaterieell om bord». Forbundet hadde fått inn klager på dårlig sikkerhetsutstyr, men da de skulle sjekke utstyret fant de i mange tilfeller ikke en klar nok ansvarsfordeling om bord når det kom til utstyret. I utgangspunktet var det kapteinen som hadde ansvaret, men i mange tilfeller hadde han delegert ansvaret videre. I noen tilfeller hadde

¹⁵³ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0002/0004, rapport 14.2.1945.

¹⁵⁴ Hegland, *Nortraships flåte*, del en, 114-115.

¹⁵⁵ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0001/0006, notat av Atle Tange, 7.6.1943.

¹⁵⁶ l.c.

ansvaret endt hos en av dekksmannskapene. Dette kunne få katastrofale følger, da dekksmannskapet ikke hadde noen trening i å etterse dette utstyret.¹⁵⁷

Ut ifra dette kan det forstås at det var et behov for å opprette en egen stilling om bord som skulle ha spesielt ansvaret for sikkerheten. Denne personen ville kunne kontrollere at alt av utstyr var på plass, samt at det var i forskriftsmessig stand. Ble ikke utstyret jevnlig testet, kunne det ende med at det ikke fungerte når sjøfolkene virkelig trengte det. I juni samme året ble dette problemet tatt opp i møter med Handelsdepartementet og Nortraship. Ifølge det daværende reglementet for lasteskip, var det ikke lovpålagt å seile med livbåtmann om bord. Representantene på møtet mente likevel at et slikt tiltak ville være på sin plass, ettersom tilstanden var slik den var.¹⁵⁸ I meddelelsen fra Handelsdepartementet 1. juli 1943 ble alle kapteiner bedt om å utnevne en av mannskapet om bord til å ha spesielt ansvar for livbåtene.¹⁵⁹

Egne livbåtmenn på handelsskipene skulle sikre at alt av sikkerhetsutstyr var i orden. Ingen spesiell utdanning av livbåtmennene, slik som det var påkrevd for livbåtmenn på passasjerskip, var satt i gang. Arbeidet med å utarbeide en organisering av utdanning for livbåtmenn startet i november 1943. Representanter fra Handelsdepartementet dro til den norske marinens skytterskole på Travers Island for å undersøke mulighetene for å avholde opptreningen her. Det viste seg at beliggenheten var bra, og at forholdene lå til rette for å gjennomføre kurset der. Kurset ville være på 20 timer. Denne utdanningen ville bety store omkostninger for Handelsdepartementet, som kom til å betale den største regningen. Angående dette blir det kommentert: «Realiseringen av det omhandlende tiltaket vil medføre visse utgifter for staten, men departementet finner at disse av hensyn til sakens viktighet ikke bør stille seg hindrende i veien».¹⁶⁰

Kurset skulle trene sjøfolkene i både ettersyn og vedlikehold av livbåter, bruk av kart og kompass samt instruksjoner i bruken av førstehjelpsutstyr.¹⁶¹ Fra britisk litteratur om de britiske sjøfolkene under andre verdenskrig kan vi lese at mange hadde problemer med å ro og manøvrere livbåtene.¹⁶² Vi vet ikke om dette også var et problem for de norske sjøfolkene, men

¹⁵⁷ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0001/0006, brev fra O.Hedin ved Sjømannsforbundets avdeling i Liverpool til Norsk Sjømannsforbunds hovedkontor. 19.4.1943.

¹⁵⁸ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0001/0006, notat av Atle Tange, 7.6.1943.

¹⁵⁹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0001/0006, utklipp av meddelelse fra Handelsdepartementet. 1.7.1943.

¹⁶⁰ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0001/0006, brev fra Olav Hindahl, 14.12.1943. Side 1

¹⁶¹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0001/0006, veiledning av Olav Hindahl, 15.12.1943.

¹⁶² Bennet og Bennett, *Survivors*, 152 og i Lane, *The Merchant Seamen's War*, 226

ut ifra planen over undervisningen på kurset kan det virke som om det også her var et behov for trening i å håndtere livbåtene på sjøen.

På bakgrunn av krigens utvikling, og en minkende interesse i å utdanne skyttere, ble det bestemt at skolen på Travers Island skulle nedlegges i september 1944.¹⁶³ Da avdelingen her ble lagt ned ble undervisningen flyttet til Skottland og avdelingen ved Dumbarton. Til sammen ble det ved skytterskolen i Dumbarton og ved Travers Island utdannet 154 livbåtførere.¹⁶⁴ Men selv om 154 skip i teorien da skulle få utdannede livbåtmenn i 1944, betydde det at mange skip ikke fikk spesielt utdannede livbåtmenn. Ved utgangen av 1943 var det i alt 520 skip i Nortraships flåte.¹⁶⁵ Det vil altså si at det var behov for 520 livbåtmenn (en på hvert skip). Vi kan derfor si at av disse 520 skipene fikk 154 utdannede livbåtmenn, og 366 skip fikk ikke dette. Med andre ord var det mange skip som ikke fikk livbåtmenn med spesiell kompetanse i hvordan sikkerheten om bord skulle være.

3.5 Konklusjon

I en drøftelse av betydningen organiseringen av ansvaret for sikkerheten på norske handelsskip i krigsårene hadde for sjøfolkene mulighet til å overleve i forbindelse med et krigsforlis, kan Flin et.al sin studie av tidligere forskning på sikkerhetsklime trekkes inn. Her blir ledelse beskrevet slik: “[...]perceptions of management attitudes and behaviours in relation to safety as well as to production, or other issues”.¹⁶⁶ I sjøfolkene tilfelle kan produksjonen ses på som lasten de fraktet, ettersom de ikke produserte noe slik som på en fabrikk. I krigssituasjonen var denne lasten svært viktig for de allierte. Denne «produksjonen» måtte holdes oppe, og var større enn i fredstid. Ikke nok med dette, denne «produksjonen» var tilknyttet høyere risiko for de arbeidende. Ledelsen kan ses på som rammeverket rundt sikkerheten, det var ledelsen som bestemte hvilke sikkerhetstiltak som skulle igangsettes. Ledelsen er i denne oppgaven eksilmyndighetene.

Administrasjonen rundt sjøfolkene ble i krigsårene drastisk endret. Ikke bare ble alle skipene med norsk eierskap samlet i Nortraship, men også på departementsnivå skjedde det endringer. Forflyttingen av regjeringen og den norske statlige administrasjonen til London betydde en

¹⁶³ Steen, *Norges sjøkrig*, bind 5, 145.

¹⁶⁴ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002/0002 (mappe1) rapport om Skipskontrollens arbeid i London, 13.6.1945.

¹⁶⁵ Hegland, *Nortraships flåte*, del en, 313.

¹⁶⁶ Flin et.al, “Measuring safety climate: identifying the common features”, 185.

reorganisering, som fikk konsekvenser for skipsfarten. I krigsårene var den norske handelsflåten norske eksil-myndigheters eneste forhandlingspunkt i møtet med de andre allierte. De norske handelsskipene ble i løpet av krigsårene en viktig brikke i kampen mot aksemaktene. På bakgrunn av dette ble blant annet Handelsdepartementet i London i realiteten organisert omkring skipsfarten.¹⁶⁷ Overføringen av alle skip til det statseide rederiet Nortraship betydde også at et ledd mellom sjøfolkene og Skipsfartsdepartementet ble borte, nemlig rederiene. Selv om mange av representantene fra rederiene satt i verv i Nortraship, betydde denne organiseringen en lagt større effektivisering. Denne effektiviseringen fikk spesielt utslag i sikkerheten, ved at det samme nivået på sikkerheten i teorien skulle være lik på alle skip i krigsårene ettersom alle hadde samme rederi, med de samme reglene.

Som en del av ledelsesmomentet hos Flin et.al kommer også tilsyn. De skriver at mange av studiene drøftet tilsyn som en egen faktor til sikkerheten, «emphasising the undoubted importance of first-line supervisors in setting the work atmosphere and hence the safety climate for their operations».¹⁶⁸ Før krigen brøt ut var ansvaret for sikkerheten fordelt på mange ulike ledd. Disse leddene var nødvendigvis ikke koblet sammen, og som saken om ansvaret for utstyret på skipene viser, resulterte dette i at utstyret ikke ble ettersett. Ansvaret for sikkerheten på den norske handelsflåtes uteflåte ble i tillegg fordelt på tre ulike nivåer. Hvert av nivåene hadde sine oppgaver og sitt ansvar knyttet til sikkerheten. På øverste nivå var det Handelsdepartementet i London og Nortraships Maritime Departement som hadde ansvaret. På det neste nivået var det tilsynsmennene som hadde ansvaret for å sjekke at forskriftene utstedt av eksilmyndighetene faktisk ble gjennomført. Videre var det fordelt ansvar om bord til de som skulle ha ansvaret for sikkerheten, samt det ble utdannet livbåtmenn som utgjorde det tredje nivået i ansvarsrekken. Disse skulle ha ansvaret for sikkerhetsmateriell som var om bord på skipene.

I hvilket av disse leddene lå det avgjørende ansvaret? Alle de ulike instansene jobbet sammen i et sikkerhetssystem som teoretisk sett skulle plukke opp om det var noen skip som ikke fulgte regelverket. Tar vi bort et av nivåene vil ikke dette systemet fungere best mulig. Det er imidlertid en ting vi skal være klare over. Når et skip ble torpedert eller bombet var det kun de menneskene som var om bord som kunne utgjøre en forskjell mellom liv og død. Derfor var det svært viktig at de sjøfolkene som arbeidet om bord var klar over hvilke sikkerhetsmateriell som

¹⁶⁷ Kolsrud, *En splintret stat*, 92.

¹⁶⁸ Flin et.al, "Measuring safety climate: identifying the common features", 185.

befant seg der, og ikke minst hvordan de skulle ta det i bruk. Det var med andre ord viktig at det var lagt til rette for at sjøfolkene selv kunne maksimere sjansen for å overleve et angrep.

Konklusjonen blir da at ansvaret for sikkerheten var fordelt og at det ble mer fokus på å spre kunnskapen om sikkerheten og viktigheten av den. Behovet for å etterse sikkerheten ble også erkjent. Et fokus på sikkerheten fantes i alle ledd. Utdanning av livbåtmenn og spesialkompetansen til tilsynsmennene hadde mye å si for hvordan sikkerheten var fra 1944. Denne tredelingen var imidlertid ikke på plass før sent i krigen. Hadde den vært på plass allerede ved krigens start hadde kanskje enda flere liv blitt reddet.

Kapittel 4: Sikkerhetsutstyret

4.1 Innledning

I løpet av andre verdenskrig mistet omkring 4163 sjøfolk livet i den norske handelsflåten.¹⁶⁹ Fra myndighetenes side ble det gjort mye for å forsøke å minimere risikoen for at sjøfolkene skulle miste livet under og etter et forlis. Sjøfolkene var avhengige av å ha det materielle sikkerhetsutstyret på plass for å kunne redde seg selv. Ute på det åpne hav var det vanskelig å tilkalle hjelp fra andre, sjøfolkene var overlatt til seg selv. Utstyr som livbåter var av stor betydning. 26% av alle sjøfolkene som mistet livet i krigen, døde i tidsrommet mellom angrepet inntraff og til de kom seg i livbåten.¹⁷⁰ Den farligste perioden var altså før sjøfolkene hadde kommet seg bort fra det synkende skipet.¹⁷¹ Som en del av aspektene Flin et.al trekker frem som sentrale i sin artikkel om sikkerhetsklima, er sikkerhetssystemer.¹⁷² I denne sammenhengen vil det bety sikkerhetsutstyr, rammeverket av sikkerheten som sjøfolkene måtte ta i bruk.

For mange som ikke kunne komme seg i en livbåt ble gummidraktene redningen. Som Vegard Sæther skriver i sin bok om sjøfolkene i krigstid, «de som ble forlatt på et åpent, iskaldt hav uten redningsdrakt, var i realiteten dødsdømt.»¹⁷³ Sentralt i fortellingen om sjøfolkene i krigsårene står mange av de utrolige livbåtseilasene, noe mange forliste sjøfolk ufrivillig måtte gjennom. For at disse skulle være mulige måtte utstyret fungere. Hvilket utstyr hadde sjøfolkene på norske skip tilgjengelig i krigsårene? På hvilken måte endret dette seg i løpet av krigen, og hvilken konsekvens fikk dette for sjøfolkenes mulighet til å overleve?

Dette kapittelet bygger på kilder fra Handelsdepartementet i London i form av «Forskrifter for ekstraordinære redningsredskaper på skip i krigsfarvann». Disse kan i en analyse av endringen i sikkerheten fungere som en hovedlinje. Forskrifter kan defineres som en rettslig bindende regulering som må ha hjemmel i loven.¹⁷⁴ Fra september 1942 ble forskriften utgitt av Handelsdepartementet. Forskriftene måtte endres ved kongelig resolusjon, men fra 1942 fikk

¹⁶⁹ Tall på antall norske sjøfolk som ble drept fra Hjeltnes, *Krig, hjemkomst, oppgjør*, 414. Tall på utenlandske sjøfolk som omkom på norske skip fra Rosendahl, *De var også krigsseilere*, 15.

¹⁷⁰ Bennett og Bennett, *Survivors*, 150.

¹⁷¹ Ibid. 57.

¹⁷² Flin et.al, «Measuring safety climate: identifying the common features», 186.

¹⁷³ Sæther, *Krigsseiler*, 149.

¹⁷⁴ Jusleksikon, «Forskift».

Handelsdepartementet generell bestemmelsesrett over sikkerheten på norske skip. Det ble i alt fra krigens start, i september 1939 til krigens slutt i mai 1945, utgitt to forskrifter, og fem tillegg til disse. Tilleggene fungerte på den måten at de skulle legge til nye punkter i de eksisterende forskriftene. Forskriftene er kilder til hvordan sikkerheten i teorien skulle være, men de gir oss ikke noe kunnskap om hvordan denne fungerte i praksis. Der hvor det finnes andre kilder som kan supplere forskriftene, i form av beretninger om hvordan disse fungerte (eller ikke) i praksis, vil disse bli tatt med. Det er i hovedsak to kildene som kan fortelle oss noe om hvordan sikkerhetsutstyret fungerte i praksis. For det første intervjuer Guri Hjeltnes gjorde med gjenlevende sjøfolk i forkant av sin bok, for det andre sjøforklaringer.¹⁷⁵

Det var mye ulikt sikkerhetsutstyr på norske handelsskip i krigsårene. Ved utstyr forstås de materielle redskapene. I denne oppgaven vil dette utstyret bli ordnet i to kategorier. Kategoriseringen vil hjelpe til med å vise sikkerhetsutstyrets ulike funksjoner. Kategoriene er personlig- og kollektivt sikkerhetsutstyr. Det personlige sikkerhetsutstyret omfattet alt av utstyr den enkelte sjømann hadde ansvaret for selv. Dette kunne være redningsvest eller gummidrakt. Det kollektive sikkerhetsutstyret omfattet alt av utstyr som alle om bord kunne ta i bruk, for eksempel en livbåt.

I kapittelets siste del vil jeg analysere sikkerhetsutstyrets betydning for de sjøfolkene som trengte det. Dette gjør jeg gjennom å vende tilbake til begrepet sikkerhetskultur. Uansett hvor mye sikkerhetsutstyr sjøfolkene fikk om bord, var det essensielt at sjøfolkene faktisk tok dette i bruk. Hvilken kultur var det på norske skip rundt bruken av utstyret, og hva hadde denne å si for betydningen av utstyret? Disse spørsmålene, samt flere, blir sentrale i kapittelets analysedel.

4.2 Sikkerhetsutstyret før 9. april 1940

Selv om det hadde kommet en offentlig mulighet for å regulere sikkerheten på norske skip i 1903, ble den ikke benyttet ofte. Det generelle synet på sikkerhet i forbindelse med arbeid hadde endret seg i løpet av de første årene av 1900-tallet. Man stilte nå strengere krav, og begrepet sjøsikkerhet innebar mer enn tidligere.¹⁷⁶ Fortsatt var det slik at rederiene selv kunne bestemme hva som skulle være av sikkerhetsutstyr i deres skip.

Første verdenskrig ble første gang staten gikk direkte inn for å regulere sikkerheten på norske skip med ekstraordinære sikkerhetstiltak. Krigen førte til et større behov for sikring av

¹⁷⁵ Disse intervjuene finnes det kopier av på ARKIVERT freds- og menneskerettighetscenter.

¹⁷⁶ Bakka, *Hundre år for sikkerhet til sjøs*, 7.

sjøfolkenes liv. Selv om Norge offisielt var nøytralt i krigen, seile de norske handelsskipene på krigshavet og var dermed utsatt for risiko. Første og andre verdenskrig står som to skiller i utviklingen av sikkerhetsutstyr på norske handelsskip. For å kunne si noe om hvordan denne utviklingen var, og ikke minst noe om hva som var utgangspunktet for sikkerhetsforholdene før norske skip offisielt ble en del av krigen og dermed også opprettelsen av Nortraship, er vi nødt til å undersøke hvordan sikkerheten var før Norge ble okkupert 9. april 1940.

I første verdenskrig møtte sjøfolk på norske skip mange av de samme utfordringene og risikoene de skulle komme til å møte også i andre verdenskrig. Skipskontrollens rolle blir fremhevet av Dag Bakka, i hans bok om Sjøfartsdirektoratet, som en av grunnene til at såpass få norske liv gikk tapt på havet i krigsårene.¹⁷⁷ Fra og med 1917 ble forskriftene tilført flere detaljer om sikkerhetsutstyret. Det ble krav til at livbåtene enten skulle være laget av Brude eller Dønvig.¹⁷⁸ Nye krav til hva livbåtene skulle inneholde ble også stilt. De skulle ha både varme klær og kalesjer.¹⁷⁹ Slike krav ble imidlertid bare stående til 1920, da disse påbudene ble opphevet.¹⁸⁰ Etter dette var det opp til enhver reder hva han ville gi av redningsmateriell til sine sjøfolk.

Krigsutbruddet i Europa i september 1939 førte til nye tiltak for sikkerhet på norske skip. 1. september 1939 ble det ved kongelig resolusjon utgitt «Forskrifter om ekstraordinære redningsredskaper på skip i krigsfarvann». Forskriften besto av ni punkter, som alle tok opp ulike deler ved sikkerheten. Punkt én omhandlet krav om ekstrabåter på skip over 50 registertonn. Ekstrabåtene skulle romme alle i besetningen. Punkt to omhandlet kravet om at minst en av ekstrabåtene skulle ha motor om bord. Tanken var at denne båten kunne slepe de andre båtene ved å feste dem sammen. Punkt tre var spesielt viktig når det kom til sjansen for å overleve i livbåtene. Punktet tar for seg hva ekstrabåtene skulle ha av innhold. Dette punktet er kanskje det som endret seg mest i løpet av krigen. I denne forskriften fra 1939 blir det stilt fire krav til innholdet. Livbåtene skulle ha: avtagbare kalesjer, olje- eller vindklær til halvparten av mannskapet og islandstrøyer for den andre halvdel, 1 kg hermetikk per person foruten de vanlige vann- og matforsyningene. Til sist skulle det også være en god pumpe om bord, slik at mannskapet ikke trengte bruke så mye krefter på å lense vann.¹⁸¹ Punkt fire i forskriften krevde at alle skip over 50 registertonn skulle ha en flåte om bord. Flåtene var viktige i det at de kunne

¹⁷⁷ Bakka, *Hundre år med sikkerhet til sjøs*, 72.

¹⁷⁸ l.c.

¹⁷⁹ l.c.

¹⁸⁰ Bakka, *Hundre år med sikkerhet til sjøs*, 74.

¹⁸¹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter for ekstraordinære redningsredskaper». 1.9.1939.

flyte opp når skipet gikk ned. I mange tilfeller var det vanskelig å få livbåten på vannet, da kunne flåtene være eneste redning. Ble ikke disse bestemmelsene fulgt, kunne mannskapet eller ansvarshavende bli straffet.¹⁸²

I desember 1939 startet Sjøfartskontoret med å utgi egne meddelelser. Disse skulle fungere som veiledning til alle skipsførerne og rederne om hva de kunne gjøre for å bedre sikkerheten nå som krigen hadde tillatt. Det ble utsendt nok eksemplarer til rederne, slik at de kunne gi to eksemplarer til hvert skip som seilte i utenriksfart, og ett til de skipene som seilte i innenriksfart.¹⁸³ I meddelelsen fremgår det at det måtte rettes spesiell oppmerksomhet mot sikkerheten om bord. Det ble gjennomgående lagt vekt på at skip burde følge det som ble foreslått i meddelelsene, men det ble ikke beordret noe. Dette vitner om at det ikke ble stilt krav fra sjøfartskontoret om diverse sikkerhetsutstyr og tiltak, men at meddelelsen kun var veiledende.

Fra meddelelsen kan vi også lese at det da var miner som foreløpig utgjorde den største faren for norske skip, slik sjøfartskontoret forsto det. Ubåtkrigen var altså ikke sett på som en stor trussel på dette tidspunktet. Det kommer tydelig frem at det lå et stort ansvar på skipsføreren i å innhente informasjon om farvannet skipet skulle seile i.¹⁸⁴ Meddelelsene vitner om at sjøforklaringene ble brukt som erfaringsbase. Ut ifra sjøforklaringene kommer det frem at det i noen tilfeller ikke ble undersøkt godt nok hvor skipet skulle seile og om dette var et farvann med minefare i.¹⁸⁵ *Meddelelsen fra Sjøfartskontoret* er en kilde til kunnskap om hvordan Sjøfartskontoret ideelt sett ville at det skulle være på alle norske skip i krigsfarvann.

Kilden vi har til kunnskap om hvilke krav som ble stilt til livbåtene da Norge ble en del av verdenskrigen i april 1940, er «Forskrifter om bygging av livbåter m.v» utgitt av Handelsdepartementet 15. mars 1940.¹⁸⁶ Denne instruksboken inneholder alt av krav og regler for hvordan livbåtene skulle være i 1940. Livbåtene ble delt inn i fire kategorier: åpne livbåter, livbåter med mulighet for å tildekkes, motorbåter, båter og prammer med og uten flytemidler.¹⁸⁷ Hver av disse livbåtene hadde egne bestemmelser for hva de skulle inneholde og hvordan de

¹⁸² RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Meddelelser fra Handelsdepartementet». 15.1.1943. 24.

¹⁸³ RA, Handelsdepartementet i London (S-3567), D/Da/L0086/0004, «Meddelelse fra Sjøfartskontoret», 11.12.1939. 41.

¹⁸⁴ Ibid. 44.

¹⁸⁵ I.c.

¹⁸⁶ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter om bygging av livbåter m.v». 15.3.1940.

¹⁸⁷ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter om bygging av livbåter m.v». 15.3.1940. 6.

skulle bygges. I forskriftene om bygging av livbåter ble det stilt strenge krav til at «livbåtene skal være så solide at de uten fare kan settes på vannet med sitt fulle personantall og hele sin utrustning om bord».¹⁸⁸ Livbåtene skulle være forsvarlig bygget, samt også av gode materialer. Alle trematerialene skulle være av beste kvalitet. Livbåter som skulle romme mer enn 100 personer måtte ha motor. Byggingen av livbåtene skulle etterses av besiktelsesmenn.¹⁸⁹

29. mars 1940 ble det første tillegget til den ekstraordinære forskriften av 1939 utarbeidet. Alle norske skip som skulle ferdes i krigsfarvann skulle være utstyrt med redningsvester eller redningsdrakter for hver mann av besetningen.¹⁹⁰ Det var altså ikke tidligere stilt noe krav om at det skulle være redningsvest til alle om bord. Redningsvesten hadde stor betydning for om en sjømann overlevde eller ikke ved forlis. Redningsvester ble tatt i bruk allerede tidlig på 1800 tallet. Etter at de fleste handelsskipene ble bygget i jern ble det færre flytende gjenstander som sjøfolkene kunne holde seg fast i når skipet sank, og dermed ble bruken av redningsvester enda viktigere.¹⁹¹ Ikke bare måtte alle skip ha redningsvester til alle om bord, disse redningsvestene måtte også godkjennes. Altså ble det strengere kontroll med hvilke typer redningsvester som kunne tas i bruk. Vestene måtte kunne holde en voksen mann flytende i 24 timer. Kvaliteten skulle være av beste sort. Skulle redningsvestene bli godkjent måtte de prøves av en materialprøveanstalt.¹⁹² Enkelte fabrikanter kunne også få en generell godkjenning av Sjøfartskontoret. Disse måtte da sende inn en prøve, for så å få denne godkjent.¹⁹³

Ut ifra endringene i sikkerhet som kom før Norge ble en del av krigen, kan vi se at det ble stilt flere og strengere krav til sikkerheten om bord ettersom risikoen for sjøfolkene økte. En del av det som ble stilt av krav under første verdenskrig ble gjeninnført, for eksempel krav om kalesjer på livbåter. Sikkerheten ble også mer uniformert, ved at det ble stilt spesifikke krav til for eksempel redningsvester. Ved å stille egne krav til disse kunne Sjøfartskontoret forsikre seg om at de typene som ble brukt var av god kvalitet. Hvor langt dette kravet ble fulgt er heller uvisst. Slike lover var vanskelige å følge for alle skip. De norske skipene seilte over hele verden, og i

¹⁸⁸ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter om bygging av livbåter m.v». 15.3.1940.

¹⁸⁹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter om bygging av livbåter m.v». 15.3.1940. 14.

¹⁹⁰ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter for ekstraordinære redningsredskaper- tillegg». 29.3.1940.

¹⁹¹ C.J Brooks, "All you need to know about life jackets", 2.

¹⁹² RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter for ekstraordinære redningsredskaper- tillegg». 29.3.1940.

¹⁹³ Ibid.

noen tilfeller kunne det være vanskelig å få tak i det som krevdes, og vanskelig å kontrollere at skipene fulgte opp kravene som ble stilt.

4.3 En kronologisk gjennomgang

Det ble spesielt gjort mange endringer i sikkerhetsutstyret på norske handelsskip i løpet av krigsårene 1940 til 1945, da norske skip offisielt ble en del av krigsinnsatsen. Endringene ble fremmet gjennom tillegg til forskriftene utstedt fra Handelsdepartementet fra 1942 av. I denne delen vil jeg gå kronologisk gjennom alle forskriftene og tilleggene, for å gi en oversikt over endringene i påkrevd utstyr. Denne delen kommer kun til å skissere endringene, ikke analysere dem. Analysen vil komme i senere deler av dette kapittelet. En oversikt over endringene finnes gjengitt i *vedlegg 1*.

18. september 1942 utstedte Handelsdepartementet en ny ekstraordinær forskrift for sikkerheten på norske skip i krigsfarvann. Handelsdepartementet hadde i 1942 fått generell bestemmelsesrett over sikkerheten på norske handelsskip. Den første forskriften fra Handelsdepartementet er svært mye mer omfattende enn den tidligere, som hadde vært utstedt ved kongelig resolusjon. Dette hang nok sammen med en økende risiko. I 1942 ble mange sjøfolk drept på sjøen. De aller fleste av disse fordi skipene deres var blitt torpedert av tyske ubåter.¹⁹⁴ Handelsdepartementet må ha følt et større behov for å sikre sjøfolkene med denne risikoen hengende over seg. På samme tid som mange sjøfolk ble drept, økte det forsyningsmessige behovet for skipsfarten. Materiell og matforsyninger til Europa fra USA var noe de allierte var avhengige av.

Hva inneholdt så denne nye forskriften? Den nye forskriften stilte nye krav til redningsmateriell som var mer altomfattende enn tidligere. Ikke bare ble det stilt krav om nytt utstyr i livbåtene, slik som reparasjonsmateriell til selve båten, men også ullstrømper, massasjeolje og lommelykt.¹⁹⁵ Det ble også stilt nye krav til de kollektive redningsredskapene på selve skipet. Dette omfattet for eksempel at maskinen skulle kunne stoppes fra dekk og at alarmsystemet måtte fungere. I tillegg skulle det nå settes på stropper fra broen til fordekket.¹⁹⁶ Stropper ned fra broen skulle gjøre det enklere om leiderne (trappene) ned fra broen ikke kunne benyttes. Da skipet D/S *Trajan* ble angrepet av bombefly 3. mai 1941, ble lederen fra broen ødelagt og de

¹⁹⁴ Roskill, *The war at sea*, vol. II, 485.

¹⁹⁵ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter for ekstraordinære redningsredskaper». 18.9.1942.

¹⁹⁶ l.c.

to som befant seg på broen måtte hoppe ned og ble skadet.¹⁹⁷ Ved installasjonen av stropper kunne de som befant seg på broen fire seg ned om lederen ikke kunne benyttes. Også i denne forskriften kom det krav om lys og kniv som ekstraustyr på livvestene.

De videre endringene av forskriften kom i form av tillegg, fra september 1942 til krigens slutt i 1945. I praksis betydde dette at det ikke kom noen ny forskrift, men at den eksisterende forskriften fikk tillegg. Det første tillegget kom allerede 30. september 1942, men trådte ikke i kraft før 1. juni 1943. Tillegget bestemte blant annet at det skulle stilles krav til nødutganger fra tunnelen i maskinrommet. Videre måtte alle handelsskip i oversjøisk fart medbringe radiosender.¹⁹⁸ Radiosendere var viktige for å kunne komme i kontakt med de andre skipene i konvoien, og mange skip fikk derfor egne telegrafister i løpet av krigen. I alt ble det under krigen utdannet 236 radiotelegrafister til den norske handelsflåten.¹⁹⁹ Videre i dette tillegget kom det nå også påbud om anti-gassustyr.²⁰⁰

Det neste tillegget kom 15. januar 1943 (altså før det forrige trådte i kraft). I denne ble det stilt krav om nødutganger fra offisers- og mannskapslugarene.²⁰¹ Kravet kom som et resultat av diskusjoner hvor enkelte kapteiner forklarte at det i noen tilfeller kunne være vanskelig å komme seg ut av lugarene. Dette kunne skyldes at døren ble satt i klem når skipet ble torpedert eller bombet, eller at låsen i døren satt seg fast. Ved å sette på en krok på dørene istedenfor å låse dem, kunne man lettere komme seg ut.

Videre kom et nytt tillegg 15. juni 1943 som omfattet krav om båtinstrukser på alle skip.²⁰² Disse instruksene skulle inneholde informasjon om hvor de ulike redningsredskapene var, hvem som hadde kommandoen over hver båt, hvem av mannskapet som skulle i hvilken livbåt, og til slutt hvilket signal som skulle bety båtøvelse.²⁰³ 1. desember 1943 ble det stilt krav om at alle livbåtene om bord på tankskip skulle være laget av stål. Disse skulle også ha egne brannapparater.²⁰⁴ 15. februar 1944 ble det stilt krav om at det skulle være tre ullvotter i hver

¹⁹⁷ Sjøforklaring D/S *Trajan*.

¹⁹⁸ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter om ekstraordinære redningsredskaper- tillegg». 30.9.1942.

¹⁹⁹ Hjeltnes, *Sjømann. Lang vakt*, 141.

²⁰⁰ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter for ekstraordinære redningsredskaper- tillegg». 30.9.1942.

²⁰¹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0001/0002, «Forskrifter for ekstraordinære redningsredskaper- tillegg». 15.1.1943.

²⁰² RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter for ekstraordinære redningsredskaper- tillegg». 15.6.1943.

²⁰³ I.c.

²⁰⁴ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter for ekstraordinære redningsredskaper- tillegg». 1.12.1943.

livbåt.²⁰⁵ 1. august 1944 kom det siste tillegget i krigstid, dette omhandlet at alle skip skulle ha brannruller om bord. I disse skulle det finnes informasjon om hvor de ulike brannslukningsapparatene fantes på båten, samt det skulle bestemmes en brannformann. Brannformannen skulle etterse alt av utstyret²⁰⁶

4.4. Det personlige sikkerhetsutstyret

Det personlige sikkerhetsutstyret, altså det som tilhørte hver sjømann, var viktig for at den enkelte skulle ha en mulighet for å overleve. I mange tilfeller kom sjøfolkene bort fra resten av mannskapet etter et angrep, og måtte belage seg på sin egen kunnskap og sitt eget personlige sikkerhetsutstyr for å overleve. Sentralt blant det personlige utstyret var redningsvestene og redningsdraktene. Dette utstyret kunne redde mange liv, med forbehold om at sjøfolkene hadde utstyret i nærheten når de trengte det. I McCance et.al sin forskning på overlevende sjøfolk fra forlis i andre verdenskrig, var ett av funnene at flest sjøfolk ble drept i perioden fra skipet ble angrepet til mannskapet var i livbåtene.²⁰⁷ Det kan altså tyde på at dette tidsrommet var det mest kritiske for sjøfolkenes mulighet til å overleve. Derfor kan det konkluderes at utstyret sjøfolkene tok i bruk i denne perioden var svært viktig. For det meste var dette det personlige utstyret. Hvordan og hvorfor endret dette utstyret seg i løpet av krigen, og hvilke følger fikk dette for sjøfolkenes mulighet til å overleve et krigsforlis?

Redningsvester

Redningsvestenes hovedoppgave var å holde sjøfolkene flytende, enten de selv var blitt nødt til å hoppe over bord eller var blitt ufrivillig kastet i vannet. Lenge var det slik at det å ikke kunne holde seg selv flytende i vannet ble betraktet som hovedgrunnen til at mennesker mistet livet i vannet. I senere tid viser forskningen at det som oftest er vannets temperatur som tar livet av menneskene som må oppholde seg der over lengre tid.²⁰⁸ Imidlertid er det å holde seg flytende uten å bruke for mye krefter viktig. Selv om mange sjøfolk kunne svømme, sparte redningsvestene dem for mange dyrebare krefter.

Om bord på norske handelsskip under andre verdenskrig fantes det både redningsvester og livbelter. Forskjellen mellom dem var at redningsvestene skulle være av den typen som gjorde

²⁰⁵ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter for ekstraordinære redningsredskaper- tillegg». 15.2.1944.

²⁰⁶ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter for ekstraordinære redningsredskaper- tillegg». 1.12.1944.

²⁰⁷ McCance et.al, "The Hazards to Men in Ships Lost at Sea, 1940-1944", iii.

²⁰⁸ Golden og Tipton, *Essentials of sea survival*, 55.

det mulig å ha dem på hele dagen, også under arbeid.²⁰⁹ Livbeltene måtte derimot ikke være av denne typen, og kunne bevares på dekk i en kiste til bruk når det skulle bli nødvendig. Med dette som begrunnelse, vil derfor ikke livbelte bli behandlet i denne delen om det personlige sikkerhetsutstyret.

Redningsvestene ble som regel laget av kapok, som i dag ikke er tillatt i redningsvester. Kapok er et naturlig plantemateriale som fungerte bedre enn sin forgjenger kork. Fremdeles under andre verdenskrig besto mange redningsvester av kork. Dette var da et godkjent materiale i redningsvestene, som det fremgår av forskriftene om ekstraordinære redningsredskaper fra 1. september 1939.²¹⁰ Redningsvestene av kork kunne være farlige. I verste fall kunne sjøfolkene knekke nakken i det de hoppet i vannet. Korken i vesten var solid og når nakken ble slengt i fallet, kunne sjømannen risikere å miste livet.²¹¹ Forskriften fra mars 1940 stilte ikke noen krav til at sjøfolkene skulle bære redningsvestene på under hele overfarten, kun i fareområder. Dette har nok bidratt til at mange hadde sin redningsvest liggende i lugaren. Her var vestene til lite hjelp hvis skipet ble angrepet, og sjøfolkene ikke hadde tid nok til å få tak i den før de måtte forlate skipet. Likevel var det noen kapteiner som ga mannskapet sitt klar beskjed om at vestene skulle være på under hele seilasen. Gjennom Sjøforklaringene kan vi lese om to slike tilfeller etter krigsforliset av *M/S Norne* og etter *M/S Hird*. Her fikk mannskapene beskjed om å ha på vestene hele tiden, selv når de sov.²¹²

En av de store utviklingene i sikkerhetsutstyret i krigsårene var kvalitetssikring av redningsvestene. Før krigen var det opp til rederiene hvilke typer redningsvester de ville investere i, om i det hele tatt noen. Dermed var de redningsvestene som fantes på norske handelsskip ulike i både kvalitet og antall i fredstid. Etter lovendringen i 1940, ble det stilt flere krav til kvaliteten på redningsvestene.²¹³ Etter at alle de norske skip kom under Nortraship i april 1940, ble det Nortraships oppgave å skaffe redningsvester til alle skipene. Nortraship skaffet vestene gjennom firmaet Trygve Gotaas og Company. Dette firmaet skulle bestille inn

²⁰⁹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter for ekstraordinære redningsredskaper». 1.9.1939

²¹⁰ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter for ekstraordinære redningsredskaper». 1.9.1939.

²¹¹ Bennett og Bennett, *Survivors*, 97.

²¹² Sjøforklaring etter *M/S Norne* og *M/S Hird*.

²¹³ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter for ekstraordinære redningsredskaper- tillegg». 29.3.1940.

det Nortraship hadde behov for av sikkerhetsutstyr. For eksempel bestilte Nortraship i juni 1941 3000 redningsvester av typen Tapatco.²¹⁴

Distribusjonen av redningsvestene var ingen enkel sak. Gjennom blant annet rapportene fra tilsynsmennene finner jeg flere eksempler på at redningsvestene manglet eller ikke var i forsvarlig stand, selv etter at loven om godkjenning trådte i kraft i 1940. Et eksempel på dette kom frem etter en sjøforklaring fra mannskapet på skipet D/S *Hundvaag*. Skipet forliste 19. desember 1940 og mange av redningsvestene hadde ikke fungert slik de skulle. Maskinistens redningsvest hadde blant annet ikke blåst seg opp.²¹⁵ Også en rapport fra en av tilsynsmennene forteller om at han testet tre av redningsvestene som var om bord på et annet norsk skip. 2 av 3 redningsvester sank momentant.²¹⁶

De norske skipene seilte over hele verden, og ikke alle steder var det like lett å få tak i nytt utstyr. Det er likevel viktig å ta i betraktning at det nå var Nortraship som var ansvarlig for sikkerheten på skipene. Dette betydde at flere skip fikk de samme redningsvestene og av samme kvalitet. I løpet av 1941 ble det distribuert 2320 nye vester til norske skip.²¹⁷

Gjennom forskriften fra 18. september 1942 kom det krav om ekstraustyr på redningsvestene. Vestene skulle nå ha lys og fløyte på seg.²¹⁸ Bestemmelsen om fløyter til redningsvestene kom etter en sjøforklaring av kaptein Evjeth på skipet D/S *Trajan*. Han mente en fløyte burde være festet til redningsvestene, for å tiltrekke seg oppmerksomhet, samt også en kniv slik at sjøfolkene kunne skjære seg løs om det skulle bli nødvendig.²¹⁹ Lysene på vestene skulle også kunne tiltrekke seg oppmerksomhet i vannet. Torpederinger skjedde som regel på nattetid, og dermed kunne det være vanskelig å finne mannskapet i det mørke vannet. Fra en sjøforklaring fra 1941, året før det ble et krav om lys på redningsvestene, kan vi lese om en overlevende som uttaler dette om lysene «hvis ikke [jeg] hadde hatt en redningsvest med sådan lys på, [hadde jeg] sikkert ikke blitt reddet.»²²⁰ Også fra sjøforklaringen etter krigsforliset av M/T *Pan Norway*, blir lyset på vestene trukket frem som særlig viktig.²²¹

²¹⁴ RA, Nortraship New York, (S-2131), Da/L0034/0003, brev fra Trygve Gotaas til Nortraship NY. 9.6.1941.

²¹⁵ Sjøforklaring D/S *Hundvaag*.

²¹⁶ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0001/0002, brev fra det norske konsulatet i Newcastle til Handelsdepartementet. 19.11.2017.

²¹⁷ RA, Nortraship New York, (S-2131), Da/L0034/0003, rapport. 6.3.1941.

²¹⁸ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Forskrifter for ekstraordinære redningsredskaper». 18.9.1942.

²¹⁹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0002/0002, notat av Handelsdepartementet. 4.6.1941.

²²⁰ Sjøforklaring D/S *Trajan*.

²²¹ Sjøforklaring M/T *Pan Norway*.

I dag har alle redningsvester lys på seg, og dette er av betydning for de uheldige som skulle havne i vannet på natten. Overlevningssjansen i havet på natten, var dobbelt så lav som på dagen.²²² Lyset kunne gjøre det lettere for andre skip som kom til, når de skulle finne og hente opp de overlevende fra vannet. Lys på redningsvestene ble også brukt av britiske sjøfolk. Her ble lyset verdsatt høyt.²²³

Redningsdraktene

«Den viktigste livredderen for norske sjøfolk som endte i sjøen var en ny heldekkende redningsdrakt» skriver Guri Hjeltnes i sin bok om sjøfolkene.²²⁴ Draktene skulle også hjelpe mot kulden i vannet. Som nevnt i kapittel to var særlig kulden i vannet et problem på strekninger som for eksempel i Nord-Atlanteren. Havnet mannskapet i det kalde vannet kunne det være spørsmål om minutter før de frøs i hjel. En studie gjort av Canadiske forskere i 2001 om overlevelse i kaldt vann, konkluderer at “Most important of all, is that once the immersion occurs in water below 15C, the problem [of survival] becomes worse.”²²⁵ På bakgrunn av dette kan det konkluderes at livredningsdraktene var viktige for sjøfolkenes mulighet for å overleve.

I løpet av 1941s første måneder begynte distribueringen av de nye heldekkende draktene som alle sjøfolk på norske skip skulle få. Det var Nortraship som gikk til innkjøp av draktene etter at Sjøfartsdirektør Øivind Lorentzen selv mente de var sjøfolkenes beste alternativ til å overleve det kalde vannet. Det ble bestilt 15 000 drakter i typen «Vaco».²²⁶ Drakten kom i to varianter, enten med innebygget kapok, eller med muligheten for å bære en egen redningsvest over. Den kom også i to lengder. Drakten hadde støvler og hette men var uten hansker. Rundt håndleddene var det kun et bånd som skulle gjøre drakten vanntett. Uten hansker kunne sjøfolkene bruke drakten på en mer anvendelig måte, og kunne dermed også unngå at det kom hull på hanskene når drakten ble tatt i bruk under arbeid.²²⁷ I støvlene var det jernbiter, slik at sjømannen alltid lå riktig vei i vannet. Drakten var norsk og utviklet av Carl Dybberg.²²⁸

Av mange sjøfolk ble disse redningsdraktene sett på som et ork å ha på.²²⁹ Dette kan nok ha påvirket hvor ofte disse draktene ble tatt i bruk. Sjøfolkene var avhengig av å kunne utføre

²²² Lane, *The Merchant Seamen's War*, 228.

²²³ Bennett og Bennett, *Survivors*, 137.

²²⁴ Hjeltnes, *Sjømann. Lang vakt*, 130.

²²⁵ Brooks, “Survival in cold water”, 29.

²²⁶ Nortraship New York, *Meddelelse fra Sjøfartsdirektøren*, nr. 14. 13.2.1941. 23.

²²⁷ Nortraship NY, MD (S-2131), D/Da/L0034/0003 (del 1), brev til Nortraship NY fra Chr. Christiansen. 12.5.1943.

²²⁸ Hjeltnes, *Sjømann. Lang vakt*, 132.

²²⁹ Ibid. 131.

arbeidet sitt, de var tross alt på jobb. Forhindret disse draktene dette, var det nok mange som lot være å ta dem i bruk. Drakten skulle imidlertid være rask å ta på, om den ikke ble brukt døgnet rundt. Som den amerikanske «reklamen» for drakten sier «[...] always ready to step into at a moment's notice».²³⁰ I *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren* 5. august 1941 anbefales det at «en øvet mann skulde kunne klare å ta på sig drakten i tyve sekunder, og alle burde trene inntil de er istand til å ta den på sig i løpet av et halvt minutt.»²³¹ Men drakten kunne være vanskelig å få på raskt, dette kan vi lese av sjøforklaringen etter krigsforliset av D/S *Hvoslef*: «Alle mann hadde redningsdrakter, men alt gikk så fort at få av mannskapet fikk den ordentlig på seg».²³²



Mannskapet på M/S Montevideo i konvoi over Atlanterhavet 1943. Her i Vaco-draktene, klare til å hoppe over bord om nødvendig.

Foto: Ole Friele Backer/Wikipedia Commons.

²³⁰ Reklame for redningsdrakten VACO, <http://www.usmm.org/rubbersuit.html>

²³¹ Nortraship New York, *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren*, nr. 26. 5.8.1941. 3.

²³² Sjøforklaring D/S *Hvoslef*.

Mot slutten av krigen i 1944 begynte forhandlingene om å skaffe egne redningsdrakter for sjøfolkene som arbeidet på tankskipene. Disse forhandlingene foregikk mellom Nortraship og ansvarshavende for sikkerheten hos Handelsdepartementet, Atle Tange. Et av de farligste skipene sjøfolkene kunne arbeide på under krigen, var tankskipene.²³³ Ved verdenskrigens start besto den norske handelsflåten av 250 tankskip, den norske tankskipflåten var verdens mest moderne på denne tiden.²³⁴

Hvorfor var det så stor risiko knyttet til å arbeide på et tankskip? Tankskip fraktet olje og annet brennstoff. Ble tankskipene torpedert eller bombet kunne dette (dermed) få store konsekvenser ved at oljen kunne ta fyr og eksplodere. Dette skjedde på få sekunder, og sjøfolkene hadde ikke mye tid på å komme seg i livbåtene eller i det hele tatt opp fra under dekk. En annen risiko som følge av dette var at brennende olje ble liggende på havoverflaten.

På bakgrunn av dette var det altså en stor risiko knyttet til det å arbeide på tankskip. Sjøfolkene her trengte dermed en ekstra beskyttelse. Britiske myndigheter hadde fra 1942 begynt å se på løsninger på sikkerhetsproblemet på tankskipene.²³⁵ Fra midten av 1944 begynte Nortraship Technical Departement og Handelsdepartementet i London å samarbeide om å lage en brannsikker overlevingsdrakt. De heldekkende redningsdraktene fungerte ikke like bra mot flammer og varme, og det var derfor behov for nye og bedre drakter til dette formålet. Drakten baserte seg på de draktene Ministry of War Transport i Storbritannia hadde tatt i bruk, som nå også ble godkjent på norske skip.²³⁶ Draktens hovedfunksjon skulle være å beskytte sjøfolkene på tankskip mot flammene når de skulle låre livbåten.²³⁷

4.5 Det kollektive sikkerhetsutstyret

Det kollektive sikkerhetsutstyret, alt av sikkerhetsutstyr som alle om bord kunne ta i bruk, var også av stor betydning når det kom til sjøfolkenes mulighet til å overleve krigsforlis. Livbåtene står kanskje som det mest sentrale av det kollektive sikkerhetsutstyret. På bakgrunn av dette kommer denne delen til å analysere særlig endringen i livbåtene. For å kunne gjøre dette på en

²³³ Hjeltnes, *Sjømann. Lang vakt*, 105.

²³⁴ Hjeltnes, *Sjømann. Lang vakt*, 100.

²³⁵ Bennett og Bennett, *Survivor*, 148.

²³⁶ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002, brev fra Atle Tange til Nortraship Technical Departement, 20.6.1944.

²³⁷ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002, brev fra Ministry of War Transport til Atle Tange, 28.7.1944.

tilfredsstillende måte, vil fremstillingen av endringene i livbåtene bli delt i to kategorier. Den første delen vil ta for seg utviklingen av stållivbåtene for tankskip, den andre vil handle om innholdet i livbåtene. Det fantes mer kollektivt sikkerhetsutstyr enn kun livbåtene, for eksempel antigassutstyr og brannslukningsutstyr. Disse tiltakene vil ikke bli diskutert i denne oppgaven.

I McCance et.al sin forskning kom det frem at det i all hovedsak var tre grunner til at sjøfolk døde i livbåtene: kulde, ikke tilgang på rent vann samt inntak av saltvann.²³⁸ Ut ifra McCance et.al sin forskning var det innholdet i livbåtene som var sentralt i en overlevelsessammenheng. Men også livbåtens konstruksjon kunne ha mye å si. Altså var dette som måtte endres i krigsårene slik at sjøfolkene fikk større muligheter til å overleve i livbåten.

Selv om muligheten for å ta i bruk livbåtene var viktig for muligheten til å overleve etter et krigsforlis, var ikke livbåtene alltid like lette å ta i bruk. Flere sjøforklaringer fra krigsårene forteller om båter som ble ødelagt av torpedoen, eller som var umulige å fire når skipet hadde sterk slagside. I noen tilfeller var det ikke nok tid til å låre livbåtene: «hele skibet ble revet opp og skibet sank i løpet av 3 minutter. Ingen av livbåtene ble nedfired. De ble imidlertid delvis løsnet, men der ble ikke tid til å sette dem på vannet.» I slike tilfeller måtte mannskapet hoppe over bord og holde seg fast til «[...]flytende vrakgods, samt på en av flåtene»²³⁹ Det kunne altså hende at livbåtene ikke var der når sjøfolkene trengte dem. I andre tilfeller måtte flere sjøfolk enn den var beregnet til samles i samme båt. Da skipet D/S *Blink* forliste i Atlanteren 11. februar 1942, måtte 23 mann oppholde seg i samme livbåt. Birger Lund var en av dem, og han beskrev oppholdet i livbåten slik:

«Da man kantret, ble alt inventar, inkludert vann og brød revet løs og gikk over bord. Etterat man hadde fått rettet båten opp, svømte man rundt en stund, mens to mann blev igjen i båten for å forsøke å lense den. Alle mann svømte ombord igjen. Båten fløt på tankene, men når alle mann var i livbåten, blev vekten så stor at vannet sto en halv fot over esingen. Kl.10.00 kantret livbåten igjen. Man fikk rettet den opp. Kl.13.00 kantret man nok en gang.»²⁴⁰

Oppholdet i livbåtene kunne arte seg svært forskjellig. Gjennom sjøforklaringene får vi et innblikk i hvordan noen opplevde tiden i livbåtene. For noen var oppholdet i livbåten trivelig, slik som mannskapet fra det forliste skipet M/S *Mosfruit* hvor mannskapet beskriver oppholdet

²³⁸ McCance et.al, «The Hazards of Men in Ships Lost at Sea, 1940-1944», 33.

²³⁹ Sjøforklaring, D/S *Brask*.

²⁴⁰ Vetlesen og Whal, *Seilas med døden*, 66.

i livbåten slik: «Livbåten var ellers utmerket utstyrt. Ragsokker og is- lendinger blev fordelt blandt mannskapet og passasjerre. Der var trangt om plassen; men humøret var strålende og man sa de nærmeste dager tillidsfullt imote.»²⁴¹ Andre hadde en helt annen opplevelse. Mannskapet fra det forliste skipet M/S *Ringstad* hadde store problemer i livbåtene sine. Mange av mannskapet var forfrosne og de måtte lenge livbåten ustanselig. Da de ble reddet var alle i svært dårlig forfatning.²⁴²



Sjøfolk fra norsk skip reddes av korvetten Potentilla i Atlanterhavet 1942. Mannskapet i livbåten har både sydvester og redningsvester på.

Foto: NTBs krigsarkiv.

Stållivbåtene

14. august 1943 ble det sendt et brev fra Norges Skipsførerforbund til Nortraship hvor problemet med den høye risikoen på tankskip ble adressert.²⁴³ Etter at tankskipet M/V *B.P. Newton* hadde blitt torpedert, avla kapteinen om bord et besøk til ambassaden i Washington. Etter besøket ble det bestemt at det skulle nedsettes en komite for å komme med et forslag til bedring av sikkerheten på tankskip. Komiteen konkluderte at «vår faste overbevisning [er] at langt flere av besetningen kunne vært reddet enn tilfellet er, hvis man hadde hatt ildsikkert

²⁴¹ Sjøforklaring M/S *Mosfruit*.

²⁴² Sjøforklaring M/S *Ringstad*.

²⁴³ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002, brev fra C.F Arnesen til Nortraship, 14.8.1943.

redningsutstyr.»²⁴⁴ Komiteen sendte Nortraship et skriv med forslag til endringer på syv punkter. Disse syv punktene ble utgangspunktet for de endelige bestemmelsene som kom på plass i november 1943. Det første punktet i de nye bestemmelsene for tankskip var at alle skip produsert etter 1. desember 1943 måtte anbringe livbåter i stål.²⁴⁵ Særlig Tange, Handelsdepartementets ansvarlige for sikkerhet, var pådriver for å få slike også på norske skip. Han dro i september 1943 til produsentens verksted for å teste livbåtene.²⁴⁶ Tange forhørte seg også med nederlandske myndigheter om hva deres ståsted i saken om tankskipene var. Deres mening var også at stålbåter var det beste.²⁴⁷

Innholdet i livbåtene og flåtene

Mange sjøfolk opplevde i løpet av krigen å tilbringe tid i en livbåt eller på en flåte. Noen måtte tilbringe flere uker eller måneder. I slike tilfeller var innholdet i livbåten og flåtene viktige. Hvor mye, og hva innholdet skulle være, ble diskutert hos Handelsdepartementet, Nortraship og Medisinaldirektoratet gjennom hele krigen. Skillet måtte bli trukket mellom hva som var betraktet som livsviktig, og hva som kun var der for å gjøre oppholdet til sjøfolkene bedre. Et eksempel på dette var om det skulle være sigaretter eller ikke i livbåtene. Forslaget om kom fra legen Adam Egede-Nissen, etter at han var med på en lengre livbåtseilas. Egede-Nissen mente at «en cigarett kan ofte bety mere for en saaret eller utkjørt mann enn meget annet».²⁴⁸ Johan Elligers, skipskontrollens besiktelsesmann i New York, mente at «[...]med mindre der ogsaa lovbefales at ha Whisky eller andet slags Brendevin med i livbåtene» skulle ikke sigaretter bli påkrevd.²⁴⁹ Altså var det de som mente at innholdet skulle være av ikke bare materiell betydning, men også oppmuntre psykisk. Dette var også Evang enig i, «[innholdet i livbåtene] er selvsagt ikke bare av medisinsk, men også psykologisk betydning [for sjøfolkene]». ²⁵⁰ Spørsmålet sto og falt imidlertid på den tilgjengelige plassen. Det var ikke mye ekstra plass i livbåtene og ikke minst på flåtene, og alt av innhold i dem måtte velges med omhu.

En av de kanskje mest kjente norske flåteseilasene under andre verdenskrig var etter forliset av skipet Moldanger, hvor ni menn av mannskapet overlevde på en flåte. Skipet ble torpedert 27.

²⁴⁴ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002, brev fra C.F Arnesen til Nortraship, 14.8.1943.

²⁴⁵ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002, utklipp fra meddelelse fra Handelsdepartementet, 15.11.1943.

²⁴⁶ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002, notat ved Atle Tange, 16.9.1943.

²⁴⁷ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002, notat ved Atle Tange, 20.9.1943.

²⁴⁸ RA, Nortraship NY, MD, (S-2131), D/Da/L0029/0001, rapport fra Johan Elligers til Ole Bull. 26.3.1942. 4.

²⁴⁹ l.c.

²⁵⁰ RA, Nortraship NY, MD, (S-2131), Da/L0029/0001, brev fra Karl Evang til Ole Bull. 5.6.1942.

juni 1942 på vei fra Buenos Aires til New York.²⁵¹ De overlevende måtte tilbringe 48 døgn på en flåte. Mannskapet på ni ble plukket opp av et amerikansk skip 14. august. Om bord på skipet var det to leger. Legene begynte umiddelbart å undersøke de ni overlevende, og skrev alle undersøkelsene ned. Evang skrev selv en rapport om mannskapet på *Moldanger*. I rapporten kom det frem at både fiskeutstyr, samt en større vannmengde burde kreves i de norske livbåtene.²⁵² Rapporten fra undersøkelsen av de overlevende fra *Moldanger*, var den andre rapporten Nortraship og Handelsdepartementet hadde fått fra lengre livbåtseilaser i første halvdel av 1942. Som diskutert tidligere i oppgaven ble mange endringer gjort da den nye forskriften for ekstraordinære redningsredskaper kom i september samme året. Blant annet ble det et nytt krav om økt vannmengde i livbåtene.

Tilgang på nok vann var (og er) essensielt for å overleve, også i en livbåt eller på en flåte. Selv omringet av vann på alle kanter, var nettopp mangelen på rent vann et vanlig problem for de som havnet i livbåt eller flåte i krigsårene. Et vanlig menneske må ha et minimumsinntak av 1 liter rent vann daglig for å overleve. Hvor mye vann sjøfolkene trengte ble også avgjort av flere faktorer. Blant annet temperaturen i lufta. Lå denne mellom 28-30 grader ville sjøfolkene miste 500 milliliter vann fra kroppen, kun på grunn av svetting.²⁵³ Dette vannet måtte på en eller annen måte tilbake i koppen for å opprettholde væskebalansen. I løpet av krigsårene endret krav om hvor mye mengde vann livbåtene og flåtene skulle inneholde. I 1943 skulle det være 3 liter rent vann per mann. Driking av sjøvann ble frarådet da dette er livsfarlig i store mengder. I en rapport fra Evang kom det i 1943 frem at sjøfolkene kunne drikke noe sjøvann, så lenge de fikk i seg nok ferskvann i tillegg.²⁵⁴ Det ble under hele krigen jobbet med å utvikle velfungerende destillasjonsapparater, som skulle rense det salte sjøvannet. Forskningen på dette foregikk i USA, med tett kommunikasjon med Handelsdepartementet og Nortraships Maritime Departement. Disse apparatene ble imidlertid ikke tatt i bruk i norske livbåter, etter hva jeg kan se av krav til innhold i livbåtene fra forskriftene.

Viktigheten av innholdet i livbåtene kom frem da det i oktober 1942 ble bestemt at det skulle opprettes en egen livbåtkomite. Livbåtkomiteen besto av fem medlemmer, som alle var kapteiner. Meningen bak komiteen var at alle disse fem skulle samle sine synspunkter og erfaringer rundt sikkerhetsutstyret om bord på de norske skipene. Komiteen utarbeidet et forslag

²⁵¹ Sjøforklaring *M/S Moldanger*.

²⁵² RA, Sosialdepartementet, (S-2910), D/Da/L0071/0003, rapport av Karl Evang til Sjøfartsdirektoratet. 29.9.1942.

²⁵³ Golden og Tipton, *Essentials of sea survival*, 143.

²⁵⁴ RA, Sosialdepartementet, (S-2910), D/Da/L0071/0003, rapport av Karl Evang. 13.4.1943.

til endringer av den eksisterende forskriften fra september 1942. Komiteen hadde et tett samarbeid med Nortraship, og fikk ta i bruk deres fasiliteter.²⁵⁵ Ett av forslagene fra komiteen var at det skulle utarbeides en liste over hva som var påkrevd å ha i hver livbåt og flåte.²⁵⁶ Dette ble senere utviklet til en «Inventarbok for livbåter og flåter». Denne ble utgitt i mai 1943. I forskriften fra september 1942 ble det innført at alle skip skulle medbringe en inventarbok for livbåtene og flåtene. En standardisering av denne boken kom i 1943.

Inventarboken gir oss i ettetid et innblikk i hva som var påkrevd at skulle være i livbåtene i 1943. Sammenligner vi denne med forskriftene om bygging av livbåter og flåter fra mars 1940, ser vi en klar forbedring av innholdet i livbåtene. Vannmengden har økt fra 1,5 liter per person, til 3 liter per person. Også mengden mat har økt fra krav om 1,5 kilogram brødmat til hver person, til krav om 400 gram per person av følgende mat: sjokolade, kjeks, melketabletter og pemikan. I tillegg kom 1 kg hermetikk, samt også 1,5 kilogram brødmat per person båten var beregnet til.²⁵⁷ Den utgjorde altså en stor økning i mengden mat og vann om bord.

I løpet av krigsårene ble det også stilt nye krav til hva som skulle inngå i førstehjelpsskrinet i livbåten og flåten. Før Handelsdepartementet fikk den generelle bestemmelsesretten over sikkerheten på norske skip, ble det krevd at det i førstehjelpsutstyret skulle være 5 meter med Norges-plaster, i bredden 2,5 centimeter. I tillegg til dette skulle det være en liten, rustfri krum saks.²⁵⁸ Med andre ord, ikke mye til hjelp skulle det skje store skader. Behovet for mer medisin i førstehjelpsskrinet i livbåtene ble klart etter at flere sjøfolk hadde fått store smerter som følge av skader de pådro seg i forbindelse med forlisene. Et eksempel på dette var da en av de overlevende fra M/S *Moldangers* forlis hadde «fått et jernstykke opp gjennom anus og inn i magen. Et søkk i bakhodet tydet på brudd på hjerneskillen [...]. Smertene må ha vært fryktelige, men verken i livbåten eller på flåtene fantes det smertestillende midler.»²⁵⁹ Medisiner kunne også være vanskelige å få tak i. Dette kan vi lese om i sjøforklaringene fra skipet M/T *Sandar*. Her hadde mannskapet forsøkt å få tak i medisiner til å ha i livbåtene, men kunne ikke få tak i noen.²⁶⁰ Også et behov for olje som kunne smøres på hender og føtter var ønsket i livbåtene av noen sjøfolk. Dette kommer frem gjennom sjøforklaringen etter krigsforliset av D/T

²⁵⁵ RA, Nortraship NY, MD, (S-2131), Da/L0034/0003, brev fra Wilh. Eitrem til Karl Evang. 7.1.1943.

²⁵⁶ RA, Nortraship NY, MD, (S-2131), Da/L0034/0003, brev fra Ole Bull til Nortraship London. 26.12.1943.

²⁵⁷ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0086/0002, «Inventarbok for livbåter og flåter», 1943. 3.

²⁵⁸ Nortraship, New York, *Meddelelse fra Sjøfartsdirektøren*, 24.10.1940. 8.

²⁵⁹ Vetlesen og Whal, *Seilas med døden*, 43.

²⁶⁰ Sjøforklaring M/T *Sandar*.

Malmanger.²⁶¹ Da Handelsdepartementet tok over bestemmelsen for sikkerheten, ble det stilt flere krav til førstehjelpsutstyret. Krav om spesielle mengder av medisiner ble nedskrevet. Det skulle blant annet være ett glass morfintabletter, 50 tabletter med smertestillende, en tube vaselin og 250 energitabletter.²⁶² Disse medisinene ble stående på inventarlisten til krigens slutt.

4.6 Betydningen av sikkerhetsutstyret

Uansett hvor mye sikkerhetsutstyr som ble delt ut til norske handelsskip i krigsårene var det ikke alltid dette utstyret hadde noen betydning for sjøfolkene i konkrete krigs- og forlis situasjoner. I første rekke kunne det ikke hjelpe de som ble drept direkte av angrepet. Som Bennett og Bennett skriver i sin bok, var det lite noen myndighet kunne gjøre med akkurat dette.²⁶³ Noe som potensielt kunne være av betydning var utstyr som hjalp sjøfolkene å holde seg i live til de var i sikkerhet på land. Jeg har i løpet av dette kapittelet vist at norske eksilmyndigheter endret mange av sikkerhetstiltakene i overgangen fra fred til krig. Noe jeg derimot ikke har diskutert er hvorvidt sjøfolkene faktisk tok i bruk dette utstyret. Som en del av begrepet sikkerhetskultur inngår oppfatninger og holdninger til sikkerheten blant de ansatte.²⁶⁴ Også i Flin et.al sin studie av tidligere forskning på sikkerhet blir de ansattes holdninger et tema i forbindelse med hvilken drøftelse de ansatte gjør av risikoen arbeidet deres er tilknyttet og opplevelsen av denne.²⁶⁵ I dette tilfellet kan dette oversettes til hvordan sjøfolkene forholdt seg til det utstyret de ble tildelt. Sjøfolkene som arbeidet på norske handelsskip i krigsårene (og for så vidt også både før og etter krigen) var ingen homogen gruppe. Dette betydde at selv om noen valgte å ikke ta i bruk en del av utstyret, betyr ikke dette at alle valgte det bort. Jeg mener likevel det er viktig å ta i betraktning de beretningene vi har tilgjengelige fra sjøfolks holdninger til sikkerhetsutstyret, når utstyrets betydning skal analyseres.

Når det kom til sikkerhetsutstyret var altså ansvaret todelt. Myndighetene hadde ansvaret for å finne ut av hvilket utstyr som ville redde flest sjøfolks liv. Sjøfolkene på sin side hadde ansvaret for å ta dette utstyret i bruk. Sikkerhetskompentansen sjøfolkene hadde rundt utstyret og overlevelse var i denne forbindelsen sentralt, men vil bli diskutert i kapittel fem ettersom dette trenger mer plass. Sjøfolkenes bruk av utstyret kan deles inn i to kategorier. For det første deres

²⁶¹ Sjøforklaring D/T *Malmanger*.

²⁶² RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0084/0001, «Meddelelse fra Handelsdepartementet», 1.10.1942. 5

²⁶³ Bennett og Bennett, *Survivors*, 58.

²⁶⁴ Antonsen, *Safety Culture*, 16.

²⁶⁵ Flin et.al, "Measuring safety climate: identifying the common features", 186.

holdninger til utstyret, for det andre hvilken betydning det hadde for sjøfolkene i den situasjonen de befant seg i.

Redningsvestene og gummidraktene var kanskje det utstyret de aller fleste av sjøfolkene på et eller annet tidspunkt i krigsårene tok i bruk. Selv om mange av sjøfolkene aldri ble angrepet og måtte gå i livbåtene, var det mange som var med på konvoifart hvor redningsvesten aldri var lagt unna eller den var på under hele overfarten. Hvordan sjøfolkene i krigstid stilte seg til bruken av draktene og vestene var forskjellig. Det var de som sov med redningsvesten på, og så var det de som ikke tok den på i det hele tatt. Noen forteller om at de ikke gikk med livvesten, men hadde den liggende i lugaren.²⁶⁶ Dette med å la vesten ligge i lugaren var det mange sjøfolk som gjorde, dette fremkommer også av mange sjøforklaringer. Andre kuttet ut å bruke gummidrakten, fordi den var for tung. En sjømann forteller «Vi regnet med at vi overlevde ikke likevel. [...] det var bedre å få det gjort [å dø] fort.»²⁶⁷ En annen forteller at han brukte drakten som en ytterbekledning hvor han under hadde på seg varme klær. For skulle han dø, etter å ha havnet i det kalde vannet etter et krigsforlis, ville han i hvert fall dø varm.²⁶⁸ Det var nettopp dette, å holde sjøfolkene varme i det kalde vannet, som var et av draktenes hovedpoeng.

På bakgrunn av dette kan det konkluderes at sikkerhetskulturen var svært variert. Vi kan neppe snakke om en enhetlig sikkerhetskultur når det kommer til bruken av det personlige sikkerhetsutstyret i krigsårene. Det er også vanskelig å skulle svare på hvorfor noen sjøfolk tok i bruk utstyret og andre ikke. En studie gjort på oljearbeideres tilknytning til sitt sikkerhetsutstyr på 1990-tallet viste at selv om arbeiderne var klar over risikoen de arbeidet i, var ikke dette grunn nok til å bruke sikkerhetsutstyret.²⁶⁹ Med dette som bakgrunn kan det være vanskelig å se forståelsen av risikoen som et element i forklaringen på hvorfor noen sjøfolk valgte å ikke ta bruk utstyret. Noen sjøfolk hadde overlevd kun takket være utstyret, og ville dermed nødig la være å ha gummidrakten på eller redningsvesten i nærheten. Sjøfolkene hadde hver sin egen oppfatning av hvilken betydning sikkerhetsutstyret kunne få, og dermed var det ikke innlysende for alle at utstyret burde brukes. På tross av at oppfatningen av utstyrets betydning varierte, var det uten tvil et behov for utstyret.

En annen side ved betydningen av det personlige sikkerhetsutstyret var om sjøfolkene i det hele tatt hadde bruk for draktene og vestene. Dette kunne variere ettersom sjøfolkene som seilte på

²⁶⁶ Hjeltnes intervju, nr. 12.

²⁶⁷ Hjeltnes intervju, nr. 63.

²⁶⁸ Hjeltnes intervju, nr. 38.

²⁶⁹ Flin et.al, "Measuring safety climate: identifying the common features", 187.

Stillehavet hadde andre behov enn sjøfolk som seilte på Nord-Atlanteren. For noen sjøfolk var det varmen som gjorde at de ikke tok i bruk utstyret. Dette kan vi lese av sjøforklaringene etter krigsforliset D/S *Port Antonio* hvor kun to av mannskapet valgte å ta i bruk redningsdraktene.²⁷⁰ Også i sjøforklaringen etter skipet D/S *Leikanger* kommer det frem at få i mannskapet hadde hatt på redningsvesten hele tiden, på grunn av den tropiske varmen.²⁷¹ For disse sjøfolkene var sannsynligvis innføringen av kalesjer på livbåtene som de kunne samle regnvann i, eller mer rent vann, av større betydning. Med andre ord var seilingsruten sentral for hvordan det ville gå for sjøfolkene som ble rammet av angrep. Derfor ville noe av sikkerhetsutstyret være viktigere for noen sjøfolk, enn for andre. Nettopp dette viser også hvor vanskelig det må ha vært å tilpasse utstyret til alle de ulike skipene som seilte på ulike seilingsruter.

Et annet viktig poeng som bør nevnes i sammenheng med sikkerhetsutstyret betydning, er at ikke alle skip fikk tilgang på dette utstyret. Som nevnt tidligere seilte de norske skipene rundt på alle verdenshavene i krigsårene. Noen steder kunne det være enkelt å få tak i det skipet mangler av utstyr, slik som på USAs østkyst. Andre steder kunne det være umulig, slik som i og omkring Stillehavet. Endringer i kravet til sikkerheten var bra, men historien viser dessverre at ikke alle endringene nådde ut. Derfor kan vi konkludere med at endringene som skjedde i sikkerhetsutstyret i krigsårene i teorien var bra og skulle i utgangspunktet kunnet redde mange sjøfolks liv, men på grunn av sjøfolkenes virke på alle de ulike verdenshavene og ulike holdninger til den personlige bruken av utstyret var ikke dette alltid mulig i praksis.

4.7 Konklusjon

Dette kapitlet har vist til de ulike endringene som forekom i sikkerhetsutstyret på norske handelsskip i krigsårene 1939-1945. Sikkerhetssystemer blir av Flin et.al også trukket frem som en komponent ved sikkerheten som tidligere forskning på sikkerhet har sett som sentralt.²⁷² I Flin et.al sin artikkel finnes det en del flere aspekter ved denne komponenten, men i denne oppgaven er det sikkerhetsutstyret som har vist seg som sentralt. Til slutt i dette kapitlet ønsker jeg å trekke frem noen generelle utviklingstrekk i endringen av sikkerhetsutstyret i krigsårene.

Sentralt i endringen og utviklingen av sikkerhetsutstyret står økningen i mengden av sikkerhetsutstyret. I løpet av krigsårene kom det mer utstyr. Det ble påbudt med redningsvester

²⁷⁰ Sjøforklaring D/S *Port Antonio*.

²⁷¹ Sjøforklaring D/S *Leikanger*.

²⁷² Flin et.al, "Measuring safety climate: identifying the common features", 186.

til alle i mannskapet, noe som resulterte i at flere redningsvester ble distribuert. Også heldekkende drakter ble det flere av. Innholdet i livbåtene doblet seg, og ga sjøfolkene mer å overleve på om de skulle måtte tilbringe tid i livbåtene eller flåtene. I teorien betydde dette at sjøfolkene hadde flere måter å overleve på.

Et større fokus på kvalitet var også et av utviklingstrekkene ved endringen av sikkerhetsutstyret i krigsårene. Det ble stilt større krav til kvaliteten på redningsvestene og livbåtene. Bakgrunnen for at dette var mulig var fremfor alt samlingen av alle norske skip under ett statseid rederi. Uten at penger og kostnader var et problem, var det mulig for Nortraship å tilby den samme og best mulige kvaliteten på utstyret til alle sjøfolk om bord på norske skip. Dette kan illustreres gjennom at alle sjøfolk på norske skip fikk gummidrakter av typen Vaco. Før okkupasjonen av Norge hadde kun et fåtall rederier gått til innkjøp av de heldekkende draktene.²⁷³ I Storbritannia ble draktene ansett for å være for dyre til å kunne kreve at de britiske rederiene skulle gå til innkjøp av draktene. Senere i krigen ble en enklere variant i to deler delt ut til de britiske sjøfolkene.²⁷⁴ Et større fokus på kvalitet må også ses i sammenheng med krigens utvikling. Denne utviklingen stilte igjen større krav til utstyret, som måtte bli oftere tatt i bruk.

Sikkerhetsutstyret representerte imidlertid kun den materielle sikkerheten. Den ikke-materielle sikkerheten, slik som kompetanse og trening, var også viktige for at sjøfolkene skulle overleve et forlis. Denne delen av sikkerheten var også sentral for at sjøfolkene skulle kunne ta utstyret i bruk på en korrekt måte. En redningsvest kunne være enkel å ta i bruk, men hvordan en skulle lære livbåten eller rasjonere drikkevannet i denne måtte læres. Den ikke-materielle sikkerheten vil derfor være tema for neste kapittel som omhandler sikkerhetskompentansen.

²⁷³ Nortraship, New York, *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren*, nr 14. 13.2.1941.23.

²⁷⁴ Bennett og Bennett, *Survivors*, 145.

Kapittel 5: Sikkerhetskompetansen

5.1 Innledning

“Surviving the sinking or abandonment of a ship or boat is only the first step to surviving a disaster. Surviving at sea beyond that requires more than having the appropriate «survival equipment», it is also necessary to have knowledge, training, plus tangible goods like food and water.”²⁷⁵ Dette skriver forskerne bak boka *Essentials of Sea Survival*. Sentralt i begrepet sikkerhetskompetanse står derfor den ikke-materielle sikkerheten, altså kompetansen. Begrepet kompetanse kan defineres som «evne eller kvalifikasjoner, f.eks til å uttale seg, inneha en stilling eller treffe en beslutning».²⁷⁶

Sikkerhetskompetanse innebærer dermed kunnskap om sikkerheten. Dette kunne bety å ha kompetanse nok til å håndtere sikkerhetsutstyret, eller kunnskap om hva som burde gjøres i ulike overlevelsessituasjoner, for eksempel hvordan sjøfolkene skulle forholde seg i en livbåt. En sentral utfordring i forbindelse med sikkerhetskompetansen er forholdet mellom teori og praksis. Sjøfolk kunne i teorien ha nok kompetanse til å lære en livbåt, men ikke klare det i praksis fordi de ikke hadde hatt nok trening på dette. Derfor vil trening være sentralt i forbindelse med muligheten til å benytte seg av kunnskapen om for eksempel hvordan å lære en livbåt. I nyere forskning på sikkerhet har forskere trukket frem kompetanse som en viktig del av sikkerheten på arbeidsplassen.²⁷⁷ Det vil derfor være hensiktsmessig å undersøke hvilken rolle sikkerhetskompetansen kan ha spilt for sjøfolkene mulighet til å overleve i forbindelse med et krigsforlis.

Jeg vil gjennom dette kapittelet argumentere for at sikkerhetskompetansen var viktig i kombinasjon med sikkerhetsutstyret for sjøfolkene på norske skip. Sikkerhetskompetansen har ikke tidligere blitt systematisk behandlet i forskning på sjøfolkene i handelsflåten under andre verdenskrig. Fra myndighetenes side ble det i krigens siste år gjort et arbeid for å forsøke å bedre sikkerhetskompetansen blant sjøfolkene om bord på norske handelsskip. Selv om dette arbeidet både kom sent i krigen og i noen tilfeller kun nådde frem til de norske om bord, mener

²⁷⁵ Golden og Tipton, *Essentials of sea survival*, 177.

²⁷⁶ Nordbø, «Kompetanse», Store norske leksikon.

²⁷⁷ Flin et.al, «Measuring safer climate: identifying the common features», 187.

jeg det er helt nødvendig å diskutere betydningen av denne kompetansen for å kunne vise hvor sammensatt sikkerheten på norske handelsskip i krigsårene var.

I dette kapittelet stiller jeg spørsmål om på hvilken måte norske eksil-myndigheter forsøkte å styrke sikkerhetskompetansen på norske handelsskip i krigsårene. Jeg drøfter også hvilken betydning sikkerhetskompetansen hadde for sjøfolkene mulighet for å overleve et krigsforlis. For å kunne gjøre dette på en så virkelighetstro måte som mulig benytter jeg kunnskapen fra psykologien om hva som skjer med mennesker i nødssituasjoner, som for eksempel ved et krigsforlis. Den psykologiske dimensjonen vil bidra til forståelsen for betingelser og muligheter sjøfolkene hadde til å kunne ta i bruk sikkerhetsutstyret og sikkerhetskompetansen.

Sikkerhetskompetanse skiller seg fra sikkerhetsutstyr ved mer enn at den er ikke-materiell. Utstyret skulle hjelpe sjøfolkene med å forlate det synkende skipet og komme seg i trygghet uten å risikere livet. Kompetansen var ikke kun til hjelp i ulykkesøyeblikket da skipet var på vei ned, men også før ulykken inntraff som forebyggende tiltak.²⁷⁸ For å forklare dette på en god måte, vil jeg benytte meg av en før-under-etter modell når jeg skal analysere hvor den ulike kunnskapen kunne brukes. Flere forskere som har skrevet om overlevelse og nødssituasjoner har valgt å dele denne situasjonen inn på en slik måte. Blant annet har psykologen Johan Leach i boka *Survival Psychology* fra 1994, benyttet seg av denne inndelingen. Leachs strukturelle forståelse av ulykken deles inn i fire faser. Den første er før ulykken inntreffer, den andre når ulykken inntreffer, den tredje etter ulykken og den fjerde når ulykken er over og vedkommende er i trygghet.²⁷⁹ I min analyse skal jeg ikke undersøke post-traumet og vil derfor ikke benytte meg av den siste fasen. Også forskerne bak «The Hazards to Men in Ships Lost at Sea, 1940-1944» utgitt i 1956, har benyttet seg av en tredeling i analysen av betydningen av ulike tiltak og risikoer knyttet til krigsforlis.²⁸⁰

Leach forteller i sin bok om hvordan alle mennesker reagerer psykisk ulikt på en nødssituasjon. Denne kunnskapen vil være av stor betydning i forbindelse med diskusjonen rundt betydningen av kompetansen. Jeg vil derfor presentere det Leach sier om hvordan mennesker reagerer etter ulykken har inntruffet. I «the period of impact» altså når ulykken treffer, vil man kunne dele de overlevende inn i tre kategorier. Den første kategorien vil romme 10-20% av de involverte. Disse vil kunne tenke klart og forholde seg rolige. 75% av de involverte vil bli satt ut og ha

²⁷⁸ Ulykken forstås her som angrepet.

²⁷⁹ Leach, *Survival Psychology*, 8.

²⁸⁰ McCance, «The Hazards to Men in Ships Lost at Sea, 1940-1944», 7-29.

problemer med å tenke klart. De resterende av de involverte vil vise upassende oppførsel. Oppførselen vil kunne føre til dårlige avgjørelser, og mange av disse vil kunne bli paralysert.²⁸¹

For å styrke sjøfolkenes sikkerhetskompetanse ble det i løpet av krigsårene satt i gang flere ulike tiltak. Jeg har valgt å organisere undersøkelsene av sikkerhetskompetansen i to deler. Den ene gjennom den teoretiske formidlingen, gjennom utdeling av *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren* og håndbøker. Den andre måten å øke sjøfolkenes sikkerhetskompetanse på var gjennom praktiske treningen. Sjøfolkene måtte få muligheten til å benytte og prøve ut kunnskapen sin. I krigsårene skjedde dette gjennom opplæring og øvelser. Sammen skulle det teoretiske og det praktiske utvikle og styrke sjøfolkenes sikkerhetskompetanse, samt være med på å endre de delene av kulturen om bord som kunne hindre sjøfolkene i å overleve krigsforliset.

5.2 Teoretisk formidling av sikkerhetskompetansen

Nettopp fordi de norske handelsskipene seilte på alle verdenshavene i krigsårene, var den teoretiske formidlingen av sikkerhetskompetanse ingen enkel oppgave. Nortraship og Utenriksdepartementet hadde imidlertid kontorer og konsulater over nesten hele kloden. Bruken av disse var sentrale i arbeidet med å formidle viktigheten av en god sikkerhetskompetanse ut til sjøfolkene. Den enkleste måten norske eksil-myndigheter kunne spre den viktige kunnskapen rundt sikkerheten på var via litteratur.

Jon Rustung Hegland argumenterer i sin bok om *Nortraships flåte*, for at det med bakgrunn i krigen ble dannet en ny type sjømann. En sjømann som alltid var på vakt, og som sov med lugardøren alltid åpen i tilfelle et angrep.²⁸² En tanke om at angrepet kunne komme når som helst, var en helt nytt tankesett for sjøfolkene som seilte i krigen, til forskjell fra i fredstid. Omstillingen fra fred til krig og følgene av dette kom nok ikke naturlig for alle sjøfolk i krigsårene, ettersom mange hadde mønstret på i fredstid. Overgangen fra fred til krig krevde blant annet et større fokus på kompetanse rundt sikkerheten. Å øke sjøfolkenes kunnskap om sikkerhet var derfor viktig i et forsøk på å redde flest mulig. En amerikansk håndbok om sjøfolkenes sikkerhet i krigsårene sa det på denne måten: «Remember brother, any fact may save your life».²⁸³ I mange tilfeller ble sjøfolkene overlatt til seg selv, og var da avhengige av

²⁸¹ Leach, *Survival Psychology*, 24-25.

²⁸² Hegland, *Nortraships flåte*, del en, 115.

²⁸³ RA, Nortraship NY, MD, (S-2131), D/Da/L0034/0003, håndbok «Safety at sea».

sin egen kompetanse. Derfor var det viktig at enhver sjømann visste hva som skulle gjøres for å sikre seg selv.

På hvilke måter formidlet norske eksil-myndigheter kunnskapen om sikkerheten ut til sjøfolkene? I mine undersøkelser og gjennom mitt kildearbeid ser jeg at dette særlig har blitt gjort på to måter når det kommer til de teoretiske sidene. For det første gjennom ulike meddelelser. Disse var små brosjyrer som ble delt ut til hvert skip gjennom hele krigen. I krigsårene ble det utgitt to typer meddelelser, en fra Handelsdepartementet og en fra skipsfartsdirektøren. Den siste vil bli behandlet i dette kapitlet. For det andre ble sjøfolkene sikkerhetskompetanse forsøkt styrket gjennom utdelingen av håndbøker. Disse kom ikke før krigens siste år, og kom i to varianter. Den ene utgitt av Medisinaldirektøren, den andre fra Nortraship.

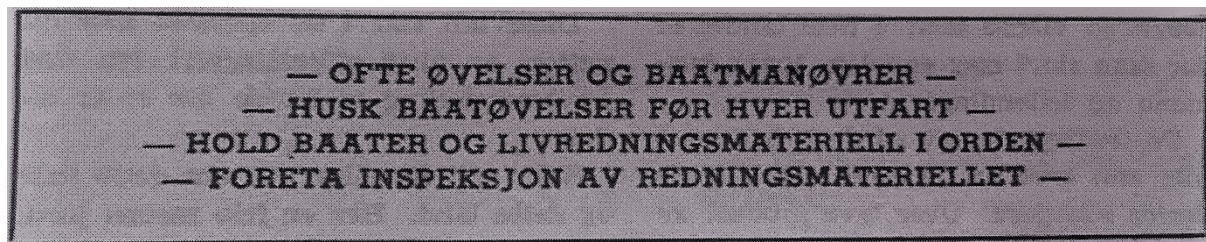
Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren

Meddelelsene fra Skipsfartsdirektøren ble utgitt av Nortraship New York gjennom alle årene Norge var okkupert. Første meddelelse kom i august 1940, og siste i mai 1945. Tanken bak meddelelsene var å holde kontakt med og opplyse de norske sjøfolkene gjennom krigen. Sjøfolkene skulle få vite hva som hendte hjemme i Norge, men også få muligheten til å sende inn spørsmål og klager til Nortraship. Mye av innholdet i meddelelsene omhandler hva nazistene foretok seg hjemme i Norge. Denne informasjonen må ses på som en form for propaganda, hvor målet var å motivere sjøfolkene til å fortsette å seile for Norge.²⁸⁴

Meddelelsene fungerte også på den måten at de skulle opplyse sjøfolkene om de nye sikkerhetstiltakene, som var et resultat av risikoen sjøfolkene i krigsårene seilte i. Gjennom alle meddelelsene ble sjøfolkene påminnet at å holde sikkerhetsutstyret i stand og klart i hvert tilfelle, var essensielt for å overleve. Nederst på sidene ble det satt inn rubrikker med påminnelser om ulike ting angående sikkerheten. Meddelelsene var en av myndighetenes måter å nå ut til sjøfolkene på, ikke bare med nyheter om det okkuperte Norge men også for å minne dem på hvilket ansvar hver og en hadde for egen sikkerhet. I meddelelsen fra juni 1944 er det skipsfartsdirektør Lorentzen som minner sjøfolkene på sitt ansvar for å holde sikkerheten i god stand, selv om tapsprosentene og risikoen sank.²⁸⁵

²⁸⁴ Rosendahl, "Seafarers or war sailors?", 84-86.

²⁸⁵ Nortraship, New York *Meddelelse fra Skipsfartsdirektøren*. Nr. 14.22.6.1944. 1.



Eksempel på påminnelse sendt ut til sjøfolkene gjennom Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren.

Kilde: Nortraship New York, Meddelelse fra Skipsfartsdirektøren, nr.10, 19.12.1940. 16.

Informasjon rundt gummidraktene ble også formidlet gjennom meddelelsene. I januar 1942 ble det blant annet skrevet at sjøfolkene måtte huske å ta godt vare på draktene sine, da disse ikke kunne erstattes så lett. Sjøfolkene måtte ikke «la dem [...] slenge omkring hvor de kan ta skade.»²⁸⁶

Det ble også i disse meddelelsene skrevet artikler som skulle minne sjøfolkene på viktigheten av utstyret. I artikkelen «Vink om utstyr og sikkerhetsforanstaltninger» fra oktober 1940, ble blant annet sjøfolkene minnet på at de må avholde båtøvelser jevnlig.²⁸⁷ I den samme meddelelsen ble det også rettet ansvar mot skipets kaptein, som måtte se til at alt av sikkerhetsutstyr var i orden.²⁸⁸

Om alle sjøfolk på norske skip leste disse meddelelsene er uvisst, men ut ifra meddelelsenes brevkasser kan det leses at noen satte stor pris på dem. I meddelelsen fra januar 1941 skrev en maskinist inn og fortalte at «de velskrevne artiklene gir leseren en god orientering i de aktuelle spørsmål som vedrører oss.» Maskinisten mente at bladet måtte bli tilgjengelig for flere, og at kapteinene ikke måtte sitte på dem selv. Nortraship svarte at alle norske sjøfolk hadde krav på et eksemplar hver.²⁸⁹ Et brevinnlegg i juni 1942 forteller også om gleden ved meddelelsene og dens informasjon, men at de var vanskelige å få tak i.²⁹⁰ Dette kan tyde på at det i hvert fall i krigens første år ikke var så enkelt å få tak i meddelelsene.

Håndbøkene

I krigens siste år ble det utgitt to håndbøker for sjøfolkene. Bøkene inneholdt informasjon som sjøfolkene trengte for å kunne overleve alene eller sammen. Begge bøkene var oversatt fra engelsk, med ekstra informasjon om norske forskrifter. Håndbøkene kan ses på som et verktøy

²⁸⁶ Nortraship, New York *Meddelelse fra Skipsfartsdirektøren*. Nr. 12.22.1.1942. 24.

²⁸⁷ Nortraship, New York *Meddelelse fra Skipsfartsdirektøren*. Nr.6. 24.10.1940. 9.

²⁸⁸ Nortraship, New York *Meddelelse fra Skipsfartsdirektøren*. Nr.6. 24.10.1940. 9.

²⁸⁹ Nortraship, New York *Meddelelse fra Skipsfartsdirektøren*. Nr.12. 16.1.1941.11.

²⁹⁰ Nortraship, New York *Meddelelse fra Skipsfartsdirektøren*. Nr.22.11.6.1942.17.

fra eksil-myndighetenes side for å bedre og styrke sjøfolkene sikkerhetskompetanse. På grunn av krigen var det ikke tid til å trene alle sjøfolkene og lære dem ordentlig hvordan de skulle håndtere et krigsforlis, men bøkene kunne på sin måte bidra. Hvorvidt disse bøkene ble lest er det også vanskelig å si noe om. Uansett om alle leste dem eller ikke, gir de et innblikk i hva som var forventet i forbindelse med sjøfolkene sikkerhetskompetanse.

Veiledning for redning av liv etter skipbrudd

Medisinaldirektørens håndbok på 24 sider var en oversettelse av den britiske veiledningen *A guide to the perservation of life at sea after shipwreck*.²⁹¹ Denne håndboken var ikke bare en direkte oversettelse, men inneholdt også de norske bestemmelsene rundt for eksempel rasjonering av vann. I forordet til boken skriver medisinaldirektør Evang at «kunnskap, tiltak og framsyn kan øke sjansen til å berge liv [...]».²⁹²

Boken starter med hvilke forebyggende tiltak sjøfolkene kunne gjøre før et angrep. Sjøfolkene skulle alltid følge med på hvor skipet befant seg. Dette skulle hjelpe dem om de havnet i en livbåt og selv måtte komme seg i land. Også tilsyn av sikkerhetsutstyret blir trukket frem som særlig viktig. Drikkebeholderne i livbåtene skulle sjekkes ofte, og vannet skulle med jevne mellomrom skiftes ut. Sjøfolkene ble også oppfordret til å sove fullt påkledd. Redningsvesten skulle være tilgjengelig til enhver tid.²⁹³

Under angrepet, som kunne vare alt fra tre minutter til en time, skulle sjøfolkene huske på en god del ting. For det første skulle de være klare over at ved en eksplosjon skulle de legge seg ned på magen og beskytte hodet med armene.²⁹⁴ Det viktigste var kanskje hva sjøfolkene skulle ta med seg ut av det synkende skipet. I håndboken blir det blant annet trukket frem at sjøfolkene skulle ta med seg ekstra klær og at ekstra vannforsyning var viktigere enn proviant.²⁹⁵ Måtte sjøfolkene hoppe fra det synkende skipet skulle de påse at bena ble holdt tett sammen, og at de ikke hoppet fra den høyeste siden da dette kunne føre til skader. I vannet var det viktig at sjøfolkene ikke brukte mye krefter på å plaske rundt. De skulle forholde seg rolige og speide etter en livbåt eller flåte.²⁹⁶

²⁹¹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0086/0007 håndbok *Veiledning for redning av liv etter skipbrudd*.

²⁹² Ibid. 3.

²⁹³ Ibid. 6.

²⁹⁴ I.c.

²⁹⁵ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0086/0007 håndbok *Veiledning for redning av liv etter skipbrudd*. 7.

²⁹⁶ Ibid.8.

Hva skulle så sjøfolkene gjøre når de hadde kommet seg i livbåten eller på flåten? Denne delen av håndboken begynner med et par beroligende ord «så snart en er kommet om bord enten i en av skipets livbåter eller redningsflåter, er sjansen til å bli reddet økt enormt».²⁹⁷ Veiledningen legger vekt på at det er opp til den enkelte sjømann hvordan han nå kommer til å få det før redningen kommer. Dette ville avhenge av sjøfolkenes oppførsel i livbåten. Opphold i flåten eller i livbåten kunne bli lange. Det var derfor viktig at alle fikk noe å gjøre, slik at det ble utarbeidet en daglig rutine. Alle om bord skulle få utdelt en liten oppgave de skulle gjøre. Det ble også anbefalt å utarbeide et vaktskifte.²⁹⁸ Videre skulle vannet rasjoneres. Her ble det forventet at sjøfolkene selv måtte bedømme om det kom til å ta lang eller kort tid før de ville bli reddet eller nådde land. Man anbefalte at 1,5 liter vann ble tildelt hver mann per dag.²⁹⁹ Dette skulle være den minste mengden vann som kunne deles ut for at alle skulle kunne fungere normalt.

Spesielt for veiledningsboken utgitt av medisinaldirektøren var at den inneholdt medisinsk veiledning. Skulle noen av mannskapet komme såret eller skadet i livbåten, var det svært viktig at de andre i livbåten visste hva de skulle gjøre for å redde liv. I boken er det både en veiledning til bruken av medisinene som skal være om bord, samt hvordan drive gjenopplivningsforsøk.³⁰⁰ Kunnskapen kunne være livsviktig. Slik kunnskap var det ikke gitt at sjøfolkene hadde med seg fra før. Ute på havet i en livbåt var det ikke mulighet for å få tak i en lege, sjøfolkene var overlatt til seg selv.

Vær beredt

Håndboken utgitt av Nortraship med tittelen *Vær beredt* var en oversettelse av den amerikanske håndboken *Safety at sea for seamen*. Denne amerikanske håndboken bygget på intervjuer med 2000 sjøfolk, og dermed på erfaring fra sjøfolk som selv hadde opplevd krigsforlis. Håndboken fra Nortraship har en noe annen retorisk karakter sammenlignet med den utgitt av medisinaldirektøren. Nortraships håndbok inneholdt mer «godsnakk». Den er ikke like rett på sak, for eksempel har den et større fokus på det psykiske aspektet ved det å seile i faresonen. Innledningsvis blir det blant annet sagt at «Det er helt naturlig at en er redd når der er fare på

²⁹⁷ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0086/0007 håndbok *Veiledning for redning av liv etter skipbrudd*. 8.

²⁹⁸ I.c.

²⁹⁹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0086/0007 håndbok *Veiledning for redning av liv etter skipbrudd*. 10.

³⁰⁰ Ibid. 14-22.

ferde. [...] Og det er bedre at en får «luftet» meningene sine enn å gå og gruble».³⁰¹ Den sier også at «kunnskap kan være bedre enn noen redningsvest, og det er noe du ikke kan miste. Den gir deg selvtillit og hjelper til å overvinne unødig engstelse.»³⁰² For mange sjøfolk ble den psykiske belastningen med dem også inn i fredsårene. Mange slet med det som i ettertiden ble kategorisert som «krisseilersyndromet». Kunnskapen om sikkerheten og hva sjøfolkene kunne forvente seg ved et angrep, kunne kanskje lette litt på frykten.

Hva fremmer så denne håndboken fra Nortraship når det kom til hva sjøfolkene burde foreta seg før et eventuelt angrep? Samhold rundt sikkerheten blir særlig fremhevet i denne håndboken. «Jo mere opplysning og erfaring en har til felles, jo mere tillit vil en få til hverandre, og unødig panikk og overilede handlinger kan unngås.»³⁰³ For å oppnå dette foreslo boken at mannskapet om bord skulle organisere diskusjonsmøter hvor sikkerheten skulle tas opp. Håndboken fra medisinaldirektøren kunne i slike møter brukes som et hjelpemiddel. Videre foreslår boken også at sjøfolkene selv kunne gå til innkjøp av eget sikkerhetsutstyr utover det de allerede fikk. Hvor vanlig dette var på norske skip er uvisst, men på britiske handelsskip skjedde dette i krigsårene.³⁰⁴ I tillegg ble det også foreslått at sjøfolkene skulle øve seg på å ta på seg skoene og sitt personlige redningsutstyr så fort de kunne, også i mørke.³⁰⁵

Når angrepet inntraff ble sjøfolkene rådet til å stoppe opp og tenke seg om, før de løp til nærmeste livbåt.³⁰⁶ Dette var kanskje ikke alltid like enkelt i en slik situasjon. Som selvhjelpsboken sa «[...] i 99 av 100 tilfeller har du bedre tid enn du tror.»³⁰⁷ Videre blir det gitt en nøye gjennomgang av hvordan livbåten skal låres. Heretter kom en detaljert forklaring på hvordan sjøfolkene skulle hoppe i vannet. Blant annet var det viktig å holde vesten tett til kroppen, for at ikke nakken skulle få et for stort smell i det kroppen havnet i vannet. Det psykiske aspektet kommer igjen inn under hva mannskapet på tankskip skulle gjøre dersom skipet ble angrepet. «Står en tankbåt i lys lue, er det imidlertid helt menneskelig at en blir redd for livet sitt.»³⁰⁸ I forbindelse med hopping fra tankskip var det viktig at sjøfolkene tok av seg

³⁰¹ RA, Nortraship NY, MD, (S-2131), Da/L0034/0005 håndbok *Vær beredt*. 10.

³⁰² I.c.

³⁰³ Ibid, 11.

³⁰⁴ Bennett og Bennett, *Survivors*, 98.

³⁰⁵ RA, Nortraship NY, MD, (S-2131), Da/L0034/0005 håndbok *Vær beredt*. 12.

³⁰⁶ Ibid, 13.

³⁰⁷ Ibid, 25.

³⁰⁸ RA, Nortraship NY, MD, (S-2131), Da/L0034/0005 håndbok *Vær beredt*. 29.

redningsdraktene slik at de kunne komme godt under den brennende eller oljefylte havoverflaten.³⁰⁹

Trygt i livbåten gir denne håndboken mange av de samme rådene som boken utgitt av medisinaldirektøren gir. Det burde utarbeides rutiner, det måtte deles ut vann og mat, samt noen måtte ha ansvar for å se etter redningsfartøyer. Boken inneholder imidlertid ikke noen medisinsk veiledning slik som den andre håndboken gjør. Veiledningen ble med vilje ikke tatt med, ettersom Nortraship på det tidspunktet hadde fått kjennskap til at en lignende bok ble utarbeidet av medisinaldirektøren.³¹⁰

Hvilken sikkerhetskompetanse formidlet disse håndbøkene til sjøfolk på den norske handelsflåten? For det første ble viktigheten av forbyggende tiltak formidlet. Tiltakene skulle hjelpe sjøfolkene til å møte forberedt i tilfelle skipet ble angrepet. For eksempel skulle sjøfolkene huske på hvor skipet befant seg i forhold til land. Det ble understreket at det kunne være avgjørende å alltid ha kontroll på hvor alt av sikkerhetsutstyr var om bord. For det andre ble det lagt mye vekt på kunnskapen om at sjøfolkene i en krisesituasjon må fordele kreftene riktig. I vannet måtte de ikke plaske febrilsk rundt. Unødvendig fysisk anstrengelse i livbåten måtte også unngås.³¹¹

I all hovedsak var det Nortraship som hadde ansvaret for å dele ut håndbøkene. Dette var rimelig, ettersom det var Nortraship sine kontorer oftest var i kontakt med hvert enkelt skip. Medisinaldirektøren sendte i september 1944 ut 5000 eksemplarer av *Veiledning for redning av liv etter skipbrudd* til Nortraship London, som igjen sendte 2000 eksemplarer av disse til kontoret i New York. Det skulle deles ut tre eksemplarer til hvert norsk skip. Ett av eksemplarene skulle plasseres i livbåten. Ekstra eksemplarer skulle deles ut til underkontorene samt utenriksstasjonene.³¹² Den norske handelsflåten besto i 1944 av 590 skip. Nortraships New York-kontor hadde ansvaret for 187 av disse skipene, og London-kontoret hadde ansvar for de resterende 403 skipene.³¹³ I utgangspunktet skulle det være nok eksemplarer til alle de norske skipene. Det samme gjaldt håndboken publisert av Nortraship. Denne ble trykket i et opplag på 7000³¹⁴, altså flere enn boken fra medisinaldirektøren. I teorien burde alle norske skip fått om

³⁰⁹ RA, Nortraship NY, MD, (S-2131), Da/L0034/0005 håndbok *Vær beredt*. 29.

³¹⁰ Ibid. Forord.

³¹¹ RA, Nortraship NY, MD, (S-2131), Da/L0034/0005 håndbok *Vær beredt*. 32.

³¹² RA, Sosialdepartementet 1940-1945, (S-2910), D/ Da /L0071/ 0001 brev fra P. Prag til Karl Evang. 21. 9. 1944.

³¹³ Basberg, *Nortraship. Alliert og konkurrent*, 129.

³¹⁴ RA, Handelsdepartementet i London (S-2131), D/Da/L0034/0003, memorandum fra B. Lydersen til Ole Bull. 17.10.1944.

bord tre eksemplarer av hver av disse bøkene, slik at eksemplarene kunne leses av alle i mannskapet. I virkeligheten kan det godt være at dette ikke var tilfellet. Tidligere i oppgaven har det blitt diskutert problemene med at mange skip seilte i lengre perioder langt borte fra Nortraship-kontorene. Disse ville da kanskje ikke få om bord disse håndbøkene.

Et viktig moment ved utgivelsen av håndbøkene, var at de ble utgitt sent i krigen. 1942 utmerker seg som det året hvor flest sjøfolk ble drept på havet, dette gjaldt også de norske. Bøkene burde ideelt blitt utgitt nærmere krigens start, slik at sjøfolkene kunne tilegnet seg denne kunnskapen på et tidligere tidspunkt. Norske skip ble senket under hele krigen, og selvsagt ville denne kunnskapen være nyttig for dem som var om bord på de skipene som ble utsatt for angrep også etter 1944. For de sjøfolkene som ble drept i tiden før 1944 kom denne kunnskapen for sent.

5.3 Praktisk øvelse i sikkerhetskompetansen

Sjøfolkenes sikkerhetskompetanse omhandlet også kunnskap om bruken av sikkerhetsutstyr gjennom trening og opplæring. I nyere forskning på sikkerhetskultur ved arbeidsplasser tilknyttet høy risiko, er det enighet om at utdanning og trening har stor betydning for sikkerheten.³¹⁵ Sjøfolkene var avhengige av praktisk trening. Særlig livbåtøvelser var en «hot-topic» i krigsårene, ikke bare i forbindelse med norske handelsskip. Bennett og Bennett skriver i sin bok at de britiske sjøfolkene hadde den teoretiske kunnskapen, men ikke den praktiske.³¹⁶ Sosiologen Tony Lane peker også ut trening som sentralt i forbindelse med overlevelse når han skriver «the poor quality of training provided for merchant seamen may well have inflated the numbers who died.» i sin bok om sjøfolkene i krig³¹⁷ På bakgrunn av dette skal jeg undersøke hvilken trening og opplæring som ble tilbudt og krevd av sjøfolkene i krigsårene.

Opplæringen

Det var nødvendig med praktisk opplæring av en ekspert når det kom til spesielle deler av sikkerhetsutstyrets bruk. I krigsårene foregikk det opplæring av sjøfolk i forbindelse med tre ulike sikkerhetstiltak. Den første i forbindelse med gassangrep, den andre i forbindelse med utdanning av livbåtmenn og til sist førstehjelpskurs som kun ble med diskusjonen. Opplæringen skjedde via en ekspert på området, som kunne lære sjøfolkene opp.

³¹⁵ Davy og Noh, "A study on education in establishing strategies for improving safety at sea", 483.

³¹⁶ Bennett og Bennett, *Survivors*, 85.

³¹⁷ Lane, *The merchant seamen's war*, 35.

Til forskjell fra første verdenskrig, ble ikke gassangrep brukt i andre verdenskrig, men i frykt for dette ble det innført anti-gass utstyr på norske skip i 1942. Kunne norske sjøfolk ta dette utstyret i bruk, og var de klare over konsekvensene ved et gassangrep? Mange av sjøfolkene som arbeidet i den norske handelsflåten ved krigen start i 1939 hadde opplevd første verdenskrig. Kanskje hadde en god del av disse fortsatt frykten for gassangrep i bakhodet. For de sjøfolkene som hadde startet sin karriere etter 1918, var kanskje ikke denne frykten til stede. I 1925 hadde 133 land signert en avtale om ikke å ta i bruk gass i krigføring i fremtiden. Dessverre har slike avtaler ved flere anledninger i verdenshistorien ikke blitt overholdt.

I desember 1943 ble det avholdt et møte i regi av Handelsdepartementet om nettopp hvordan man på best mulig måte kunne lære sjøfolkene å bruke anti-gass-utstyr. Møtet fant sted etter at en fenrik med etternavn Hermansen hadde sendt et brev til statsråd Hindahl. I brevet fortalte han om at hans oppfatning var at sjøfolkene ikke hadde nok kunnskap til å kunne ta i bruk anti-gass-utstyret skulle dette bli nødvendig. Uansett hvor godt utstyret var, måtte sjøfolkene vite hvordan de skulle ta det i bruk.³¹⁸

Fenrik Hermansen ble så ansatt til å dra rundt til norske skip som ankom havnene i Storbritannia. Her skulle han holde kurs i hvordan sjøfolkene skulle ta i bruk anti-gass-utstyret. Fra planen for gassundervisningen på skip kan det leses om hva som skulle læres bort. Planen på åtte punkter tar for seg alt fra kontroll av skipets anti-gass utstyr, til oppsetning av avgassingslag og demonstrasjon av avgassing.³¹⁹ Hermansen skulle lære sjøfolkene hvordan de skulle ta vare på utstyret sitt, samt hvordan de skulle forholde seg under et gassangrep.

2. mai 1945 avsluttet Hermansen sin grunnundervisning på norske skip. Han hadde vært om bord på 59 skip og nådd frem til 2017 sjøfolk. Han hadde også avholdt foredrag om gasskrig og gassforsvar i Norsk Skipsførerforbunds avdeling i London og Liverpool hvor ca. 160 offiserer var til stede. Hermansen avslutter rapporten sin etter undervisningen, med at utstyret om bord på de norske skipene var varierende. Noen skip hadde alt av utstyr på plass, andre nesten ingenting.³²⁰

Hermansen hadde holdt kursene og opplæringen i ulike havner i Storbritannia. Ikke alle skip anløp her, og dermed nådde bare Hermansen ut til de som kom hit. 2017 sjøfolk er mange, men

³¹⁸ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002/0001, notat ved Atle Tange, 5.1.1945 (men trolig skrivefeil på dokument, altså ble møtet avholdt 5.1.1944)

³¹⁹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002/0001, Plan for gassundervisning på skip.

³²⁰ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567) D/Dd/L0002/0001 brev fra Hermansen til Handelsdepartementet, 2.5.1945.

kun et mindretall av alle de sjøfolkene som arbeidet på norske skip i krigsårene. Gass ble ikke umiddelbart brukt i krigen som våpen, og dermed fikk ikke sjøfolkene bruk for denne kunnskapen eller utstyret.

Den andre opplæringen av sjøfolk som fant sted i krigsårene var den av livbåtmennene. Som beskrevet i kapittel 3, var det disse som skulle ha ansvaret for alt av redningsutstyr om bord i skipene. Opplæringen foregikk på skytterskolens avdeling i Dumbarton i Skottland. Gjennom denne opplæringen skulle livbåtmennene være klare til å ta kontrollen over livbåtene og mannskapet, dersom skipet ble angrepet. Ikke bare skulle de kunne ro båten, noe som viste seg å være et problem, de skulle også kunne låre båten på en god måte.

I løpet av krigens nest siste år ble det også hos Nortraship New York diskutert om det skulle opprettes egne førstehjelpskurs for sjøfolk. Tanken var at kursene skulle skjedd i forbindelse med oversettingen av den amerikanske håndboken «Safety for seamen at sea». Amerikanerne hadde allerede en slik ordning, hvor sjøfolk kunne melde seg på kursene når de var i land. Det var to kurs, ett på 6 timer fordelt på fire dager, og ett på 12 timer. Det ble foreslått at slike norske kurs kunne avholdes på ett av de norske sjømannshotellene. Jeg kan ikke finne noe svar på dette brevet, eller videre diskusjon. Derfor går jeg ut ifra at dette ikke ble gjennomført.

Øvelsene

«Om en livbåt er aldri så godt utstyrt, vil den være til liten nytte hvis ingen kan håndtere den» står det i håndboken *Vær beredt*.³²¹ Altså var kun det materielle sikkerhetsutstyret til hjelp om sjøfolkene hadde kunnskap om hvordan utstyret skulle tas i bruk. God håndtering av livbåtene var essensielt for at sjøfolkene skulle kunne komme seg bort fra det synkende eller brennende skipet, samt holde seg i trygghet til hjelpen kom. Fokuset på livbåtøvelser ble større i takt med krigens utvikling. 1942 ble også i denne sammenhengen et vendepunkt, ved at kravene til øvelsene ble utvidet. Endringene løste imidlertid ikke problemet, og klagene på få livbåtøvelser fra mannskap på ulike skip fortsatte krigen ut.³²²

Hvorfor ble fokuset på livbåtøvelser endret i løpet av krigsårene? For det første var behovet for å holde øvelse større. Mange sjøfolk mistet livet, og livbåten kunne i mange tilfeller være eneste redning. Risikoen for å bli offer for et krigsforlis hadde endret seg siden krigens start. Ubåtene senket flere skip, og den nye ulveflokk-taktikken viste seg å være effektiv. For det andre hadde

³²¹ RA, Nortraship NY, MD, (S-2131), Da/L0034/0005 håndbok *Vær beredt*. 13.

³²² Det finnes blant annet en klage på mannskap som nektet å bli med på øvelser fra 1944. RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0001/0006, notat, 17.4.1944.

det kommet klager til både Sjømannsforbundet, Nortraship London og Handelsdepartementet, på at det ikke var blitt avholdt tilstrekkelige livbåtøvelser på norske skip. I denne forbindelse vil det være naturlig å stille spørsmål ved hvem på handelsskipene som hadde ansvaret for at øvelsene faktisk ble gjennomført? Et svar på dette kommer i Sjømannsforbundets medlemsblad i juni 1941 i en artikkel skrevet av Erling Grønn-Nielsen, under overskriften «Båtøvelser». Grønn-Nielsen hadde gjennom sine tilsyn av norske handelsskip oppdaget at mange skip ikke hadde avholdt regelmessige båtøvelser.³²³

«[...] da det dessværre stadig vekk viser seg at en del skibsførere enten lider av hukommelsestap, eller manglende lese-evne, eller en slik mindreverdighetsfølelse at de ikke anser umaken verd å redde sig selv- og på denne måten samvittighetsløst utsetter hele mannskapet for drukning [...]»³²⁴

Gjennom denne uttalelsen kommer det tydelig frem hvem Grønn-Nielsen mener har skylden for de få antall øvelsene. I *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren* kom det i september 1941 svar på Grønn-Nielsens artikkel. Svaret kom fra skipsføreren Axel Nærø på skipet S/S *Hada County*. Han var av den formening at sjøfolkene gjorde det de kunne for å sikre seg. Båtøvelser ble ifølge Nærø ofte holdt i krigsfarvann. Han ønsket imidlertid ingen innblanding fra folk på land.³²⁵ Svar på Nærøs kommentar kom senere i Sjømannsforbundets medlemsblad. Svaret ble skrevet av Einar Johansen, som anså det Grønn-Nielsen hadde skrevet for rett. Det hadde vært mange tilfeller hvor norske skip ikke fulgte reglene for livbåtøvelse.³²⁶ Flere spørsmål angående hvordan båtøvelsene skulle avholdes ble også sendt inn til Sjømannsforbundet og Nortraship i løpet av 1941. Det kan gjennom disse spørsmålene tyde på at det var usikkerhet blant sjøfolkene rundt akkurat hva som skulle gjøres på en øvelse. Kanskje var det et behov for en utbredt forklaring på hva livbåtøvelsene skulle inneholde? Kanskje var det også på tide å endre selve praksisen ved øvelsene?

Regelverket for båtøvelser som gjaldt da Norge ble invadert i april 1940, var opprinnelig fra november 1932. Ikke før i september 1942 ble det stilt nye krav til livbåtøvelsene. Forskriftsmessige båtøvelser skulle avholdes så vidt mulig før avgang fra utgangshavnene. Det skulle også avholdes øvelser hvis mannskapet hadde endret seg betraktelig.³²⁷ I et forsøk på å

³²³ Norsk Sjømannsforbundets medlemsblad, nr. 6, juni 1941. 2-3.

³²⁴ Ibid, 2.

³²⁵ Nortraship, New York *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren*, 18.9.1941. 35.

³²⁶ Norsk Sjømannsforbundets medlemsblad, nr.8, august 1941. 24.

³²⁷ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/ Dc /L0084/ 0001 forskrift ved Handelsdepartementet. 18. 9.1942.

tvunge ledelsen om bord til å avholde båtøvelser oftere, ble det også bestemt at det skulle skrives inn i dekkdagboken om det hadde blitt avholdt øvelse. Hadde det ikke vært mulig å holde øvelsen, måtte forklaringen på dette skrives inn. Tilsynsmennene som sjekket utstyret om bord skulle fra og med 1943 også sjekke dekkdagbøkene for å se at det ble avholdt øvelser.³²⁸ Ble det ikke avholdt øvelser kunne de sjøfolkene som ikke deltok få bot. På skipet D/S *Mathilde* nektet en del av mannskapet å være med på øvelse. Disse ble derfor trukket i hyren for å straffes.³²⁹

I *Meddelelser fra Handelsdepartementet* utgitt 15. januar 1943 ble særlig båtøvelsene behandlet. Øvelsene skulle avholdes hver annen måned. Alle i mannskapet skulle stille opp ved sine livbåter iført sin redningsvest. Livbåten skulle så låres og settes på vannet med mannskapet i. Livbåten skulle testes på vannet, helst også seiles.³³⁰ Alle sjøfolkene om bord måtte få muligheten til å forsøke å låre. Poenget var at sjøfolkene skulle få hands-on øvelse i å låre og seile livbåtene. Hvorvidt disse øvelsene ble gjennomført så ofte regelverket tilsa, er vanskelig å svare på. En systematisk undersøkelse av dekkdagbøkene kan kanskje gi et svar. Alle øvelsene skulle skrives inn i disse bøkene, så i teorien skal det være mulig å se etter slike øvelser i dekkdagbøkene. Etter å ha undersøkt noen dekkdagbøker fra krigsårene, etter skipene M/S *Anatina* og M/T *Baconda*³³¹, konkluderte jeg imidlertid med at det var et alt for tidkrevende arbeid å gå igjennom nok bøker slik at undersøkelsen ville være representativt. Derfor har jeg ikke gjort en systematisk undersøkelse av dekkdagbøkene i min masteroppgave, på tross av at bøkene er gode kilder til kunnskap om hva som foregikk på de ulike skipene i krigsårene.

Hvilken betydning hadde livbåtøvelsene for sjøfolkens mulighet til å overleve etter et krigsforlis? Kunnskap og praktisk trening i å håndtere livbåtene skulle gjøre sjøfolkene mer beredt på hva de skulle foreta seg om det kom et angrep. Spørsmålet i denne sammenhengen er om alle var med på øvelsene, og om de faktisk ble avholdt. Selv om det skulle skrives inn i dekkdagboken når øvelsene var blitt avholdt, vet vi ikke med sikkerhet at alle disse øvelsene faktisk ble holdt. Kanskje ble de bare skrevet inn for å unngå bot. I løpet av hele krigen kom

³²⁸ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/ Dd/L0002/0003 utsendelse fra Handelsdepartementet. 7.8. 1943.

³²⁹ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/ Dd/ L0001/ 0006 brev til Handelsdepartementet. 17.4.1944.

³³⁰ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/ Dc/ L0084/ 0001 Meddelelser fra Handelsdepartementet, 15.1.1943.

³³¹ Jeg gikk ikke systematisk gjennom alle dekkdagbøkene fra krigsårene for disse skipene. Jeg bladde i noen av bøkene for å se om jeg kunne ta dem i bruk. Det tok ikke lang tid før jeg forstod hvor stort og omfattende dette kildematerialet er, og at det ville være for mye arbeid å gå systematisk gjennom dem i forbindelse med denne masteroppgaven.

det inn klager fra både mannskap og tilsynsmenn til både Nortraship, Handelsdepartementet og Sjømannsforbundet på at det ikke ble avholdt øvelser. Klagene vedvarte helt til krigen slutt, og helt til de siste månedene av krigen gjorde Handelsdepartementet det de kunne for å oppfordre skipene og sjøfolkene til å avholde øvelser. Til og med i Sjømannsforbundets aller siste medlemsblad i krigsårene, utgitt 1. mai 1945, ble nødvendigheten av regelmessige øvelser understreket.³³² De vedvarende klagene vitner om at mange valgte å ikke holde eller delta på regelmessige øvelser, på tross av at sjøfolkene var klare over at å seile i krigsfarvann var farlig.

5.4 Betydningen av sikkerhetskompetansen

Sett under ett var det flere sider ved formidlingen samt tiltakene for å styrke sjøfolkenes sikkerhetskompetanse som var problematiske. Blant annet var det ikke alltid mulig for sjøfolkene å ta i bruk kunnskapen de hadde tilegnet seg fordi de ble satt psykisk ut av krisesituasjonen det var å bli angrepet. Andre møtte en situasjon de overhode ikke var klare for, ettersom de ikke hadde trent på hvordan de skulle forholde seg når skipet sank og livbåtene ikke kunne låres. Bildet sjøfolkene fikk presentert av krisesituasjonene var virkelighetsfjerne. I få tilfeller ville skipet ligge flytende i mange timer, hvor de fikk god tid til å låre livbåtene samt samle samme alt av mat om bord.³³³ Virkeligheten var sjeldent slik.

En del av mannskapet hadde heller ikke muligheten til å tilegne seg kunnskap om sikkerheten. De utenlandske, alle unntatt svensker og dansker, kunne svært lite norsk og hadde da et problem med å få den informasjonen gjennom håndbøkene og meddelelsene som var på norsk. Hvorvidt båtøvelsene ble holdt på engelsk, eller forklart for mannskap som ikke kunne norsk, er også et spørsmål.

Det psykiske aspektet

Hvor verdifull var kunnskapen om sikkerheten når sjøfolkene virkelig trengte den? Kunnskapen rundt sikkerheten i seg selv var både viktig og nødvendig for å sikre at så mange som mulig overlevde krigsforlis. Det store spørsmålet er om denne kunnskapen var til hjelp når den skulle brukes, og om den virkelig forberedte sjøfolkene på en god nok måte for det de kunne forvente når ulykken inntraff. I forbindelse med dette spørsmålet er det særlig to aspekt jeg vil diskutere: for det første hvor realistisk var fremstillingen av ulykken og hva kunne sjøfolkene forvente i

³³² Norsk Sjømannsforbundets medlemsblad, 1.5.1945. 11.

³³³ Ifølge studien gjort av McCance et.al sank de aller fleste skipene som ble senket før det hadde gått 15 minutter. McCance et al., *The Hazards to men in ships lost at sea 1940-1945*, 7.

forhold til den? Og for det andre, på hvilken måte kunne kunnskapen påvirke sjøfolkens psyke i denne situasjonen?

Skildringen av angrep gjennom selvhjelpsbøkene samt livbåtøvelsene forberedte kanskje ikke sjøfolkene på en realistisk måte på hva de kunne forvente seg ved et eventuelt angrep. McCance et.al påpeker at det var helt essensielt at sjøfolkene fikk realistisk trening.³³⁴ Under båtøvelsene skulle alle i mannskapet gå til hver sin båt for så å finne sin plass. Veiledningen til å avholde båtøvelse tar på ingen måte høyde for problemet som kunne oppstå når en eller flere av livbåtene ble ødelagt i angrepet. Hvordan skulle sjøfolkene da forholde seg til livbåtene? Problemer med å lære en ødelagt livbåt blir heller ikke problematisert. Øvelsene foregikk i stille og rolige omgivelser, og sjøfolkene fikk ikke noe inntrykk av det kaoset som kunne råde når skipet ble angrepet. Dette gjelder også i håndboken fra medisinaldirektøren, hvor det ikke blir gitt noe særlig realistisk fremstilling av ulykker. Et eksempel på hvordan situasjonen etter et angrep kunne arte seg finnes i sjøforklaringen etter torpederingen av skipet D/S *Brask* 15. januar 1941: «Torpedoen traff babord side, antagelig ved Nr.2 luken. Hele forskibet ble revet opp og skipet sank i løpet av 3 minutter. Ingen av livbåtene ble nedfired. De ble imidlertid delvis løsnet, men der ble ikke tid til å sette dem på vannet.»³³⁵ Hvordan skulle sjøfolkene klare å huske på å hente med seg ekstra vann i slike situasjoner hvor det ikke engang ble tid til å lære livbåtene?

På en annen side kunne forliset foregå rolig, og uten dramatik. Et eksempel på dette kan vi lese om i sjøforklaringen fra skipet M/T *Varanger*. En av matrosene om bord forteller at: «Alt redningsutstyr var i full orden og virket knirkefritt. Redningsarbeidet gikk rolig; der hadde hersket god disiplin [om bord]». ³³⁶ Altså var det ikke alltid slik at evakueringen etter et angrep var kaotisk. Skildringen av forlisene i håndbøkene må også ses fra myndighetenes side. Hadde skildringene av forlisene og det som fulgte blitt fremstilt på en realistisk måte, hadde kanskje mange sjøfolk nektet å seile.

Som nevnt innledningsvis i dette kapittelet, reagerer mennesker svært ulikt på krisesituasjoner. Tenker vi oss at 75% av mannskapet reagerer med sjokk og blir satt ut,³³⁷ kan vi se for oss at det var vanskelig å få alle i livbåtene og redde så mange som mulig. Britisk forskning på krigsforlis i krigsårene viser at 26% av de som ble drept ved et angrep, ble drept i perioden

³³⁴ McCance et.al, "The Hazards of Men in Ships Lost at Sea", 33.

³³⁵ Sjøforklaring, D/S *Brask*.

³³⁶ Sjøforklaring M/T *Varanger*.

³³⁷ Leach, *Survival Psychology*, 24-25.

mellom angrepet inntraff og alle hadde kommet seg i livbåtene.³³⁸ Dette var en kritisk periode når det kom til overlevelse. I denne perioden hadde kunnskapen en stor verdi når det kom til å vite hva sjøfolkene skulle foreta seg, før de kom i livbåtene.

Kunnskapen rundt sikkerheten var ikke bare praktisk viktig å kjenne til for sjøfolkene. Den kunne også være av betryggende karakter. Den psykiske virkningen ved denne kunnskapen nevner både Evang og Mossige. Det skapte en slags trygget for sjøfolkene. De kunne vite hva de skulle foreta seg, skulle angrepet komme. Kanskje var dette en av de store betydningene ved denne kunnskapen, nemlig at den økte trygghetsfølelsen. Som Mossige sier, «følelsen av å ikke være forsvarsløs, og at man hadde visse muligheter til å overleve om skipet skulle gå ned.»³³⁹ På den andre siden kunne kunnskapen by på psykiske påkjenninger, fordi den kunne minne sjøfolkene på hva de kunne vente seg skulle de bli angrepet.

Vissheten om at sjøfolkene selv hadde kunnskap rundt hva de skulle gjøre i ulike situasjoner hadde stor betydning for deres selvsikkerhet når angrepet kom. Krisesituasjoner rammet sjøfolkene på ulike måter. Noen kunne reagere ved å tenke klart, andre ved å bli paralyisert. Å være klar over hva som kunne skje kunne være livsviktig. «A person who is aware of what to expect and of the possible reactions that he will meet when misadventure strikes is well underway to surviving.»³⁴⁰ Ikke bare vil kunnskapen øke sjøfolkenes sjanser til å overleve, men også øke sjansen for at andre i mannskapet kunne overleve. Dette ettersom sjøfolkene kunne hjelpe hverandre.

De utenlandske sjøfolkene

I den tidligere forskningen på den norske handelsflåten i krigsårene er det særlig en gruppe som lenge ikke har blitt skrevet om. Det fantes mange utenlandske sjøfolk i den norske handelsflåten ved krigen start, og mange av dem fortsatte å seile til freden i 1945 og videre.³⁴¹ Denne gruppen var heller ikke homogen og besto av mange ulike nasjonaliteter.³⁴² Men som Rosendahl påpeker i sin PhD-avhandling, kan det være problematisk å samle alle disse ulike nasjonalitetene under en overskrift³⁴³, nemlig «utenlandske sjøfolk». Felles for mange av dem var likevel at de ikke kunne snakke norsk eller engelsk, og hadde dermed også problemer med å få med seg kunnskapen om sikkerhet som kom hovedsakelig på norsk. Språk og kommunikasjon er sentralt

³³⁸ Bennett og Bennett, *Survivors*, 58.

³³⁹ Mossige, *Nortraship*, 153.

³⁴⁰ Leach, *Survival psychology*, 123.

³⁴¹ Rosendahl, "Seafarers or war sailors?", 107.

³⁴² Hjeltnes, *Sjømann. Lang vakt*, 146-147.

³⁴³ Rosendahl, "Seafarers or war sailors?", 102.

for sikkerheten til den enkelte. Paralleller kan trekkes helt til dagens sikkerhetsproblemer på skip hvor det fortsatt er problemer med mannskap som ikke kan engelsk. “A major concern of the IMO [International Maritime Organization] and other governing bodies are the communication problems that continue to threaten the safety of seafarers.” sier en studie fra 2011 om utdanningens rolle i forbindelse med sikkerhet til sjøs.³⁴⁴ Fordi forskningen som er foretatt på utenlandske sjøfolk på norske skip er sentrert rundt det indiske eller kinesiske mannskapet³⁴⁵, velger jeg å ta utgangspunkt i disse to gruppene for den videre drøftelsen.

Utenlandske sjøfolk hadde arbeidet på norske skip siden 1854, etter at en lovendring gjorde det mulig for norske redere å ansette utenlandske sjøfolk på sine skip.³⁴⁶ De utenlandske sjøfolkene var fra ulike nasjoner, og ulike sjømannstradisjoner. Mange var fra Kina, India eller Storbritannia.³⁴⁷ Spesielt de kinesiske sjøfolkene holdt seg for det meste for seg selv. Det var vanlig at en person fungerte som kontaktperson for resten av denne gruppen om bord som ikke snakket engelsk like godt.³⁴⁸

Ut ifra forskningen som foreligger om de kinesiske og indiske sjøfolkene, kan mye tyde på at noen både enkeltpersoner og grupper av disse var svært isolerte fra de norske sjøfolkene om bord.³⁴⁹ 953 utenlandske sjøfolk ble drept på norske handelsskip i løpet av andre verdenskrig. Av disse var aller flest briter, dernest kinesere og etter dette indiske sjøfolk.³⁵⁰ Ingen systematisk forskning har til nå blitt gjort på hvorfor så mange utenlandske sjøfolk mistet livet på norske skip. Rosendahl nevner mulige forklaringer i sin bok *De var også krigsseilere*. Han peker blant annet på antallet ufaglærte utenlandske sjøfolk og at de utenlandske sjøfolkene seilte i områder som var mer utsatt for angrep.³⁵¹ Kan muligheten deres til å tilegne seg kunnskap om sikkerheten også ha påvirket deres muligheter til å overleve et krigsforlis? Det materielle sikkerhetsutstyret hadde de tilgjengelig på samme måte som de norske. Men hva om de ikke ble inkludert i livbåtøvelsene eller fikk tilstrekkelig bakgrunnsinformasjon? Dette er også noe Rosendahl peker på i sin bok.³⁵²

³⁴⁴ Davy og Noh, “A study on education’s role in establishing strategies for improving safety at sea”, 487.

³⁴⁵ Det meste av denne forskningen er blitt gjort av historiker Bjørn Tore Rosendahl.

³⁴⁶ Rosendahl, “Seafarers or war sailors?”, 104.

³⁴⁷ Rosendahl, *De var også krigsseilere*, 14-15.

³⁴⁸ Rosendahl, “Seafarers or war sailors?”, 105.

³⁴⁹ Rosendahl, “Seafarers or war sailors?”, 144.

³⁵⁰ Rosendahl, *De var også krigsseilere*, 14.

³⁵¹ Ibid. 26.

³⁵² Ibid. 26.

Når det kom til de norske sjøfolkenes engelsk-kunnskap, var denne heller liten. Det ble imidlertid under krigen opprettet muligheter for norske sjøfolk til å ta engelskkurs i land.³⁵³ Kursene var motivert av et behov for at de norske sjøfolkene skulle kunne kommunisere med lokalbefolkningen når de kom i land.³⁵⁴ Det ble imidlertid ikke nevnt noe om at sjøfolkene burde lære seg engelsk slik at de kunne kommunisere bedre med sine kollegaer om bord.

Språkferdigheter, eller mangelen på det, kan derfor ha forårsaket store problemer. Ettersom alle utsendelser av forskrifter og meddelelser foregikk på norsk, kan ikke de utenlandske ha fått med seg mye av dette. Var skipets utenlandske så isolerte som forskningen vil ha det til, kan dette også ha bydd på problemer. I arkivene som inneholder saker angående sikkerheten, har jeg ikke funnet noe som indikerer at det ble tatt hensyn til de utenlandske. Selv om alle for eksempel måtte være med på livbåtøvelsen, stilles det ingen krav til at alle som deltok måtte forstå alt som ble sagt. Norske sturmenn måtte ta eksamen i engelsk, men dette var overhodet ikke noe krav for de andre i mannskapet.

Et spørsmål som kan stilles i forbindelse med behandlingen av de utenlandske sjøfolkene er hvordan norske eksil-myndigheter så på denne gruppen om bord. I Rosendahls PhD-avhandling kommer det frem at norske eksil-myndigheter hadde en nærmest rasistisk holdning til de kineserne som arbeidet på norske skip.³⁵⁵ Det var i løpet av krigsårene flere konflikter mellom det kinesiske mannskapet og norsk eksil-myndigheter når det kom til hyren.³⁵⁶ På bakgrunn av dette ble det på mange skip ikke ansatt kinesisk arbeidskraft etter at Kina ble en del av krigen.³⁵⁷ Norske eksil-myndigheters syn på de kinesiske sjøfolkene og andre utenlandske sjøfolk kommer klart frem gjennom språkbruken i for eksempel meddelelsene. Her er det kun snakk om «norske sjøfolk», ikke «sjøfolk på norske skip».

De utenlandske sjøfolkene som arbeidet på norske skip i løpet av krigsårene, har etterlatt seg få spor. Derfor er det vanskelig å finne ut av hvor mye de faktisk fikk med seg av informasjon. Vi kan tenke oss til at språket kan ha vært en barriere, også isolasjonen kan ha påvirket muligheten til å overleve. Separasjonen mellom det norske mannskapet og det utenlandske kunne også fortsette videre i livbåten, slik som på skipet D/S *Woolgar*. *Woolgar* ble torpedert i 1942, de overlevende fordelte seg i ulike livbåter hvor det kinesiske mannskapet etter hvert ble samlet i

³⁵³ Hjeltnes, *Sjømann. Lang vakt*, 429.

³⁵⁴ Nortraship, New York *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren*, 18.9.1941. 33.

³⁵⁵ Rosendahl, "Seafarers or war sailors?", 143.

³⁵⁶ Rosendahl, "Seafarers or war sailors?", 134-137.

³⁵⁷ Rosendahl, "Seafarers or war sailors?", 137.

samme båt. Etter flere dager med diskusjoner, som ble nærmest voldelige, mellom de to båtene om mat- og vannforsyningen, delte de seg. Mange av de norske overlevde, kun en av de kinesiske gjorde det samme.³⁵⁸ Dette er kun et enkelt tilfelle, og det at de kinesisk ikke overlevde kan ha hatt flere årsaker. Eksempelet bidrar uansett til en forståelse av at mangel på kommunikasjon fortsatte også i livbåtene, og kunne være avgjørende for muligheten til å overleve.

5.5 Konklusjon

I Flin et.als artikkel blir kompetanse definert som “the workforce’s perception of the general level of workers’ qualifications, skills and knowledge with associated aspects relating to selection, training, competence standard’s and their assessment”.³⁵⁹ Et av mine funn gjennom kildearbeidet jeg gjorde i forkant av oppgaven var at kompetanse var viktig i sammenheng med sikkerheten. Flere steder er det snakk om mannskap som ikke kunne låre livbåtene, eller rasjonere vannet i livbåtene. En slik kunnskap var essensiell for å kunne overleve. Gjennom håndbøkene og opplæringen de norske eksil-myndighetene delte ut forsøkte de å heve sjøfolkene sikkerhetskompetanse.

Sikkerhetskompetansen var også viktig for at sjøfolkene skulle kunne ta i bruk rammeverket av sikkerhet som eksil-myndighetene bygget opp i løpet av krigsårene. I forbindelse med muligheten til å ta i bruk rammeverket av sikkerhetskompetanse som ble ordnet av myndighetene, må det nevnes at ikke alle grupper *fikk* ta i bruk dette rammeverket. Utenlandske sjøfolk som ikke kunne snakke norsk eller engelsk må ha hatt store vanskeligheter for å tilnærme seg denne kunnskapen. Håndbøkene samt meddelelsene fra både Handelsdepartementet og Skipsfartsdirektøren kom kun ut på norsk. De utenlandske som snakket engelsk kunne kanskje snakke med de norske om bord, verre var det for de som ikke kunne engelsk. Disse hadde nødvendigvis store vansker med å lese håndbøkene eller meddelelsene. Om livbåtøvelsene ble avholdt på norsk er også et spørsmål. Med tanke på hvor lite engelsk norske sjøfolk kunne, er det kanskje ledende å gå ut ifra at disse ble holdt på norsk. Gjennom ulike tiltak ble det fra eksil-myndighetenes side forsøkt å bedre sikkerhetskompetansen til norske sjøfolk. I alle utgavene av *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren* ble sjøfolkene minnet på at mye av ansvaret lå hos dem. Dette ble blant

³⁵⁸ Rosendahl, «Seafarers or war sailors? », 144-145.

³⁵⁹ Flin et.al, «Measuring safety climate: identifying the common features», 187.

annet gjort gjennom å minne dem på å avholde livbåtøvelser ofte. Fokuset på å gjennom hele krigen minne sjøfolkene på viktigheten av å etterse sikkerheten kan viten om et sterkt behov for å endre en eksisterende holdning til sikkerheten blant sjøfolkene. Et eksempel i forbindelse med dette er livbåtøvelsene, som forble et problem ut hele krigen. Kanskje var sjøfolkene vant med at øvelsene ikke ble gjort, vissheten om at skipet kunne angripes når som helst var kanskje ikke nok for å endre denne «kulturen».

Selv om en del av mannskapet, de utenlandske, ikke fikk de samme mulighetene som de norske til å bedre sin sikkerhetskompetanse ble det satt i gang mange tiltak. Fra norske eksilmyndighetenes side var det en stor villighet til å forsøke å endre eksisterende praksiser, selv om dette i noen tilfeller kom veldig sent. I dette kapittelet har jeg vist at det var flere tiltak enn bare livbåter og redningsdrakter som ble tilbudt sjøfolk på norske skip for å bedre deres mulighet til å overleve et krigsforlis i krigsårene.

Kapittel 6: Det alliert samarbeidet

6.1 Innledning

Gjennom kildearbeidet til masteroppgaven min så jeg tydelig at norske eksil-myndigheter tok del i et alliert samarbeid for å bedre sjøfolkernes sikkerhet i krigsårene. Det ville med bakgrunn i dette derfor være galt å kun se sikkerheten på norske handelsskip som en isolert nasjonal sak. Sjøfolkene på andre nasjoners handelsflåter var like avhengige av livbåtene og deres innhold som sjøfolkene om bord på norske skip. Sikkerheten for sjøfolk var altså et internasjonalt problemfelt. Historieforskningen på sjøfolk i krig har imidlertid vært lite nasjonaloverskridende. Historiker Bjørn Tore Rosendahl sier det slik i sin Phd- avhandling om sjøfolk i handelsflåten under andre verdenskrig: “Despite the deep and widespread multinational character of the seafarer’s service during the Second World War, there is no tradition of comparative studies in this field of history”.³⁶⁰ Jeg har i dette kapittelet ønsket å bidra til å løfte blikket for å kunne se sikkerheten på norske skip i en større kontekst. Jeg holder fast ved den nasjonale rammen for studien i min masteroppgave, men har samtidig sett forbi denne for å kunne se norske tiltak i en bredere kontekst. Jeg stiller meg bak Rosendahl i at “Future research projects on seafarers in the Second World War could benefit from a larger framework than the nation-state”.³⁶¹ Det er imidlertid ikke et mål med dette kapittelet å kunne si noe om det totale sikkerhetsbildet på allierte skip i krigsårene, men heller sammenligne norske sikkerhetsforhold med andre alliertes.

For å kunne undersøke tilknytningene mellom norske eksil-myndigheter og det allierte samarbeidet på en tilfredsstillende måte har jeg valgt å undersøke tilknytningene gjennom multilaterale- og bilaterale samarbeidstiltak. Ved å bruke denne tilnærmingen ønsker jeg å vise det komplekse bildet av samarbeidet omkring sikkerheten for sjøfolk som Norge var en del av i krigsårene. Multilateralt samarbeid, altså samarbeid mellom flere nasjoner, foregikk på dette området i krigsårene gjennom organisasjonen Internasjonal Labour Organization. Det bilaterale samarbeidet, altså mellom to nasjoner, hadde Norge i krigsårene særlig med USA og Storbritannia. Begge disse typer samarbeid, det multilaterale og det bilaterale, vil bli viktige for å kunne forstå hvordan norske eksil-myndigheter forholdt seg til det allierte samarbeidet, og for

³⁶⁰ Rosendahl, «Seafarers or war sailors?», 40.

³⁶¹ Ibid. 38.

å kunne se om dette hadde noen påvirkning på den norske utviklingen og eventuelt hvilken betydning.

Fokuset på sikkerheten internasjonalt endret seg da andre verdenskrig ble en realitet. I fredstid hadde samarbeidet dreid seg i større grad om lønninger og sykedager for sjøfolkene.³⁶² Sikkerheten kom i annen rekke i fredstid. Dette var det ulike grunner til, men kanskje aller mest opplagt var selve freden. Selv om det i fredstid også forliste skip på verdenshavene, skjedde det i mye mindre grad enn i krigstid. Behovet for sikkerhetsutstyr samt sikkerhetskompetanse var dermed ikke opplevd som like stort. Likevel ble sikkerheten også diskutert i fredstid. Dette vil jeg undersøke i kapittelets første del, for å bedre kunne forstå hvordan sikkerheten internasjonalt hadde blitt diskutert i fredstid. Dette dannet også utgangspunktet for skipene som skulle seile i krigstid.

6.2 Det internasjonale samarbeidet før andre verdenskrig

Sjøfolkenes sikkerhet ble ikke diskutert i internasjonale fora før i 1912 da passasjerskipet *Titanic* forliste. Skipet, som ikke hadde hatt gode nok sikkerhetsforanstaltninger, kjørte på et isfjell og mer enn 1503 av skipets passasjerer mistet livet.³⁶³ Forliset ble oppfattet som en katastrofe, også fordi skipet hadde blitt ansett for å være umulig å senke.³⁶⁴ Som et resultat av dette ble det satt i gang internasjonale samtaler for å bedre sikkerheten på skip.³⁶⁵ Disse fikk navnet SOLAS som var en forkortelse av «Safety of Life at Sea». Den første konvensjonen kom i 1914, men ble ikke ratifisert før etter første verdenskrig.³⁶⁶

Som en del av fredsavtalen etter første verdenskrig ble International Labour Organization (ILO) opprettet i 1919. Organisasjonen skulle sørge for at alle arbeidere i verden skulle ha de samme arbeidsvilkårene, deriblant en maksimumsgrense for antall arbeidstimer i døgnet og et maksimumsantall arbeidsdager i uka.³⁶⁷ I forbindelse med opprettelsen av ILO ble det også opprettet en kommisjon som skulle fungere som et rådgivende organ for ILO når det kom til lovgivning for sjøfolk.³⁶⁸ Joint Maritime Commission (JMC) skulle bestå av både skipsredere og sjøfolk. JMC hadde i perioden mellom deres første møte i 1920 til 1935 ti møter. På disse møtene ble det ikke

³⁶² Oversikt over de ulike konferansene holdt av ILO finnes på ILOs nettside. Her kan en tydelig se at sikkerheten for sjøfolkene ikke ble diskutert. <http://www.ilo.org/legacy/english/lib/century/index.htm>

³⁶³ Bakka, *Hundre år for sikkerhet til sjøs*, 69-70.

³⁶⁴ Lang, *Titanic: a fresh look at the evidence*, 6.

³⁶⁵ Ibid. 10.

³⁶⁶ NOU, 2005:14, 47.

³⁶⁷ ILO, *Merchant seamen and the war*, 4-5.

³⁶⁸ ILO, "Joint Maritime Commission".

lagt noen ærlig vekt på sjøfolkenes sikkerhet. Hovedfokus var på lønn og arbeidet, og å lovfeste en minimumsalder for påmønstring. Sjøfolkenes sikkerhet ble i denne perioden begrenset til sykedager og forsikring.³⁶⁹ Dette hang nok sammen med at det i fredstid ikke var det samme behovet for skjerpet sikkerhet som det ble i krigsårene.

Hvordan så det internasjonale samfunnet på sjøfolkenes sikkerhet ut i perioden mellom 1919 og 1939? En måte å finne ut av dette på er å undersøke de tidligere konvensjonene til både ILO og SOLAS. Den aller siste samlingen i SOLAS, før andre verdenskrig brøt ut, fant sted i 1929, hvor Norge var representert. Konferansen konsentrerer seg omkring sikkerhetsutstyret om bord, og ikke om kunnskap rundt sikkerheten. Både strenge krav til hvordan livbåtene skulle bygges, samt hva de skulle inneholde var en del av konvensjonen.³⁷⁰ Videre var det egne reguleringer for redningsvestene, hvor det kom klart frem at vesten skal være laget av solid kork.³⁷¹ Særlig interessant i denne konvensjonen er at det ble strenge krav til de som skulle ha ansvaret for livbåtene. Som presentert i kapittel tre i denne oppgaven, hadde ikke Norge noen tradisjon for livbåtmenn på handelsskip. I denne konvensjonen kommer det ikke frem hvorvidt det her var ment at livbåtmennene kun var på passasjerskip, eller også på handelsskip. Hva som var forventet av dem er uansett interessant. Livbåtmennene skulle påse at alt av sikkerhetsutstyr alltid var klart til bruk.³⁷²

Den internasjonale utviklingen av sikkerhet for sjøfolk må ses i sammenheng med den generelle utviklingen av synet på sikkerhet. Utviklingen mellom *Titanics* forlis i 1912 og krigens start i 1939 var stor, flere krav var blitt satt til utstyret om bord. Da andre verdenskrig startet, fantes det to organisasjoner som jobbet for sjøfolkenes sikkerhet, dette i seg selv sier noe om den utviklingen som hadde skjedd særlig i mellomkrigstiden, ved at det nå fantes egne organisasjoner som arbeidet med sikkerheten. Men selv om det fantes forbedringer på noen felt betydde ikke dette at sikkerheten var optimal. Det var fortsatt en interessekonflikt mellom rederier og statlige institusjoner når det kom til sikkerheten.³⁷³

³⁶⁹ ILO, *Merchant seamen and the war*, 5-6.

³⁷⁰ SOLAS, «Safety of life at sea» 843.

³⁷¹ SOLAS, «Safety of life at sea», 848.

³⁷² SOLAS, «Safety of life at sea», 849.

³⁷³ Bakka, *Hundre år for sikkerhet til sjøs*, 80.

6.3 Det multilaterale samarbeidet

I juli 1942 ble det, i regi av ILOs JMC, arrangert en konferanse som tok for seg sikkerheten for sjøfolk i krigstid. Når det kom til risikoen tilknyttet det å seile i krigstid, var de allierte i samme båt. Mange av de samme utfordringene tilknyttet sikkerheten til sjøs gikk igjen på ulike nasjoners handelsflåter. På dette tidspunktet i krigen, da konferansen ble avholdt, hadde dødstallene på sjøfolk nådd en «all-time-high». De allierte var avhengige av å holde transporten på havet i gang, og på grunn av dette trengte de mannskap som kunne bemanne skipene. Å heve sikkerhetsstandarden på handelsskip som inngikk i denne allierte innsatsen, var nok derfor et mål for konferansen.

De norske representantene på konferansen var William Dahl-Hansen (i ledelsen hos Nortraship London), Ingvald Haugen (formann for norsk sjømannsforbund) og Thor Sønsteby (kasserer for norsk sjømannsforbund).³⁷⁴ Referat fra konferansen finnes i mange ulike arkiver, både hos Nortraship og hos Handelsdepartementet. Dette kan vitne om at det var en generell interesse for dette multilaterale samarbeidet fra flere hold på den norske siden.

I etterkant av konferansen ga ILO ut en rapport om hvordan sikkerheten om bord på handelsskip i krigsårene burde være. Rapporten bygget på britiske regler rundt sikkerheten. Den viste kun det ideelle bildet av sikkerheten, men kan likevel være nyttig som en kilde til kunnskap om hvordan de allierte ville at sikkerheten skulle være i krigstiden. Rapporten gir imidlertid ikke svar på hva som ble diskutert på konferansen i tilknytning til rapporten. For å få et innblikk i dette vil boken *The Merchant Seamen and the war* utgitt av ILO være av nytte. I denne er møtereferatet fra konferansen blitt gjengitt. Begge kildene, rapporten og boka med referatet, er verdifulle når det kommer til spørsmålet om sikkerhetsforholdene på norske handelsskip i krigsårene var unike sammenlignet med sikkerhetsforholdene på andre handelsskip. Med dette som bakgrunn skal jeg undersøke møtereferatet samt rapporten hver for seg, for så å sette dem sammen. Gjennom å gjøre dette vil jeg presentere et bilde av hvordan de allierte betraktet sikkerheten på et overnasjonalt nivå.

International Labour Organizations 12. møte 27. juni 1942

Konferansen i ILO ble delt inn i ulike temaer i forbindelse med sjøfolkens nye hverdag på krigshavene. På konferansen var det representanter fra både sjøfolkens side, samt skipsredere

³⁷⁴ Nortraship New York, *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren*, nr.26, 6.8.1942. 6.

fra til sammen 11 ulike nasjoner.³⁷⁵ Målet for møtet var å diskutere de ulike nasjonenes sikkerhetstiltak og komme frem til internasjonale felles retningslinjer for sikkerhet på handelsskip. Erfaringer fra alle nasjoner var ønskelig slik at man kunne «ensure better protection for the lives of seamen of all merchant navies.»³⁷⁶ Ifølge møtereferatet var det ønskelig at mange av disse forslagene også kunne bli permanente når krigen en gang tok slutt. Særlig ønskelig var det at endringer i mat- og vannbeholdningen i livbåtene skulle endres permanent.³⁷⁷

Møtereferatet er ikke bare interessant som en kilde til kunnskap om hva de ulike aktørene mente om ulike sikkerhetsspørsmål. Det gir også en innsikt i hvorvidt andre land hadde de samme problemene knyttet til sikkerheten som det var på norske skip. Gjennom møtereferatene er det mulig å få svar på nettopp dette, og dermed si noe om de problemene norske sjøfolk sto overfor sikkerhetsmessig var unike eller i samsvar med problemene i andre handelsflåter.

Ved konferansens start la representanter for sjøfolkene frem et forslag på 19 punkter som skulle forbedre sikkerheten til sjøs. Disse inneholdt blant annet forslag om nye daviter (altså kroktyper for å heise/ senke livbåtene), ettersom de gamle var vanskelige å ta i bruk. Livbåtøvelser burde avholdes før hver avgang, og ILO burde påta seg ansvaret for å samle informasjon fra de ulike nasjonene om ulike sikkerhetstiltak, samt ha ansvaret for egne inspektører for sikkerhetsutstyret. Det burde også legges ved egne førstehjelpsskrin i hver livbåt.³⁷⁸ Et av konferansens hovedmål var å danne felles regler for sikkerheten. De 19 punktene presentert av sjøfolkenes representant, ble ved konferansens slutt redusert til 15.³⁷⁹ Disse 15 punktene finnes gjengitt i *vedlegg 2*.

I løpet av konferansen ble det særlig diskutert tre saker: låringen av livbåter, livbåt med motor og livbåtøvelser. I forbindelse med angrep og påfølgende krigsforlis, ble låringen av livbåtene sett på som et stort problem. Det blir påpekt at problemet med å lære livbåtene kanskje aldri ville bli løst, men at det måtte finnes bedre løsninger enn de løsningene som fantes på dette tidspunktet.³⁸⁰ Problemet med å lære livbåtene var også et problem sjøfolkene på norske skip.³⁸¹

³⁷⁵ ILO, “Life-saving measures for merchant seamen in times of war”, 1.

³⁷⁶ ILO, *Merchant seamen and the war*, 70.

³⁷⁷ ILO, *Merchant seamen and the war*, 70.

³⁷⁸ ILO, *Merchant seamen and the war*, 71-72.

³⁷⁹ ILO, *Merchant seamen and the war*, 80-82.

³⁸⁰ Ibid. 73.

³⁸¹ Se 4.5 Det kollektive sikkerhetsutstyret.

Ikke bare var låring av livbåt fra en slagside nesten umulig, men i mange tilfeller hadde davitene hengt seg opp.

De amerikanske representantene var interesserte i å få innsikt i hvordan andre nasjoner stilte seg til spørsmålet om livbåtøvelsene. Amerikanerne hadde erfart at det i tilfeller hvor lastingen inn i skipet hadde foregått under tidspress, ikke alltid hadde blitt tid nok til å avholdt livbåtøvelser.³⁸² Amerikanerne fortsatte med begrunnelsen for hvorfor det burde dannes internasjonale retningslinjer for øvelsene ved at:

“When [a] ship is in port it usually takes on a crew of men who are not familiar in most cases with the crew’s stations, the lifeboats and gear on that ship; and, once the ship clears port, it may be only a matter of minutes before she is attacked, and the confusion which results from lack of knowledge as to the stations on such a ship often leads to more loss of life than would take place had the crew been drilled before the ship left the dock.”³⁸³

Videre foreslo de amerikanske representantene at disse båtøvelsene ikke trengte å ta mer enn noen minutter, og at verdien av øvelsene var store. Problemet med få avholdt øvelser om bord handelsskip i krigstid fantes også på norske skip, det var altså et internasjonalt problem. Hvordan båtøvelsene burde utføres ble diskutert grundig videre i møtet. Både fra sjøfolkene og redernes side kom det frem at øvelsene var viktige, men at ordleggingen i lovverket kunne tolkes og dermed åpne opp for egne tolkninger av den. Dette kjenner vi også igjen fra det norske tilfellet. Diskusjonen endte med at dette var et spørsmål om mangel på disiplin fra mannskapet, eller fra kapteinens side.

Under dette møtet ble det også diskutert om det kunne kreves at alle skip skulle ha minst en livbåt med motor om bord. I forhold til de norske forskriftene var dette påkrevd, noe representantene påpekte.³⁸⁴ Motorbåtene kunne gjøre det enklere for sjøfolkene å komme raskere i land, uten å måtte bruke mye krefter på å ro.

Rapport fra konferanse om sjøfolks sikkerhet

Konferansen mellom de allierte i juni resulterte i rapporten «Life-saving Measures for Merchant Seamen in Times of War» utgitt av ILO i september 1942. Allerede i 1929 hadde SOLAS utarbeidet en lignende rapport, men da med fokus på passasjerskip og ikke for handelsskip.

³⁸² ILO, *Merchant seamen and the war*, 76.

³⁸³ ILO, *Merchant seamen and the war*, 76.

³⁸⁴ ILO, *Merchant seamen and the war*, 85.

Altså manglet det en rapport som kunne gi et bilde av hvordan sikkerheten burde være for sjøfolkene som arbeidet om bord på handelsskip.³⁸⁵ Rapporten fra 1942 bygget på de nye sikkerhetsforskriftene britiske myndigheter hadde utarbeidet tidligere samme året. Kommisjonen som ble nedsatt (JMC) i forbindelse med konferansen, hadde kommet frem til at de britiske forskriftene var de beste og nyeste blant de allierte.³⁸⁶

Rapporten var inndelt i tre ulike deler. Del en var en introduksjon hvor de 15 punktene utarbeidet av kommisjonen ble nedtegnet. Disse omhandlet de viktigste endringene alle allierte burde gjøre når det kom til å sikre sine sjøfolk. Her inngikk blant annet at det skulle lages egne nødutganger, slik at de som arbeidet i maskinen lettere skulle komme seg opp på dekk om skipet ble angrepet.³⁸⁷ Andre del i rapporten inneholdt et sammendrag av hva kommisjonen hadde kommet frem til når det gjaldt sikkerhetstiltak. Denne delen er igjen delt inn i underdelene fra A til G, med to tillegg. I denne delen ble alle de ulike sidene ved sikkerheten gjennomgått, fra livbåter, øvelser og hva sjøfolk som arbeidet på tankskip burde gjøre for å sikre seg. Det første tillegget inneholdt en detaljert liste over krav til utstyret, samt over hvilken mat livbåtene skulle inneholde. Det andre tillegget inneholdt en sammenligning av sikkerhetsutstyret på britiske, amerikanske, nederlandske og norske skip. Tredje del i rapporten omhandlet britiske brannøvelser, og regelverket rundt dette.

Rapportens andre del bygget på de britiske sikkerhetsbestemmelsene slik de var i 1942. Kommisjonen plukket ut de bestemmelsene de mente var viktige, slik at andre allierte kunne følge disse bestemmelsene også. For hver bestemmelse er det skrevet i margin om den er fra 1942, eller fra 1938 da reglene hadde blitt endret sist. Her er det altså mulig å se hvilke regler som ble tilføyd etter at krigen hadde brutt ut. Kommisjonen har også skrevet inn deres anbefalinger. Gjennom disse bestemmelsene er det mulig å se hva kommisjonen mente var de beste sikkerhetsbestemmelsene å følge.

På hvilke områder av sikkerheten om bord på allierte skip mente kommisjonen at det burde endres mest? Her var det særlig på tre områder; i måten livbåtene skulle kunne låres, kravet til øvelsene samt egne krav til sikkerheten på tankskip. Som nevnt flere ganger i oppgaven var det å låre en livbåt etter et angrep ikke alltid enkelt. Derfor bestemte kommisjonen at det skulle stilles strengere krav til davitene. Blant annet skulle «the arrangements for launching lifeboats

³⁸⁵ ILO, "Life-saving measures for merchant seamen in times of war", 6.

³⁸⁶ Ibid. 9.

³⁸⁷ ILO, "Life-saving measures for merchant seamen in times of war", 4.

[...] be such as to ensure that the falls are effectively controlled during the process of launching”.³⁸⁸ Også mekaniske daviter skulle bli standard i alle allierte skip. Mange livbåter ble ødelagte i angrepet og kommisjonen rådet alle nasjoner til å se til at båtene hang så godt som mulig fast slik at de ikke ble slengt mot skipssiden når angrepet kom.³⁸⁹

Øvelser var også et område hvor ILO forsøkte å endre de alliertes lovverk. På konferansen i forkant av rapporten hadde livbåtøvelser vært et stort tema. Fra diskusjonen kom det klart frem at en mer presis ordlyd i bestemmelsen var nødvendig for å unngå muligheten for uønsket tolkning. Bestemmelsen sa «In every ship arrangements shall be made for holding drills for exercising the crew in the practical use of life-saving appliances of the ship and in procedure for abandoning ship in an emergency»³⁹⁰ Øvelsene skulle holdes på ukentlig basis. Alle i mannskapet skulle vite hva de skulle gjøre i tilfelle angrep. Kommisjonene anbefalte at det skulle holdes øvelser før avgang i hver havn, samt at alt av sikkerhetsutstyr skulle undersøkes.³⁹¹

Tankskip var særlig utsatte i krigsårene. I et forsøk på å gjøre det enklere for mannskapet som jobbet om bord å komme seg bort fra skipet etter et angrep, var stållivbåter et godt alternativ. Disse stållivbåtene skulle blant annet inneholde et asbestos-teppe. Dette kunne sjøfolkene trekke over seg når de var i nærheten av flammene.³⁹²

Det som er spesielt interessant med ILOs rapport var at den inneholder en del som sammenligninger av sikkerheten på norske, amerikanske, britiske og nederlandske handelsskip. Sammenligningen i rapporten er ment for å vise at de britiske sikkerhetstiltakene og regelverket rundt sikkerheten skulle være det beste blant de allierte landene.³⁹³ Igjen tar sammenligningen, på samme måte som konferansen, utgangspunktet i hvordan regelverket hos de ulike nasjonene var i april 1942. Altså før det nye regelverket var satt i verk på norske skip. I rapporten ble det påpekt at norske myndigheter krevde mer plass i livbåtene enn de øvrige landene. I sammenligningen blir det særlig lagt vekt på at norske sjøfolk fikk hver sin gummidrakt.³⁹⁴

Når det kommer til innholdet i livbåtene var dette i samsvar med det som krevdes på norske skip etter september 1942. Den eneste forskjellen var at ifølge denne rapporten burde det være

³⁸⁸ ILO, “Life-saving measures for merchant seamen in times of war”, 27.

³⁸⁹ Ibid. 28.

³⁹⁰ ILO, “Life-saving measures for merchant seamen in times of war”, 40.

³⁹¹ Ibid. 42.

³⁹² Ibid. 39.

³⁹³ Ibid. 9.

³⁹⁴ Ibid. 52.

tyggegummi i livbåtene.³⁹⁵ Dette var noe medisinaldirektør Karl Evang måtte ta stilling til om skulle være også i de norske livbåtene. Tyggegummi skulle ha en effekt på de overlevende i livbåten ved å gi dem energi samt styrke psyken.³⁹⁶ Ettersom «[...] man finner virkningen av tyggegummi så tvilende at en ikke uten videre påbyr den anskaffet» dermed konkluderte Evang med at det ikke skulle stilles krav om å ha tyggegummi i norske livbåter.³⁹⁷

Betydningen av det multilaterale samarbeidet gjennom ILO

Selv om problemene tilknyttet sikkerheten om bord på skip i krigsårene ikke ble løst ved hjelp av samarbeidet, betydde samarbeidet gjennom ILO at det ble en åpen diskusjon omkring temaet. Konferansen og rapporten hadde et felles mål om å endre sikkerhetspraksisene på de allierte skipene slik at den passet til den nye krigshverdagen. Overgangen fra fred til krig krevde også en revidering av sikkerheten. Konferansen og rapporten bidro til å rette fokus mot sikkerhetstiltak som bidro til å redde sjøfolkene, og hvordan disse kunne forbedres.

Selv om det på flere steder i rapporten uttales at penger ikke skulle stå i veien for nytt utstyr, var det for mange av de allierte landenes tilfelle vanskelig ettersom rederiene selv måtte gå til innkjøp av utstyret. I Storbritannia var det slik at enkeltpersoner førte egne kampanjer for å få endret sikkerheten på britiske skip. Et eksempel på dette er Bridget Talbot som argumenterte for at britiske myndigheter burde gjøre det obligatorisk for alle britiske skip å ha flåter om bord.³⁹⁸ Norge var et spesielt tilfelle hvor distansen mellom det private og det statlige ble visket ut gjennom opprettelsen og organiseringen av Nortraship.³⁹⁹ Dette igjen gjorde det mulig for norske eksil-myndigheter å skaffe nytt utstyr uten å måtte tenke på utgiftene. Dermed kan det konkluderes at for norske skips del lå forholdene til rette for at endringene som for eksempel ILO foreslo kunne gjennomføres. I andre land, hvor det i mange tilfeller var rederiene som hadde utgiftene, ble dette vanskeligere.

Hvor mye kan det allierte samarbeidet ha påvirket de norske sikkerhetstiltakene?

For å kunne si noe om hvordan norske myndigheter forholdt seg til denne rapporten, og det allierte samarbeidet som ble gjort i forbindelse med konferansen, vil det være nødvendig å foreta en analyse av de 15 punktene som ble bestemt på konferansen opp mot de norske forskriftene. Dette har jeg gjort gjennom å undersøke hvilke punkter som ble tatt med i de nye

³⁹⁵ ILO, "Life-saving measures for merchant seamen in times of war", 50.

³⁹⁶ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0001/0006, notat fra medisinaldirektoratet. 6. 1. 1943.

³⁹⁷ l.c.

³⁹⁸ Bennett og Bennett, *Survivors*, 91.

³⁹⁹ I Nederland fantes det en lignende ordning, se 3.2 Norske eksil-myndigheter, under overskriften Nortraship.

norske forskriftene, og eventuelt hvilke som ikke ble tatt med. Ifølge en artikkel publisert i *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren* 6. august 1942, angående de 15 punktene fra ILOs rapport, var «De fleste av disse kravene på listen [...] for lengst oppfylt på norske skip.»⁴⁰⁰ Altså hadde ikke alle blitt gjennomført. De punktene som ikke ble satt i verk før i 1943 var stållivbåter på tankskip og radiosendere i livbåten.

Som punkt nummer fire på lista utarbeidet av ILO kommer krav om at «On tankers carrying inflammables all lifeaboats should be of steel [...]».⁴⁰¹ Som diskutert tidligere i oppgaven ble ikke problemet med stållivbåtene tatt opp før i 1943. Altså lenge etter at ILO oppfordret til stållivbåter på tankskip. Grunnen til at dette ikke ble endret på før i 1943 er uviss. Det tyder ikke på at rapporten påvirket denne saken, ettersom det var en av Nortraships kapteiner som påpekte behovet for stållivbåter etter hans egen erfaring.⁴⁰² Jeg kan ikke i mine kilder finne noe tegn på at ILOs liste og oppfordring om stållivbåter i det hele tatt ble tatt opp når det kom til innføring av stållivbåter på alle tankskip. Det fantes noen stållivbåter på norske skip allerede før 1942, dette kan leses gjennom de første forskriftene som sier noe om hvordan stållivbåtene skulle anrettes. Det var derimot ikke før i 1943 at alle livbåter på tankskip måtte være av stål.

Punkt nummer syv på ILOs liste omhandler krav om radio i livbåtene. Dette var heller ikke noe norske myndigheter fulgte direkte opp, og krav om radio (riktignok bare i livbåter på skip i oversjøisk fart) kom ikke før i mai 1943.⁴⁰³ Selv om radio ikke ble et krav som følge av ILOs liste, hadde saken om radio i livbåt blitt diskutert i Handelsdepartementet tidligere. Fra et notat skrevet av Stig Olmer 14. mai 1942 kommer det frem at det hadde blitt arrangert et møte tidligere for å diskutere om radioer skulle kreves.⁴⁰⁴ Radiosenderen skulle være mobil og kunne fraktes i livbåten når det skulle være nødvendig. Det ligger ikke, etter dette notatet, noen flere kilder som sier noe om hvorvidt dette ble diskutert videre. Ut ifra artikkelen i *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren* 6. august 1942 kommer det frem at Nortraship hadde bestilt 200 radioer, men at disse enda ikke hadde kommet.⁴⁰⁵ Med kravet som kom i mai 1943 om radio til livbåtene ble altså dette fulgt opp. Med denne saken som den forrige, ble altså ikke forslagene til ILO fulgt. Det kan godt hende at ILOs rapport var med på å påvirke norske myndigheters

⁴⁰⁰ Nortraship New York, «Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren», nr. 26, 6.8.1942. 6.

⁴⁰¹ ILO, «Life-saving measures for merchant seamen in times of war», 4.

⁴⁰² Se 4.5 Det kollektive sikkerhetsutstyret, under overskriften Stållivbåter.

⁴⁰³ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Da/L0084/0001, Ekstraordinær forskrift fra 19.5.1943.

⁴⁰⁴ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0001/0006, notat av L.O. 14.5.1942.

⁴⁰⁵ Nortraship New York, *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren*, nr.26, 6.8.1942. 6-7.

avgjørelser, men fra kildene kan det virke som om avgjørelsene heller ble tatt på bakgrunn av erfaringer fra norsk hold, for eksempel fra kapteiner og mannskap.⁴⁰⁶

6.4 Det bilaterale samarbeidet

Forholdet mellom eksil-Norge og Storbritannia- USA kan analyseres fra flere ulike sider. Tidligere forskning har i stor grad undersøkt og analysert forholdet ut ifra tonnasjeavtalene. Et eksempel på dette er Alte Thowsens bok om Nortraship. I boken blir tonnasjeavtalene hovedfokuset for forholdet eksil-Norge og Storbritannia- USA. Det er den historiske studien som bestemmer hvilket lys et slikt forhold blir analysert gjennom, og dermed hvilke faktorer forholdet og samarbeidet skal analyseres ut ifra. Thowsen skulle redegjøre for og analysere Nortraships utvikling i krigsårene. Det at boken har valgt et sterkt økonomisk fokus, farger nok analysene i boken.⁴⁰⁷ Men forholdet mellom eksil-Norge og Storbritannia- USA kan også ses gjennom samarbeidet rundt sjøfolkenes sikkerhet. I denne delen av kapittelet vil jeg se på det bilaterale forholdet mellom eksil-Norge og USA, og eksil-Norge og Storbritannia, gjennom samarbeidet for å bedre sjøfolkenes sikkerhet i krigsårene.

I arkivene til Nortraship, Handelsdepartementet i London og hos Medisinaldirektøren finnes det en god del korrespondanse om sikkerheten på handelsskip mellom Norge, USA og Storbritannia. Gjennom denne korrespondansen former det seg et bilde av at disse tre allierte hadde mye kontakt vedrørende sikkerheten. Dette forholdet ønsker jeg å undersøke nærmere i denne delen. Som en del av ILOs veiledning skulle alle allierte land holde kontakten og opplyse hverandre om nye utviklinger innen sikkerhetsutstyr.⁴⁰⁸ Jeg kan ikke finne noe korrespondanse med andre nasjoner når det kommer til sikkerhet, selv om det finnes opplysninger om andre nasjoners sikkerhet i arkivene til Handelsdepartementet. Derfor vil jeg konkludere med at Norges forhold til Storbritannia og USA i krigsårene når det kom til samarbeid om sikkerheten, var spesielt godt.

Storbritannia

Samarbeidet mellom Norge og Storbritannia går tilbake til første verdenskrig, da det mellom de to ble laget en hemmelig tonnasjeavtale i 1917. Avtalen var mellom Norges Rederiforbund og Storbritannia, men i realiteten mellom den norske regjering og Storbritannia.⁴⁰⁹ Ved den

⁴⁰⁶ Et eksempel her er behovet for stropper fra broen som er presentert i kapittel fire.

⁴⁰⁷ Thowsen, *Nortraship. Profitt og patriotisme*, 12-13.

⁴⁰⁸ ILO, *Merchant seamen and the war*, 70.

⁴⁰⁹ Thowsen, *Nortraship. Profitt og patriotisme*, 43.

andre verdenskrigens start var det sett på som en selvfølge at de britiske myndighetene igjen ville være interesserte i å få ta i bruk den norske handelsflåten. Thowsen mener det var to motiver bak dette. For det første for å kunne holde shippingen oppe, og da også livslinjen til Storbritannia. For det andre for å sikre seg at den norske handelsflåten ble med på den allierte siden og ikke havnet i tyske hender.⁴¹⁰ En tonnasjeavtale ble inngått allerede i november 1939, og norske skip fikk seile under beskyttelse av de britiske konvoiene.⁴¹¹ Revidering av denne avtalen fant sted i juni 1940, og mars 1941. Disse revideringen førte flere norske skip inn i avtalen.⁴¹²

Tonnasjeforhandlingene og den påfølgende kontakten mellom norske eksil-myndigheter og britiske myndigheter åpnet opp for flere samarbeid, blant annet når det kom til utveksling av kunnskap rundt sikkerheten. Forholdet var særlig tett mellom Nortraships Technical Departement og Ministry of War Transport (MOWT), hvor en mann fra Nortraship allerede var satt til å følge med på utviklingene i sikkerhetsutstyret hos MOWT.⁴¹³ MOWT var også ivrige på å oppdatere de norske instansene om hvilke endringer de hadde foretatt når det kom til å forbedre sikkerheten på sine skip. For eksempel sendte MOWT brev til Stig Olsen 23. oktober 1942 for å informere om at de hadde endret sine regler når det kom til nødutganger fra mannskapslugarene, og at norske myndigheter burde kreve det samme.⁴¹⁴ Fra norsk side ble dette innført 4. januar 1943. Kanskje var britenes informasjon med på at en lignende ordning også kom på norske skip.

USA

Samarbeidet mellom USA og Norge gikk ikke like langt tilbake som samarbeidet med Storbritannia. USA inngikk en tonnasjeavtale med Norge nyttårsaften 1942/43. Avtalen var lik den inngått med Storbritannia, og gikk ut på at amerikanske myndigheter fikk chartre norske skip.⁴¹⁵ Fra og med begynnelsen av 1943 er det flere kilder hos både Nortraship New York, Handelsdepartementet samt hos Medisinaldirektøren som viser til samarbeid når det kom til sikkerhet for sjøfolk. Sentralt i dette samarbeidet sto medisinaldirektøren selv, som hadde kontor i Washington D.C. Det kan virke som om det var Evang som hadde kontakten med U.S

⁴¹⁰ Thowsen, *Nortraship. Profitt og patriotisme*, 48.

⁴¹¹ Ibid. 69.

⁴¹² Ibid. 292-305.

⁴¹³ Nortraship New York, «Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren», nr.26, 6.8.1942. 6.

⁴¹⁴ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dd/L0001/0002, brev til mr. Olsen fra Ministry of War Transport. 23.10.1943.

⁴¹⁵ Thowsen, *Nortraship. Profitt og patriotisme*, 421 (grå rubrikk).

Coast Guard (USCG), som hadde ansvaret for de amerikanske sjøfolkenes sikkerhet. Denne konklusjonen trekker jeg ut i fra at det kun er i arkivet etter Evang at det finnes noen kommunikasjon med USCG.

Samarbeidet mellom USCG og Evang gikk i all hovedsak ut på utveksling av informasjon. I krigsårene utførte ikke norske instanser noen forskning for seg selv. Dette kan ha sammenheng med flere forhold, men skyldes nok i all hovedsak at norske instanser var langt hjemmefra og dermed ikke hadde tilgang på fasiliteter til forskning. Med dette som bakgrunn kan det tenkes at et samarbeid med USCG, som faktisk gjennomførte en god del forskning, hadde visse fordeler. I tillegg til dette var det også en fordel for norske myndigheter, ettersom de kunne velge å følge de rådene de ville. I arkivene etter Evang finnes det flere korrespondanser som omhandler nye sikkerhetsforanstaltninger. Et eksempel her er innføringen av signalspeil på alle amerikanske handelsskip.⁴¹⁶

I USA ble det under krigen opprettet et "Office of coordinator of reseach and development emergency rescue equipment section". Dette kontoret skulle ha i oppgave å samle inn alt av forskning som ble gjort på sikkerhet, og videreføre denne til de som trengte den. Alt som ble utarbeidet fra dette kontoret ble videresendt til Evang, som førte det videre til Nortraship og Handelsdepartementet. I mars 1943 ble det også arrangert et møte mellom redere og forskere om sjøfolkenes sikkerhet. Evang var til stede under møtet, og presenterte hva norske skip hadde i sin medisinkiste.⁴¹⁷ På møtet ble det blant annet foreslått at alle skip skulle ha såkalte «abandon ship kits».

I løpet av juli samme året ble det også gjennomført amerikansk forskning på hvor lenge 18 mennesker kunne gå uten vann i solen før de viste tegn på dehydrering. Det ble også testet ut hva som kunne gjøres for å unngå dehydrering og hva man kunne gjøre for å minske vanninntaket. Eksperimentet viste at ved å dynke klærne i vann for så å ta dem på kunne gjøre at vedkomne kunne gå lengre uten vann.⁴¹⁸ Kunnskapen som kom fra denne forskningen kunne være viktig også for norske sjøfolk å kjenne til. Ved at Evang, som den norske representanten, fikk ta del i denne kunnskapen kunne den også komme til gode for norske sjøfolk.

⁴¹⁶ RA, Sosialdepartementet ved Medisinaldirektøren, (S-2910), D/Da/L0071, notat av Karl Evang. 25.7.1943.

⁴¹⁷ RA, Handelsdepartementet i London, (S-3567), D/Dc/L0087/0008, brev fra Karl Evang til Sosialdepartementet, 20.4.1943.

⁴¹⁸ RA, Handelsdepartementet i London, (S-2910), D/Da/L0071, sammendrag skrevet av Karl Evang som også har oversatt til norsk. 3.3.1944.

Dette samarbeid gikk begge veier, og i samarbeidet med amerikanerne om sikkerheten var det særlig kunnskap og erfaring med gummidraktene norske myndigheter delte. De amerikanske gummidraktene var kjent for å være tunge, og i noen tilfeller paradoksalt nok livsfarlige. På den andre siden holdt de godt på varmen, og ble dermed sett på som viktige som en del av sikkerhetsutstyret. På norske skip hadde gummidraktene blitt delt ut allerede tidlig i krigen, og dermed hadde norske myndigheter en god del erfaring med dem da den amerikanske marinens forskningsinstitutt ville ha informasjon i mai 1943. Svaret norske myndigheter ga var informativt om hvordan de norske Vaco-draktene både var lette, samt ikke hadde hansker slik de amerikanske hadde.⁴¹⁹ Uten hanskene kunne sjøfolkene arbeide lettere med hendene, uten at drakten fikk hull i seg.

6.5 Konklusjon

I dette kapittelet har jeg vist at det fantes både multilaterale og bilaterale samarbeid som norske eksil-myndigheter tok del i når det kom til sjøfolks sikkerhet, i løpet av krigsårene. Forskning på sjøfolk har lenge blitt gjort innenfor en nasjonal ramme. Dette kan være både fornuftig og riktig innenfor egne analyser av nasjonale fenomener. I forbindelse med sikkerheten om bord, kan forskningen være nyttig på et transnasjonalt og komparativt nivå. Alle nasjoner som hadde sine sjøfolk og skip involvert i sjøkrigen ble stilt overfor de samme spørsmålene om overlevelse. For de andre allierte, som for Norge, var sjøfolkene en viktig brikke i kampen for å vinne krigen. Dermed var deres overlevelse viktig.

Tidligere har det ikke blitt gjort noe forskning på et komparativt nivå når det kommer til sikkerheten på handelsskipene. Det nærmeste vi kommer dette er den sammenligningen ILO selv gjorde i sin egen rapport i 1942. Jeg har gjennom dette kapittelet vist at norske eksil-myndigheter forholdt seg til og samarbeidet med de andre allierte. Den norske sikkerheten var en del av den generelle utviklingen i sikkerhet som fant sted i krigsårene. Krigen krevde mer av utstyret, og sjøfolkene var mer utsatt enn tidligere. På bakgrunn av dette er det viktig i analysen av norsk sikkerhet på handelsskip i krigsårene, å se den norske utviklingen i en bredere kontekst enn kun innenfor den nasjonale rammen.

Ses den norske sikkerheten, slik den var etter endringene i 1942, i sammenligning med de andre alliertes, kan den norske sikkerheten virke enestående. Kravene fra ILOs rapport ble på noen områder fulgt opp etter hvert, på andre områder gikk norske eksil-myndigheter lengre.

⁴¹⁹ RA, Nortraship NY, MD, (S-2131), D/Da/L0034/0003, brev fra Christian Christiansen. 12.5.1943.

Gummidraktene for eksempel var noe spesielt for norske skip i de første krigsårene. Fordi de norske handelsskipene allerede var organisert under samme statseide rederi, lå forholdene til rette for at sikkerhetsutstyret i teorien kunne være likt på alle skip. Hos andre allierte land, lå ikke forholdene til rette på den samme måten.

Mye kan tyde på at endringene som kom etter 1942 i sikkerheten på norske skip, kom som følge av klager fra mannskap på norske skip. Det er lite som tyder på at norske eksil-myndigheter fulgte ILOs rapport til punkt og prikke. Selv om det var norske representanter til stede i kommisjonen, er det mye som taler for at Nortraship og Handelsdepartementet endret de ulike sikkerhetsproblemene ettersom klagen kom inn, ikke etter ILOs rapport. Når det er sagt kan det hende at rapporten var med på å endre synet på sikkerheten og viktigheten av den. Ved at andre allierte nasjoner innførte endringer, følte kanskje norske eksil-myndigheter mer på presset til også å gjennomføre endringer. Dermed var det lettere å følge opp interne klager, ettersom myndighetene visste at disse endringene var blitt gjennomført på andre nasjoners handelsskip.

For de norske myndighetene som var borte fra sine egne fasiliteter, var det internasjonale samarbeidet viktig. Ikke bare betydde det innblikk i den nye forskningen, det betydde også at Norge hadde støtten fra de allierte i ryggen og ble innviet i det allierte samarbeidet. Medisinaldirektøren var helt sentral i samarbeidet med USA. Det er vanskelig å si, ut ifra denne lille analysen, hvorvidt ILO hadde en stor rolle i utviklingen av sikkerhet på et internasjonalt nivå. Til dette trengs mer forskning. Men ut ifra det lille jeg her har presentert kan det konkluderes med at ILOs rapport i det minste skapte en debatt rundt sikkerhet, samt noen rådførende veiledninger. Kapittelet har også vist at sikkerhetsspørsmålet kan ses i en bredere kontekst, og at en analyse av de norske sikkerhetstiltakene på mange måter må settes i en internasjonal kontekst når det kommer til utvikling.

Kapittel 7: Konklusjon

7.1 Innledning

Sikkerheten var sentralt for sjøfolkenes overlevelse i andre verdenskrig. På norske handelsskip ble det i løpet av krigen drept ca. 4163 sjøfolk.⁴²⁰ Hvorfor akkurat disse menneskene mistet livet finnes det ikke bare ett svar på, men mange. På den ene siden var det mange menneskeliv som gikk tapt som følge av direkte torpedoangrep, bombeangrep eller miner. Kanskje befant sjøfolkene seg i maskinen da skipet ble angrepet og hadde dermed ingen vei ut. Kanskje ble de slengt over bord i det en bombe traff dekket på skipet. Mange tilfeldigheter spilte inn i krigsårene når det kom til hvem av mannskapet som overlevde, og hvem som ikke gjorde. det. En ting som er klart er at sikkerhetsutstyret og sikkerhetskompetanse kunne være til hjelp for sjøfolkene i kampen om å overleve i forbindelse med et krigsforlis.

Gjennom denne oppgaven har jeg vist hvordan sikkerheten på norske handelsskip i krigsårene 1939-1945 var sammensatt. Det handlet ikke bare om ulikt sikkerhetsutstyr, men også om sjøfolkenes egen kompetanse. Sjøfolk på norske skip var sentrale i Norges innsats for de allierte i verdenskrigen, og at flest mulig av denne gruppen overlevde var et hovedmål for norske eksilmyndigheter gjennom hele krigen. Norske eksilmyndigheter spilte en stor rolle i å legge til rette for at flere sjøfolk, enn i fredstid, kunne benytte seg av og ha tilgang på sikkerhetsutstyr og sikkerhetskompetanse. Rollen det statseide rederiet Nortraship hadde i denne tilretteleggingen var stor. Ved en slik ordning kunne bestemmelser om sikkerheten tas raskere, ettersom rederiene som ledd i forhandlingene ble kuttet ut. Nortraships organiseringen og tette bånd til Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling var også en viktig forutsetning for utviklingen av sikkerheten. Det at flere instanser, med samme mål, arbeidet sammen - uten at det ble en politisk konflikt - hadde stor betydning.

I denne delen skal jeg oppsummere oppgavens hovedfunn, samt sette oppgaven inn i en større kontekst ved å koble mine funn til forskningen på sikkerhet på arbeidsplassen gjennom å stille spørsmålet om hva en slik case studie kan bidra til i en større sikkerhetsdebatt.

⁴²⁰ Tall på antall norske sjøfolk som ble drept fra Hjeltnes, *Krig, hjemkomst, oppgjør*, 414. Tall på utenlandske sjøfolk som omkom på norske skip fra Rosendahl, *De var også krigsseilere*, 15.

7.2 De sentrale problemstillingene

Denne masteroppgaven er skrevet ut ifra fire problemstillinger tilknyttet sikkerheten på norske handelsskip i krigsårene 1939-1945. Problemstillingene omhandlet: ansvarsforhold for sikkerhet, sikkerhetsutstyr, sikkerhetskompetanse og forholdet til det allierte samarbeidet rundt sjøfolks sikkerhet. Alle problemstillingene er besvart gjennom egne kapitler, hvor det er avdekket en rekke funn fra det empiriske materialet. I denne delen ønsker jeg å presentere disse funnene gjennom å se på de ulike problemstillingene i en bredere kontekst, og se på hver av funnenes betydning.

Ansvarsforholdet

Sentralt i denne første problemstillingen, om ansvar for sikkerheten, sto en fordeling av ansvar. Som kapittel tre viser ble ansvaret fordelt gjennom tre ledd. Disse leddene skulle til sammen sørge for at problemet med dårlig ettersyn av sikkerheten skulle bedres. Men gjorde denne fordelingen av ansvaret også at en del av ansvaret ble rettet bort fra Nortraship og de andre norske eksil-myndighetene? Resulterte denne ansvarsfordelingen med at sjøfolkene til sist ble ansvarlig for sin egen sikkerhet?

Det er ikke enkelt å gi et godt svar på dette. Jeg vil likevel argumentere for at sjøfolkene hadde mye av ansvaret på sine skuldre uansett hva myndighetene gjorde. Til syvende og sist var det sjøfolkene selv som måtte redde seg i forbindelse med et krigsforlis. Fordelingen av ansvaret i de to øvrige leddene skulle sørge for at sikkerheten var på plass, slik at sjøfolkene kunne ta for eksempel utstyret i bruk når det trengtes. De skulle se til at rammeverket rundt sikkerheten var på plass.

En annen sentral debatt i forbindelse med ansvarsforholdet er hvorvidt Nortraship, som et statseid rederi, utgjorde en forskjell når det kom til sikkerheten? Dødsraten på norske handelsskip i krigsårene var lavere enn på andre nasjoners skip. Som sitatet denne oppgaven startet med sier, skulle sikkerheten på norske skip være en av verdens beste.⁴²¹ Kanskje var det organiseringen gjennom Nortraship som hadde mye av ansvaret for dette. På grunn av denne organiseringen var det ingen politisk kamp om sikkerheten, slik som det var i Storbritannia. Fra mine funn ser det heller ikke ut som om rederne sa seg imot myndighetene når det kom til bestemmelser om sikkerheten. Kanskje tenkte rederne at situasjonen ville bli lik som etter første

⁴²¹ Nortraship New York, *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren*, nr.17, 2.4.1942. 9.

verdenskrig, da lovene og reglene ble kastet relativt raskt da krigen var over.⁴²² Dette betydde at rederne ikke måtte ut med ekstra kostnader i fredstid for å holde sikkerheten etter de nye forskriftene. Men som etterkrigstiden viste ble reglene beholdt, og på grunn av tilknytningen norske myndigheter hadde til internasjonale konvensjoner, kom enda flere regler.⁴²³

Debatten om Nortraships rolle er diskutert i Rosendahls PhD-avhandling. Rosendahl argumenterer for at det statseide rederiet styrket sjøfolkene sosiale velferd i krigsårene, og at et av motivene for dette var at rederiet nettopp var statseid.⁴²⁴ Denne argumentasjonen kan også føres når det kom til sikkerhet. Ved at staten tok på seg rollen som reder betydde også at staten tok på seg ansvaret for sjøfolkene. Det kan tenkes at konsekvensene for en høy dødelighetsrate på norske skip ville falle på staten. Selv om mange redere jobbet for sjøfolkene ve og vell i fredstid, og at mange nok ikke passet inn i den stereotypiske reder-rollen, følte nok norske eksilmyndigheter presset på en annen måte. En høy dødelighet blant sjøfolkene ville skyldes myndighetenes innstas, eller mangelen på en. Men som Rosendahl påpeker var ikke situasjonen veldig ulik på britiske skip, hvor private skipsredere fortsatt hadde ansvaret.⁴²⁵ På den andre siden må det presiseres at det i det norske tilfellet ikke, i hvert fall ikke ifølge mine funn, ikke har vært noen politisk kamp om sikkerhetsutstyret, slik som Bennett og Bennett skisserer gjennom sin bok *Survivors*.

Videre burde det bli gjort mer forskning på forskjeller og likheter mellom organiseringen av Nortraship og NSTC i Nederland. Forskning på disse to organiseringene kan bidra stort til debatten om hva en slik organisering i et statseid rederi kan ha som følger for sjøfolk og skip.

Sikkerhetsutstyret og sikkerhetskompetansen

Et sentralt spørsmål i forbindelse med sikkerheten er hvorvidt den var god nok. Et enkelt svar på dette var nei. Sikkerheten for sjøfolk som seilte i andre verdenskrig var ikke god nok, ettersom mange ble drept. Men ut i fra denne periodens forhold og teknologi, var sikkerheten på norske skip god. På tross av mange krigsforlis og at mange sjøfolk ble drept, ble også mange menneskeliv reddet etter et angrep fra fienden. Det er også viktig å påpeke at det var en generell villighet fra myndighetene til å forsøke å endre eksisterende praksiser til det bedre. Et eksempel her var innholdet i livbåtene, som ble endret flere ganger i løpet av krigen.⁴²⁶

⁴²² Bakka, *Hundre år for sikkerhet til sjøs*, 74.

⁴²³ Ibid. 105.

⁴²⁴ Rosendahl, «Seafarers or war sailors?», 166.

⁴²⁵ I.c.

⁴²⁶ Se 4.5 Det kollektive sikkerhetsutstyret, under overskriften «Innholdet i livbåtene».

Et av de største funnene fra kildematerialet er at sikkerheten var sammensatt i krigsårene. Ikke bare ble det foretatt endringer i det materielle sikkerhetsutstyret, men det ble også forsøkt å endre sjøfolkenes holdninger til bruken av utstyret gjennom sikkerhetskompetanse. Forskning på overlevelsessituasjoner sier at kunnskap og trening er en sentral del av det å kunne overleve.⁴²⁷ For sjøfolkene som var alene etter et krigsforlis var denne kunnskapen sentral.

Derfor vil jeg argumentere for at begrepet sikkerhet, i sammenheng med analyser av sjøfolkenes overlevelse eller død, må drøftes innenfor en større ramme. Også sjøfolkenes kompetanse må med her. Sikkerheten var sammensatt, på samme måte som sjøfolkenes mulighet til å overleve. Det er derfor nødvendig å se på sikkerheten som noe mer enn bare redningsdraktene. Selv om draktene var en stor del av sikkerheten.

Endringene i sikkerheten i krigsårene ble også stående inn i fredstid. Det ble altså ikke slik som etter første verdenskrig at reglene falt bort når freden kom. Det kan derfor konkluderes at endringene som forekom i krigsårene fikk konsekvenser for sikkerheten i fredsårene. I tiden etter andre verdenskrig kom det en rekke endringer i regelverket. Flere av disse som en del av det internasjonale samarbeidet. Det kan altså sies at endringene som kom som en følge av krigen fikk ringvirkninger også inn i fredstid.

Samarbeidet med de allierte

Gjennom presentasjonen og drøftelsen av norske eksil-myndigheters samarbeid med andre allierte om sikkerheten, har det kommet frem at samarbeidet var viktig. Ikke bare fordi norske eksil-myndigheter hadde nytte av informasjon og kontakt gjennom de bilaterale samarbeidene, men også fordi det knyttet Norge som en alliert tettere sammen med de andre allierte nasjonene. I fredstid var Norge representert ved alle de store konferansene om sjøsikkerhet. Et eksempel var på SOLAS-møtet i London i 1948, hvor Norge var representert med 11 representanter.⁴²⁸

Et annet viktig funn fra kildene er at forholdet mellom norske eksil-myndigheter og Storbritannia var tett når det kom til sikkerheten. Selv om det overordnende forholdet mellom London-regjeringen, spesielt i den førte tiden, var vanskelig. Kan ikke dette sies om forholdet når det kom til å utveksle informasjon om bedring av sjøfolkenes sikkerhet.⁴²⁹ I arkivene etter

⁴²⁷ Leach, *Survival Psychology*, 123-124.

⁴²⁸ Bakka, *Hundre år for sikkerheten til sjøs*, 110.

⁴²⁹ Sverdrup, *Inn i storpolitikken*, 78.

både Nortraship og Handelsdepartementets Sjøfartsavdeling finnes det flere eksempler på et slikt tett forhold.⁴³⁰

Jeg vil også oppfordre til mer forskning på de alliertes samarbeid rundt sikkerhet i krigsårene, eller generell forskning på organisasjonen ILO og deres JMC i krigsårene. Da jeg skulle skrive kapittel seks og trengte informasjon om ILO i krigsårene, fant jeg lite forskning på dette. Jeg mener at videre forskning på denne varianten av det allierte samarbeidet vil kunne bidra til nye dimensjoner i forskningen både på de alliertes samarbeid generelt og de alliertes samarbeid for sjøfolkene spesielt.

7.3 Oppgaven sett i en videre kontekst

På hvilken måte kan forskning på sikkerheten innenfor et historisk rammeverk være til hjelp for dagens forskning på sikkerhet på arbeidsplassen? Ingar Kaldal skriver i sin bok *Historisk forskning, forståing og forteljing*, at vi bruker fortiden og historien til å «skape mening i kvardagen vår, og på lengre sikt: i våre liv og våre kulturar». ⁴³¹ Historiefaget kan dermed hjelpe med å gi mening til dagens kulturer og normer. Historien kan også fungere som enkelte case-studier. Denne masteroppgaven kan fungere som en case-studie av sikkerheten i et avgrenset tidsrom i en tid hvor sikkerheten var under press. Forskere som studerer sikkerheten og hvordan den potensielt kan bli bedre, vil kunne ta i bruk en slik historisk forskning i sitt arbeid.

Et eksempel på tidligere forskning gjort på sikkerheten innenfor et historisk rammeverk er *Råolje*, skrevet av Mari Smith-Solbakken. Boka tar for seg Alexander L. Kielland ulykken, hvor en oljeplattform veltet i Nordsjøen i 1980. Selv om denne studien er gjort på en ulykke ikke påført av en torpedo eller en bombe og i fredstid, er det verdt å bruke den som en slags sammenligning. Smith-Solbakken skriver at sikkerheten om bord på plattformen ikke var den samme på papiret som i virkeligheten. ⁴³² Dette er også et av funnene i min oppgave. Altså kan vi trekke en lang linje i forholdet mellom teori og praksis i forbindelse med sikkerhet. På tross av nærmere 35 år mellom de to eksemplene, finnes det fremdeles likheter i hvordan sikkerheten var.

Sett fra en annen vinkel kan også spørsmålet stilles om bruken av moderne begreper og analyseverktøy, fra moderne sikkerhetsforskning, vil kunne hjelpe en historisk analyse? Bruken

⁴³⁰ Se 6.4 Det bilaterale samarbeidet.

⁴³¹ Kaldal, *Historisk forskning, forståing og forteljing*, 13.

⁴³² Smith-Solbakken, *Råolje*, 285.

av moderne kunnskap om sikkerheten som analyseverktøy har i denne oppgaven vært til stor hjelp. Selv om sikkerhet som et begrep i krigsårene inneholdt noe annet enn det det gjør i dag, var det likevel viktig i krigsårene. Fra mitt perspektiv som forsker har analyseverktøyene, i denne oppgaven de fem aspektene presentert av Flin et.al, hjulpet meg å se de ulike sidene ved sikkerheten. Selv om jeg allerede fra kildematerialet mitt identifiserte noen utviklingstrekk, var de fem aspektene med på å danne et helhetlig bilde av sikkerheten, til tross for at Flin et.al har belaget seg på nyere tid.

Å sette denne masteroppgaven inn i en større kontekst, altså forskningen på sikkerhet, vil bidra til å kunne si noe om betydningen av en slik oppgave. Ikke bare vil oppgaven utvide den eksisterende fortellingen som sjøfolkene og den norske handelsflåten, men den vil også kunne bidra til forståelsen for hvordan sikkerheten fungerer i en krigssituasjon.

7.4 Avslutning

Sammenligner vi dødsprosent på handelsskip i krigsårene, kan det virke som om norske skip hadde spesielt lav prosent, med omkring 20% drepte. Dette tallet er imidlertid vanskelig å etterprøve, eller i dag å få et svar på om stemmer med den nye forskningen. Sammenlignet med andre land slik som USA som hadde 70% drepte på sine handelsskip, er det likevel en markant forskjell.⁴³³

Denne oppgaven har vist at det på norske handelsskip i krigsårene 1939-1945 var en stor endring i hvilken sikkerhet sjøfolkene ble tilbudt i forbindelse med krigsforlis. Den nye forskriften fra september 1942 endret mange av de gamle reglene for sikkerheten om bord, og kan ha vært et av svarene på hvorfor mange på norske skip overlevde krigsforlis. Utviklingen i sikkerhetsutstyret kan sies å både øke i kvalitet men også i kvantitet i krigsårene. Oppgaven har også vist at sikkerheten om bord på norske handelsskip rommet mer enn bare livbåter og redningsdrakter, og at norske eksil-myndigheter også forsøkte å øke sjøfolkenes sikkerhetskompetanse gjennom blant annet endringer av regler for øvelser, utdeling av håndbøker samt jevnlig påminnelser gjennom *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren*.

Oppgaven har også vist at organiseringen av alle norske handelsskip i ett statseid rederi også kan ha vært med på å påvirke sikkerheten om bord på handelsskipene, til det bedre. Det tette samarbeidet mellom norske eksil-myndigheter i krigsårene har nok også vært med på å innvirke

⁴³³ Nortraship New York, *Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren*, nr.17, 2.4.1942. 9.

positivt på sikkerheten. Det var nok en rekke faktorer som var med på å gjøre sikkerheten på norske skip spesiell i krigsårene.

Jeg har gjennom denne oppgaven fremlagt ny empirisk kunnskap om sikkerheten på norske skip i krigsårene 1939-1945. Jeg har vist hvor sammensatt den var og åpnet opp for å drøfte om hvorvidt det at alle skipene var organisert i Nortraship hadde stor påvirkning på sikkerheten. En ting er hvert fall klart, det var mer som inngikk i sikkerheten på norske skip i krigsårene enn bare livbåter og redningsdrakter.

Kilder

Upubliserte kilder⁴³⁴

RA: Riksarkivet

Handelsdepartementet i Londons Sjøfartsavdeling (S-3567)

- D/Dc
 - Eske: 73, 84-87.
- D/Dd
 - Eske: 1, 2.

Sosialdepartementet i Londons avdeling for Medisinaldirektøren i Washington (S-2910)

- D/Da
 - Eske: 1, 4, 43, 71, 72.

Nortraship London, Maritime Department (S-2118)

- Fa
 - Eske: 69, 71 (mappe: 8 og 10), 72, 73, 74, 81 (mappe: 3), 82 (mappe: 11), 103-106, 109, 125, 158 (mappe: 7), 172, 2016.
- Fb
 - Eske: 170 (mappe: 1)

Nortraship New York, Maritime Department (S-2131)

- D/Da
 - Eske: 96-100, 104.
- D/De
 - Eske: 135, (mappe: 2)
- D/Da
 - Eske: 29 (mappe: 1), 34 (mappe: 3-5), 34 (mappe: 1).

ARKIVET freds- og menneskerettighetscenter

Krigsseilerarkivet, Guri Hjeltnes' intervjuer ifm. «Handelsflåten i krig 1939-1945».

- Intervju nr. 12, 38, 63.

⁴³⁴ Her er alle esker og mapper skrevet opp uavhengig om de er brukt i oppgaven eller ikke. Altså alle esker jeg var gjennom i forbindelse med denne oppgaven. Er ikke mappene skrevet opp under esken, betyr det at jeg har gått gjennom hele esken.

Trykte kilder

Meddelelser fra Skipsfartsdirektøren (New York, 1940-1945). Kan finnes her:

<https://www.krigsseilerregisteret.no/no/artikkel/583863/>

Norsk Sjømannsforbunds medlemsblad, 1940-1945.

NOU 2005: 14 (2005) *På rett kjøp. Ny sikkerhetslovgivning*. Kan finnes her:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2005-14/id154924/>

International Labour Organization, "Life-saving measures for merchant seamen in times of war", Montreal 1943.

Nettbaserte kilder

International Labour Organization:

International Labour Organization, «Joint Maritime Commission». Besøkt 8.12.2017.

http://www.ilo.org/global/docs/WCMS_162320/lang--en/index.htm

Store Norske Leksikon:

Knudsen, Olav Flagelund «Myndighet», Store norske leksikon. 22.5.2014. Besøkt 20.10.2017.

<https://snl.no/myndighet>

Nordbø, Børge «Kompetanse», Store norske leksikon. 20.2.2018. Besøkt 13.11.2017.

Norske biografiske leksikon:

Thowsen, Atle «Øivind Lorentzen», Norske biografiske leksikon. 13.2.2009. 23.10.2017.

https://nbl.snl.no/%C3%98ivind_Lorentzen

Jusleksikon:

Jusleksikon, «Forskrift», sist redigert 31.3.2017. Besøkt 15.11.2017.

<https://jusleksikon.no/wiki/Forskrift>

Sjøforklaringer:

D/S *Brask*: <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/forlis/220813/>

M/S *Hird*: <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/forlis/221055/>

D/S *Hundvaag*: <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/forlis/221066/>

D/S *Hvoslef*: <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/forlis/221069/>

D/S *Leikanger*: <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/forlis/221169/>

D/T *Malmanger*: <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/forlis/221207/>

M/S *Moldanger*: <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/skip/19596/>

M/S *Mosfruit*: <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/forlis/221233/>

M/S *Nome*: <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/forlis/221270/>

M/T *Pan Norway*: <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/forlis/221307/>

D/S *Port Antonio*: <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/forlis/221323/>

M/S *Ringstad*: <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/forlis/221362/>

M/T *Sandar*: <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/forlis/221397/>

D/S *Trajan*: <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/forlis/221573/>

M/T *Varanger*: <https://www.krigsseilerregisteret.no/no/forlis/221601/>

Uboat.net:

Uboat.net, “Technologies, the torpedoes”. Besøkt 15.10.2017.

<https://uboat.net/technical/torpedoes.htm>

Litteratur

- Antonsen, Stian, *Safety Culture. Theory, method and improvement*. Surrey: Ashgate Publishing Ltd, 2009.
- Bakka, Dag jr., *Hundre år for sikkerhet til sjøs. Sjøfartsdirektoratet 1903-2003*. Oslo: Sjøfartsdirektoratet, 2004.
- Basberg, Bjørn L, *Handelsflåten i krig 1939-1945. Vol. 2, Nortraship. Alliert og konkurrent*. Oslo: Grøndahl og Dreyer Forlag, 1993.
- Bennett, G.H og R. Bennett *Survivors. British Merchant Seamen in the Second World War*. London: The Hambledon Press, 1999
- Brooks, C.J, "Survival in cold water. A report prepared for transport Canada".
- Brooks, C.J, "All you need to know about life jackets: A tribute to Edgar Pask".
<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.214.8436&rep=rep1&type=pdf>
- Burns, R.W. "Impact of technology on the defeat of the U-boat. September 1939- May 1943". *IEE Proceedings- Science, Measurements and Technology* 141, nr. 5 (1994): 343-355.
- Davy, James G. og Chang-Kyun Noh, "A Study on Eductaions Role in Establishing Strategies for Improving Safety at Sea". *The Asian Journal of Shipping and Logistics* 27, nr. 3 (2011): 483-500.
- Dimbleby, Jonathan, *The Battle of the Atlantic. How the Allies Won the War*. London: Penguin Books, 2016.
- Flin, R, K. Mearns, P. O'Connor og R. Bryden, "Measuring Safety Climate: Identifying the Common Features". *Safety Science* 34 (2000): 177-192.
- Gardner, W.J.R. *Decoding History. The battle of the Atlantic and the ultra*. Maryland: Naval Institute Press, 1999.
- Golden, Frank og Michael Tipton, *Essentials of Sea Survival*. Campaign: Human Kinetics, 2002.

- Hegland, Jon, Rustung, *Nortraships flåte. Krigsseilasen under den allierte defensive*. Del en 1940-1941. Oslo: Dreyer Forlag, 1976.
- Hegland, Jon, Rustung, *Nortraships flåte. Krigsseilasen under den allierte offensive*. Del to 1942-1945. Oslo: Dreyer Forlag, 1976.
- Hjeltnes, Guri *Handelsflåten i krig, 1939-1945*. Vol. 3, *Sjømann. Lang vakt*. Oslo: Grøndahl og Dreyer, 1995.
- Hjeltnes, Guri *Handelsflåten i krig, 1939-1945*. Vol. 4, *Krigsseiler: Krig, hjemkomst, oppgjør*. Oslo: Grøndahl og Dreyer, 1997.
- Ide, Chris, «Troubled Waters». *The Safety & Health Practitioner*. 25, Nr. 9 (2007): 39-42.
- International Labour Organization (ILO), *Merchant Seamen and the War*. Møtereferat fra 12. møte i ILO med Joint Maritime Commission, London 26-30. juni 1942.
- Johannessen, Knut, Ole Kolsrud og Dag Mangset (red.) *Håndbok for Riksarkivet*. Oslo: Gyldendal, 1992.
- Kaldal, Ingar, *Historisk forskning, forståing og forteljing*. Oslo: Det Norske Samlaget, 2003.
- Klooster, Saskia, «Important yet overlooked: an overview of the Dutch merchant fleet in the Second World War», i *Allied seafarers in the Second World War*, redigert av Bjørn Tore Rosendahl. Oslo: Cappelen Damm Akademiske, 2018.
- Kolsrud, Ole, *En splintret stat. Regjeringskontorene 1940-1945*. Oslo: Universitetsforlaget, 2004.
- Lane, Tony *The Merchant Seamen's War*. Liverpool: The Bluecoat Press, 1990
- Lang, John, *Titanic: A fresh look at the evidence by a former chief inspector of marine accidents*. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2012.
- Leach, John, *Survival Psychology*. London: MacMillan Press, 1994.
- Lønnå, Elisabeth, *Sjøens kvinner. Ute og hjemme*. Oslo: Spartacus Forlag AS, 2010.
- McCance, R. A, C. C. Ugley, J. W. L. Crosfill og E. M. Widdowson, *The Hazards of Men in Ships Lost at Sea, 1940-1944*. London: Her Majesty's Stationary Office, 1956.
- Milan, Marc og Frode Lindgjerdet. *Slaget om Atlanterhavet 1939- 1945 og de norske krigsseilerne*. Skalletad: Ares Forlag AS, 2016.
- Mossige, Erling, *Storredieriet Nortraship. Handelsflåten i krig*. Oslo: Grøndahl & Søn forlag, 1989.

- Naustevik, Andre, «Forlat fartøiet saa hurtig som mulig. Norske krigsforlis under fyste verdenskrig». Masteroppgave i historie levert ved NTNU, 2015.
- Olstad, Finn *Vår skjebne i vår hånd. Norsk Sjømannsforbunds historie (Vol.1)*. Oslo: Pax, 2006.
- Piantadosi, Claud A. *The Biology of Human Survival- Life and Death in Extreme Environments*. Oxford: Oxford University Press, 2003.
- Rosendahl, Bjørn Tore. *Seafarers or war sailors? The ambiguities of ensuring seafarers' service in times of war in the case of the Norwegian merchant fleet during the Second World War*. Ph.D avhandling. Universitetet i Agder. 2018.
- Rosendahl, Bjørn Tore (red.), *De var også krigsseilere. Omkomne utenlandske sjøfolk på norske skip under andre verdenskrig*. Kristiansand: Stiftelsen Arkivet, 2015.
- Roskill, S.W. *History of the Second World War. The war at sea*. Vol. 1. London: Her Majesty's Stationary Office, 1954.
- Roskill, S.W. *History of the Second World War. The war at sea*. Vol. 2. London: Her Majesty's Stationary Office, 1956.
- Roskill, S.W. *History of the Second World War. The war at sea*. Vol. 3, del 1. London: Her Majesty's Stationary Office, 1960.
- Roskill, S.W. *History of the Second World War. The war at sea*. Vol. 3, del 2. London: Her Majesty's Stationary Office, 1961.
- Slader, J.M, *The fourth service: merchant seamen at war, 1939-1945*. Wimborne Minister, Dorset: New Guild, 1995.
- Smith-Solbakken, Marie (red.), *Råolje: «Alexander L.Kielland»-ulykken. Hendelser, etterspill, hemmelighetene*. Stavanger: Hertervig Forlag Akademiske, 2016.
- Steen, E.A, *Norges sjøkrig 1940-1945*. Bind 5. Oslo: Gyldendal forlag, 1959.
- Sverdrup, Jakob, *Inn i storpolitikken: 1940-1949*. I serien *Norsk utenrikspolitiske historie*. Oslo: Universitetsforlaget, 1996.
- Sæther, Vegard, *Krigsseiler. En fortelling om glemte helter*. Oslo: Cappelen Damm, 2014.
- Thowsen, Atle, *Handelsflåten i krig 1939-1945*. Vol. 1, *Nortraship. Profitt og patriotisme*. Oslo: Grøndahl og Dreyer, 1992.

Vetlesen, Leif og Ingvald Whal, *Seilas med døden. Norske krigsseilere forteller*. Oslo: Vega Forlag, 2013.

Woodman, Richard. *The real Cruel Sea. The merchant navy in the battle of the Atlantic 1939-1943*. Yorkshire: Pen & Sword Books, 2011.

Vedlegg 1

| Tidspunkt for forskrift/ tillegg | Innhold i forskrift |
|---|--|
| 1. september 1939 | <ul style="list-style-type: none"> * Motorbåter må ha olje til 48 timers gange * Kalesje i alle livbåter * Regnklær og ulltøy må oppbevares i tette kasser * Vannforsyninger, men ingen krav om hvor mye * Ekstra hermetikk |
| 29. mars 1940 | <ul style="list-style-type: none"> * Alle norske skip i krigsfarvann skal være utstyrt med redningsvester til alle i mannskapet * Redningsvestene må være av en type som er godkjent av Sjøfartsdirektøren |
| 18. september 1942 | <ul style="list-style-type: none"> * Årlig besiktelse av redningsmateriell * Krav om reparasjonsmateriell om bord i livbåtene * Ullstrømper til alle livbåten kunne ta * Krav om 3L drikkevann per person * Nye muligheter til å samle opp regnvann * Massasjeolje og lommelykt * Nye krav til redningsvestene: de skal ha fløyte og lys * Maskinen skulle kunne stanses fra dekk * Krav om et fungerende alarmsystem * Krav om nødutgang og nødbelysning * Stropper fra broen * Krav om å ha med seg kniv * Nye båtøvelser måtte holdes når deler av mannskapet måtte skiftes ut |
| 30. september 1942 (men trer ikke i kraft før 1. juni 1943) | <ul style="list-style-type: none"> * Nye bestemmelser om hva livbåtene skulle inneholde * Nye bestemmelser om livbåter til tankskip: aspestosteppe * Krav om nødutgang fra tunellen * Alle skip i oversjøisk fart må medbringe radiosender * Krav om beskyttelsesdrakt på tankskip * Anti-gassutstyr blir obligatorisk |
| 15. januar 1943 | <ul style="list-style-type: none"> * Krav om nødutganger fra offisers- og mannskapslugarene. Disse må kunne åpnes innefra og utenfra |
| 15. juni 1943 | <ul style="list-style-type: none"> * Krav om båtinstrukser på alle skip * Utnevnelse av båtfører * Krav om at ferskvannsbeholderen i livbåtene skal sjekkes oftere |
| 1. desember 1943 | <ul style="list-style-type: none"> * Davitene skal være forsynt med godkjente anordning («skaters») slik at de lettere kan låres når skipet har slagside * Livbåtene på tankskipene skal være bygget av stål, skal også ha egne brannapparat |
| 15. februar 1944 | <ul style="list-style-type: none"> * Krav om at det skulle være ullsokker til alle i livbåten * Krav om at det skal være tre par ullvotter i livbåten |
| 1. august 1944 | <ul style="list-style-type: none"> * Det skal nå være brannruller i alle skip, her skal det opplyses om signaler og hvor de ulike brannslukningsapparatene befant seg, det skulle også bestemmes en brannformann * Brannformannen skulle etterse alt av utstyr en gang i uken, dette skal nedskrives i en loggbok * Det skal avholdes brannøvelser |

Vedlegg 2

Resolution on Safety Measures for Seamen, adopted unanimously by the Twelfth Session, London, 26-30 June.

1

On vessels of not less than 3,000 tons gross the lifeboats provided should include one motor lifeboat on each side, adequately provided with fuel.

2

The use of the radial type of davit should be discontinued at the earliest practicable opportunity and all new tonnage should be fitted with davits mechanically operated for the purpose of swinging lifeboats outboard.

3

On new vessels pumps, particularly main and circulating pumps, which discharge above the light load line should be fitted with remote control valves for shutting them down. These controls should be located near to the remote control for the main engines. The same arrangements should be applied to existing ships as and when practicable.

4

On tankers carrying inflammables all lifeboats should be of steel and some life-rafts should be carried aft in the ship.

5

Expeditious investigation should be made into the design of the best hull form and weather protection for lifeboats.

6

Nails should not be used in the construction of wooden life-rafts

7

Expert consideration should be given to the advisability of equipping lifeboats with radio transmission sets capable of transmitting on short wave lengths as well as on 600 metres.

8

Definite and adequate arrangements should be made for the position of an abandoned ship to be communicated to those in charge of boats.

9

Every lifeboat should carry a waterproof chart, or alternatively a chart in a waterproof container, for use in the vicinity in which the ship is sailing.

10

Adequately visibility of the lifeboat compass should be ensured by the use of luminous compass-cards or by effective illumination.

11

Every lifeboat should be provided with signal pistol equipment.

12

The greatest possible use should be made of the space available in lifeboats for the carriage of water and every care should be taken to see that the water supplies are replenished when necessary.

13

Buoyant containers with supplies of fresh water should be carried on board ship in close proximity to the lifeboat and so arrange that they will readily float free of the ship.

14

Every lifeboat should be provided with a unit type first-air kit in a weather-tight metal container.

15

Before a vessel leaves its first port of departure fire and boat drills should be held and all life-saving appliances should be inspected. Drills should also be held before leaving any port at which any important changes had been made in the crew. Every drill and inspection should be entered in the log book.